

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE DIREITO  
ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO DO AMBIENTAL

Cainã Azevedo Leites

BRASIL, O DIREITO DO MAR E A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS:  
AMAZÔNIA AZUL

Porto Alegre  
2017

Cainã Azevedo Leites

BRASIL, O DIREITO DO MAR E A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS:  
AMAZÔNIA AZUL

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado como pré-requisito para  
obtenção do título de Especialista em  
Direito Ambiental da Faculdade de Direito  
da Universidade Federal do Rio Grande do  
Sul.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Tatiana de  
Almeida F. R. Cardoso Squeff.

Porto Alegre  
2017

Dedico este trabalho a todos que me ajudaram,  
muito obrigado pelo apoio.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a Professora Doutora Tatiana de Almeida F. R. Cardoso Squeff, pela sua orientação, apoio, paciência, especialmente pela experiência e sabedoria.

É indispensável agradecer também a minha madrinha, Maiara Giorgi, pela compreensão, incentivo e tudo que envolveu nossa caminhada durante a realização deste trabalho.

Ao meu irmão Aruã Azevedo Leites. Muito obrigado pela contribuição diária e pelas horas de estudo. A Larissa, pelo apoio moral e incentivo.

Aos colegas da pós-graduação pela troca de experiência e companheirismo.

E, principalmente, aos meus pais. Obrigado.

## RESUMO

O Direito do Mar encontra-se de forma concreta, inserido no contexto social e positivado em convenções e tratados internacionais. A partir da legislação atual, principalmente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, pretende-se analisar o caso da expansão da plataforma continental do Brasil, por meio do diagnóstico crítico-interpretativo da Amazônia Azul. Será traçado um panorama jurídico sobre o tema, visando aspectos teóricos e legais. Serão analisados elementos históricos do Direito do Mar e a codificação dos oceanos, por meio do desenvolvimento do costume internacional na utilização dos espaços marítimos. Para facilitar o processo de análise do tema proposto, este trabalho foi dividido em dois capítulos. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica em doutrina e legislação.

**Palavras-chave:** Direito do Mar. Expansão da Plataforma Continental. Amazônia Azul.

## **ABSTRACT**

The Law of the Sea is concretely inserted in the social order, regulated in conventions and international treaties. From the current legislation, especially the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, it is intended to analyze the case of the expansion of the Brazilian continental shelf, by a critical-interpretative analysis of the Blue Amazon. A juridical panorama will be drawn about the theme, aiming theoretical and legal aspects. It will be analyzed the historical elements of the Law of the Sea, the codification of the oceans through the development of international custom in critique of the subject, this study was divided into two chapters. The methodology used was the bibliographical research in doctrine and legislation.

**Key-Words:** Law of the Sea. Continental Shelf Expansion. Blue Amazon.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Figura 1 – Proposta de Plataforma Continental Mapa de linhas e Limites	42
------------------------------------------------------------------------	----

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1: Conjunto de Recomendações ao Brasil, CLPC

43



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
LEPAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
MRE	Ministério das Relações Exteriores
ONU	Organização das Nações Unidas
PGGM	Programa de Geologia e Geofísica Marinha
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
REEMPLAC	Programa de Avaliação de Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 DIREITO INTERNACIONAL DO MAR .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1 A Evolução Da Disciplina e a Codificação Dos Oceanos .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2 A Divisão Do Mar: As Zonas Marítimas .....</b>	<b>21</b>
2.2.1 Mar Territorial .....	22
2.2.2 Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva - (ZEE) .....	24
2.2.3 Plataforma Continental .....	24
2.2.1 Alto-Mar .....	25
<b>3 A EXPANSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL: O CASO BRASILEIRO .....</b>	<b>28</b>
<b>3.1 Amazônia Azul: razões para expansão .....</b>	<b>28</b>
<b>3.2 A Demarcação Da Plataforma Continental e o pleito Brasileiro .....</b>	<b>37</b>
<b>4 CONCLUSÃO .....</b>	<b>45</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>47</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso tem como propósito analisar o direito do mar, por meio da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, também conhecida como Constituição dos Mares, desmembrando o procedimento da expansão da plataforma continental, no intuito de verificar o caso brasileiro, a Amazônia Azul.

De acordo, o Direito do Mar despontou-se pelo direito consuetudinário, com o objetivo de regulamentar e juridificar os espaços marítimos. Assim, a proposição do tema parte do fato de que o mar é objeto de disputas e discussões envolvendo aspectos políticos, culturais e econômicos. Sob este aspecto, os espaços marítimos foram divididos em zonas – águas interiores, águas arquipelágicas, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto-mar e a área. Portanto, reconhecer a importância de um regramento universal que determine os temas de Direito do Mar mostra-se de extrema relevância em todas as sociedades e ordenamentos jurídicos.

Historicamente, pode-se dizer que o mar era usado para o transporte de mercadorias, pesca, deslocamento, conquistas ou defesas de seus domínios e para a exploração e descobrimento de novas terras, com os avanços da tecnologia permitiu-se a ampliação dos usos do mar, como reservatório de recursos naturais e minerais, local para construção de instalações e ilhas artificiais, dutos e cabos submarinos, sobrevoo, investigação científica e fonte de energia. Isto resultou, desde a antiguidade até os dias atuais, nas mais diversas formas de disputas.

Ainda que, com o passar dos anos, novos valores tenham sido agregados à sociedade, cujos reflexo no ordenamento jurídico se mostram na releitura de institutos, a questão da regulamentação do Direito do Mar está em constante avanço, mesmo que não seja com a rapidez necessária e exigindo, assim, uma acurada reflexão. Com efeito, as mudanças sociais refletiram sobre o Direito do Mar e, mais especificamente, sobre o tema em questão, que assim como outros teve seus conceitos modificados e ampliados, mas há de se ponderar que tais avanços representam a possibilidade de uma plataforma continental com uma extensão maior, nos casos em que haja um prolongamento natural, respeitando-se os

procedimentos estabelecidos pela Convenção e o mínimo na luta pela segurança jurídica.

Por mais que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, seja considerada um marco para o Direito do Mar, já que ela regulamentou os espaços marítimos, com base no direito consuetudinário transformando-o em direito positivado, deve-se compreender que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estabeleceu um entendimento comum internacional, uma regra que se sobrepõe as demais, a qual delimitou o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental, bem como os direitos, deveres e a responsabilidade dos Estados.

A presente monografia divide-se em dois capítulos. O primeiro tem como enfoque o Direito do Mar, a evolução da disciplina e a codificação dos oceanos. No capítulo seguinte são perpassados conceitos para que se proceda a uma análise-crítico-interpretativa do caso brasileiro da Amazônia Azul, e sobre as regras da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 para a expansão da plataforma continental.

A partir do exposto, o tema mostra-se relevante devido:

- à sua importância social e jurídica, visto que o Direito do Mar é um tema que merece uma reflexão crítica de forma a articular seu desenvolvimento e efetividade com as transformações e evolução da sociedade;
- às consequências da expansão da plataforma continental brasileira: a Amazônia Azul;
- à possibilidade de reflexão do tema por meio de uma pesquisa que pretende analisar a aplicação de normas de Direito do Mar, mais especificamente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, por meio de análise do caso brasileiro, a qual poderá, inclusive, ser um ponto de início para uma futura pesquisa.

## 2 DIREITO INTERNACIONAL DO MAR

Quando se procede ao estudo e à análise de qualquer assunto determinado, torna-se indispensável antes de empreender qualquer tentativa nesse sentido procurar entendê-lo em seus diversos significados e representações. Nesse caso, para que haja total compreensão do Direito do Mar, no caso da “Amazônia Azul”, é fundamental apresentar algumas definições a seu respeito, de forma fragmentada e detalhada.

Para o cumprimento do objetivo proposto, este primeiro capítulo divide-se em duas partes. Inicialmente, a evolução da disciplina e codificação dos oceanos será abordada, bem como se traçará um panorama geral sobre o Direito do Mar e sua positivação durante o passar dos anos, afim de se obter um delineamento sobre o tema para que, então, em um segundo momento, sejam apresentadas a divisão do mar e as características das zonas marítimas regulamentadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

O mar é o ponto de partida para o direito internacional das comunicações, pois sua livre utilização representa a forma mais ancestral de comércio entre as civilizações. Através das navegações marítimas ocorreu as primeiras trocas mercantis internacionais, às comunicações com nações distantes e à atividade econômica internacional (ZANELLA, 2013).

Uma vez que os oceanos sempre foram usados para pesca, navegação, fonte de lazer e recreação, bem como base estratégica de operações militares (PAIM, 2011).

Atualmente a cerca de 95% do transporte internacional de mercadorias. Neste sentido, vale ainda ressaltar que os mares e oceanos correspondem aproximadamente a 71% da superfície do globo terrestre e – ainda mais impressionante! – que 70% da população mundial vive a uma distância inferior a 50km dos litorais, o que demonstra o enorme valor estratégico que este espaço representa ainda hoje para todos os povos (ZANELLA, 2013, p. 24)

Assim, além de seus usos tradicionais, os avanços da tecnologia permitiram uma ampliação dos usos do mar, destacando-se como reservatório de recursos naturais e minerais, local para construções de instalações e ilhas artificiais, dutos e cabos submarinos, sobrevoo, investigação científica e fonte de energia (PAIM, 2011).

Um dos grandes exemplos desta evolução são as navegações portuguesas e espanholas, que resultaram com as descobertas de novas rotas e novas terras. Entretanto, aumentaram-se as disputas pelos espaços marinhos, demandando do direito internacional um regramento jurídico específico destinado a regular a conduta das partes nesse espaço (ZANELLA, 2013).

Dessa forma, as fontes de Direito internacional consideradas pela doutrina como primárias são os tratados e costumes e como meios auxiliares a jurisprudência e a doutrina. Assim a jurisprudência e a doutrina, apenas interpretam e analisam o direito, uma vez que não são fontes diretas de direito internacional (MAZZUOLI, 2011).

Surge o Direito do Mar positivo, com o objetivo de codificar e juridificar os espaços marítimos. Baseado inicialmente em grande parte no costume internacional gradualmente vai transformando-se no direito positivado em convenções internacionais. É o direito dos espaços marítimos, os direitos e deveres de todos os Estados, sobre o mar no seu conjunto e sobre as atividades nele desenvolvidas (ZANELLA, 2013).

Por conseguinte, os mares e oceanos, foram divididos em zonas – águas interiores, águas arquipelágicas, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto-mar e a área, os quais estão dispostos na CNUDM de 1982, que atualmente é o principal tratado internacional sobre o Direito do Mar. Com base principalmente neste instrumento que analisar-se-á o tema proposto (ZANELLA, 2013).

## **2.1 A Evolução da Disciplina e a Codificação dos Oceanos**

Entende-se ser importante a análise, mesmo que breve, da evolução histórica do Direito do Mar através dos tempos, pois é um ramo do direito que não só foi influenciado pelo direito consuetudinário, como também se formou por ele. “Assim, podemos destacar que o Direito do Mar atual é, em grande medida, fruto do desenvolvimento histórico e gradual do costume internacional na utilização dos espaços marítimos” (ZANELLA, 2013, p. 54).

As discussões sobre os espaços marítimos acompanham o homem, ao longo dos anos e, sempre estiveram envolvidos aspectos políticos, culturais e econômicos. Desde o início, o mar era usado para o transporte de mercadorias, pesca,

deslocamento, conquistas ou defesa de seus domínios e para a exploração e descobrimento de novas terras (FERNANDES, 2013).

Em relação a antiguidade, verifica-se que

(...) existia uma preocupação em se ter um regime jurídico próprio do mar, contudo, o que caracteriza este período histórico é a possibilidade da apropriação dos mares. Na Grécia e em outros Estados marítimos da antiguidade era admitida a propriedade não apenas sobre as águas próximas à costa, mas também, até bem longe delas. Assim, admitia-se a propriedade sobre os mares, não apenas nas águas territoriais, mas igualmente além destas, sendo o único limite para tal a possibilidade de se manter no controle militar do mar (ZANELLA, 2013, p. 57).

Deste modo, a preocupação em se ter um regime jurídico já era encontrado na antiguidade, na Grécia e em outros Estados marítimos. Era permitido a propriedade não apenas sobre as águas próximas à costa, mas até bem longe dela (MELLO, 2004).

Neste período, pode-se encontrar as primeiras normas que regulamentam o Direito do Mar, como o Código de Hamurabi (séc. XXIII a.C.), Código de Manu (séc. XIII a.C.) e a Lei de Rodes (séc. III a.C.) o mais importante documento da época. Nesses documentos já se encontravam regras sobre construção naval, fretamento, abalroamento, indenizações, câmbio marítimo e avarias (ZANELLA, 2013).

Já no período romano em 146 a.C., surgiu a expressão *mare nostrum*, significando que os romanos praticavam um domínio que se estendia por todo o Mar Mediterrâneo, apoderando-se do mar navegável da época e postulando o direito de repressão a pirataria, a proteção da navegação e o policiamento das costas e dos portos. Nessa época ainda não havia a necessidade de delimitação dos mares, assim o mar era um espaço único. Portanto, o mar era livre para os indivíduos e mercadores, mas não para os Estados conquistados (ZANELLA, 2013).

Isto posto, empregava-se o princípio da liberdade de navegação e de exploração, visto que não se tinha limitação e propriedade sobre as zonas marítimas (MELLO, 2004).

Tiago Vinicius Zanella, dessa forma, afirma que

(...) para os jurisconsultos romanos o mar era considerado uma *res communis omnium*, ou seja, não era passível de apropriação. Consagrava-se assim, a liberdade de navegação e de exploração, nomeadamente a pesca, nos mares, sendo que não existia a noção de mar territorial e de apropriação de nenhuma parcela marítima, pois “o mar é livre como o ar e a água da chuva” (ZANELLA, 2013, p. 59).

Durante a Idade Média o mar exercia um papel defensivo, na proteção contra pirataria e Estados rivais, empregado principalmente pelas Cidades-Estados da península italiana, por exemplo de Veneza que passa a denominar como mar fechado, o mar Adriático (ZANELLA, 2013).

Por outro lado, o Estado romano consagrava a liberdade de pesca, exceto para algumas espécies, como o atum, para qual se expedia licença especial (MELLO, 2001).

Com relação ao Direito do Mar, a Idade Média, apontou o início da ideia de domínio territorial sobre uma parte do mar. A existência de uma faixa de mar adjacente, sobre a qual o Estado exerce a sua jurisdição, ficando totalmente respeitada a soberania. Apesar de não possuir (de)limitação de extensão, estabelecia-se conforme a área que cada doutrinador ou Estado fixava sobre este domínio (ZANELLA, 2013).

No final do século XV e início do XVI, o desenvolvimento de novas tecnologias, “o aprimoramento do conhecimento científico sobre as características do mar, bem como, no aperfeiçoamento das embarcações, com a criação da caravelas” (PAIM, 2011, p. 82) deram início a uma nova época, chamada de “Era dos Descobrimentos”, devido ao desbravamento dos oceanos (ZANELLA, 2013).

Portugueses e espanhóis, lançaram-se no Atlântico, causando uma disputa que resultou na assinatura do Tratado de Tordesilhas, de 1494, repartindo entre Portugal e Espanha as terras e mares descobertos e a descobrir. Introduziu-se o conceito de *mare clausum* (mar fechado), ou seja, direitos exclusivos de soberania a quem viesse descobrir terras ou rotas marítimas (PEREIRA; PEREIRA, 2014)

Nesta teoria afirmava-se que os mares e rotas eram passíveis de domínio pelos Estados descobridores, assim como as terras – *res nullis* – assegurando, desde logo, a quem descobrisse novos mares e rotas a titularidade deste espaço – tesouro – veículo. Para fundamentar tal posicionamento, os juristas portugueses debruçaram-se sobre os Tratados de Direito Romano no intuito de justificar a apropriação marítima, contudo, não encontraram a solução desejada, uma vez que ao mar atribuía-se a qualidade de coisa comum – *res communis omnium* (ZANELLA, 2013, p. 59).

Como consequência, os Estados passaram a ter controle sobre os mares e exclusividade de certas rotas marítimas. Para sustentar tal posicionamento foi necessário invocar alguns títulos de posse, as descobertas, as despesas financeiras



e humanas, a defesa das populações locais e em especial o apoio do pontífice (MELLO,2004). Os reis portugueses e, após, os de Castela trataram de resguardar e legitimar suas conquistas no ultramar por meio da obtenção de *Bulas* papais com as quais sustentariam seus títulos jurídicos sobre os mares e os territórios já descobertos, bem como sobre os que viessem a ser encontrados. Assim, iniciou-se a política de fechar os mares e de monopolizá-los, de forma a constituir a figura do chamado *mare clausum* (PEREIRA; PEREIRA, 2014).

Após, iniciou-se um embate jurídico, motivado pelo arresto do navio português Santa Catarina, em 1603, no estreito de Malaca, capitaneada pelo Almirante Jacob Van Heemskerck, a serviço da Companhia Holandesa das Índias Orientais, objetivando evitar o monopólio sobre as rotas de navegação do comércio do Oriente. Solicitou-se, por parte holandesa, um estudo jurídico para beneficiar a Companhia “os quais consideravam que os mares deveriam estar abertos a todos os povos, criando o posicionamento do *mare liberum* (mar aberto)” (FERNANDES, 2013, p. 191).

Em 1609, Hugo Grócio, publicou a obra *Mare Liberum*.

Dividido em 13 capítulos, *De Mare Liberum* abre o primeiro capítulo expondo, claramente, o objetivo do autor de demonstrar que, sob o prisma do direito natural, o mar deve estar aberto à navegação e ao comércio de todos os povos e que a liberdade dos mares constitui-se em direito fundamental dos Estados (PEREIRA; PEREIRA, 2014, p. 245).

Ainda, conforme Zanella (2013), Grócio entendia que o mar é de todos, que não está sujeito a apropriação e que seu uso deve ser livre, em especial para a navegação. Ele defendia o direito da comunicação como um requisito da interação social, e o domínio do Estado sobre uma parcela do mar como viável, desde que esta posse fosse sobre o mar adjacente, onde pudesse ser garantido com a utilização de canhões. No entanto, não seria possível que o mar-alto e suas rotas de navegação fossem de domínio de algum país.<sup>1</sup>

Dessa forma, o alto-mar não é *res nullius*, expressão que indica algo sem dono, ou algo sujeito à apropriação do Estado, mas sim *res communis*, ou seja, coisa de uso livre e comum, destinada ao benefício de toda a sociedade internacional (MAZZUOLI, 2011).

---

<sup>1</sup> Esclarece-se que “alto-mar é o espaço marítimo que não pertence ao mar territorial ou águas interiores de um Estado” (ZANELLA, 2013, p. 85).

Em oposição a tese do *mare liberum*, do princípio da liberdade dos mares, os autores Frei Serafim de Freitas, português e John Selden, inglês, foram alguns dos defensores no embate jurídico do *mare clausum*. Selden defendia que “(...) o mar é suscetível de apropriação e de domínio sem, contudo, excluir a liberdade coletiva da navegação. (...) o Estado costeiro deveria ter jurisdição perante o seu mar adjacente, com a prerrogativa de imposição de tributos e regulação. Quanto ao alto-mar, o autor defendia a liberdade de navegação” (ZANELLA, 2013, p.73).

Dessa maneira, a rainha Elizabeth I, afirmava a liberdade dos mares, garantia o direito de navegar nos mares que portugueses e espanhóis se consideravam proprietários, comparando o uso deles ao do ar, sendo comum a todos. Isto posto, nenhum povo ou indivíduo, podia invocar posse sobre regiões oceânicas, pois não havia nenhum costume natural ou público que assim preceituava (MELLO, 2001).

Posteriormente, no final do século XIX, o princípio da “liberdade de navegação” ficou celebrado pelos Estados e doutrinadores, o que influenciou o atual regramento sobre Direito do Mar. Assim, consolidou-se um alto-mar livre a todos. Ainda, estabeleceu o domínio sobre o mar territorial, numa largura de três milhas, representando a distância do alcance de um tiro de canhão, o que alterado no século seguinte devido ao desenvolvimento de novas tecnologias, a expansão de conhecimentos e o manejo dos mares (PAIM, 2011).

À vista disto, o progresso natural do Direito do Mar necessitava uma regulamentação internacional para o alto-mar, devido ao aumento de exploração dos recursos ambientais marinhos e da navegação (MELLO, 2001).

Salienta-se que

... quando rompe o século XX, temos totalmente aceito o poder soberano dos Estados costeiros sobre uma faixa de mar adjacente à sua costa (em média com uma distância de 3 milhas), porém, muitas nações já começavam a defender um alargamento para 6 ou até 12 milhas marítimas. A comunidade internacional também converge a favor do poder de fiscalização e controle da navegação para além do mar territorial. Impera, ainda, a liberdade de navegação em alto-mar, e já havia uma tendência em regular os espaços marítimos de maneira universal (ZANELLA, 2013, p.79).

De acordo com às circunstâncias, os Estados encaminharam-se para um regramento universal que determinasse os temas de Direito do Mar, uma vez que os países estavam delimitando extensões cada vez maiores nos espaços marítimos, de soberania e jurisdição nos Estados costeiros (MELLO, 2001).

Com esse objetivo, em 1930, na cidade de Haia, na Holanda, ocorreu a primeira Conferência em âmbito internacional, organizada pela Sociedade das Nações, onde participaram 48 países. Com o principal propósito de demarcar uma largura universal para o mar territorial, entre outras questões, normatizar os direitos de pesca em alto-mar (ZANELLA, 2013).

Ressalta-se que

(...) a conferência de 1930 não reconheceu os regimes jurídicos das águas interiores e da zona contígua e, sobretudo, não fortaleceu a regra das 3 milhas, nem estabeleceu nenhum outro limite para o mar territorial. O texto final da Conferência acabou por nem ser votado e aprovado pelos Estados, não constituindo um tratado internacional. Apesar disto, a Conferência representou o primeiro grande esforço de sistematização de normas consuetudinárias internacionais, bem como colaborou de forma expressiva para o desenvolvimento do Direito e das Relações Internacionais posteriores (ZANELLA, 2013, p.80).

Após o fim da II Guerra Mundial, em 1945, os Estados Unidos da América por ato unilateral do presidente Harry Truman, proclamaram soberania sobre a plataforma continental e a zona de pesca (atualmente chamada de Zona Econômica Exclusiva) - espaços até então inexistentes, conferindo a visão de que a plataforma continental é uma fonte de exploração dos recursos do fundo e do subsolo do mar, sendo uma extensão do território do Estado. Ainda, estimulou a Organização das Nações Unidas (ONU) a debater essas demandas sobre o Direito do Mar em seus órgãos (ZANELLA, 2013).

No dizer de Celso de Albuquerque, “a noção de plataforma continental penetrou no campo do Direito Internacional público devido a fatores exclusivamente econômicos (MELLO, 2004, p.498)”.

Dessa forma, realizou-se em Genebra, em 1958, a I Conferência sobre o Direito do Mar, a qual teve a participação de 86 Estados e resultou em quatro tratados internacionais (MATTOS, 2008). A primeira foi a Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua, declarou aos Estados o poder de soberania sobre o mar adjacente, com a condição do direito de passagem de navios de outras nacionalidades. Destaca-se que não foi estabelecido o limite externo do mar territorial, porém, em relação à zona contígua, estabeleceu-se que os Estados não deteriam soberania sobre a mesma, mas tão somente o poder de fiscalizar, evitar e reprimir o descumprimento de normas de segurança, em uma área delimitada em 12 milhas além do mar territorial (ZANELLA, 2013).

A segunda foi a Convenção sobre a Plataforma Continental, a qual determinou que a plataforma continental se limitaria para o leito e subsolo do mar territorial pelo duplo critério, a extensão até a profundidade de 200 metros e, ou a possibilidade de exploração dos recursos. Contudo gerou confusão, uma vez que é relativa a capacidade de exploração, de país para país (ZANELLA, 2013).

A terceira Convenção versou sobre a Pesca e a Conservação dos recursos biológicos do Alto-Mar, a qual se importou com a normatização e preservação dos recursos naturais marinhos. Por fim, a quarta convenção assinada foi a Convenção sobre o Alto Mar, ressaltando o princípio da liberdade dos mares (ZANELLA, 2013).

Diante dos avanços e as limitações da I Conferência sobre o Direito do Mar, sucedeu-se, em 1960, a II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a fim de resolver os impasses da extensão do mar territorial e os limites da pesca (MATTOS, 2008).

Tiago Vinicius Zanella (2013, p.86-87) expõe que

(...) a II Conferência terminou sem atingir as finalidades a que se propusera, contudo, representou um importante avanço no Direito do Mar e da Navegação, sendo que a proposta “6+6” foi até posteriormente aprovada em âmbito regional europeu na Conferência de Londres de 1964, sendo precursora das 12 milhas que delimitam atualmente o mar territorial, (...) A questão da plataforma continental e dos fundos marinhos tornou-se o mais novo tema de debate no cenário internacional. A origem da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar está relacionada, entre outros, aos fundos marinhos. Uma enorme preocupação internacional surgiu na década de 60 a respeito deste espaço, de sua delimitação e natureza jurídica. Em 1966, o presidente norte-americano Lyndon Johnson chegou a afirmar que “*as águas profundas e os fundos oceânicos são, e continuarão a ser, o legado de todos os seres humanos*”.

Dessa forma, foi proposto à ONU “Declaração e tratado relativos à utilização exclusiva para fins pacíficos dos fundos marinhos e oceânicos além dos limites da jurisdição nacional atual, e à exploração de seus recursos no interesse da humanidade” em 1967, pelo embaixador de Malta, Arvid Pardo. Em decorrência da proposta, a Assembleia Geral da ONU, criou a Comissão dos Fundos Marinhos, a qual em 1973, apresentou o projeto inicial da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Nesse mesmo ano, teve início a III Conferência sobre o Direito do Mar, na sede da ONU em Nova York, dispondo de 25 temas, subdivididos em 3 grupos - um encarregado pelos fundos marinhos, outro pelos demais espaços

oceânicos e o ultimo pela proteção e conservação do meio marinho (ZANELLA, 2013).

Entre os diversos interesses que exigiram negociação para obter consenso, não podemos deixar de citar, entre outros: a força das grandes potências que não queriam perder o acesso aos recursos marinhos através da sua tecnologia mais avançada; o grande número de Estados oriundos do processo de descolonização que tinham medo de perder a sua liberdade e igualdade de acesso aos mares e recursos; os Estados sem litoral que desejavam também ter acesso e igualdade na utilização dos oceanos e seus recursos naturais; além dos países em desenvolvimentos que formaram o decisivo Grupo dos 77, unindo forças para garantir um texto normativo igualitário e consensual (ZANELLA, 2013, p. 89).

Após 11 sessões, em 10 de dezembro de 1982, na cidade de Montego Bay, na Jamaica, foi concretizada a CNUDM. No entanto, sua vigência veio ocorrer apenas em 1994, depois de um ano da sexagésima ratificação (ZANELLA, 2013). Até a data de 23 de maio de 2017, 168 países assinaram a Convenção de 1982 (ONU, 2017).

A Convenção de Montego Bay, é composta por 320 artigos, subdivididos em dezessete partes e nove anexos, regulamentando os espaços marítimos, os direitos e deveres de todos os Estados, a proteção ambiental, a pesquisa científica, a solução de controvérsia, e mais. Dessa forma a CNUDM se divide em:

Parte I – Introdução; Parte II – Mar Territorial e Zona Contígua; Parte III – Estreitos Utilizados Para a Navegação Internacional; Parte IV – Estados Arquipélagos; Parte V – Zona Econômica Exclusiva; Parte VI – Plataforma Continental; Parte VII – Alto-mar; Parte VIII – Regime das Ilhas; Parte IX – Mares Fechados ou Semifechados; Parte X – Direito de Acesso ao Mar e a Partir do Mar dos Estados Sem Litoral e Liberdade de Trânsito; Parte XI – A Área; Parte XII – Proteção e Preservação do Meio Marinho; Parte XIII – Investigação Científica Marinha – Parte XIV – Desenvolvimento e Transferência de Tecnologia Marinha; Parte XV – Solução de Controvérsias; Parte XVI – Disposições Gerais; Parte XVII – Disposições Finais; Anexo I – Espécies Altamente Migratórias; Anexo II – Comissão de Limites da Plataforma Continental; Anexo III – Condições Básicas para a Prospecção, Exploração e Aproveitamento; Anexo IV – Estatuto da Empresa; Anexo V – Conciliação; Anexo VI – Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar; Anexo VII – Arbitragem; Anexo VIII – Arbitragem Especial; Anexo IV – Participação das Organizações Internacionais (ZANELLA, 2013, p. 91).

Ressalta-se, por fim, que

(...) o Preâmbulo considera que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados, devendo ser considerados como um todo. Ao lado do respeito à soberania dos Estados, deverá haver uma ordem jurídica que facilite as comunicações internacionais e promova o uso

pacífico dos mares, a conservação e utilização equitativa de seus recursos vivos e a proteção do meio marinho. Baseia-se, também, numa ordem econômica internacional justa, visando os interesses de todos os países e em, especial, dos países em desenvolvimento; na noção de patrimônio comum da Humanidade para os fundos marinhos e seus recursos; e no fortalecimento da paz, segurança e cooperação entre os Estados (MATTOS, 2008, p. 3).

Isto posto, as Disposições Gerais da Convenção baseiam-se na boa-fé, segurança, respeito à soberania e fins pacíficos seguem os princípios do Preâmbulo, conforme elencados na citação acima, de uma ordem econômica justa, segurança, respeito à soberania, uma ordem jurídica que promova o uso pacífico dos mares e cooperação entre os Estados (MATTOS, 2008)

Deste modo, a CNUDM consolidou a evolução no direito internacional sobre o tema, uma vez que, sua norma prevalece sobre as outras normas, proporcionando um ambiente de segurança jurídica. Além disso, pacificou os problemas históricos, estabelecendo de forma precisa os limites dos espaços oceânicos e unificou os direitos e deveres de cada Estado em seu aproveitamento. Assim, no subcapítulo seguinte, serão apresentadas a divisão do mar e as características das zonas marítimas regulamentadas pela CNUDM.

## **2.2 A Divisão Do Mar: As Zonas Marítimas**

A regulamentação dos espaços marítimos, pela CNUDM é considerada um marco para o Direito do Mar, não apenas por ter normatizado os espaços marítimos, mas também por ter convertido o direito consuetudinário em direito positivado; inclusive acolhendo pontos de vista políticos, culturais e econômicos (MENEZES, 2015).

Dessa forma, evidencia as seguintes propriedades: uma regulamentação precisa, com poucos dispositivos de conteúdo ambíguo; uma regulamentação que objetivou atender aos anseios dos países de Terceiro Mundo, igualando os Estados na apropriação dos recursos do mar, atendendo os interesses regionais e aumentando as áreas sob jurisdição dos Estados (MELLO, 2004).

Ramiro Elísio Saraiva Guerreiro (1980), Ministro das Relações Exteriores do Brasil de 1979 a 1985, expôs em 1980 que

(...) o objetivo final da negociação é o de se obter um regime para os mares que seja equilibrado e possa ser universal ou, pelo menos, geralmente aceito por todos, isto é, pelas principais potências marítimas e pela grande maioria dos demais Estados. Se não houver essa aceitação generalizada e pacífica da eventual convenção, ela não terá real utilidade. A vantagem de tal convenção seria de se obter direitos aceitos geralmente, não mais discutidos, não mais controvertidos, não mais resultantes de atos unilaterais contestados pelas potências marítimas, mas direitos cujo exercício seria realizado de forma pacífica e sem dificuldade externas. Esta é o objetivo final da negociação.

Assim, estabeleceu-se um entendimento comum internacional, uma regra que se sobrepõe às demais, a qual delimitou a extensão do mar territorial, a zona contígua, designou a zona econômica exclusiva, a dimensão da plataforma continental, bem como os direitos, deveres e a responsabilidade dos Estados (MENEZES, 2015).

Nessa linha, uma definição mais precisa sobre as zonas marítimas e os direitos e deveres dos Estados costeiros sobre cada uma de tais zonas tornou-se necessária, levando-se em conta, principalmente, o cenário de competição por recursos marinhos e interesses em se ter direitos e controle sobre as águas adjacentes ao território costeiro e as regiões do leito e subsolo marinho (PAIM, 2011, p. 90).

Portanto, tendo em vista que os espaços marítimos possuem características próprias, conforme a CNUDM, entende-se necessário algumas explanações sobre os conceitos fundamentais, a extensão de acordo com a sua regulamentação e a sua delimitação jurídica.

### 2.2.1 Mar Territorial

Ao longo do tempo os Estados sentiram a necessidade de estabelecer os espaços marítimos. Com a questão da delimitação da extensão do mar territorial como uma das mais discutidas e fundamentais sobre o Direito do Mar, Zanella (2013) afirma que

(...) os Estados reivindicam uma faixa de mar adjacente à sua costa sobre a qual possam exercer certos poderes. Historicamente, o direito consuetudinário e a sociedade internacional entenderam que as águas marítimas adjacentes à terra firme são passíveis de alguns atos de soberania por parte do Estado ribeirinho, nomeadamente para a proteção dos interesses nacionais (ZANELLA, 2013, p. 109).

A definição de mar territorial, estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, pode ser encontrada no art. 2º da CNUDM “a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de Mar territorial”. Isto é, o mar territorial é uma zona adjacente à costa do Estado, aonde é soberano (ZANELLA, 2013).

Os limites e larguras do mar territorial sempre foram motivo de discussões no Direito Internacional. Até o advento da CNUDM, não havia um limite aritmético universal e os Estados podiam delimitar esta zona conforme seus próprios interesses. Os métodos mais utilizados para delimitação eram o tiro de canhão, a regra das três milhas, bem como o método do alcance visual. Mas, haviam também Estados fixavam o limite em qualquer distância que entendessem adequada (ZANELLA, 2013).

Assim, os limites e larguras do mar territorial começaram a ser estabelecidos. Atualmente, conforme a CNUDM o ponto de partida são as linhas de base, ou seja a linha de baixa-mar ao longo da costa. O que se encontrar antes das linhas é território nacional, seja terra firme ou águas interiores, o que estiver adjacente as linhas de base será considerado mar territorial. Quanto a extensão da zona adjacente, a CNUDM normatizou que o Estado costeiro pode delimitar a largura do mar territorial até uma distância máxima de 12 milhas marítimas, art. 3º da CNUDM (ZANELLA, 2013).

Por conseguinte, a soberania sobre o mar territorial do Estado ribeirinho envolve o espaço aéreo sobrejacente, o leito do mar e o subsolo do mar, conforme o art. 2 da CNUDM. Nesta zona, há direito exclusivo de exploração, realização de pesquisas científicas, poder de polícias em fiscalizar se seus direitos estão sendo respeitados, garantir a segurança da navegação, proteger o meio ambiente marinho, estabelecer leis aduaneira, fiscais, fitossanitárias e de imigração (ZANELLA, 2013).

Embora o leito e o subsolo do mar territorial geralmente sejam a plataforma continental no sentido geográfico, o regime jurídico aplicável é o do mar territorial e não o da plataforma continental (MELLO, 2004).

Ainda, a CNUDM, determinou o direito de passagem inocente pelo mar territorial. Ela, deve ser uma passagem rápida e contínua, sem contrariar a paz, a ordem e a segurança do Estado. Contudo, não pode ser imposto qualquer taxa ou fazer discriminação contra qualquer tipo de navio (MATTOS, 2008).



### 2.2.2 Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva – (ZEE)

A zona contígua é um espaço destinado aos Estados para fiscalização e segurança. Nela se estendem os direitos de jurisdição do Estado costeiro, facultativo, a impedir os atos que violem alguns de seus direitos internos, tais como leis aduaneira, fiscais, fitossanitárias e de imigração (ZANELLA, 2013).

Sua delimitação se dá a partir da linha de base que serve de ponto de partida para medir a largura do mar territorial. A zona contígua pode ter uma distância máxima de 12 milhas marítimas adjacentes ao mar territorial. Assim, conforme o art. 33 da CNUDM não pode se estender além de 24 milhas marítimas (MATTOS, 2008).

Já, a zona econômica exclusiva – ZEE diz respeito ao reconhecimento de direitos soberanos, numa zona posterior ao mar territorial aos Estados costeiros, especificamente para a exploração dos recursos naturais das águas, do leito e do subsolo (ZANELLA, 2013). Mas, ela não se confunde com outros direitos que os Estados possuem, como por exemplo o de navegação, o de sobrevoo e a colocação de cabos e dutos submarinos (MATTOS, 2008).

A delimitação da ZEE, encontra-se na CNUDM nos arts. 55 a 75, a qual estabelece que esta zona não se estenderá além de 200 milhas marítimas, a partir das linhas de base utilizadas para medir o mar territorial. Assim, na realidade, esta faixa possui 188 milhas marítimas, uma vez que se estabelece após as 12 milhas marítimas do mar territorial e sobrepõe-se sobre a zona contígua (MARTINS, 2007).

Pode-se afirmar que a criação da ZEE foi uma evolução do direito consuetudinário e dos anseios dos países em desenvolvimento para proteger a exploração dos recursos naturais existentes e em nome das liberdades dos mares (MELLO, 2001).

Assim os Estados costeiros no exercício de sua jurisdição, possuem o direito exclusivo de regulamentar ou autorizar na ZEE, a construção, a colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho. Ainda deve estabelecer a capacidade de captura dos recursos vivos da ZEE, deste modo, quando não possuir capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deverá dar a outro Estado acesso ao excedente desta captura (ZANIN, 2010).

### 2.2.3 Plataforma Continental

A plataforma continental surgiu em razão dos anseios do presidente americano Truman em 1945 em criar um regime de exploração do subsolo marinho (PAIM, 2011).

A plataforma continental, sob uma perspectiva geológica seria “(...) o prolongamento ou a continuação natural da formação do continente do Estado costeiro, com extensão variada, dependendo do continente. Para além da margem continental é onde o verdadeiro oceano começaria (PAIM, 2011, p. 92)”.

A CNUDM, dispõe sobre a plataforma continental em seus arts. 76 a 85, assim definido que a plataforma continental de um Estado é o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além de seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre até a borda 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 a borda exterior da margem continental não atinja essa distância (CNUDM, art. 76,1). Entretanto, como se verá a seguir, a CNUDM reconhece a possibilidade de uma extensão maior, nos casos em que haja um prolongamento natural, respeitando-se os procedimentos estabelecidos pela Convenção (MATTOS, 2008).

Assim, todo o leito e subsolo marinho referentes à plataforma continental são de exploração exclusiva do Estado costeiro. Compreende-se “os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias” (CNUDM, art. 77, n. 4), não se confundindo com nenhum outro espaço marítimo. (ZANELLA, 2013).

Por conseguinte, estabeleceu-se os direitos de soberania dos Estados ribeirinhos sobre a exploração e aproveitamento de recursos naturais da plataforma continental, o qual não pode afetar as liberdades de outros Estados, como a liberdade de navegação, de pesca, de sobrevoo e de instalação de cabos e dutos (MENEZES, 2015).

#### 2.2.4 Alto-Mar

O alto-mar é um espaço que não se vincula a nenhum Estado em particular, mas sim a todos, pois nenhum Estado pode exercer sua soberania sobre ele.

Regulamentado pelo Direito Internacional, a CNUDM define por exclusão que alto mar são “todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago” (CNUDM, art. 86), ou seja, tudo que não for os espaços marítimos mencionados, é considerado como alto mar (ZANIN, 2010).

Deste modo, o alto-mar compreende somente a superfície, a coluna d’água e o espaço aéreo sobrejacente. Os fundos oceânicos, leito e subsolo marinhos, além dos limites de jurisdição, constituem um espaço marítimo próprio, denominado apenas “Área” (ZANELLA, 2013).

Cabe ressaltar que o alto mar é considerado patrimônio comum da humanidade, uma vez que os Estados compartilham seus direitos e deveres sobre o alto-mar. Frisa-se que ele sempre deve ser utilizado para fins pacíficos, para o desenvolvimento harmonioso do Comercio Internacional, a favor de todos os países, em especial aos menos favorecidos e subdesenvolvidos (MATTOS, 2008).

No alto-mar, não haverá exercício de poder de Estado, muito menos poderá um Estado se valer de sua soberania. Entretanto, estão consagradas regulamentações das liberdades e restrições dos mares, baseados nos princípios da liberdade de utilização, de igualdade entre os Estados, do uso pacífico e da preservação do meio marinho, bem como os direitos positivados na CNUDM de liberdades em alto-mar, de navegação, sobrevoos, instalação de cabos e dutos submarinos, construção de ilhas artificiais e outras instalações, de pesca e de pesquisa científica (MENEZES, 2015).

Ainda, conforme CNUDM, art. 91 devem os Estados manter sob controle o registro de navios e embarcações, art. 98 prestar assistência, art. 99 impedir o tráfico de escravos, art. 88 utilizar o mar para fins pacíficos, art. 116 respeitar as regras internacionais de pesca e manutenção do meio marinho, art. 109 reprimir transmissões não autorizadas e art. 100 cooperar na repressão da pirataria. Além disso, os casos de interferência na navegação em alto-mar como o art. 110 direito de visita e o art. 111 direito de perseguição (ONU, 1982).

Ainda, segundo Celso de Albuquerque Mello:

90% da pesca em alto-mar é realizada por seis países: Rússia, Japão, Espanha, Coreia, Polônia e Taiwan. Atualmente 20% da pesca mundial (16,7 milhões de toneladas) é realizada no alto-mar. Pode-se acrescentar que 20% dos navios de pesca no alto-mar usam bandeira de conveniência, logo não respeitam a convenção dos recursos vivos e em consequência,

70% dos estoques de peixes são superexplorados (MELLO, 2004, p. 1168-1169).

Destarte, pode-se dizer que a CNUDM, foi resultado, conforme já explanado, da evolução de normas consuetudinárias internacionais por um regime positivado universal. O Direito do Mar passou a atender as mais diversas necessidades e interesses. Os espaços marítimos passaram a ser regidos por normas claras e definidas, um tratado comum que estabeleceu um mar territorial com extensão máxima de 12 milhas marítimas, a zona contígua, a proteção do meio ambiente marinho, o direito de passagem inofensiva, a criação da zona econômica exclusiva, o alto-mar e a plataforma continental.

No decorrer deste capítulo, procurou-se apresentar brevemente questões relativas ao Direito do Mar necessárias para um melhor entendimento do tema deste trabalho. No capítulo seguinte, serão analisados o caso da expansão da plataforma continental brasileira, a Amazônia Azul, bem como a demarcação e como esse pleito está inserido no ordenamento jurídico pátrio, vez que se reconhece a importância de um regramento universal que determine os temas de Direito do Mar mostrando-se de extrema relevância em todas as sociedades e ordenamentos jurídicos, trazendo a possibilidade de uma plataforma continental com uma extensão maior, nos casos em que haja um prolongamento natural, respeitando-se os procedimentos estabelecidos pela CNUDM com o objetivo de verificar às consequências da expansão da plataforma continental brasileira: a Amazônia Azul.

### 3 A EXPANSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL: O CASO BRASILEIRO.

No presente capítulo será analisado o caso brasileiro da expansão da plataforma continental conforme a CNUDM, objeto de estudo desta monografia. Nesse sentido, a “Amazônia Azul” é a área que compreende a extensão do mar territorial brasileiro somada à zona econômica exclusiva e à extensão da plataforma continental (MARTINS, 2007).

Salienta-se que não se tem a pretensão de analisar o mérito do caso selecionado, mas tão somente refletir sobre a expansão da plataforma continental brasileira, mais conhecido como “Amazônia Azul”. Afinal, atualmente estima-se que 40% do petróleo mundialmente produzido é *offshore*, ou seja, trata-se da exploração no mar, que significa “próximo à costa” em inglês, por intermédio de mais de 15.000 plataformas marítimas, em campos de exploração de mais de 100 países distintos (PAIM, 2011).

Desde então, a tecnologia tem se aperfeiçoado, e, impulsionada pela escassez de reservas em terra firme, a indústria petrolífera tem feito investimentos vultuosos nas atividades *offshore*, conseguindo explorar zonas marítimas cada vez mais distantes da costa, a profundidades cada vez maiores (PAIM, 2011, p.2).

O Brasil possui uma extensa costa e uma das plataformas continentais mais abundantes em recursos minerais, que corresponde a extensão de 40% do território brasileiro. Além de petróleo e gás, também possui recursos como ferro, níquel, carvão, estanho, ouro, diamante, calcário, areia, cobre e fósforo (PAIM, 2011).

Na sua plataforma continental, o Brasil possui direitos de soberania para exploração e aproveitamento dos recursos naturais. Dessa forma, a extensão da área demonstra sua capacidade em riquezas, responsabilidades e obrigações como veremos a seguir (MARTINS, 2007).

#### 3.1 Amazônia Azul: razões para expansão

Os oceanos ocupam aproximadamente 361 milhões de quilômetros quadrados, o equivalente a 71% da superfície terrestre, possuem um volume de aproximadamente 1.348 milhões de quilômetros cúbicos, com uma profundidade

média de 3.733 metros, chegando a profundidade máxima de 11.022 metros. Atualmente, em virtude das descobertas científicas e inovações técnicas verifica-se o desenvolvimento do mar como reservatório de recursos minerais, fonte geradora de energia e lugar para instalações permanentes, como ilhas artificiais, dutos e cabos submarinos (PAIM, 2011).

Contudo, passou-se a se ter conhecimento sobre a capacidade limitada dos recursos marinhos, delimitando-se a exploração com base na preservação do equilíbrio ambiental do ecossistema marinho. Assim, com o desenvolvimento do Direito do Mar, o Brasil criou leis regulamentadoras e diversos órgãos para administrar e fiscalizar a atividade marítima. Destaca-se a Lei Federal nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993, que em seu preâmbulo “dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, e dá outras providências” (BRASIL, 1993). A referida norma foi responsável por introduzir a matéria da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da qual o Brasil é signatário, revogando as normas que lhe fossem contrárias (ZANIN, 2010).

No entanto a CNUDM, principal fonte do Direito Internacional do Mar reconhecida universalmente como a “Constituição dos Mares (PAIM, 2014, p.314)”, estabeleceu os espaços marítimos e positivou os costumes que até então orientavam o Direito do Mar. Encontrando-se recepcionada internamente pelo Brasil através da expedição do Decreto de Promulgação nº 1.530 de 22 de junho de 1995 (ZANIN, 2010).

Dessa forma, a Lei Federal nº 8.617 de 1993 anterior ao Decreto de entrada em vigor da Convenção, encontra-se em compatibilidade de normas, uma vez que, diversas partes da lei foram transcritas do disposto na CNUDM. Contudo, o Congresso Nacional havia aprovado por meio do Decreto Legislativo nº 5 de 9 de novembro de 1987, a já referida Convenção de Montego Bay, que veio a ser ratificada pelo Brasil em 22 de dezembro de 1988, restando demonstrada a influência de seu texto, nas normas brasileiras, inclusive na Constituição Federal que estava a ser elaborada (ZANIN, 2010).

Outrossim, o Brasil assinou a CNUDM ainda em 1982, no momento da discussão internacional, sendo ratificada apenas alguns anos depois, no entanto, possuía o dever moral de fazer cumpri-la. A Convenção de 10 de dezembro de 1982, de Montego Bay, por sua vez, entrou em vigor internacionalmente apenas em 16 de novembro de 1994, um ano após o depósito do sexagésimo instrumento de

ratificação. Por conseguinte, o legislador brasileiro asseverou ao recepcionar o Direito do Mar na Constituição Federal e nas diversas normas sobre o tema, ser indispensável para a sociedade seu preceito e, ou instituto, sendo essencial e determinante para o Brasil (ZANIN, 2010). (ZANIN, 2010).

Vale salientar que, para o Brasil a CNUDM, declarou a entrada em vigor pelo Decreto de Promulgação nº 1.530 de 22 de julho de 1995, sendo ratificada em 22 de dezembro de 1988 (MATTOS, 2008).

Ao longo dos anos, no Brasil as normas jurídicas sobre as delimitação dos espaços marítimos passaram por uma série de mudanças, alguns avanços e outros recuos. Entretanto, a questão principal do Direito do Mar na história brasileira foi em relação a extensão do mar territorial e recentemente a atenção está voltada para a plataforma continental (SILVA, 2013).

A Amazônia Azul veio a público em 25 de fevereiro de 2004, quando publicado um artigo pelo então comandante da Marinha, Roberto de Guimarães Carvalho, ao notar que:

[...] há uma outra Amazônia, cuja existência é, ainda tão ignorada por boa parte dos brasileiro quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da Amazônia Azul, que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, cuidássemos antes de perceber-lhes as ameaças (CARVALHO, 2004).

Salienta-se que a expressão “Amazônia Azul”, conforme denominada pela Marinha do Brasil corresponde ao solo e subsolo marinhos da plataforma continental estendida somado a massa de água da zona econômica exclusiva até o limite de 200 milhas marítimas a partir das linhas de base do mar territorial (PAIM, 2014).

Assim, por ser uma extensa área geográfica como a “Amazônia Verde”, analogia a Floresta Amazônica, e, por ambas possuírem abundância em recursos, tanto minerais, como animais, vegetais e de microrganismos, logo tornou-se popular. No entanto, acredita-se que a maior fonte de riqueza encontra-se na Amazônia Azul, em razão do potencial econômico de seus recursos, interesses estratégicos da indústria de petróleo, fonte de produção de energia, fármacos e fertilizantes; apesar da maior biodiversidade ser da Floresta Amazônica (PAIM, 2014).

Evidencia-se, ainda, a importância da ZEE sob jurisdição brasileira e destaca-se a possibilidade do Brasil incorporar parte da plataforma continental até o limite de 350 milhas marítimas, conforme estabelecido pela CNUDM – processo em que será

analisado no subcapítulo seguinte. Além do gigantismo da Amazônia Azul, ela representa um aumento em mais de 50% do território nacional, por possuir 4.451.766 km<sup>2</sup>, equivalente mais da metade dos 8.547.403 km<sup>2</sup> do território terrestre brasileiro, enquanto a Amazônia Verde possui 5.217.423 km<sup>2</sup>, ou seja, 60% do território terrestre do Brasil (PAIM, 2014).

Destarte, a Lei Federal nº 8.617 de 1993, seguindo o disposto na CNUDM, dispor em seu art. 1º que o Brasil possui um mar territorial de 12 milhas marítimas, correspondente ao art. 3º da CNUDM, em seu art. 2º estabelece o exercício da soberania sobre o espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo desse mar. Ainda demais deveres e direitos como analisado no capítulo anterior (ZANIN, 2010).

A zona contígua destituída de soberania, regulamentada no art. 4º e 5º da lei brasileira, art. 33 da CNUDM, estende-se das 12 as 24 milhas marítimas, podendo tomar medidas necessárias de fiscalização aduaneiras, fiscais, imigração ou sanitárias. Já a ZEE, conforme os art. 55 e seguintes da CNUDM, respectivamente art. 6º e seguintes da Lei Federal nº 8.617 de 1993, o Brasil possui direitos de soberania para a exploração, aproveitamento, gestão e conservação dos recursos naturais vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito e subsolo do mar, o que compreende, a faixa que se delimita das 12 as 200 milhas marítimas (ZANIN, 2010).

Ressalta-se a normatização da plataforma continental, na legislação brasileira encontra-se nos art. 16 e seguintes da Lei nº 8.617/93, parte IV, enquanto na CNUDM, nos art. 76 e seguintes, parte VI. Esta refere-se “a área do leito e do subsolo marinhos que corresponde à continuação natural da formação geológica do continente do Estado costeiro (PAIM, 2014, p.317)”. Desse modo, o Brasil possui direitos de soberania sobre a plataforma continental, exclusividade de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, que somente podem ser explorados por outros Estados costeiros com seu expresse consentimento prévio e por escrito. Independentemente da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa (PAIM, 2014).

Assim, quando a área da plataforma continental coincide com a da zona econômica exclusiva, aplica-se o regime da ZEE à lâmina d'água e aos recursos biológicos nela existente, enquanto ao solo, subsolo marinhos e seus recursos minerais aplica-se o regime da plataforma continental (PAIM, 2014).



Por conseguinte, a plataforma continental foi objeto de disputas internacionais, principalmente em razão da exploração dos recursos naturais. Perante a Corte Internacional de Justiça, foram julgados seis casos de 1969 até hoje, envolvendo demandas sobre delimitação e exploração. Cabe lembrar que a principal “disputa” internacional sobre esta zona ocorreu entre Brasil e França, no início da década de 60, denominada Guerra da Lagosta, devido a tentativa da França em desconsiderar a soberania do Brasil sobre a plataforma continental, por razões estratégicas e econômicas (ZANELLA, 2013).

Nesse caso, os pescadores franceses, exploravam lagosta na costa de seu país. Entretanto, devido a pesca predatória, por meio do arrasto, técnica baseada no arrastamento de grandes redes lastradas ao longo do fundo do mar, extinguiu-se a população de crustáceos e demais espécies, também responsável pela destruição do fundo marinho, pois as redes esmagam e destroem os corais e outros organismos do leito e substrato oceânico. Assim, os pescadores passaram a explorar a lagosta na costa africana e colônias francesas, ocorrendo a escassez de crustáceos novamente (ZANELLA, 2013).

A costa do Brasil, por sua vez, possui grande quantidade de lagostas, principalmente no nordeste, que eram praticamente inexplorados. A partir do final da década de 50 começaram a ser explorados, devido ao enorme potencial econômico internacional. Em 1955, o Brasil exportava 40 toneladas de lagosta, passando em 1961 para 1.741 toneladas (ZANELLA, 2013).

No final do ano de 1961 e no início de 1962, os barcos pesqueiros da França, vieram para a costa brasileira explorar as lagostas no nordeste. Situando-se a cerca de 40 milhas marítimas das linhas de base nacional, a pesca estava sendo realizada fora dos limites do Brasil aparentemente. Na época, considerava-se águas jurisdicionais brasileiras, o mar territorial de três milhas marítimas e a zona contígua de 12 milhas marítimas (ZANELLA, 2013).

Destaca-se que internacionalmente, já havia a Convenção sobre a Plataforma Continental de 1958, assinada na I Conferência sobre o Direito do Mar. No entanto, nem o Brasil nem a França eram signatários do referido tratado, de modo que o Brasil veio a ratificar em 1968, através do Decreto Legislativo Federal nº 45 de 1968. Contudo, o Brasil havia declarado unilateralmente a plataforma continental como parte do território brasileiro, através do Decreto nº 28.840 de 195050 (ZANELLA, 2013); o qual estipulou, no art. 1º, o expresse reconhecimento de que a “plataforma

submarina, na parte correspondente ao território, continental e insular, do Brasil se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio, exclusivos, da União Federal (BRASIL, 1950)".

O consultor jurídico do Ministério das Relações Exteriores no período de 1954, Embaixador Hidelbrando Accioly, entendia que o regime da plataforma continental "visava especialmente à possibilidade de aproveitamento do petróleo de seu subsolo e que seu limite não deveria ir além da profundidade onde fosse possível extraí-lo (ACCIOLY, 1956, p.9)".

Em 1962, ocorreu a primeira apreensão de um barco francês, o *Cassiopée*, em atividade ilegal de captura de lagostas, na plataforma continental brasileira a cerca de 10 milhas marítimas da linha de base ao longo da costa do Ceará. Este fora liberado no dia seguinte, após a apreensão da carga e o comprometimento em suspender a exploração. Contudo, houve inúmeras apreensões de barcos pesqueiros franceses durante o ano de 1962 e 1963 (ZANELLA, 2013).

Consequentemente, iniciou-se um embate jurídico-político entre os dois países. A França alegava legalidade da exploração, entendia ser legítimo a qualquer estado a pesca em alto-mar, enquanto o Brasil fundamentava-se no Decreto nº 28.840 de 1950 (ZANELLA, 2013); o qual estipulou, no art. 2º, que "o aproveitamento e a exploração de produtos ou riquezas naturais, que se encontram nessa parte do território nacional [Plataforma Continental], dependem, em todos os casos, de autorização, ou concessão federal (BRASIL, 1950)".

A França reconhecia os direitos do Brasil sobre os recursos da plataforma continental, porém afirmava que a lagosta era um peixe e não um crustáceo de espécie sedentária, pelo fato da lagosta se deslocar através de saltos e não andando sobre o leito oceânico. Além disso, a Convenção sobre a Plataforma Continental de 1958, formulada na II Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, definiu as espécies sedentárias pertencentes a plataforma continental, em seu art. 2º como "organismos que no estado em que podem ser pescados são incapazes de se deslocar e não ser permanecendo constantemente em contato físico com o leito do mar ou subsolo (ONU, 1958)" (ZANELLA, 2013).

Para pôr um fim a discussão e acabar as acusações, em junho de 1962, o Ministério das Relações Exteriores Brasileiro, requisitou um estudo jurídico ao especialista em Direito Internacional Haroldo Valladão, assim nota-se os argumentos jurídicos dos fatos ocorridos na Guerra da Lagosta (ZANELLA, 2013):

Entre os recursos naturais da plataforma continental inclui-se a lagosta. Aplicação do Decreto 28.840, de 8 de novembro de 1950 – Inaplicabilidade da Convenção de Genebra de 29 de Abril de 1958.

1. Consulta ao Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores sobre a nota verbal nº 97, de 16 de março de 1962, da Embaixada da França em resposta à nota verbal DEO-oc/DAI/DPC/2/562.8 de 19 de janeiro do corrente ano, em virtude do apresamento do lagosteiro francês “Cassiopée” que procedia à pesca de lagosta na plataforma submarina do Brasil.

2. Sustenta o Governo francês o direito a tal pesca buscando apoio na Convenção de Genebra de 29 de abril de 1958, sobre a plataforma continental, que considera, apesar de não assinada nem pela França nem pelo Brasil, com representativa, para as relações franco-brasileiras, do estado atual do direito internacional, e consequentemente julga injustificado e ilegal o apresamento do referido navio, “reservando-se para reclamar a reparação do prejuízo do mesmo decorrente”

Acrescenta, baseando-se noutra Convenção de Genebra, de 29 de Abril de 1958, sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos Biológicos de Alto Mar, que a França estava pronta para entrar num *modus vivendi* na matéria, compreendendo um acordo e, possivelmente, a formação de uma comissão arbitral, artigos 6º e 9º.

3. Para o Brasil a lagosta representa um recurso natural da plataforma submarina e que vem sendo explorado há muito pelos pescadores do nordeste, os “jangadeiros”, e a sua pesca por navios estrangeiros atenta contra os nossos direitos sobre a referida plataforma.

A respeito o Governo do Brasil expediu há doze anos, o seguinte Decreto 28.890, de 8 de novembro de 1950:

[...]

Destarte os produtos naturais que se encontram na plataforma submarina, “parte do território nacional”, só podem ser aproveitados ou explorados mediante autorização ou concessão federal, em todos os casos.

E, embora ressaltando a navegação nas águas sobrepostas, o Decreto acentuou, quanto à pesca, as normas que viessem a ser estabelecidas.

É este o direito brasileiro que não permite a pesca de lagostas na plataforma submarina sem licença da União.

4. Esse decreto do Governo do Brasil – à semelhança de outros, de diversos Estados do Mundo, desde Portugal, 1910, Rússia, 29.09.1916, até os Estados Unidos, 28.09.1945, e, a seguir, muitos Estados da América Latina, Estados Árabes, da Ásia etc. – instituindo o regime da plataforma continental. por via interna, através de leis, decretos ou declarações unilaterais, constitui norma jurídica assente, não tendo sido objeto de qualquer protesto quer internacional que de qualquer Estado, sequer da própria França.

[...]

E, ultimamente, o eminente tratadista, Angelo P. Sereni, foi decisivo no considerar que as declarações unilaterais de quase todos os Estados marítimos quanto a exclusividade de seus direitos sobre a respectiva Plataforma Continental constituem “uma norma consuetudinária internacional que consente aos Estados o exercício dum poder exclusivo sobre a Plataforma Continental”.

[...]

5. E nota-se que a Lei dos Estados Unidos, nº 31, de 22 de maio de 1953, complementar às declarações do Presidente Trumann de 1945, incluiu nos recursos da plataforma “os peixes que vivem no fundo do mar, camarões, ostras, lagostas, caranguejos, esponjas e pérolas” (Apud Olivierde Ferron, *Le Droit International de la Mer*, t. II, 1960, p. 209, nota 19).

6. Não tem procedência jurídica, *data venia*, a declaração da França considerando a Convenção de Genebra sobre Plataforma Continental, apesar de não assinada nem pelo Brasil, nem pela França, como direito

internacional atual para regular as relações, no assunto, entre os dois países.

Bastaria perguntar: que direito representaria então para os dois Estados, a assinatura e a ratificação, com ou sem reservas, e a respectiva promulgação, da Convenção?

Evidentemente não é possível, invocar, para o caso, uma Convenção não ratificada nem sequer assinada pelos dois Estados. Eis uma forma de produção de forma jurídica internacional, completamente inovadora e perigosa para a ordem da comunidade das Nações.

[...]

Não fosse, assim, como é a lagosta, uma espécie animal que vive em contato físico com a plataforma, ainda estaria compreendida na definição do texto de Genebra que, segundo se provou, não quis excluir os crustáceos com o voto da própria França.

8. Procura o Governo da França agora deslocar o assunto para outro campo, o da Pesca em Alto Mar invocando a Convenção de Genebra embora não assinada nem pelo Brasil nem pela França, que permite um acordo com o Estado costeiro.

Mas o Brasil não pode concordar em retirar o assunto do seu local próprio, isto é, do terreno da plataforma submarina.

E aí o seu direito é claro a não permitir a pesca de lagosta sem autorização ou concessão do Governo Federal, não praticando qualquer injustiça ou ilegalidade quando impede que, sem licença, navios de pesca da França venham explorar tais recursos naturais da plataforma submarina brasileira (VALLADÃO, 1962).

Portanto, depois da consulta à Haroldo Valladão, o Brasil continuou a proteger a exploração do recurso natural da plataforma continental, no entanto as embarcações francesas seguiram pescando as lagostas brasileiras, resultando em inúmeras apreensões. A França constantemente reclamava, sem chegar a um entendimento, ser o caso de pesca em alto mar. Logo, em 1963, foi enviado ao Brasil um navio de guerra, contratorpedeiro *Tartu*, para defender as embarcações francesas (ZANELLA, 2013).

Assim, o Brasil moveu sua frota das forças armadas para o Nordeste brasileiro, para caso de conflito. Solicitada a retirada do navio francês houve negativa por parte da França. No entanto, os navios franceses suspenderam a pesca da lagosta e se estabeleceram a uma distância de 100 milhas marítimas da costa brasileira. No dia 28 de fevereiro de 1963, houve interceptação de um navio de guerra francês e das seis embarcações lagosteiras, não sucedendo-se o conflito armado. (ZANELLA, 2013).

À vista disso, os pescadores franceses deixaram a costa do Brasil com medo de um possível conflito. Ainda, devido ao alto índice de reprovação das atitudes do seu próprio Governo, a França determinou o retorno do seu navio de guerra, encerrando-se assim “a disputa da Guerra da Lagosta”, em 04 de março de 1963. Dessa forma, pode-se dizer que esse episódio favoreceu a celebração da CNUDM,

uma vez que os países requisitavam delimitação, regulamentação e um domínio maior sobre os espaços marítimos, pois precisavam solucionar conflitos e pacificar o entendimento das normas internacionais (ZANELLA, 2013).

À vista disso, as riquezas dos recursos encontrados no leito e subsolo do mar ao longo da costa brasileira, são evidentes. Uma vez, que não se limitam a um tipo de recurso, e sim à uma variedade, possibilitando a exploração e o aproveitamento em diferentes níveis. Ainda calcula-se que a extensão da plataforma continental, a Amazônia Azul aumentará em uma área de 3.500.000 km<sup>2</sup>, para além das 200 milhas marítimas estabelecidas pela CNUDM (MACHADO, 2015).

Deste modo, os Estados costeiros que possuísem um prolongamento natural da formação geológica de sua plataforma continental, poderiam postular a extensão de sua delimitação para além das 200 milhas marítimas, até um limite máximo de 350 milhas marítimas das linhas de base sob as quais o mar territorial é medido, conforme a Convenção de Montego Bay. Assim o pleito deveria ser encaminhado à Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (CLPC), entidade criada pelas ONU para avaliar a possibilidade da expansão (PAIM, 2014).

Os pedidos de expansão da plataforma continental, deveriam ser feitos dentro do prazo de até 10 anos da entrada em vigor da CNUDM, segundo o art. 4º do Anexo II da Convenção. Entretanto, em 2001, estipulou-se como data limite para os país signatários da Convenção anteriores a 13 de maio de 1999, a possibilidade de se postular o pedido de extensão até a data de 13 de maio de 2009. Desse modo, o Brasil em 2004, foi um dos pioneiros a pleitear a extensão de sua plataforma continental, posterior apenas a Rússia que requisitou em 2001. Até o ano de 2017, a CLPC, conta com 74 depósitos<sup>2</sup> de Estados costeiros pretendendo o reconhecimento (PAIM, 2014).

---

<sup>2</sup> África do Sul; Angola; Argentina; Austrália; Bahamas; Bangladesh; Barbados; Brasil; Cabo Verde; Canada; China; Coreia do Sul; Costa do Marfim; Cuba; Dinamarca; Espanha; Estados Federados da Micronésia; Fiji; Filipinas; França; Gabão; Gâmbia; Gana; Guiana; Guiné; Guiné-Bissau; Iêmen; Ilhas Cook; Ilhas Salomão; Índia; Indonésia; Irlanda; Islândia; Japão; Kiribati; Madagascar; Malásia; Maldivas; Maurício; Maurítânia; México; Moçambique; Myanmar; Namíbia; Nicarágua; Nigéria; Noruega; Nova Zelândia; Palau; Papua Nova Guiné; Paquistão; Portugal; Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte; República Unida da Tanzânia; Rússia; Seicheles; Senegal; Serra Leoa; Siri Lanka; Somália; Suriname; Tonga; Trinidad e Tobago; Tuvalu; Uruguai; Vietnam (ONU, 2017). 26 pedidos foram concedidos - Argentina; Austrália; Barbados; Brasil; Dinamarca; Espanha; Filipinas; França; Gana; Ilhas Cook; Indonésia; Irlanda; Islândia; Japão; Maurício; México; Noruega; Nova Zelândia; Paquistão; Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte; Rússia; Seicheles; Suriname; Uruguai (ONU, 2017).

Ressalta-se que a expansão da plataforma continental brasileira, não aumenta o território nacional, apenas garante a exclusividade e direitos de soberania sobre os recursos dessa área. Sendo necessária a autorização prévia expressa para exploração, conforme a CNUDM. Recursos como petróleo, cobre, gás natural, areia, cobalto, fósforo, argila, platina, ferro, cascalho, ouro, estanho, níquel e diamante, são encontrados na Amazônia Azul, sendo uma das áreas mais ricas e responsáveis pelo enorme potencial econômico do Brasil (PAIM, 2014).

Ainda, pesquisas científicas são desenvolvidas na plataforma continental para explorar a área e analisar seu potencial. Algumas pesquisas são incentivadas pelo governo brasileiro, como a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), a qual criou através da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM) o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REMPLOC) (PAIM, 2014).

Outrossim, o petróleo e o gás natural são as principais fontes de energia atualmente, o que favorece o Brasil nas relações econômicas internacionais. Destacam-se as reservas nos seus espaços marítimos, cerca de “80% do petróleo produzido no Brasil vêm do mar, provenientes das seguintes bacias exploratórias: Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará-Potiguar, Sergipe-Alagoas, Camamu e Almada, Jequitinhonha, Espírito Santo, Campos, Santos e Pelotas (PAIM, 2014, p. 341)”.

Além disso, há pouco tempo foi descoberto petróleo na camada pré-sal, ao longo de 800 km da costa, abrangendo as bacias de Campos, Espírito Santo e Santos, sendo importante para manter a autossuficiência ou vir a ser um exportador de destaque de petróleo e gás natural (PAIM, 2014).

Por fim, a plataforma continental estendida possibilita o aumento de recursos importantes para economia. Todavia os recursos minerais explorados além das 200 milhas marítimas estão sujeitos a pagamentos à Área, patrimônio comum da humanidade. Ainda, a extensão da soberania sobre a plataforma continental necessita de defesa numa zona maior, e também de proteção ambiental (PAIM, 2014).

### **3.2 A Demarcação Da Plataforma Continental e o pleito Brasileiro.**

A plataforma continental, passou a ser acolhida como espaço marítimo a partir de 1945, quando os Estados por atos unilaterais se declararam soberanos sobre a extensão de terra sob o mar, ou seja, do leito e do subsolo marinho contíguo ao continente. O Brasil reconheceu a plataforma continental, por meio do Decreto 28.840, de 8 de novembro de 1950, o qual “declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a esse território e dá outras providências (BRASIL, 1950)” (MENEZES, 2015).

Segunda a CNUDM, de 1982, a plataforma continental delimita-se por um critério geológico, conforme o art. 76, §1º da CNUDM, estende-se 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. Com o objetivo de estabelecer uma área aos Estados que não possuíssem plataforma continental no sentido geológico, ou com uma menor dimensão (MENEZES, 2015).

No entanto, compreende-se a possibilidade da extensão da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas, até um limite máximo de 350 milhas marítimas das linhas de base sob as quais é medido o mar territorial, nos casos em que haja um prolongamento natural. Cumpridos os requisitos estabelecidos pela CNUDM, deve, por fim, ser depositada a delimitação da plataforma continental junto ao Secretário Geral da ONU, divulgando-se por listas de coordenadas geográficas e cartas de escalas (MENEZES, 2015).

Assim, ainda conforme o art. 76, §1º da CNUDM, compõe esse espaço marítimo o leito e o subsolo das áreas submarinhas que se estendem além de seu mar territorial. A plataforma continental deve demonstrar componentes naturais da margem continental para estender-se além das 200 milhas marítimas, por exemplo: elevações continentais, bancos, planaltos, esporões e topes (MENEZES, 2015).

A fim de pleitear a extensão da plataforma continental do Estado costeiro, observa-se o art. 76, §8º da CNUDM, provando-se por critérios de natureza geológicos, hidrográficos e fisiográficos (MENEZES, 2015).

Dessa maneira, Maria Augusta Paim, 2014 expõe que

É interessante notar que o conceito de plataforma continental está diretamente relacionado ao progresso científico e tecnológico, que permitiu o conhecimento da sua estrutura e a exploração de recursos a distâncias da costa e a profundidades cada vez maiores, tornando necessário o estabelecimento de um novo regime jurídico (PAIM, 2014, p. 318).

Contudo, a plataforma continental estendida terá a extensão do seu prolongamento natural, além das 200 milhas marítimas contadas das linhas de base do mar territorial, até o bordo exterior da margem continental, representando o ponto de transição entre a massa terrestre do continente e solo e subsolo do oceano (PAIM, 2014). Para uma melhor compreensão a CNUDM define margem continental como:

Artigo 76

[...]

3. A margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continental. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo (ONU, 1982).

Além disso, a CNUDM estabeleceu os parâmetros para a delimitação do bordo exterior da margem continental, com grande complexidade, uma vez que baseia-se nos critérios de geologia, geodesia, geomorfologia e hidrografia. Assim, a extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas a partir das linhas de base do mar territorial deve estabelecer-se por meio de uma das opções do art. 76, §4º, alíneas “i” e “ii”, da CNUDM (PAIM, 2014):

Artigo 76

[...]

4.

a) Para fins da presente Convenção, o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem continental, quando essa margem se estender além das 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, por meio de:

i) uma linha traçada de conformidade com o parágrafo 7º, com referência aos pontos fixos mais exteriores de cada um dos quais a espessura das rochas sedimentares, seja pelo menos 1% da distância mais curta entre esse ponto e o pé do talude continental; ou

ii) uma linha traçada de conformidade com o parágrafo 7º, com referência a pontos fixos situados a não mais de 60 milhas marítimas do pé do talude continental.

b) salvo prova em contrário, o pé do talude deve ser determinado como o ponto de variação máxima do gradiente na sua base.

5. Os pontos fixos que constituem a linha dos limites exteriores da plataforma continental do leito do mar, traçada de conformidade com as subalíneas i) e ii) da alínea a) do parágrafo §4º, devem estar situados a uma distância que não exceda 350 milhas marítimas da linha de base a partir da qual se mede o mar territorial ou a uma distância que não exceda 100 milhas marítimas da isóbata de 2.500 metros, que é uma linha que une profundidades a 2.500 metros.

6. Não obstante as disposições do parágrafo 5º, no caso das cristas submarinas, o limite exterior da plataforma continental não deve exceder



350 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. O presente parágrafo não se aplica a elevações submarinas que sejam componentes naturais da margem continental, tais como seus planaltos, elevações continentais, topos, bancos e esporões.

7. O Estado costeiro deve traçar o limite exterior da sua plataforma continental, quando esta se estender além de 200 milhas marítimas da linha de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, unindo, mediante linhas retas, que não excedam 60 milhas marítimas, pontos fixos definidos por coordenadas de latitude e longitude. (ONU, 1982).

Dessa forma, os critérios adotados pela CNUDM para a extensão da plataforma continental até o limite de 350 milhas marítimas, podem ser medidas a partir das linhas de base do mar territorial da mesma maneira que é medido as 200 milhas marítimas da plataforma continental, como regra geral, ou a partir de uma distância que não exceda 100 milhas marítimas para lá da isóbata dos 2.500 metros, respeitando-se as condições geológicas conforme determinado pela Convenção (PAIM, 2014).

Além disso, os Estados costeiros que possuem uma plataforma continental estendida podem ser declaradas de forma unilateral. No entanto é necessário a aprovação da CLPC, pelo fato da extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas subtrair o espaço do solo e subsolo referentes a Área, considerada patrimônio comum da humanidade, proprietária dos recursos dos oceanos. Logo, o pleito do Estado costeiro de extensão da plataforma continental será analisada pela CLPC, que fará suas recomendações, para após serem atendidas, sua delimitação da plataforma continental estendida se tornar definitiva e obrigatória (PAIM, 2014).

Deste modo a CLPC, sendo um organismo da ONU, é um órgão independente, formado por 21 membros de nacionalidades dos Estados Partes, assegura que haja pelo menos um representante de cada região geográfica, especialistas nas áreas dos critérios adotados pela CNUDM, geologia, hidrografia e geofísica (PAIM, 2014).

Observa-se no art. 76, §8º da CNUDM, abaixo transcrito, os pedidos dos Estados de expansão da plataforma continental deve ser encaminhados à CLPC

#### Artigo 76

[...]

8. Informações sobre os limites da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida em conformidade com o Anexo II, com base numa representação geográfica equitativa. A comissão fará recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas

com o estabelecimento dos limites exteriores de sua plataforma continental. Os limites da plataforma continental estabelecidos pelo Estado costeiro com base nessas recomendações serão definitivos e obrigatórios (ONU, 1982).

Por conseguinte, a Lei Federal nº 8.617 de 1993, em paridade total com as normas da Convenção de Montego Bay a qual dispõe sobre as zonas marítimas, estabelece em seu art. 11, § único, que “o limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da CNUDM (ONU, 1982)”. Assim em 2004, o Brasil foi o segundo país a formular o pedido de extensão da plataforma continental<sup>3</sup>.

Destarte, o Brasil implementou o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) através do Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989. Com o objetivo de definir as diretrizes para a delimitação dos limites exteriores da plataforma continental. Antecipando-se a Lei Federal nº 8.617 de 1993, o Brasil iniciou os trabalhos de levantamento de informações técnicas, científicas e de documentos cartográficos para fundamentar o pedido de extensão da plataforma continental brasileira (PAIM, 2014).

Ainda, o Projeto LEPLAC, está diretamente relacionado com a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), encarregada de prover os meios técnico-administrativos pertinentes ao assunto. Composta a CIRM com uma Subcomissão e um Comitê Executivo, com representantes da Secretaria da CIRM, da Marinha do Brasil, do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), da empresa Petrobrás, da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Comunidade Científica e pelo Coordenador do Programa de Geologia e Geofísica Marinha (PGGM) (MATTOS, 2008).

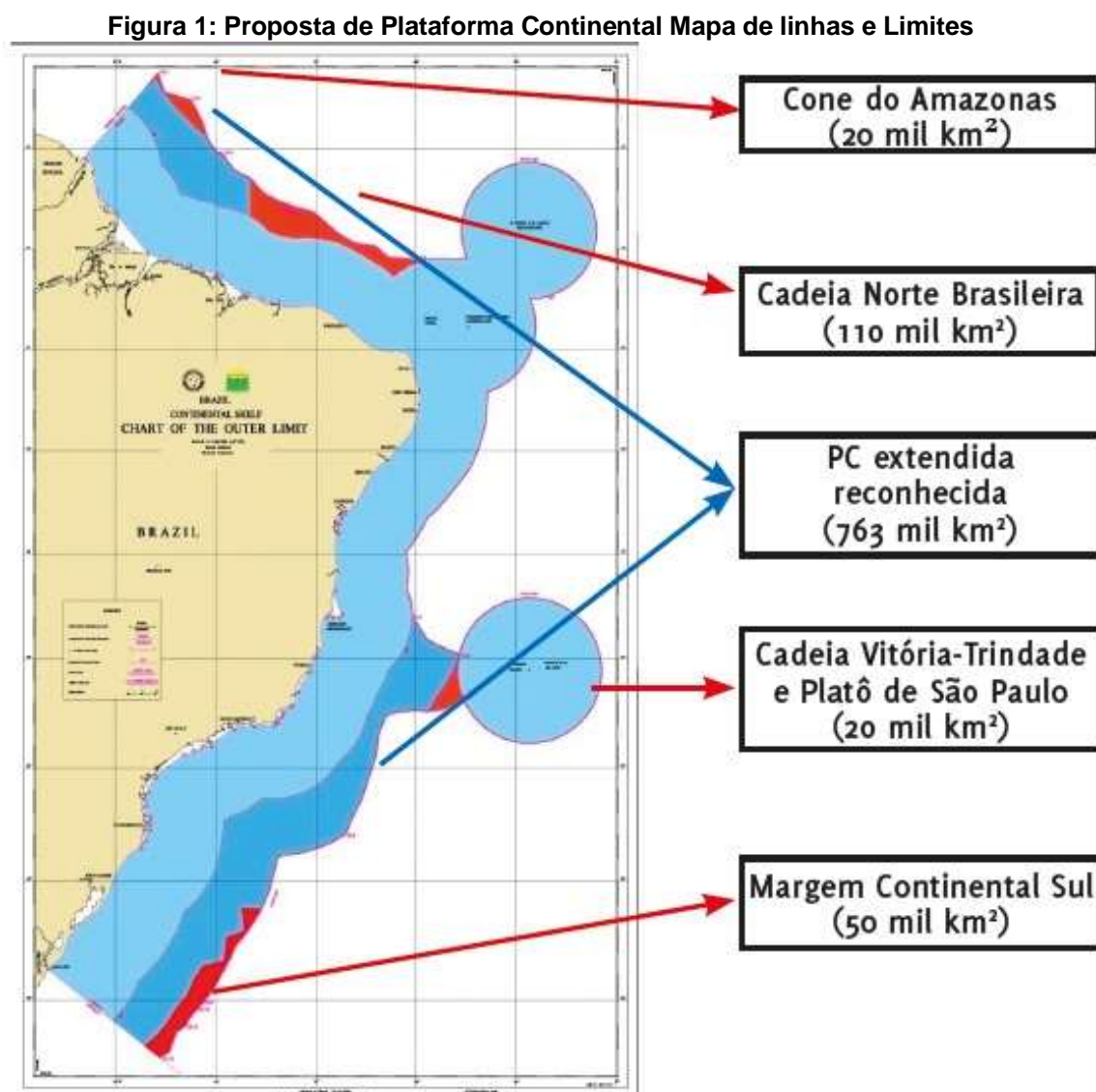
Portanto, o pedido apresentado pelo Brasil em 17 de maio de 2004, requerendo o reconhecimento da extensão da sua plataforma continental além das 200 milhas marítimas, junto ao Secretário-Geral da ONU, foi dentro do prazo estabelecido, de 13 de maio de 2009, uma vez que CNUDM foi internalizada antes de 1999 (PAIM, 2014).

A área oceânica sob jurisdição brasileira, a Amazônia Azul, possui aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>. Assim a plataforma continental estendida além das duzentas milhas marítimas localiza-se ao longo da costa nas regiões Norte

---

<sup>3</sup> Primeiro país a pleitear a extensão da plataforma continental foi a Rússia em 20 de dezembro de 2001 (ONU, 2017).

(região do Cone do Amazonas e cadeia Norte Brasileira), Sudeste (região da Cadeia Vitória-Trindade e Platô de São Paulo) e Sul (região do Platô de Santa Catarina e Cone do Rio Grande), conforme imagem da Diretoria de Hidrografia e Navegação:



Fonte: (DHN, 2017).

O pleito brasileiro contemplou aproximadamente 950 mil km<sup>2</sup> e apresentou documentos que comprovassem as razões do pedido para a da plataforma continental estendida, tais como o sumário executivo, mapa e coordenadas geográficas das delimitações, os quais foram recebidos pela CLPC. Divulgados os dados necessário, restou demonstrado que não há nenhum embate entre o Brasil e outro Estado a respeito de suas zonas marítimas (PAIM, 2014).

Dessa forma, em 2007, apresentando as recomendações ao pleito brasileiro, a CLPC, reconheceu-se 771 mil km<sup>2</sup> do pedido inicial de extensão da plataforma continental feito pelo Brasil. Por sua vez, essa extensão já encontra-se sob jurisdição brasileira, mesmo que não de forma definitiva (PAIM, 2014). Embora, as recomendações não foram aceitas pelo Brasil, discordando nas seguintes áreas compreendidas além das 200 milhas marítimas da plataforma continental:

**Tabela 1: Conjunto de Recomendações ao Brasil, CLPC**

REGIÃO	ACRESIMO
Cone do Amazonas	20 mil km <sup>2</sup>
Cadeia Norte Brasileira	110 mil km <sup>2</sup>
Cadeia Vitória-Trindade e Platô de São Paulo	20 mil km <sup>2</sup>
Margem Continental Sul	50 mil km <sup>2</sup>

Fonte: (MENEZES, 2015, p. 146).

No entanto, cerca de 20% da plataforma continental estendida, 4,2% da Amazônia Azul, ainda não foram reconhecidos, ou seja 190 mil km<sup>2</sup> localizados no Cone do Amazonas, nas Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e na Margem Continental Sul, ainda estão em disputa (PAIM, 2014).

O Projeto LEPLAC, por sua vez, elaborou uma nova proposta em cima das recomendações para fundamentar os argumentos para a totalidade da área do pedido inicial feito pelo Brasil (PAIM, 2014).

Isto posto, tem-se que a Amazônia Azul contará com uma área de aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, referentes aos limites dos espaços marítimos brasileiro. Uma área rica em recursos minerais, fonte geradora de energia e lugares para instalações permanentes responsável pelo enorme potencial econômico do Brasil (MENEZES, 2015).

Por fim, após o Brasil acordar com a extensão da plataforma continental recomendada pela CLPC, deverá proceder conforme a CNUDM, para tornar definitiva e obrigatória sua delimitação, por meio de um documento interno com o reconhecimento do limite exterior do bordo externo da plataforma continental e depositar seus mapas e listas de coordenadas geográficas junto ao Secretário-Geral da ONU (MENEZES, 2015).

Deste modo, o caso analisado da extensão da plataforma continental brasileira e os requisitos para o pleito de prolongamento, são essenciais para o futuro das próximas gerações, pois além de possibilitar o aumento de recursos a serem explorados abrem espaço para novas descobertas. Ainda conta com a experiência técnica assimilada para estabelecer os limites exteriores da plataforma continental, ressaltando-se a importância nas relações internacionais e com prováveis chances de cooperação com outros Estados.

### 3 CONCLUSÃO

A presente monografia teve como objetivo apresentar uma análise do Direito do Mar e da Amazônia Azul, por meio do caso específico da extensão da plataforma continental brasileira. A pesquisa foi empreendida basicamente sob a perspectiva da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ou seja, a partir da aplicação dos pressupostos estabelecidos pelas normas internacionais, haja vista que o tratado internacional que versa sobre Direito do Mar foi incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto de Promulgação nº 1.530 de 22 de junho de 1995.

Para alcançar a finalidade proposta, foi necessário proceder, em um primeiro momento, ao levantamento dos dados essenciais para a compreensão do tema e da legislação, organizando-se, dessa maneira, uma espécie de roteiro capaz de orientar as tarefas de pesquisa, de análise e de sistematização dos conhecimentos referentes ao objetivo indicado. Foi com referência a essa ideia que resultou o desenvolvimento das atividades mencionadas, as quais foram divididas em dois capítulos.

Assim, foi possível observar algumas questões de extrema importância com relação ao Direito do Mar, as quais levam necessariamente a uma reflexão sobre a evolução do tema.

No Brasil, há leis regulamentadoras e diversos órgãos para administrar e fiscalizar a atividade marítima. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, da qual o Brasil é signatário, foi introduzida pela Lei Federal nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, inclusive diversas partes da lei foram transcritas do disposto na Convenção, revogando as normas que lhe fossem contrárias.

Deste modo, visando apresentar os fatores considerados essenciais para entendimento do tema em toda a sua abrangência, captando-se assim a diversidade de seus significados e representações, fizeram-se necessárias explanações sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e sobre a Amazônia Azul especificamente. Dessa maneira, sem jamais olvidar o rumo a ser seguido, foi possível ponderar elementos que possibilitaram lançar sobre o assunto um novo olhar – mais crítico, mais indagador, mais curioso, a fim de observar as etapas para a expansão da plataforma continental como, por exemplo, que haja um prolongamento natural da plataforma continental.

Observou-se com a pesquisa e com a análise do caso selecionado, que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi um avanço no que se refere ao problema de delimitação dos espaços oceânicos, pois apresentou e inseriu novos conceitos. Mas há que se considerar também a possibilidade de uma plataforma continental com uma extensão maior, nos casos em que haja um prolongamento natural, respeitando-se os procedimentos estabelecidos pela Convenção. Assim, entende-se que Plataforma Continental estendida possibilita o aumento de recursos importantes para a economia.

Dessa forma, os recursos minerais explorados além das 200 milhas marítimas estão sujeitos a pagamentos à Área, patrimônio comum da humanidade, devendo, ainda, haver a defesa de uma zona maior e de proteção ambiental.

Portanto, entende-se que a extensão da Plataforma Continental brasileira, é essencial para o futuro das próximas gerações. Pois além de possibilitar reservatórios de recursos minerais, ser fonte geradora de energia e lugar para instalações permanentes, é detentora de um grande potencial econômico do Brasil.

## REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Tratado de Direito Internacional Público**. Vol. 2, 3ª ed. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

BRASIL. Lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993. **Planalto**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8617.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 28.840, de 8 de novembro de 1950. **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-28840-8-novembro-1950-329258-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 abr. 2017.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **Jornal a Folha de São Paulo**. São Paulo. Dia 25, fev. 2004.

DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/leplac.html>>. Acesso em: 5 de julho de 2017.

FERNANDES, David Augusto. **Mare Clausum Versus Mare Liberum: Convenção de Montego Bay e a Amazônia Azul**. Revista dos Tribunais. Vol. 930, abr, 2013. p. 187-214.

GUERREIRO, Ramiro Elísio Saraiva. **Diário do Congresso Nacional**. Congresso Nacional. A. XXXV, 106, seção I. Brasília. Dia 23, set. 1980.

MACHADO, Luís Alberto Figueiredo. **A Plataforma Continental Brasileira e o Direito do Mar: Considerações Para Uma Ação Política**. Brasília: FUNAG, 2015.

MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

MARTINS, Elaine M. Octaviano. **“Amazônia Azul”: Limites e Extensão das Zonas Marítimas sob Soberania e Jurisdição Nacional do Brasil**. Meritum. Vol 2. N. 2, jul/dez, 2007. p. 265-279.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 5ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Internacional Público**. Vol. 2. 15. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

MENEZES, Wagner. **O Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2015.



ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Lista Cronológica de Ratificações. **ONU**. Disponível em:

<[http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea)>. Acesso em: 5 jul, 2017.

\_\_\_\_\_. Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar de 1982. **ONU**.

Disponível em:

<[http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm)>. Acesso em: 5 jul, 2017.

\_\_\_\_\_. Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar de 1982. **ONU**.

Disponível em:

<[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)>. Acesso em: 13 jan, 2017.

\_\_\_\_\_. Convenção sobre a Plataforma Continental de 1950. **ONU**. Disponível em:

<[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)>. Acesso em: 17 mar, 2017.

PAIM, Maria Augusta. **O Petróleo no Mar: O Regime das Plataformas Marítimas Petrolíferas no Direito Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

\_\_\_\_\_. A Expansão da Amazônia Azul: A Plataforma Continental do Brasil Além das 200 Milhas Náuticas. In BEIRÃO, André Panno e PEREIRA, Antônio Celso Alves (Organizadores). **Reflexões Sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

PEREIRA, Antônio Celso Alves e PEREIRA, João Eduardo de Alves. A Liberdade do Alto-Mar – Antecedentes Históricos dos Artigos 87 a 90 da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar. In BEIRÃO, André Panno e PEREIRA, Antônio Celso Alves (Organizadores). **Reflexões Sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

SILVA, Alexandre Pereira da. **O Novo Pleito Brasileiro no Mar: A Plataforma Continental Estendida e o Projeto Amazônia Azul**. Revista Brasileira de Política Internacional. N. 56, 2013. p. 104-121.

VALLADÃO, Haroldo. Entre os recursos naturais da plataforma continental inclui-se a lagosta. Parecer de 11 de junho de 1962. In: ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 301-306.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013.

ZANIN, Renata Baptista. **O Direito do Mar e a Legislação Brasileira: A Influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal**. Revista Brasileira de Direito Constitucional. N. 16, jul/dez, 2010. p. 83-97.