

ESCOLA DE GUERRA NAVAL
CMG ALEXANDER NEVES DE ASSUMPÇÃO

INTERPRETAÇÕES SOBRE AS ÁREAS DE JURISDIÇÃO A PARTIR DA COSTA:
O Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras Comparado a Conceitos Análogos do Chile e
Argentina.

Rio de Janeiro
2018

CMG ALEXANDER NEVES DE ASSUMPÇÃO

INTERPRETAÇÕES SOBRE AS ÁREAS DE JURISDIÇÃO A PARTIR DA COSTA:
O Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras Comparado a Conceitos Análogos do Chile e
Argentina.

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como
requisito parcial para a conclusão do Curso de
Política e Estratégia Marítimas.
Orientador: CMG(RM1) Walter Maurício Costa de
Miranda

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2018

RESUMO

Amazônia Azul é a expressão adotada pela Marinha do Brasil para chamar a atenção quanto às imensas riquezas da área oceânica sob a jurisdição brasileira. Por ela circula a maior parte do comércio exterior do Brasil e dela é prospectada grande parte do petróleo do país. O Comandante da Marinha, no ofício da função de Autoridade Marítima Brasileira (AMB), possui inúmeros encargos que, face ao crescente progresso das atividades marítimas no Brasil, tem exigido enorme dedicação para que se cumpra com efetividade as suas atribuições previstas em lei. Nesse contexto destaca-se a necessidade de preservação dos direitos de fiscalização e exploração das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), respeitando-se os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. Dessa maneira, é de primordial importância que se analise, sob a égide da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o entendimento do Estado brasileiro sobre o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras, no que se refere aos direitos de soberania, regulamentação, fiscalização, e exploração do leito marinho, subsolo e águas sobrejacentes, em cada um dos espaços marítimos. Assim, este trabalho analisa as competências da Autoridade Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, em especial na plataforma continental estendida, e busca identificar divergências entre o conceito adotado por ela e tratados internacionais, alicerçando-se na compreensão das normativas nacionais e suas respectivas superestruturas jurídicas. Para tal, o trabalho foi realizado a partir de uma pesquisa comparativa, tomando como referencial a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, as leis, normas expedidas pela AMB e demais Autoridades Marítimas, que tratam especificamente sobre as suas Águas Jurisdicionais, além de artigos acadêmicos e de uma entrevista realizada com um especialista. Posteriormente, foi feita uma análise comparativa dos modelos e, ao final, com base no conhecimento obtido, concluiu-se que o conceito de AJB adotado pela Marinha do Brasil não precisa ser mudado, podendo ser justificado pelo princípio da deslegalização ou ainda pela teoria dos poderes implícitos, no entanto carece de avaliação quando emprega-se tal conceito nos requisitos constantes nas Normas da Autoridade Marítima visto que, no entendimento deste autor, vários destes requisitos não são aplicáveis a embarcações quando operando nas águas sobrejacentes a Plataforma Continental estendida.

Palavras-chave: Águas Jurisdicionais Brasileiras. Amazônia Azul. Autoridade Marítima. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Marinha do Brasil. Plataforma Continental Estendida.

ABSTRACT

The blue Amazon, Brazilian expression adopted by the Brazilian Navy to draw attention to the immense riches of the ocean under Brazilian jurisdiction. Through it circulates most of the foreign Brazil's trade and it is explored large part of the country's oil. The Commander of the Brazilian Navy, in order of Brazilian Maritime Authority, has numerous charges that, in function of the increasing progress of maritime activities in Brazil, have required huge dedication to accomplish effectively their assignments provided by the law. In this context we can highlight the need of preservation about the rights and exploration of Brazilian Jurisdictional Waters, respecting the international treaties, conventions and agreements ratified by Brazil. In this way, under the precepts of United Nations Convention on the Law of the Sea, is paramount importance to analyze and improve the understanding of Brazilian Government, about the concept of Brazilian Jurisdictional Waters, referring to the rights of sovereignty, regulation, oversight and exploration of seabed, subsoil and overlying waters, in each of the maritime spaces. Thus, this work analyses the competences of the maritime Authority in the Brazilian Jurisdictional Waters, especially in the extended Continental Shelf, and seeks to identify divergences between the concept adopted by AMB and international treaties, based on the understanding of national norms and their respective legal superstructures. Then, this work was carried out from comparative research, taking as reference the United Nations Convention on the Law of the Sea, the laws, rules disclosed by AMB and other Maritime Authorities, academic articles and an interview with an expert. Subsequently, a comparative analysis of the models was made and, at the end, based on the knowledge obtained, it was concluded that the concept of AJB adopted by the Brazilian Navy does not need to be changed, and can be justified by the principle of delegalization or even by the theory of implicit powers, however it lacks evaluation when it employs such a concept in the existing requirements in the Brazilian Maritime Authority Standards that, according to this author, several of these requirements are not applicable to vessels when they are operating in the overlying waters the extended Continental Shelf.

Keywords: Blue Amazon. Brazilian Jurisdictional Waters. Brazilian Navy. Extended Continental Shelf. Maritime Authority. United Nations Convention on the Law of the Sea.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, me dando força e saúde para superar todas as dificuldades.

A minha amada esposa Camilla e filhas Gabriela e Beatriz que, ao longo de minha carreira, sempre prestaram irrestrito apoio e incentivo, por vezes abrindo mão de seus anseios próprios, amizades e carreira me acompanhando para onde o dever me chamasse. Desta forma permitiram que eu pudesse dispensar o tempo necessário ao cumprimento das tarefas que me foram confiadas. Amo vocês!

Aos meus pais, pelo amor, incentivo e apoio incondicional, me fazendo entender que o futuro é feito a partir da abnegação no presente.

Ao meu orientador, Senhor Capitão de Mar e Guerra (RM1) Walter Maurício Costa de Miranda, registro meu agradecimento pela permanente disponibilidade, incentivo e orientações sempre precisas, em especial na parte inicial do trabalho que me conduziram a um caminho seguro, tendo compartilhado comigo diversos conhecimentos e material que foram utilizados durante a execução deste trabalho.

Meus agradecimentos também aos meus amigos e irmãos na amizade que fizeram parte da minha formação e que vão continuar presentes em toda a minha vida.

Por fim, agradeço à Marinha do Brasil e à Escola de Guerra Naval, seu corpo docente, direção e administração, que nos proporcionaram um ambiente criativo e amigável para os estudos, onde sempre encontrei os recursos necessários para evoluir e alcançar todas as metas, além da oportunidade de crescimento intelectual e de fazer e rever amigos durante o C-PEM 2018.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AG -	Agência da Capitania dos Portos
AIT -	Atestado de Inscrição Temporária
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMB -	Autoridade Marítima Brasileira
CDC -	Código de Defesa do Consumidor
CIRM -	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CLPC -	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CP -	Capitania dos Portos
CPPS -	Comisión Permanente del Pacífico Sur
CTS -	Cartão de Tripulação de Segurança
DGN -	Diretoria Geral de Navegação
DPC -	Diretoria de Portos e Costas
DL -	Delegacia da Capitania dos Portos
END -	Estratégia Nacional de Defesa
ERG -	Elevação de Rio Grande
GVI -	Grupo de Visita e Inspeção
IMO -	Organização Marítima Internacional
ISBA -	Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos
LEPLAC -	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LESTA -	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MB -	Marinha do Brasil
MN -	Milhas Náuticas
MT -	Mar Territorial
NORMAM -	Normas da Autoridade Marítima

ONU -	Organização das Nações Unidas
PATNAV -	Patrulha Naval
PC -	Plataforma Continental
PROAREA -	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
REC -	Regras de Comportamento
STF -	Supremo Tribunal Federal
UNCLOS -	United Nations Convention on the Law of the Sea
ZC -	Zona Contígua
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	AS FRONTEIRAS MARÍTIMAS	14
2.1	A Soberania no Mar	16
2.2	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	20
2.3	As Águas e seus Graus de Soberania	21
2.4	O Leito e Subsolo Marinhos e seus Graus de Soberania	28
3	AS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS E AS COMPETÊNCIAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA.....	35
3.1	Conceituação	35
3.2	A “Amazônia Azul”	36
3.3	Superestrutura Jurídica Brasileira e suas Interpretações.....	38
3.3.1	Contenda Acerca do Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras	40
3.3.2	Outras Interpretações Jurídicas	42
3.4	As Competências da Autoridade Marítima e as Implicações do Conceito de AJB ..	45
3.4.1	As Implicações do Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras	47
4	O CONCEITO DE ÁGUAS JURISDICIONAIS ADOTADOS PELAS AUTORIDADES MARÍTIMAS DE OUTROS ESTADOS.....	51
4.1	O Modelo Adotado pela Autoridade Marítima do Chile	51
4.2	O Modelo Adotado pela Autoridade Marítima da Argentina	56
4.3	Comparação com o Conceito Adotado no Brasil	59
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	62

	8
REFERÊNCIAS	69
ANEXO A	75
ANEXO B	78
APÊNDICE	79

1 INTRODUÇÃO

O processo de construção sócio-espacial do Estado brasileiro está inerentemente ligado ao aproveitamento do mar. Desde a construção de fortes e políticas de ocupação e o povoamento do litoral, a ocupação colonial deixou heranças concretizadas no território litorâneo, o que permite explicar a atual concentração da maioria dos municípios e da população residente nos estados litorâneos do país. Por volta de 144.489.300 habitantes, equivalente a 78,6% da população do Brasil, estão concentrados nos dezessete estados litorâneos (FURQUIM JR, 2007).

O Atlântico Sul sempre foi de grande importância para o Brasil, desde a chegada dos colonizadores até a atualidade. Contudo tal importância teve um incremento especial após o fim da Segunda Guerra Mundial, quando os progressos científicos e tecnológicos começaram a permitir que os oceanos e seus solo e subsolo pudessem ser explorados de maneira mais plena. A partir daí os Estados começaram a reclamar como suas áreas mais distantes da linha do litoral, começando pela Proclamação de Truman¹, quando os Estados Unidos declararam unilateralmente direitos sobre os recursos naturais de sua Plataforma Continental.

Desde então, o tema Direito do Mar se tornou essencial para os Estados, principalmente por questões de soberania nacional, descoberta de jazidas de hidrocarbonetos e outras riquezas minerais e ainda pelo aumento da circulação comercial marítima. Assim sendo, o mar tem sido fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações, onde dados recentes, consonantes com a conferência das Nações Unidas sobre o comércio e desenvolvimento, mostram que cerca de 80% do volume e mais de 70% do valor do comércio

¹ Proclamação nº 2.667 de 28 de setembro de 1945, na qual o Presidente Harry S. Truman declara que o Governo dos Estados Unidos considera os recursos naturais do subsolo e leitos marinhos da Plataforma Continental abaixo do alto mar, contíguos ao litoral dos Estados Unidos como pertencentes à região, estando sujeito à jurisdição e controle dos Estados Unidos da América. Nos casos em que a Plataforma Continental se estenda para as margens de outro Estado, ou é compartilhada com um Estado adjacente, a fronteira será determinada pelos Estados Unidos e pelo Estado em questão, de acordo com princípios equitativos. Disponível em: <<https://www.trumanlibrary.org/proclamations/index.php?pid=252&st=&st1=>>>. Acesso em 6 Jul. 2018.

global são transportados por via marítima, ou seja, como bem disse o Presidente da Organização Marítima Internacional (IMO) Kitack Lim por ocasião do Dia Marítimo Mundial de 2016, “O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global”².

Além da pesca e do turismo, como algumas das principais atividades econômicas desenvolvidas ao longo do litoral brasileiro, o Brasil possui grandes reservas de hidrocarbonetos como gás e petróleo, sendo que 95% da prospecção brasileira de petróleo e 81% de gás ocorrem na Plataforma Continental³. A exploração da Plataforma Continental brasileira teve início em 1968, quando a Petrobras encomendou a primeira sonda marítima, confirmando a existência de petróleo no mar, em Guaricema, SE. A partir de então ocorreram mais de 20 descobertas de pequeno e médio portes em vários estados. Já em 1977, no Campo de Enchova a uma profundidade de 110 metros, onde hoje encontra-se Bacia de Campos, foi iniciada a sua produção regular de petróleo naquela localidade (VIDIGAL, 2006).

Nesse contexto, dentre as diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa (END), coube à Marinha do Brasil (MB) a de adensar a presença nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), sobretudo realizando tarefas de vigilância. Para tal, dentro dos Objetivos Estratégicos das Forças Armadas, a MB deverá ter capacidade de projeção de poder e condições para controlar, no grau necessário, as áreas marítimas e águas interiores de importância político-estratégica, econômica e militar (BRASIL, 2016b).

Ainda neste diapasão destaca-se, dentre outros aspectos, a necessidade de preservação dos direitos de fiscalização e exploração das AJB e da Plataforma Continental Brasileira e sua extensão, os quais requerem um incremento da consciência situacional marítima com a consequente expansão das atividades de inteligência e vigilância, respeitando-se os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

² Disponível em <<http://www.imo.org/en/About/Events/WorldMaritimeDay/Documents/World%20Maritime%20Day%202016%20-%20Background%20paper%20%28EN%29.pdf>>. Acesso em 6 jul. 2018.

³ Disponível em <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKEwioqd_z98TeAhVEUJAKHQLgDHsQFjACegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.firjan.com.br%2Fflumis%2Fportal%2Ffile%2FfileDownload.jsp%3FfileId%3D2C908A8F6428CF4C01643C2D5C070C33&usg=AOvVaw2iyyOwFJ5FUKYMjZdINwQx>. Acesso em 8 nov. 2018.

É oportuno destacar ainda a importância de proteção das plataformas petrolíferas, em particular dos novos campos que foram descobertos abaixo da camada de pré-sal. Essa camada possui extensão de 800 km, a uma distância de até 340 km entre os blocos exploratórios e a linha da costa⁴.

Dessa maneira, é de primordial importância que se analise e aprimore o entendimento do Estado brasileiro, sobre o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras, no que se refere a soberania, direitos de regulamentação, fiscalização, e exploração do leito marinho, subsolo e águas sobrejacentes, em cada um dos espaços, quais sejam as Águas Interiores, Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Alto Mar, Plataforma Continental (PC) e sua extensão até 350 milhas.

Apoiado em algumas Convenções Internacionais, uma série de conjuntos normativos foram edificados e, a partir de então, os conceitos legais sobre a soberania nas águas marítimas e os direitos de soberania sobre elas, que implicam diretamente na prioridade de exploração dos recursos naturais ao país costeiro, passam por instâncias internacionalizadas (FURQUIM JR, 2007).

Portanto, para o pleno cumprimento da END, é de extrema importância o conhecimento, por parte da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), dos espaços marítimos e da legislação aplicável a cada um deles, principalmente no tocante às ações a empreender e as Regras de Comportamento (REC) nesses espaços, onde o Estado possua completa soberania ou soberania apenas para fins de exploração ou ainda somente o direito de fiscalização para evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários e, principalmente, se o entendimento do conceito de AJB está dentro dos preceitos legais ou não.

Assim sendo, o presente estudo tem o propósito de analisar onde o Brasil, como Estado costeiro, exerce o direito de completa soberania, o direito de adotar medidas de

⁴ Dados da Petrobras, disponível em <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em 6 jul. 2018.

fiscalização, o direito para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais, vivos ou não vivos dos espaços marítimos, em especial das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental, tudo sob o enfoque da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), buscando assim, compreender o contido nas leis nacionais e normas que norteiam as atividades da Marinha do Brasil para fiscalização das AJB. A seguir, serão estudados os modelos adotados pelo Chile e Argentina, de maneira a realizar uma comparação, buscando identificar os aspectos positivos e possíveis fatores para aperfeiçoamento jurídico e normativo no Brasil. Finalmente, de posse dos dados coletados, será verificada a necessidade de aperfeiçoamento do conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras, bem como da regulamentação constantes nas Normas da Autoridade Marítima, buscando uma melhor sintonia das normas internas da MB com os tratados internacionais assinados e ratificados pelo Estado brasileiro de maneira a resguardar o Brasil, a Marinha e os Comandantes de navio de possíveis sanções internacionais.

Para o atingimento do propósito, após o capítulo de introdução, serão abordadas no segundo capítulo as fronteiras marítimas, percorrendo sobre o histórico da soberania no mar, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a conceituação de cada espaço marítimo à luz da mesma e do contido nas leis nacionais e normas que norteiam as atividades da Marinha do Brasil para fiscalização das AJB, de maneira a prover um perfeito entendimento da estrutura vigente.

No terceiro capítulo será apresentada a conceituação de AJB e a Amazônia Azul e suas discussões, a superestrutura jurídica brasileira e interpretações, bem como as competências da Autoridade Marítima Brasileira e as implicações referido conceito de AJB.

No quarto capítulo será estudado como o Chile e Argentina entendem os seus direitos de soberania, regulamentação, fiscalização e exploração do leito marinho, subsolo e águas sobrejacentes em cada um dos espaços marítimos, com o fito de distinguir os aspectos positivos que possam ser aplicados no Brasil.

Por fim, no quinto capítulo serão apresentadas, com base na avaliação do modelo adotado para as AJB e aspectos positivos identificados em outros Estados, as considerações finais com medidas que visem ao aperfeiçoamento da legislação em vigor no Brasil.

2 AS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

Conforme afirma Busch (1993), a geopolítica considera como um dos componentes essenciais na estrutura do Estado as fronteiras, cuja função é de limitar o espaço geográfico que ele ocupa. O conceito de fronteira se associa aos limites políticos internacionais e são definidos por marcos, acidentes geográficos ou simplesmente por meio de tratados ou convenções. As fronteiras limitam as respectivas soberanias dos Estados.

Será visto mais adiante que, decorrente da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e de algumas normas internas, os espaços marítimos brasileiros foram divididos em zonas marítimas nas quais o Brasil possui diferentes graus de soberania ou de jurisdição nacional, portanto, antes de se iniciar a discorrer acerca destes segmentos é importante se definir o que é soberania.

A Constituição Federal tem, em seu artigo 1º, prescrito que a República Federativa do Brasil é formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, tendo como fundamentos, entre outros, a soberania (BRASIL, 1988).

Muitos autores consideram a origem da palavra soberania como do latim *superanus*, reportando à época medieval onde qualificava toda autoridade que não se submetia a qualquer outra. Com o surgimento dos primeiros Estados modernos, o primeiro filósofo a escrever sobre este conceito foi o francês Jean Bodin, atribuindo à um poder perpétuo e absoluto do Estado. Foi a primeira vez que a soberania ficou desassociada da pessoa, sendo vinculada ao Estado e que era compreendida como poder supremo, absoluto, permanente e indivisível, sendo submetido apenas às leis naturais e divinas (BARRETO, 1989).

Queiroz Lima (1953, *apud* FERRAJOLI, 2002) afirmou também que o Estado se caracteriza pela vontade superior prevalecer sobre as vontades individuais, tratando-se de uma autoridade que naturalmente não reconhece poder superior ou contendor ao seu, sendo então denominada de “Soberania Nacional”. Ainda segundo o mesmo autor, ela se apresenta sob duas

concepções, a soberania interna que trata do direito de governança sobre os indivíduos em território nacional e a soberania externa, tratando-se do direito de representar a Nação⁵ nas relações com outros Estados e Organizações Internacionais.

Segundo FERRAJOLI (2002), este conceito de soberania absoluta começa a ser questionado na primeira metade do século XX quando, após os dois conflitos mundiais, é aprovado pela ONU, em 1945, a Declaração Universal dos Direitos do Homem que transformou a ordem jurídica mundial. Dessa forma, a liberdade do estado deixou de ser absoluta, se subordinando a normas internacionais.

Neste contexto, Perini (2003) afirmou que, como consequência desta nova ordem jurídica mundial, têm-se a soberania dos outros Estados, de certo modo, como um fator de limitação da soberania, isto é, o Direito Internacional torna a soberania do Estado relativa. Assim, esta proporcionalidade da soberania já vem acontecendo, pois, em suas relações com o mundo, e mesmo dentro de seu próprio território, o Estado se vê, muitas vezes incentivado e até mesmo obrigado, a fazer o que órgãos internacionais ou outros países entendam que ele deva fazer. O Estado então já não é mais soberano absoluto nem dentro de seu território, porém, pode-se afirmar que esta limitação não o atingirá, desde que ela ocorra conforme a vontade do Estado e dos acordos que fez com outros Estados soberanos. Aliado a isso, a interdependência econômica, o agrupamento dos países em blocos, os direitos humanos e o meio-ambiente têm contribuído sobremaneira para a redefinição do conceito de soberania.

Essa relativização do conceito de soberania é exatamente o que se observa quando, no protocolo da CNUDM, as fronteiras marítimas foram estabelecidas atribuindo-se para o Estado Ribeirinho um determinado grau de soberania para cada zona considerada, como por exemplo no caso do Mar Territorial no qual a soberania do Estado estende-se além do seu território, ao leito e ao subsolo deste mar e ao espaço aéreo sobrejacente ao Mar Territorial, já

⁵ Conjunto de pessoas pertencentes a um Estado Nacional que possuem ou adquirem um sentimento de união, por integrarem um mesmo Estado, caracterizada por laços afetivos, passado em comum, traços culturais e outros elementos de identidade sócio-cultural. Disponível em: < <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,imprecisao-conceitual-de-povo-e-nacao,45960.html>>. Acesso em 09 jun. 2018.

em outras áreas o Estado possui apenas direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, ou apenas do leito do mar e subsolo.

2.1 A Soberania no Mar

Historicamente, o mar sempre foi um elemento fundamental para o progresso e sobrevivência dos Estados, portanto, é normal que esses Estados venham a disputar pelo seu controle.

Em 1609, o jurista Hugo Grotius escreveu sobre o conceito de *Mare Liberum*⁶, abordando a ideia de liberdade dos mares. Nesse contexto, a Inglaterra, em competição pelo domínio do comércio mundial, opôs-se a esta ideia e clamou o domínio sobre as águas no entorno das ilhas Britânicas. Para fundamentar seu pleito, os ingleses basearam-se no conceito do jurista John Selden, que criou o conceito de *Mare Clausum*⁷, em que procurou provar que o mar era tão suscetível de ser apoderado, quanto o território terrestre (FIGUEIRÔA, 2014).

A partir do debate gerado por estas duas diferentes visões, os Estados ribeirinhos começaram a reclamar áreas de domínio marítimo, baseando-se no princípio de que o território se estendia para o largo a partir de terra. A primeira obra que amparou essa teoria foi concebida em 1702 por Cornelius Bynkershoek, chamada de *De dominio maris*, sustentando que os Estados ribeirinhos tinham direito às águas adjacentes, podendo ser reivindicado o mar adjacente até uma distância de três milhas⁸ náuticas, ou a distância que um tiro de canhão pudesse alcançar a partir da margem o que, aos poucos, se consolidou como norma costumeira para a largura do Mar Territorial, o qual inicialmente possuiu outras terminologias tais como

⁶ Livro escrito pelo holandês Hugo Grotius que discute o direito a governar os mares, contestando sobretudo a política de *Mare clausum* defendida pelo jurista John Selden.

⁷ Teoria defendida pelo jurista John Selden, referindo-se a qualquer porção do mar ouvia navegável que esteja sob a jurisdição de um país, sendo "vedado" a outras nações.

⁸ 1 milha náutica = 1.852 metros

águas jurisdicionais, mar marginal e águas territoriais entre outros. Essa regra, de certa forma, prevaleceu até princípio do século XX (FIGUEIRÔA, 2014).

O surgimento do ordenamento marítimo internacional transcorre justamente dessa disputa entre os Estados pelo domínio marítimo, em que se pode identificar duas fases distintas nesse processo onde, na primeira fase, as normas versavam sobre o uso do mar em tempo de guerra, a qual teve seu marco inicial na Declaração de Paris de 1856⁹. Já na segunda fase, a partir de 1930, com a Conferência de Haia¹⁰, o direito do mar transfere seu objeto normativo, direcionando os debates para em torno do uso do mar em tempos de paz, em especial sobre os direitos de soberania e jurisdição (SOUSA, 2015).

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, os avanços científicos e tecnológicos permitiram que os oceanos fossem explorados de maneira mais ampla. Novas tecnologias para apoio a exploração de petróleo *offshore* e a exploração de minérios em águas rasas, concorreram para aumentar as reivindicações nacionais sobre os recursos do mar (BARBOSA, 2012).

Nesse mesmo contexto, a descoberta de petróleo e gás natural na Plataforma Continental norte-americana, levaram os EUA a declararem de forma unilateral direitos de jurisdição sobre todos os recursos naturais da Plataforma Continental, o que foi feito por meio da Proclamação de Truman, em 1945, levando à uma série de Conferências sobre os Direitos do Mar, e descerrou um intenso período de debates a cerca de questões relacionadas com a territorialização do espaço marinho. Truman proclamou soberania sobre os recursos do solo e do subsolo da Plataforma Continental norte-americana, até 100 braças de profundidade.

⁹ A Declaração de Paris foi o acordo de paz após a Guerra da Crimeia, que opôs o Império Russo (derrotado) contra o Império Otomano, a França, a Inglaterra e o Reino da Sardenha. o Tratado de Paris propôs o fim da Guerra da Crimeia, consagrando a derrota da Rússia diante da Inglaterra e da França, aliados pela primeira vez depois de sete séculos. Esse tratado entrou em vigor em 16 de abril de 1856, declarou a neutralidade do Mar Negro e proibiu a navegação aos barcos de guerra bem como a construção de fortificações. Disponível em <<http://cabinedotempo.com.br/historia-2/cabine-historica/cabine-historica-viagem-ao-passado-do-dia-03-de-abril/>>, acesso em 30 Mai. 2018.

¹⁰ Na Conferência de Haia de 1930, um dos temas, objeto de estudo pelo comitê paritário foi o das águas territoriais defendendo entre as conclusões adotadas de que o Mar Territorial integrava o território estatal, exercendo o Estado costeiro, soberania sobre essa faixa, no espaço aéreo sobrejacentes, permitida a passagem inocente de navios estrangeiros no Mar Territorial. Disponível em <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/1220-1234-1-PB.pdf>>, acesso em 30. Mai. 2018.

Reconheceu, porém, a liberdade de navegação na superfície dessa zona, e o direito dos demais Estados de destinar para o seu uso exclusivo os recursos de suas respectivas plataformas (BÉGUERY, 1979, in MITCHELL, 2000).

Após os EUA, a Argentina reivindicou seus direitos de soberania em 1946, sobre a sua Plataforma Continental e as águas sobrejacentes, seguidos do Chile, Peru e Equador que, em 1952, formalizaram a Declaração de Santiago, aumentando a sua autonomia territorial até 200 milhas náuticas a partir da linha da costa (SILVA, 2017).

Nesse sentido, o Brasil incorporou a sua plataforma submarina ao território nacional em 1950, por meio do Decreto nº 28.240, de 8 de novembro daquele ano. Mas, apenas em 1966 o seu Mar Territorial foi fixado em 6 milhas náuticas por meio do Decreto-lei nº 44 de 18 de novembro de 1966 e, em 1969, foi ampliado para 12 milhas através do Decreto-lei nº 553 de 25 de abril de 1969. Em 1970, pelo Decreto-lei nº 1.098 de 25 de março de 1970, o Mar Territorial do Brasil passou a abranger uma faixa de 200 (duzentas) milhas náuticas de largura, medidas a partir da linha do baixa-mar (FURQUIM JR, 2007).

Para Rangel (1974), a regra costumeira das 3 milhas para o Mar Territorial foi sendo desabonada de acordo com o que o corpo diplomático observava nos encontros internacionais. Os “Princípios do México sobre o Regime Jurídico do Mar”¹¹, declarava que a regra das 3 milhas era insuficiente como limite do Mar Territorial e sustentava o direito de cada Estado em estabelecer a largura do seu Mar Territorial dentro de limites aceitáveis.

Ainda no período pós Segunda Guerra Mundial, outros países tais como Egito, Etiópia, Arábia Saudita, Líbia, Venezuela e alguns países do Leste Europeu reivindicaram um Mar Territorial de 12 milhas, abandonando o limite de três milhas utilizados até então. O

¹¹ Declaração manifestada no terceiro encontro do Conselho Interamericano de Juristas em 1956, mediante o qual foi prestado apoio aos países do Pacífico Sul que julgavam insuficiente a largura do Mar Territorial de 3 MN e dito ainda que cada Estado tem competência para fixar seu Mar Territorial até limites razoáveis, atendendo a fatores geográficos, econômicos e de Defesa. SILVA, Alexandre Pereira da. O Brasil e o Direito Internacional do Mar Contemporâneo: Novas Oportunidades e Desafios. São Paulo: Almedina, 2015.

Canadá proclamou o seu direito de regular a navegação em uma área que se expandia até 100 milhas de suas costas, a fim de preservar o Ártico da poluição (BARBOSA, 2012).

A necessidade de um ordenamento jurídico sobre o mar a fim de otimizar o seu uso e gestão dos recursos oceânicos, bem como promover harmonia entre os Estados, aliado ao nascimento da Organização das Nações Unidas (ONU) como instituição supranacional, deu início a um processo que ampliou e instituiu novas faixas marítimas aos países costeiros (FURQUIM JR, 2007).

A primeira tentativa de unificação mundial de normatização dos espaços marítimos ocorreu durante a 1ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM I (The United Nations Conference on the Law of the Sea – UNCLOS I), realizada em 1958 em Genebra, a qual teve como resultado a elaboração de quatro Tratados: a Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; a Convenção sobre a Plataforma Continental; a Convenção sobre o Alto Mar; e a Convenção sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos Vivos do Alto Mar. A CNUDM I deixou em aberto a importante questão da largura do Mar Territorial e da Zona Contígua e a convenção não foi ratificada por inúmeros países, inclusive o Brasil.

Diante da importância dessa questão, foi convocada em 1960 a Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, para apreciar tanto a questão da largura do Mar Territorial quanto a dos limites das zonas de pesca. Todavia, questões econômicas geraram posições contraditórias por parte de países marítimos e costeiros, impossibilitando a aprovação de qualquer acordo, encerrando-se a CNUDM II sem qualquer resultado significativo (BARBOSA 2012).

A não concordância das tentativas de padronização dos espaços marítimos pelas CNUDM I e CNUDM II demonstrou a necessidade de um novo ditame, aumentando a necessidade de uma Convenção de ampla aceitação.

2.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Perante a égide da ONU, foi realizada, em 1973, a terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM III. A conferência, com 164 Estados participantes, chegou ao seu fim somente em 1982, com a conclusão e assinatura de um Tratado por 117 Estados, em Montego Bay, na Jamaica (MARTINS e NETTO, 2012).

Após o acolhimento do Acordo de Implementação da Parte XI, referente à Área, e até maio de 2000, muitos dos países industrializados que haviam permanecido afastados da Convenção a ratificaram, entre eles a França, a Holanda, a Itália, o Japão, a Noruega, a Suécia e o Reino Unido, totalizando 133 Estados signatários. Os Estados Unidos e o Canadá, apesar de não terem até o momento ratificado a Convenção, são membros provisórios da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (MACHADO, 2015).

A CNUDM III, também conhecida como “Lei do Mar” (*Law of the Sea*) e Convenção de Montego Bay, foi considerada uma autêntica “Constituição do Mar”, dada a sua relevância e abrangência. A Convenção atestou ao Direito do Mar uma característica universal e concorreu para a ordenação dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo. Seu texto foi construído em 320 artigos, distribuídos em 17 partes e 9 anexos (MARTINS, 2010).

Também chamada de “revolução silenciosa”, a Convenção representa muito mais do que a mera codificação de um direito costumeiro preexistente, ou apenas o reflexo da prática internacional recente. Ela trouxe novos e transformadores conceitos, e marca um verdadeiro reordenamento do uso dos mares e de seus recursos. Criou ainda três órgãos internacionais, o Tribunal Internacional de Direito do Mar, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e a Comissão de Limites da Plataforma Continental (MACHADO, 2015).

A CNUDM III estabeleceu, de maneira clara, os espaços marítimos e acolheu inovações em matéria de Direito do Mar, ao consolidar conceitos retirados dos costumes

internacionais. A Convenção se refere a praticamente todos os espaços oceânicos e seus usos tais como navegação, exploração de recursos, conservação e poluição, pesca e tráfego marítimo (MARTINS, 2010).

O Brasil tornou-se signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III) no próprio ano de 1982, porém somente em 4 de janeiro de 1993, foi sancionada a Lei nº 8.617/93, incluindo em normativa interna brasileira os limites dos espaços marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela Convenção, a qual foi declarada em vigor no Brasil em 22 de junho de 1995 por meio do Decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995.

2.3 As Águas e seus Graus de Soberania

Uma das mais significativas colaborações dadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar relaciona-se com a definição das extensões das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes atribuídos aos Estados em cada uma delas, bem como aquelas que são consideradas internacionais. Assim, é indispensável estudar alguns conceitos que se depreende desta “Constituição do Mar”, neste subitem quais sejam os de Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Alto Mar.

Como já visto no item 2.1, no princípio do século XVII, surgiu o fundamento de que a faixa de mar se estenderia a partir do seu litoral até três milhas marítimas, alcance médio de um tiro de canhão. O restante dos mares era tido como livre para todos e, por conseguinte, não pertenceria a quaisquer deles.

Esse conceito perdurou até o primeiro terço do século XX, quando a exploração econômica do mar deixou de estar restrita à pesca e à navegação, e a comunidade internacional, sob a égide da Liga das Nações, iniciou as discussões a fim elaborar um regime jurídico internacionalmente reconhecido para o meio marinho.

A definição do Mar Territorial tornou-se um enunciado controverso entre os Estados e longas batalhas diplomáticas foram travadas nesse sentido, principalmente durante as sessões da III Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), em que por fim acolheu-se um texto final que definia um Mar Territorial com largura máxima de 12 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base (SOUSA, 2015).

Em 1982 a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) consagrou a definição de Mar Territorial, que compreende uma zona de mar adjacente ao Estado, além do seu território e águas interiores, onde este possui completa soberania, que se estende ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao leito e ao subsolo deste mar. Sua largura é de até 12 milhas medidas a partir da linha de base normal¹². Nos locais em que a costa é muito recortada é utilizada uma linha de base reta¹³ feita a partir da união dos pontos apropriados que definem esta linha (CNUDM, 1982).

A CNUDM estabeleceu que a soberania do Estado costeiro se estende além do seu território e das suas águas interiores, sendo o Mar Territorial a única região das Águas Jurisdicionais onde a efetiva soberania seria exercida e respeitada, de acordo com o previsto no Direito Internacional.

Esta soberania só não é considerada como absoluta em função de uma restrição consagrada por velha norma internacional, o direito de *passagem inocente*¹⁴, reconhecido em favor dos navios mercantes ou de guerra de qualquer Estado. A passagem inocente deve ser contínua e rápida, e nada pode restringi-la, sob pena de constituir ato ilícito. Neste caso proíbe-se ao navio transeunte a realização de manobras militares, atos de propaganda, pesquisas e busca de informações, atividades de pesca, levantamentos hidrográficos, ou seja,

¹² Linha de Base Normal – É a Linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro (CNUDM, 1982, p.37).

¹³ Linha de Base Reta – Nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias [...], pode ser adotado o método de linhas de base reta que unam os pontos apropriados para traçar a linha de base (CNUDM, 1982, p.38).

¹⁴ A passagem inocente consiste na permissão de passagem do navio por águas territoriais internacionais, apenas como passagem necessária para chegar ao seu destino final, sujeitando-se à lei da bandeira do navio, se houver algum incidente neste percurso. Disponível em: <<https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1998912/o-que-se-entende-por-passagem-inocente-ricardo-avelino-carneiro>>. Acesso em 20 mai. 2018.

tudo que não for rigorosamente relacionado com o simples ato de passar pelas águas territoriais. Ainda, aos submarinos determina-se navegar na superfície, arvorando seu pavilhão. O Estado costeiro tem ainda o direito de regulamentar a passagem inocente de modo a prover à segurança da navegação, à proteção do meio ambiente, à proteção de instalações, e à prevenção de ilícitos (REZEK, 2011).

Ainda segundo a CNUDM, no Mar Territorial o Estado costeiro não pode restringir ou dificultar a passagem inocente, nem diferenciar navios de acordo com a sua bandeira. Os navios de guerra, ou navios de Estado, porém, podem receber a ordem se retirar do Mar Territorial quando afrontem a Segurança e a Ordem daquele Estado pelo qual estão transpassando. Sobre navios mercantes em passagem pelo Mar Territorial, o Estado costeiro não pode exercer jurisdição civil, exceto em caso de constatação de prática de crimes transnacionais, como tráfico de drogas e tráfico humano entre outros.

Ainda, conforme previsto na CNUDM, não será exercida jurisdição penal a bordo do navio estrangeiro que passe pelo Mar Territorial ainda que seja para reprimir infração criminal praticada a bordo deste navio, exceto nos casos da infração ter consequências para o Estado costeiro ou se ter sido solicitada pelo Comandante do navio ou pelo representante diplomático ou consular do Estado da bandeira do navio; e ainda para a repressão de tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas. (CNUDM, 1982).

Portanto, é no Mar Territorial que o Brasil exerce a sua soberania de maneira plena, sendo reconhecido a ele diversos poderes decorrentes do direito de soberania, dentre os quais o de polícia, o de regulamentação da navegação, aí incluídas a instalação de boias, balizas e faróis, entre outros. Em relação à natureza jurídica do Mar Territorial, a CNUDM consagrou que a soberania do Estado admite algumas exceções previstas na Convenção, tais como o direito de passagem inocente de navios sobre o Mar Territorial. Cabe ainda ressaltar que o Brasil adotou em lei o conceito de Mar Territorial sem fazer qualquer tipo restrição a tal conceito.

Estendendo-se até 12 milhas após o limite exterior do Mar Territorial, segue-se a

Zona Contígua que se combina com as primeiras milhas da Zona Econômica Exclusiva onde, conforme estabelecido no artigo 33 da CNUDM, o Estado pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a “evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários” e “reprimir estas mesmas infrações caso tenham sido cometidas em seu território ou Mar Territorial” (CNUDM, 1982).

A Zona Contígua caracteriza o primeiro marco com soberania flexível, onde a nação pode impor seu ordenamento alfandegário, fiscal e até mesmo algumas normas relativas ao Mar Territorial. Além disso, o patrulhamento e o combate à pirataria¹⁵, tratam-se de ações que podem ser tomadas pelos Estados em relação a esta, fazendo parte inclusive, da área de exploração econômica exclusiva, não retratando soberania plena (SILVA, 2017).

Como se observa, o estabelecimento da zona contígua possui fundamento de defesa e segurança do Mar Territorial. Dessa forma, a sua função é a de garantir que não fiquem impunes alguns delitos capitais à segurança e ordem jurídica nacional, possuindo papel de proteção e segurança do espaço terrestre e do Mar Territorial (FERRAÇO, 2016).

Assim sendo, a Zona Contígua, apesar de ser um termo, de certa forma, pouco difundido, torna-se uma área de vital importância, visto que nela o Brasil e demais Estados exercem seus direitos de fiscalização tais como polícia aduaneira, sanitária e fiscal, com o objetivo preventivo de impedir a ocorrência de delitos ou de outras anormalidades no território nacional, além de disciplinar o trânsito pelos portos e águas territoriais.

¹⁵ Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em Alto Mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b). (CNUDM, 1982, p.28).

Após a Zona Contígua, segue-se a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) sendo a faixa situada além do Mar Territorial, adjacente a este e submetida a um ordenamento jurídico específico no qual o Estado tem direitos de soberania para exploração e aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e ainda a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; e ainda jurisdição, no que se refere a colocação e utilização de ilhas artificiais, instalação e estruturas, investigação científica marinha e proteção e preservação do meio marinho, entre outros (CNUDM, 1982).

A ZEE se estende da 12^a a 200^a milha marítima a partir da linha de base que mede o Mar Territorial, sendo sobrejacente à Zona Contígua. Dessa maneira, conforme já explicado anteriormente, há dentro da ZEE uma parcela que obedece a um ordenamento jurídico diferente.

Ainda com relação à ZEE, a CNUDM estabelece que todos os Estados, quer costeiros, quer sem litoral, gozam das liberdades de navegação e sobrevoo, colocação de cabos e dutos submarinos, bem como a operação de navios e aeronaves (CNUDM, 1982).

Em conformidade com a CNUDM, o Brasil coloca em vigor o estabelecido na Convenção para ZEE, nos arts. 6º a 10º da Lei n.º 8.617/93:

Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do Mar Territorial.

Art. 7º Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

[...]

Art. 9º A realização por outros Estados, na zona econômica exclusiva, de **exercícios ou manobras militares**, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivas, somente poderá ocorrer com o consentimento do Governo brasileiro.

Art. 10. É reconhecidos a todos os Estados o gozo, na zona econômica exclusiva, das liberdades de navegação e sobrevoo, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios e aeronaves. (BRASIL, 1993, grifos nossos)

Observa-se no artigo 9º acima, que o Brasil estabeleceu na referida lei um entendimento acima do que simplesmente o contido na CNUDM. Pelo entendimento brasileiro,

outros Estados não podem conduzir manobras militares dentro da sua ZEE, salvo se previamente autorizado.

Em entrevista realizada, Zanella¹⁶ (2018b) informou que realmente a Convenção não normatizou este ponto, e cada vez mais irão surgir questões que não foram normatizadas por ela, visto que ela data de 1982, teve seu ato inicial realizado em 1967 e começou a ser redigida em 1973. Daquele tempo até os dias atuais já ocorreram muitas evoluções, como por exemplo Zanella cita o caso “Virgínia G”, no qual o Estado da Guiné-Bissau apreendeu uma embarcação panamenha que encontrava-se realizando reabastecimento (*bunkering*¹⁷) de embarcações de pesca dentro de sua ZEE. A Guiné Bissau alegou na ocasião que nenhuma atividade econômica poderia ser realizada em sua ZEE sem o seu consentimento. Por outro lado, o Panamá argumentou que a proibição estabelecida na CNUDM seria somente em relação à extração dos recursos naturais existentes naquela ZEE e não às demais atividades. Como a Convenção não regulava este ponto, o Tribunal Internacional de Direito do Mar teve que julgar se tal prática seria permitida ou não. A decisão foi no sentido de que não se poderia comercializar combustível para embarcações específicas de pesca e, a partir dessa sentença, outros Estados costeiros começaram a regular estas atividades de reabastecimento de navios em suas respectivas ZEE.

Voltando a questão então dos exercícios militares, Zanella (2018b) continuou dizendo que alguns Estados entendem que o podem realizar, o que estaria dentro do conceito da liberdade dos mares, sendo que outros Estados como o Brasil entendem que não pode e não realizam tais atividades na ZEE de outros Estados. Afirmou ainda que não tem dúvidas de que os legisladores quando produziram o texto da CNUDM não visualizaram a questão das

¹⁶ Tiago V. Zanella - Bacharel em Relações Internacionais; Bacharel em Direito; Mestre em Direito Internacional; Doutor em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias; Professor de Direito do Mar desde 2010; Pesquisador do CEPE-MB; Analista em Relações Internacionais da AMAZUL; Vice-Presidente do IBDMar (Instituto Brasileiro de Direito do Mar); Autor de diversos livros e artigos em Direito do Mar.

¹⁷ Bunkering é o processo de fornecer combustíveis para os navios para uso do mesmo, por meio de bunkers como barcaças. Singapura é o maior e mais importante porto de abastecimento do mundo. Disponível em: <http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/bunkering/bunkering.page>. Acesso em 14 jun. 2018, tradução nossa.

manobras militares e, se o Estado tem uma ZEE com alguns direitos de soberania e de jurisdição, Zanella entende que seria uma afronta muito grande à soberania daquele Estado costeiro um navio de guerra vir por exemplo a 13 milhas, dentro do alcance visual, e realizar manobras militares. Enfim, a Convenção não normatizou e cada vez mais vão surgir questões neste sentido.

Assim sendo, o Estado costeiro exerce na Zona Econômica Exclusiva o direito de soberania com o objetivo de explorar, aproveitar, conservar e administrar os recursos naturais, vivos ou não, do leito e do subsolo do mar e das águas superjacentes e atividades outras visando à exploração e aproveitando a região para fins econômicos e no, caso específico do Brasil, a realização de exercícios ou manobras militares por outros Estados nesta zona, somente poderá ocorrer com o consentimento do Estado brasileiro.

Na massa líquida após a ZEE tem-se o Alto Mar, que abrange todas as partes do mar não incluídas na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado ou nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago.

Conforme previsto no artigo 87 da CNUDM, o Alto Mar é franqueado a todos os Estados, quer sejam eles costeiros ou sem litoral. A liberdade do Alto Mar compreende a liberdade de navegação e sobrevoo, liberdade de colocar cabos e dutos submarinos, construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, liberdade de pesca e de investigação científica (CNUDM, 1982).

A jurisdição de um Estado em Alto Mar, em tese, só alcançaria as embarcações que arvoem a sua bandeira, sendo admitidas algumas exceções tanto pelo Direito internacional costumeiro, quanto pela CNUDM, quais sejam a pirataria, o transporte de escravos, tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, as transmissões de rádio ou televisão não autorizadas a partir do Alto Mar, sendo também estabelecidas normas destinadas a resguardar os recursos do mar e a prevenir e reprimir a poluição do ambiente marinho. Nesses casos, considerados como de extrema necessidade, ou ainda no caso de navio que não tenha

nacionalidade, permite-se que navios de guerra ou a serviço oficial, exerçam direito de polícia, visita e fiscalização. Exceção é feita aos navios estrangeiros que gozem de completa imunidade conforme artigos 95 e 96 da CNUDM (SANTOS, 2012).

Nesse contexto é importante ressaltar que o direito de perseguição em Alto Mar é reconhecido ao Estado quando o navio alvo da perseguição tiver cometido alguma infração às suas leis e regulamentos em águas territoriais daquele Estado, devendo esta iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrarem nas águas interiores, nas águas arquipélagas, no Mar Territorial ou na Zona Contígua, só podendo continuar fora do Mar Territorial ou da Zona Contígua se a perseguição não tiver sido interrompida (CNUDM, 1982).

Ainda sobre esse espaço marítimo é importante destacar o apresentado por Beirão (2018) sobre o chamamento internacional, ocorrido em 24 de dezembro de 2017, para a Convenção do Alto Mar “Biodiversity Beyond National Jurisdiction Convention (BBNJ)”¹⁸, que tem foco principal na questão ambiental das águas além da jurisdição nacional dos Estados e, ao se tocar na questão do Alto Mar, em especial nas águas sobrejacentes a plataforma continental estendida, entende que essa Convenção deva ser acompanhada com bastante atenção face ao seu caráter estratégico.

Portanto no Alto Mar, o qual compreende todas as partes equóreas não incluídas na ZEE, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, não há exercício de soberania, sendo que a liberdade de sua utilização favorece a todos os Estados, com ou sem costa marítima, salvo as exceções previstas na CNUDM.

2.4 O Leito e Subsolo Marinhos e seus Graus de Soberania

O espaço terrestre a que se refere a CNUDM é, na realidade, uma plataforma que possui uma ligeira declividade, onde o território do Estado estende-se mar adentro. A sua

¹⁸ Convenção sobre Biodiversidade além da Jurisdição Nacional (tradução nossa)

profundidade e alcance variam entre os Estados. O objetivo principal na Plataforma Continental relaciona-se com o aproveitamento de seus recursos econômicos, pois comumente são ricas em recursos naturais, notadamente recursos minerais e combustíveis fósseis como o petróleo e o gás natural. Como será visto adiante, a CNUDM limita a soberania dos Estados nesta região somente à exploração e aproveitamento desses recursos naturais, bem como à investigação científica marinha.

Segundo SILVA (2013), ainda que já houvesse alguns esboços sobre essa área em princípios do século 20, o marco inicial da Plataforma Continental (PC) foi a Proclamação 2.667, de 28 de setembro de 1945, conhecida como Proclamação Truman. Segundo aquele ato unilateral do governo dos Estados Unidos, "a Plataforma Continental deve ser compreendida como uma extensão da massa terrestre do estado costeiro e, por isso, naturalmente lhe pertence" (USA 1945). Na ocasião, em comunicado à imprensa, ficou registrado que a Plataforma Continental se estenderia até uma profundidade 100 braças, cerca de 200 metros.

O governo brasileiro, assim como outros da América Latina, também declarou que a Plataforma Continental passara a fazer parte integrante do território nacional por meio do Decreto nº 28.840 de 8 de novembro de 1950, ficando expressamente reconhecido que a plataforma submarina se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio da União Federal, onde o aproveitamento e a exploração de produtos ou riquezas naturais, dependem de autorização ou concessão federal (BRASIL, 1950).

A PC é definida no artigo 76 da CNUDM como leito e subsolo do bordo exterior da margem continental, devendo o Estado estabelecer o limite desse bordo quando ele se estender além das 200 milhas das linhas de base. Esses limites não podem ultrapassar 350 milhas das linhas de base, ou 100 milhas da isóbata¹⁹ de 2500 metros. Na PC o Estado tem o

¹⁹ Isóbata – Linha que representa, em mapas de corpos d'água (rios, lagoas, mares, oceanos..), pontos de mesma profundidade. Disponível em <<http://sigep.cprm.gov.br/glossario/verbete/isobata.htm>>. Acesso em 25 Mar. 2018.

direito de soberania para fins de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais (CNUDM, 1982).

A importância da PC está diretamente relacionada aos recursos do leito submarino, à diversidade e riqueza de reservas naturais do subsolo, como o petróleo, gás e diversos minerais de elevado valor estratégico. A PC é ainda a chave do ecossistema das espécies marinhas, que se alimentam do plâncton existente nesta região. Nesse sentido há que se considerar a riqueza da PC brasileira, tanto em termos de espécies de seres vivos quanto no que concerne aos recursos como petróleo, monazita, manganês e níquel (GONÇALVES, 2002).

A Lei nº 8.617/93, em consonância com o disposto na CNUDM, faz referência à PC em seus arts. 11º a 14º, com a seguinte redação:

Art. 11. A Plataforma Continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas 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.

Parágrafo único. O limite exterior da Plataforma Continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982.

Art. 12. O Brasil exerce direitos de soberania sobre a Plataforma Continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

[...]

Art. 13. Na Plataforma Continental, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

§ 1º A investigação científica marinha, na Plataforma Continental, só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

§ 2º O Governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na Plataforma Continental, quaisquer que sejam os seus fins.

Art. 14. É reconhecido a todos os Estados o direito de colocar cabos e dutos na Plataforma Continental.

§ 1º O traçado da linha para a colocação de tais cabos e dutos na Plataforma Continental dependerá do consentimento do Governo brasileiro.

§ 2º O Governo brasileiro poderá estabelecer condições para a colocação dos cabos e dutos que penetrem seu território ou seu Mar Territorial (BRASIL, 1993).

Conforme já explanado, a Plataforma Continental é definida no artigo 76 da CNUDM como leito e subsolo do bordo exterior da margem continental, devendo o Estado estabelecer o limite deste bordo quando ele se estender além das 200 milhas das linhas de base. Esses limites não podem ultrapassar 350 milhas das linhas de base, ou 100 milhas da isóbata de

2500 metros.

O estabelecimento deste limite do bordo da PC não é um simples ato unilateral do Estado costeiro. Envolve um extenso estudo sobre as características geológicas da região submersa. Essas informações devem ser submetidas à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). A CLPC, juntamente com a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e o Tribunal Internacional do Direito do Mar, foram as três instituições criadas pela CNUDM. As atribuições destas instituições estão mais detalhadas no Anexo II da referida Convenção (SILVA, 2013).

O Brasil instituiu, pelo Decreto nº 95.787/88, posteriormente atualizado pelo Decreto nº 98.145/89, o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), programa que tem por objetivo determinar o limite exterior da Plataforma Continental além das 200 milhas, consoante com o artigo 76 da CNUDM III.

Para realizar tal tarefa, desde 1986 o Brasil, sob a diligência da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e da Marinha, vem desenvolvendo um amplo programa de aquisição, processamento e interpretação de dados geofísicos e batimétricos, com a finalidade de estabelecer os limites exteriores da Plataforma Continental. Esse programa vem sendo desenvolvido desde 1986 pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha, com o apoio técnico e científico da Petrobras (VIDIGAL 2006).

O Brasil, por meio do Plano do LEPLAC²⁰, depositou sua proposta, junto ao Secretário da Organização das Nações Unidas, em 17 de maio de 2004. Com isso, pretende-se que os limites das águas jurisdicionais brasileiras passem dos atuais 3,5 milhões para cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, equivalente à metade da superfície do território nacional (BRASIL, 2018a).

A proposta brasileira de extensão de sua Plataforma Continental previa inicialmente uma expansão de 911.847 km². Posteriormente, em fevereiro de 2006, o Brasil ainda fez uma

²⁰ Dados da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, disponíveis em <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em 28 Mar. 2018.

adição, ficando a área total pleiteada em 953.525 km². Essa área está dividida nas regiões Norte (região do Cone do Amazonas e Cadeia Norte Brasileira), Sudeste (região da cadeia Vitória-Trindade e platô de São Paulo) e Sul (região de platô de Santa Catarina e cone do Rio Grande). Tendo o seu pleito atendido, a área oceânica de responsabilidade brasileira totalizaria 4.400.000 km², correspondendo a quase metade do território nacional.

A Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU analisou o pleito e, em 2007, apresentou sua discordância em relação à quatro áreas que totalizam 190 mil km²: Cone do Amazonas, Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul (BRASIL, 2018a).

Para a revisão da proposta, a margem continental foi dividida em Região Sul, Região Equatorial e Região Oriental. Iniciando pela região Sul, foi apresentada em 2015 a proposta parcial revisada da Região Sul à CLPC. A proposta da Região Equatorial foi prontificada em maio de 2016 e, por ocasião da 46ª Sessão da CLPC em março de 2018, foi apresentada a proposta parcial revisada da Região Equatorial. Atualmente está sendo preparada a proposta da Região Oriental (BRASIL, 2018a).

Um resultado direto da delimitação da Plataforma Continental brasileira no campo da indústria petrolífera poderá ser no sentido de que os blocos de licitação da Agência Nacional de Petróleo, que hoje se encontram limitados à 200 milhas, poderiam expandir-se até o limite exterior da PC, área esta que pode possuir grandes reservas de hidrocarbonetos. O mapa representando o MT, a ZEE, e a proposta de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira encontra-se na figura 1 do Anexo A.

Ainda, para realizar atividades de pesquisa sobre recursos minerais e biodiversidade associada na área internacional do Oceano Atlântico Sul, o Brasil criou, no âmbito da CIRM, o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial - PROAREA. Nesse programa, a Elevação do Rio Grande - ERG (Figura 2 do Anexo A) foi estudada e reconhecido que possui características continentais, o que possibilitaria

sua inclusão como Plataforma Continental além das 200 Milhas Náuticas (MN). Como consequência foi assinado um acordo entre o Brasil e a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA) em novembro de 2015. Tal instrumento assegura ao País a exclusividade por um período de quinze anos, na exploração científica de uma área de 3.000 km² na ERG (KERR, 2018).

Portanto, a Plataforma Continental compreende o leito e o subsolo marinho, além de seu Mar Territorial, até o limite de 200 milhas ou até o bordo exterior da margem continental da Plataforma Continental num máximo de 350 milhas quando reconhecido pela CLPC, na qual o Estado possui direitos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais, onde a CNUDM garante ao Estado costeiro direitos de soberania para fins de aproveitamento dos recursos no solo e subsolo marinhos, em especial recursos minerais e combustíveis fósseis como o petróleo e o gás natural. Os recursos naturais compreendem ainda recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, ou seja, aquelas que se apresentam no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Adjacente ao bordo exterior da margem continental da Plataforma Continental reconhecido pela CLPC, segue-se como estabelecido pela CNUDM, a Área Internacional do Fundo do Mar, ou simplesmente “Área”, a qual compreende o leito e o subsolo do mar situados além da jurisdição nacional de um Estado e é considerada patrimônio comum da Humanidade. Este é um dos princípios básicos que regem a Área, ao lado da cooperação, fins pacíficos, investigação científica marinha, transferência de tecnologia e proteção de meio marinho (CNUDM, 1982).

Importante destacar que, quando das tratativas da Convenção, os Estados Unidos da América e diversos países desenvolvidos, não concordavam com a parte XI do acordo, referente à Área, tendo em vista divergências com alguns aspectos da disciplina para mineração dos grandes fundos oceânicos, sob a responsabilidade da Autoridade Internacional dos Fundos

Marinhos. Tal posicionamento mudou em 1994, quando o secretário geral da ONU utilizou argumentos sobre a remota possibilidade de mineração no fundo mar, a julgar pelas tecnologias atuais e os altos custos envolvidos. Doravante, muitas nações desenvolvidas finalmente tornaram-se signatários do tratado, exceto os EUA, que ainda permanece sem ratificá-lo (MACHADO, 2015).

Importante ainda salientar que, apesar de ambas regiões não estarem na jurisdição de nenhum Estado, o regime jurídico do Alto Mar é diferente do regime jurídico da Área. No Alto Mar o regime de liberdade é bem mais amplo, incluindo navegação, sobrevoo, liberdade de colocar cabos e dutos submarinos, construir ilhas artificiais, liberdade de pesca e pesquisas científicas. Já na Área, apesar de também encontrar-se situada além das zonas de jurisdição nacional, não é considerada totalmente livre, uma vez que quaisquer atividades econômicas devem ser submetidas à aprovação da Autoridade Internacional para os Fundos Marinheiros. A ilustração com a diagramação dos limites impostos pela CNUDM encontra-se na Figura 3 do Anexo A.

3 AS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS E AS COMPETÊNCIAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

A soberania, tema já explorado no capítulo anterior, refere-se ao grau de autonomia que o país possui no tocante à defesa dos interesses nacionais dentro de seu respectivo território. Neste sentido, é de extrema importância a definição dos limites do território nacional brasileiro sob a perspectiva do Direito do Mar, devendo ser tratado como uma questão de Segurança Nacional.

3.1 Conceituação

O conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras ou do termo análogo de Águas sob Jurisdição Nacional pode ser encontrado em alguns dispositivos legais, desde um conceito mais amplo presente na carta magna até conceitos mais detalhados em resoluções e normas infralegais.

O Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002, que versa sobre o controle de poluição por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, considera águas sob jurisdição nacional as águas interiores, o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e as águas sobrejacentes à Plataforma Continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE (BRASIL, 2002). O mesmo conceito é adotado no Decreto nº 8.127 de 2013, que institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo, chamado em ambas normativas de Águas sob Jurisdição Nacional.

A resolução nº 344, de 25 de março de 2004 do Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA define exatamente com a expressão “Águas Jurisdicionais Brasileiras”, as águas interiores, as águas marítimas correspondentes ao Mar Territorial, à Zona Econômica

Exclusiva e ainda às águas sobrejacentes a Plataforma Continental, quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva (BRASIL, 2004b).

Também a Instrução Normativa nº 1/MB/MD, de 7 de junho de 2011 que versa sobre o conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" perante a Marinha do Brasil atesta que

Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, **acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer.** (BRASIL, 2011, grifo nosso).

Cabe ressaltar que o mesmo conceito é encontrado ainda em algumas Normas da Autoridade Marítima que serão detalhadas mais adiante.

Portanto, todos esses e os demais dispositivos normativos existentes trazem, essencialmente, o mesmo conceito, abarcando os mesmos espaços marítimos, incluindo as águas sobrejacentes à PC.

Importante por último, destacar ainda que o artigo 20 da Constituição da República Federativa do Brasil (CFB) estabeleceu como bens da União, entre outros, “as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países; as praias marítimas; as ilhas oceânicas e as costeiras; os recursos naturais da Plataforma Continental e da Zona Econômica Exclusiva e o Mar Territorial” (BRASIL, 1988). De uma maneira bem mais ampla, obviamente, o conceito constante na CFB não difere das demais normativas.

3.2 A “Amazônia Azul”

Carvalho (2004), definiu a Amazônia Azul como uma área, medindo quase 4,5 milhões de km² e equivalente a mais de 50% da extensão territorial brasileira, compreendida pela faixa litorânea de 200 milhas correspondente a Zona Econômica Exclusiva mais o

prolongamento da Plataforma Continental de até 350 milhas, acrescida de suas águas sobrejacentes. Para fundamentar a importância desta área, Carvalho (2004) fez uma comparação entre a Amazônia Legal e a Amazônia Azul, as quais possuem dimensões semelhantes e riquezas imensuráveis, merecendo auferir especial atenção dos dirigentes da política nacional.

O termo Amazônia Azul foi lançado para chamar a atenção quanto às imensas riquezas da área oceânica sob a jurisdição brasileira buscando-se difundir e aumentar a mentalidade marítima brasileira visto que no Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 km do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o país tem sobre o mar que o banha e seu significado estratégico e econômico, fato este que, de um modo ou de outro, parece estar na falta de políticas públicas voltadas para o aproveitamento e proteção dos recursos dele decorrentes (CARVALHO, 2004).

É fácil justificar a enorme importância dessa imensa Amazônia Azul ao se analisar os dados que se encerram por si mesmo. Conforme afirma Carvalho (2004), aproximadamente de 95% do nosso comércio exterior é realizado por via marítima. O petróleo é uma das principais riquezas da nossa "Amazônia azul", de onde o Brasil prospecta mais de 80% do total produzido, tendo atingido a sua autossuficiência. Assim como o transporte marítimo e combustíveis fósseis, outros potenciais são encontrados e de fundamental importância para o desenvolvimento do país, tais como a pesca e a geração de emprego dela decorrentes, além da existência de diversos minerais que, apesar de hoje terem sua exploração ainda economicamente inviável, representam um grande potencial de riquezas no futuro.

Quando se fala em Amazônia Azul pode-se então concluir que este conceito está intimamente ligado ao conceito de "Águas Jurisdicionais Brasileiras", visto que ambos referem-se exatamente à mesma região, compreendendo a faixa de 200 milhas da costa, incluídas a extensão da Plataforma Continental reconhecida pela CNUDM e as águas sobrejacentes à esta extensão.

3.3 Superestrutura Jurídica Brasileira e suas Interpretações

Como já citado no histórico apresentado anteriormente, o primeiro posicionamento legal do governo brasileiro com relação aos seus espaços marítimos ocorreu logo após o final da Segunda Guerra Mundial quando, por meio do Decreto nº 28.840 de 8 de novembro de 1950, o Brasil declarou que "fica expressamente reconhecido 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).

Na sequência, uma série de decretos e leis trataram sobre os espaços marítimos, tais como o Decreto-lei nº 44/66, fixando o Mar Territorial em 6 milhas náuticas, após ampliando para 12 milhas pelo Decreto-lei nº 553/69. Já em 1970, o Decreto-lei nº 1.098/70 expandiu o Mar Territorial do Brasil para uma faixa de 200 milhas náuticas de largura, medidas a partir da linha do baixa-mar (BRASIL, 1970). Ainda naquela época, foi editado o Decreto nº 62.837/68, até hoje em vigor, que regulamentou a exploração e pesquisa na plataforma brasileira, no Mar Territorial e nas águas interiores, considerando a plataforma submarina parcela do território nacional (BRASIL, 1968).

Como já exposto, o Brasil é signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a colocou em vigor a partir de 16 de novembro de 1994 por meio Decreto nº 1.530/95. Em 4 de janeiro de 1993 foi sancionada a Lei nº 8.617/93, enquadrando os preceitos preconizados pela CNUDM III e os limites marítimos brasileiros, em normativa interna brasileira, e revogando o Decreto nº 1.098/70 e demais dispositivos que lhe fossem conflitantes.

Portanto a CNDUM encontra-se devidamente internalizada, tendo cumprido o rito necessário para produzir efeitos na ordem interna e no direito internacional, qual seja, a aprovação no Congresso Nacional e ratificação pelo Presidente da República, com a consequente promulgação de Decreto do Poder Executivo como ato com força de lei, o que, segundo o que diz o Ministro Celso de Mello do Supremo Tribunal Federal no ADI nº 1.480-

3²¹, promove três efeitos: a) promulgação do tratado; b) publicação oficial de seu texto; c) executoriedade do ato internacional que passa então a “vincular e obrigar no plano do direito positivo interno”, tal como uma lei ordinária.

Visto então que a CNUDM se encontra devidamente internalizada, resta estudar se o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras adotado pela Autoridade Marítima Brasileira, encontra-se em sintonia com a Convenção. Para tal, o quadro constante do Anexo B pretende sintetizar os conceitos referente aos graus de soberania e jurisdição apresentados em cada uma das normativas.

Diante do exposto no anexo, verifica-se que, os conceitos de certa maneira são semelhantes, com exceção da particularização existente na definição das águas sob jurisdição nacional e das AJB, as quais incluem as águas sobrejacentes à Plataforma Continental, quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva. De acordo com a CNUDM, esta extensão marítima sobre a Plataforma Continental e além das 200 milhas da costa estaria sujeita ao regime jurídico do Alto Mar, onde a jurisdição do Estado, em tese, só alcançaria as embarcações que arvoem a sua bandeira.

Em face dessa divergência entre as normativas é importante que se faça uma análise se o conceito de AJB adotado pela Autoridade Marítima Brasileira e o de águas sob jurisdição nacional, constantes no Decreto nº 8.127/13 e na Resolução nº 344/04 do CONAMA, de certa forma, ferem a CNDUM em vigor no Brasil desde 16 de novembro de 1994 e qual seria a ordem de precedência entre as mesmas em caso de conflito.

²¹ Supremo Tribunal Federal - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.480-DF de 04 de setembro de 1997. Disponível em <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=347083>>, acesso em 03. Jun. 2018.

3.3.1 Contenda Acerca do Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras

Zanella (2018a) em seu artigo “Águas Jurisdicionais Brasileiras: Um Estudo sobre a (I) Legalidade do Conceito de AJB”, afirma haver uma imprecisão quando da leitura dos dispositivos legais com relação ao entendimento sobre o regime jurídico dos fundos marinhos e da coluna d’água na região correspondente à extensão da Plataforma Continental.

Sem dúvidas, o país possui direitos de jurisdição e soberania sobre a Plataforma Continental além das 200 milhas, nos locais em que ela existe e que a CLPC já aceitou a submissão nacional. Contudo, o **regime jurídico do fundo não se confunde com o regime e a natureza jurídica das águas sobrejacentes**. Estas águas são, de forma incontestada, **Alto Mar**. Qualquer tentativa de apropriação ou submissão das águas pertencentes ao Alto Mar à soberania ou jurisdição nacional configuram uma **violação do direito internacional** (ZANELLA, 2018a, grifos nossos).

More (2013) também afirma que, apesar da Autoridade Marítima Brasileira possuir poderes sobre a Plataforma Continental, conforme previsto no Decreto nº 96.000/88, o conceito de AJB deve resguardar a diferenciação dos regimes jurídicos do solo e subsolo frente ao regime das águas sobrejacentes, deste modo a definição de AJB constantes das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e do Decreto no 4.136/2002 lhe parecem requerer um novo estudo.

Como já dito, o Brasil é signatário da CNUDM tendo a ratificado e colocado em vigor pelo Decreto Presidencial nº 1.530/95 (BRASIL, 1995). Neste sentido Zanella (2018a) explica que existem duas correntes de pensamento com relação à tratados internacionais ratificados pelo Brasil, os que defendem o status de norma supralegal dos tratados internacionais em relação às leis, ficando somente abaixo da Constituição, e os que defendem a equivalência entre tratados e leis ordinárias. Independente de um consenso, ambas linhas de pensamento estariam acima das normativas que contém a definição de AJB. Zanella entende que as NORMAM, a Instrução Normativa nº 1/MB/MD, a Resolução nº 344/04 do CONAMA e o Decreto nº 8.127/13 possuem status de norma infralegal, portanto não poderiam ir de encontro ao contido na CNUDM.

Admitindo-se a segunda hipótese de que os tratados ratificados e as leis ordinárias tivessem o mesmo status e ainda que o Brasil promulgasse uma lei ordinária acerca do conceito

de AJB com o entendimento de que as águas sobrejacentes se encontram sob jurisdição nacional, um outro grave problema surgiria segundo Zanella (2018b). Entende assim que, nesse caso, haveria um problema clássico de Direito Internacional *versus* Direito Interno e o consequente debate da prevalência entre eles. No caso de um tratado internacional entrar em conflito com a constituição prevalece a constituição, agora quando um tratado entra em conflito com uma lei ordinária, há uma série de teorias para se decidir qual vai prevalecer. Por fim, ainda que se defina pela prevalência da lei interna, no campo do Direito Internacional haveria um grande problema, visto que uma lei interna não é fonte daquele Direito.

Para ilustrar o argumento acima, Zanella (2018b) citou como exemplo um hipotético caso no qual a Marinha do Brasil, no uso de suas atribuições, apreendesse uma embarcação que estivesse em AJB, além das 200 milhas nas águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental, sob o argumento de que a embarcação encontrava-se pescando cetáceos. Neste caso se tem previsto na lei interna nº 7.643/87, em seu artigo 1º, a proibição da pesca “de toda espécie de cetáceo nas águas jurisdicionais brasileiras”, já a Convenção Internacional para a Regulamentação da Pesca da Baleia²² (CIB), também ratificada pelo Brasil, admite tal prática para fins científicos. Tem-se então uma legislação interna obrigando a Marinha a apreender esta embarcação fazendo pesca de cetáceos, ilegal segundo o direito interno, e a mesma encontrava-se realizando a pesca para fins de pesquisa, prática permitida no campo do Direito Internacional. Este caso chegando a um tribunal internacional, por exemplo à Corte Internacional de Justiça ou ao Tribunal Internacional de Direito do Mar, com certeza estes tribunais internacionais iriam aplicar o Tratado Internacional, já que uma vez que o Estado ratificou, o mesmo é obrigado a cumpri-lo internacionalmente.

Nesse contexto, é importante ressaltar que em 2009, o Brasil ratificou, por meio do Decreto Legislativo nº 496 de 17 de julho de 2009, a Convenção de Viena sobre o Direito dos

²² Convenção assinada pelo Brasil em 2 de dezembro de 1946 e promulgada pelo Decreto nº 28.524, de 18 de agosto de 1950 a qual reconhece ser do interesse das nações, em proveito das gerações futuras, salvaguardar as grandes fontes naturais representadas pela espécie baleeira. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/sophia/cnia/legislacao/HTM-ANTIGOS/28524-50.HTM>>. Acesso em 25 Jun. 2018.

Tratados²³. Tal Convenção, em seu artigo 27, é bem clara ao dizer que “Um Estado-parte de um tratado não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado”. O Brasil, conforme previsto na própria Convenção, poderia ter feito reservas quanto a este artigo, tendo optado na ocasião por não o fazer (ZANELLA, 2018b).

Por fim, Zanella (2018a) explica que mesmo não sendo uma forma de jurisdição propriamente dita, os Estados costeiros possuem de certa forma poderes e direito sobre estas águas sobrejacentes à PC estendida. Porém tais poderes são imanentes ao regime jurídico do solo e do subsolo, sendo eles o direito de fiscalização dos fundos marinhos e, para tal, desenvolverá operações de embarcações na coluna d’água e ainda o poder no que no que diz respeito ao estabelecimento das zonas de segurança de 500 metros que podem ser criadas em torno de ilhas artificiais e outras instalações. Tais poderes não estão relacionados com o regime jurídico ou com os direitos de soberania ou de jurisdição que o Estado possua sobre as águas. Trata-se, obviamente, de uma necessidade, posto que não há como fiscalizar, explorar ou explorar os fundos marinhos sem utilizar das águas sobrejacentes.

3.3.2 Outras Interpretações Jurídicas

É importante apresentar outras interpretações no que tange a classificação dos Tratados Internacionais, mais especificamente da CNUDM, dentro da lógica jurídica e perante a hierarquia das leis. Conforme já dito por Zanella (2018a), existem basicamente dois posicionamentos no nosso ordenamento, os que defendem o status de norma supralegal dos tratados internacionais em relação às leis e aqueles que defendem a equipolência entre os tratados e as leis ordinárias.

²³ A Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados (CVDT) foi assinada em 22 de maio de 1969 na cidade austríaca de Viena, em 1969, com o intuito de solucionar as controvérsias sobre a aplicação dos tratados internacionais e estabelecer parâmetros para a assinatura, adesão, formulação, denúncia, entre outras obrigações internacionais. Disponível em: <<https://www.jfrj.jus.br/sites/default/files/revista-sjrj/arquivo/254-997-3-pb.pdf>>. Acesso em 17. jun 2018.

Para exemplificar e defender a posição de que os tratados têm equivalência com as leis ordinárias cita-se dois precedentes jurisprudenciais. O primeiro trata justamente de uma questão envolvendo a própria CNUDM e a Convenção do Direito Internacional Privado, relacionada a um problema de Hipoteca Naval de um navio de bandeira liberiana. No voto do recurso especial nº 1705222²⁴, o Ministro relator faz menção de que o STF, à luz da Constituição Federal, amparou o entendimento, por ocasião do julgamento da ADI 1.480 MC/DF, de que os tratados ou convenções internacionais, regularmente incorporados ao direito interno, situam-se no sistema jurídico brasileiro, nos mesmos planos em que se posicionam as leis ordinárias, havendo relação de paridade normativa. A questão envolvida diz respeito a hipoteca de um navio, mas o elemento importante a destacar é o reconhecimento da posição da CNUDM na hierarquia das normas no Direito Brasileiro.

Outro exemplo de precedente de jurisprudência refere-se à um processo em que se discutiam se os conflitos relativos à relação de consumo em transporte internacional de passageiros seriam resolvidos de acordo com as regras estabelecidas nas convenções internacionais sobre o assunto ou pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). No Recurso Extraordinário com Agravo nº 766.618²⁵, o Ministro relator comenta que, exceto quando versem sobre direitos humanos, os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com status equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as contradições entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos critérios da cronologia e da especialidade.

Como se vê então nas jurisprudências mencionadas, o entendimento do Judiciário tem realmente sido no sentido de que os tratados assinados pelo Brasil podem ser revogados pelas leis ordinárias posteriores, porém é claro que o Brasil pode sofrer consequências pelo

²⁴ STJ, Resp. 1705222 / SP, 4ª Turma, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, julgado em 16/11/2017, DJe 01/02/2018. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/549846396/recurso-especial-resp-1705222-sp-2017-0065899-5/inteiro-teor-549846405?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 28 Jun. 2018.

²⁵ STF, Recurso Extraordinário com Agravo - ARE 766618/SP, Tribunal Pleno, Rel. Min. Roberto Barroso, julgado em 25/05/2017, DJe 13/11/2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/acordao-are-766618-stf.pdf>>. Acesso em: 28 Jun. 2018.

descumprimento do tratado no plano internacional. Nesse sentido, em sendo a CNUDM incorporada ao Direito Brasileiro como legislação ordinária, torna-se possível invocar leis posteriores à internalização da Convenção como fundamento para sustentar a posição da Marinha do Brasil no que diz respeito ao conceito de AJB.

Nessa perspectiva, percebe-se uma carência de uma legislação ordinária que respalde tal conceito, contudo, para fundamentar o exercício da função de regulação, poderia ainda a AMB, ao ser questionada, recorrer à chamada “deslegalização” o que, segundo Moreira Neto (2006), oriunda do conceito da doutrina francesa “*da délégation de matières*” e modifica a postura tradicional no entendimento de que o titular de um determinado poder passou a aceitar como fundamento a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei passando-as ao domínio da norma secundária, sendo esta competência normativa reguladora a chave para a administração atuar em setores que devam prevalecer as escolhas administrativas técnicas.

Uma lei de deslegalização não necessita, assim, sequer penetrar na matéria a ser tratada pelas fontes normativas secundárias, estatais ou não, bastando que lhes abra a possibilidade de regulá-la por atos próprios que, por óbvio, não serão de responsabilidade do Poder Legislativo, ainda que sobre eles possa e deva continuar a exercer controle político sobre eventuais exorbitâncias (MOREIRA NETO, p. 397-398).

Independente da hierarquia das leis e tratados, outro aspecto importante a relatar, ainda que brevemente, a partir dos quais seria possível justificar a definição de AJB, diz respeito ao conceito conhecido como Teoria dos Poderes Implícitos²⁶, que reconhece que normas que atribuem uma competência determinada a algum órgão ou agente, precisam dar-lhe os meios para o atingimento de seu objetivo. Ora, se o solo e o subsolo da Plataforma Continental estendida têm sua exploração econômica e científica garantida ao Brasil, o país deve ter meio de garantir tal direito, impondo-se o reconhecimento de ao menos alguma jurisdição, ainda que

²⁶ A teoria dos poderes implícitos tem sua origem na Suprema Corte dos EUA, no ano de 1819, no precedente *McCulloch vs. Maryland*. De acordo com a teoria, a Constituição, ao conceder uma função a determinado órgão ou instituição, também lhe confere, implicitamente, os meios necessários para a consecução desta atividade. Disponível em: <<https://franciscosannini.jusbrasil.com.br/artigos/182836709/teoria-dos-poderes-implicitos-e-seu-desvirtuamento-em-favor-do-poder-investigatorio-do-ministerio-publico>>. Acesso em: 28 Jun. 2018.

reduzida em relação aos plenos poderes de soberania exercidos nas outras áreas marítimas e espaços sub e sobrejacentes, a fim de dar concretude ao direito outorgado pela CNUDM.

3.4 As Competências da Autoridade Marítima Brasileira e as Implicações do Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras

O artigo 17 da Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, investiu o Comandante da Marinha da função de Autoridade Marítima Brasileira, outorgando-lhe o poder público a ser exercido nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional (BRASIL, 1999).

Para que a Marinha do Brasil possa exercer as suas atribuições subsidiárias como Autoridade Marítima nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, a sua atuação encontra-se fundamentada na lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, sendo nominada de Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA). Tal lei assenta para a AMB uma série de responsabilidades em relação à segurança da navegação aquaviária, bem como à implementação e fiscalização das leis e regulamentos do mar e águas interiores.

Nesse sentido, o artigo 4º desta lei estabelece como uma das atribuições da autoridade marítima a de elaborar normas para o tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas (BRASIL, 1997).

Então, por conta das atribuições previstas na Lei nº 9.537/97, a Autoridade Marítima, representada neste ato pela Diretoria de Postos e Costas (DPC), editou a Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) com o propósito, entre outros de normatizar:

- a) habilitação e cadastro de aquaviários e amadores;
- b) **tráfego e permanência das embarcações nas águas sobre jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos atracadouros, fundeaduros e marinas.**
- c) Realização de inspeções navais e vistorias;
- d) Arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação de embarcações;
- e) Inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
- f) Cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
- g) **Registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas a homologação por parte do órgão competente;**
- h) Execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e as margens das águas sobre jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e a segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
- i) Cadastramento e funcionamento de marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito a salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
- j) Cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras; e
- k) Aplicação de penalidade pelo comandante (BRASIL, 2018b, grifos nossos).

Importante ressaltar que o artigo 36 da mesma lei prevê que as normas decorrentes desta deverão obedecer, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, ao controle da poluição ambiental causada por embarcações e à segurança da navegação.

Diante do exposto, um dos grandes desafios da AMB é o de acompanhar e conduzir com eficiência a evolução e o desenvolvimento da marinha mercante brasileira, o qual está diretamente associado ao aumento e aprimoramento do número de leis e normas internas, as quais devem estar em consonância com as diversas convenções e códigos internacionais do qual o Brasil faz parte, o que tem merecido muita energia e abnegação de todo o pessoal empregado na execução das atribuições atinentes à AMB.

Decorrente das atribuições já citadas anteriormente, a AMB expediu diversas Normas da Autoridade Marítima, as quais serão brevemente analisadas a seguir de acordo com as implicações do conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras, em especial no que tange às águas sobrejacentes a Plataforma Continental estendida.

3.4.1 Implicações do Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras

A NORMAM-01, cujo propósito é o de estabelecer normas para embarcações destinadas à operação em mar aberto estabelece, por exemplo, em seu capítulo nove que trata das embarcações e plataformas empregadas na prospecção e extração de petróleo e minerais, os requisitos para que essas plataformas fixas e moveis operem em Águas Jurisdicionais Brasileiras (BRASIL, 2005).

Nesse caso, parece claro se as embarcações e plataformas empregadas diretamente na prospecção e extração de petróleo, quando na extensão da Plataforma Continental, deverão seguir a legislação brasileira visto que estariam efetivamente operando em uma atividade envolvendo o leito e subsolo marinho. Porém, como se observa no anexo 10-D da mesma publicação, todas demais embarcações de bandeira estrangeira, para serem autorizadas a operar em AJB, deverão se submeter à Perícia de Conformidade para Operação em AJB e emissão do Atestado de Inscrição Temporária (AIT), Perícia para emissão de Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo, Perícia para elaboração de Laudo para Emissão de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e Perícia para renovação de AIT e CTS. Neste caso quando operarem na extensão da Plataforma Continental deverão se submeter à estas perícias?

Já a NORMAM-03 que regulamenta o emprego das embarcações de esporte e recreio visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental por parte dessas embarcações, estabelece em seu item 0115, que as embarcações estrangeiras de esporte e recreio, em trânsito em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) estão sujeitas à fiscalização prevista na legislação vigente, nas normas decorrentes e nas convenções internacionais promulgadas no Brasil. Ainda neste mesmo item prevê que deverão ser lançados na Declaração de Entrada/Saída as movimentações previstas para a embarcação durante toda a permanência em AJB (BRASIL, 2003a). Portanto no caso da operação nas águas

sobre a Plataforma Continental estendida, às embarcações de esporte e recreio estrangeiras estariam sujeitas à fiscalização e ainda deveriam ser lançados na Declaração de Entrada/Saída?

Por outro lado, a NORMAM-04 cujo propósito é o de estabelecer procedimentos administrativos para a operação de embarcações de bandeira estrangeira nas AJB, as quais deverão ter as suas operações autorizadas pela Autoridade Marítima, bem como as embarcações de pesquisa ou investigação científica que não forem autorizadas a realizar suas atividades deverão comunicar ao governo brasileiro qualquer visita às AJB (BRASIL, 2013a). Assim, as embarcações estrangeiras para operarem na extensão da PC deverão se submeter aos requisitos constantes nessa normativa, tais como AIT, CTS e etc? E ainda as embarcações de pesquisa caso venham a operar apenas nesta área deverão comunicar ao governo brasileiro?

A NORMAM-07 que visa estabelecer normas para as atividades de Inspeção Naval prevê em seu item 0202 que os Grupos de Vistoria e Inspeção das Capitania e Delegacias (GVI/CP ou GVI/DL) e de inspeção de controle pelo Estado de Bandeira (*Flag State Control*) realizarão a fiscalização dos requisitos legais de segurança em embarcações nacionais e estrangeiras com inscrição temporária para operação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (BRASIL, 2003b). Estariam então as embarcações operando nas águas sobrejacentes à extensão da PC, sujeitas às estas inspeções previstas na NORMAM-07?

Ainda a NORMAM-08, que estatui procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras, em seu item 0307 versa sobre o controle das movimentações e posicionamento de plataformas, navios sonda, FPSO, e demais unidades que venham a alterar suas posições nas AJB e estabelece que os responsáveis por estas movimentações deverão enviar, mensalmente, para a Capitania da área de jurisdição, uma relação com a posição delas. Da mesma forma, em seu capítulo seis estabelece procedimentos para as operações de transferência de óleo entre embarcações nas AJB (BRASIL, 2013b). Nesse sentido, as movimentações das embarcações enquadradas no item mencionado 0307 acima e as embarcações que desejarem realizar

operações de transferência de óleo na extensão da Plataforma Continental após as 200 milhas deverão seguir o determinado nesta normativa?

A NORMAM-15 que trata da habilitação e cadastro dos Aquaviários do Grupo dos mergulhadores, prevê em seu item 0201 que para o exercício de suas atividades em AJB, a empresa de mergulho profissional deve estar cadastrada junto às Capitânicas (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG) da área de jurisdição onde esteja sediada a empresa e ainda o item 1118 diz que as embarcações de apoio ao mergulho, nacionais ou estrangeiras deverão ter seus sistemas de mergulho avaliados pela DPC (BRASIL, 2016a). No caso das operações de mergulho nas águas entre o limite da ZEE e as 350 milhas, onde foi reconhecida a extensão da PC, as empresas de mergulho deverão estar cadastradas junto à CP, DL ou AG e ainda deverão ter os seus equipamentos avaliados pela DPC?

De outra parte a NORMAM-20 sobre requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao Gerenciamento da Água de Lastro, prevê no seu item 4.3.1 que é proibida qualquer violação do previsto naquela norma dentro das AJB, estando sujeito o infrator às sanções de acordo com as leis nacionais (BRASIL, 2014). Então, no caso se um alijamento de água de lastro no mar em desacordo com o previsto na NORMAM-20, entre a ZEE e as 350 milhas, estaria a embarcação sujeita à estas sanções?

Por fim a NORMAM-27 trata do registro, certificação e homologação de helideques localizados em embarcações ou plataformas marítimas operando nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). A alínea b do item 0105 desta norma prevê que para iniciar a condução de operações aéreas nas AJB os helideques deverão ser submetidos à Vistoria Inicial, para seu registro, certificação e homologação. Da mesma forma, o item 0106 expõe que o Armador/Operador deverá informar à DPC a saída de toda embarcação ou plataforma das AJB, caso contrário, a embarcação ou plataforma terá a homologação de seu helideque cancelada (BRASIL, 2017a). No caso então de uma embarcação dotada de helideque que queira operar

suas aeronaves nas águas sobrejacentes à PC estendida deverá ser vistoriada pela AMB? E ainda, no caso da embarcação já homologada que não tenha comunicado à DPC a sua saída das AJB, porém a mesma pretende operar entre a ZEE e as 350 milhas da PC estendida, ela teria a sua homologação cancelada?

Neste seguimento, importante destacar o contido no decreto nº 5.129/2004 que dispõe sobre a Patrulha Naval (PATNAV).

Art. 1º A Patrulha Costeira, instituída pela Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, passa a ser denominada Patrulha Naval.

Parágrafo único. A Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de **implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais** ratificados pelo Brasil.

Art. 2º As embarcações estrangeiras em **atividades não autorizadas nas águas jurisdicionais brasileiras serão apresadas** e encaminhadas pelo **Comando da Marinha** às autoridades competentes (BRASIL, 2004a, grifos nossos).

Também o decreto nº 4.810/2003 que versa operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, estabelece em seu parágrafo 4º que a permissão para captura de espécies na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental, cujo esforço de pesca é limitado, é restrita às embarcações de pesca brasileiras (BRASIL, 2003c).

As respostas a esses questionamentos feitos nas oito NORMAM citadas, no que tange a autorização para operação de embarcações, estão diretamente relacionadas ao conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras e uma possível ambiguidade em sua interpretação pode suscitar questionamentos e impelir os Comandantes de OM e navios da MB, devido a um entendimento equivocado, a infringir normas internacionais ratificadas pelo Brasil durante as atividades de Inspeção Naval. Neste caso a MB, como previsto próprio artigo 37 da lei nº 9.537/97 (LESTA), estaria sujeita a arguições contra normas que ela mesma editou.

4 O CONCEITO DE ÁGUAS JURISDICIONAIS ADOTADOS PELAS AUTORIDADES MARÍTIMAS DE OUTROS ESTADOS

Apresentado e estudado o contido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o ordenamento jurídico brasileiro decorrente e o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras adotado pela AM brasileira, será realizado um breve estudo de dois modelos de conceitos análogos de Águas Jurisdicionais adotados por outras AM, de maneira a realizar uma comparação, buscando identificar os aspectos positivos e possíveis fatores para aperfeiçoamento jurídico e normativo no Brasil.

A escolha de cada um destes Estados teve como principal motivação ambos possuírem pleitos de jurisdição além do estabelecido na CNUDM e ainda disporem de um grande e extenso litoral assim como o Brasil.

4.1 O modelo adotado pela Autoridade Marítima do Chile

Juan Carlos Castilla²⁷, afirmou em matéria ao jornal chileno *La Tercera* que “O Chile é o mar”, onde o território nacional com uma área de 756.650 km² na realidade representa menos de 20% do território real chileno quando o considera composto por uma zona terrestre e uma zona marítima. O acadêmico afirmou ainda que o território marítimo não é apenas extenso, mas extremamente rico e também desconhecido em sua grande maioria. Aquele mar não só promete um futuro esplendoroso, mas por si só proporcionou um esplendor excepcional, a sua riqueza, biodiversidade, variedade de pesca, e a sua complexa rede de interações impõe desafios de gestão, sustentabilidade e conservação.

Como afirma Busch (1993), um dos problemas identificado pelo Chile no

²⁷ Acadêmico da Faculdade de Ciências Biológicas e membro do Núcleo Milênio de Conservação Marinha UC. Disponível em: <<http://www.uc.cl/la-universidad/noticias/6951-juan-carlos-castilla-reflexiona-sobre-la-importancia-estrategica-del-mar->>. Acesso em 10 jun. 2018.

estabelecimento das suas fronteiras marítimas é que o mar é navegável em todas as direções e por todas as bandeiras, portanto a soberania do país estaria limitada até onde o poder militar fosse capaz de alcançar.

Assim como o Brasil, o Chile vem, ao longo de sua história, adotando uma série de conceitos acerca dos seus espaços marítimos expressados por meio de Decretos e tratados, tais como a criação do conceito Zona Contígua no Código Civil de 1855 e incorporação da Ilha de Páscoa à república, o Decreto nº 1.747 de 1940, incorporando a Antártica Chilena; a Declaração de Santiago de 1952 mediante o qual Chile, Peru e Equador requisitaram soberania e jurisdição marítima até uma distância de 200 milhas; a declaração presidencial de 10 de setembro de 1985 que proclamou soberania sobre a Plataforma Continental das Ilhas de Pascoa e Sala y Gomes até 350 milhas; e a lei nº 18.565/86 modificando a extensão do Mar Territorial de 3 para 12 milhas e incorporou na legislação os conceitos de Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental (BUSCH, 1993).

Ainda, o Livro de Defesa Nacional do Chile pelo qual, além do mencionado acima, o país considera possuir jurisdição sobre o chamado Território Antártico Chileno, formado por uma área de 1.250.000 km^2 , ao sul do paralelo 60° e entre as longitudes 53° e 90°W . Tal área possui um potencial de recursos pesqueiros e minerais, atualmente não explorados e que são objeto de pesquisa por vários países. As autoridades chilenas baseadas na região de Magalhães, exercessem o controle administrativo sobre as atividades nessa área, onde há presença permanente de militares do Chile. Ressalta-se que a Antártida está sob um estatuto jurídico especial, do qual o Chile reconhece e respeita na qualidade de membro permanente do Tratado da Antártida²⁸, e assinante do Protocolo de Madrid referente à Convenção de Recursos Vivos Marinhos Antárticos (CHILE, 2017).

²⁸ O Tratado da Antártida foi assinado em Washington, em 1º de dezembro de 1959. A partir desse Acordo, os países que desenvolvem atividades na Antártica se comprometem a dialogar sobre o uso do continente, com o propósito de preservá-lo e de não permitir que se torne objeto de discórdia internacional. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/tratado-protocolo-madri.pdf>>. Acesso em 21 jun. 2018.

A Lei nº 19.080/91 trouxe um novo e importante conceito, o do Mar Presencial. O Mar presencial é um enorme espaço marítimo de forma triangular compreendendo a área limitada pela Ilha de Páscoa, pelo pólo sul e o litoral norte do país. Tal área tem especial relevância para o Chile, pelas atividades científicas e econômicas que podem ser desenvolvidas. Desta maneira o Chile propôs a realização, em conjunto com outras nações, de atividades que contribuam para o seu desenvolvimento. Da mesma forma, comprometeu-se a colaborar nesse espaço em diferentes assuntos, tais como a salvaguarda da vida humana no mar, busca e salvamento marítimo, controle naval, entre outros. A idealização do conceito de Mar Presencial partiu do então comandante em chefe da Marinha chilena, Almirante Jorge Martínez Busch, nos anos 90. Tal definição permeia o desenvolvimento e segurança do país e remete especial destaque a contribuição da Armada Chilena nesse sentido (VILLAGRA, 2012).

O conceito do Mar Presencial, foi uma forma do Chile permanecer na área de Alto Mar existente entre a Zona Econômica Exclusiva do continente e o bordo exterior da Plataforma Continental das Ilhas de Pascoa e Sala y Gómez, com a finalidade de resguardar os interesses nacionais e ao mesmo tempo realizar atividades econômicas para o desenvolvimento do país. Dessa forma, em uma breve análise do ponto de vista acadêmico, a soberania e jurisdição do Chile passa de plena em seu Mar Territorial a unicamente de subsistência em seu mar presencial (BUSCH, 1993).

Gary (2001) afirmou ainda que o Chile estabeleceu o conceito de Mar Presencial em 1990, decorrente de uma avaliação oceanopolítica, buscando solução para a pesca indiscriminada das frotas de pesqueiros realizada no Alto Mar adjacente à sua Zona Econômica Exclusiva, visto que a CNUDM não deu uma resposta concreta no sentido de regulação sobre os recursos de pesca migratórias. Diante dessa realidade, o Chile se viu com o desafio de incorporar o Mar Presencial à sua esfera de desenvolvimento e segurança considerando os interesses de outros Estados, porém sem ignorar as leis internacionais.

Nesse contexto, o Chile deseja proteger seu território oceânico da depredação e poluição, representando o Mar Presencial uma visão para o seu desenvolvimento, baseada na realidade geográfica do país. Esse desafio considera a ocupação do Alto Mar adjacente ao território oceânico chileno, sem pretensões de soberania, mas deixando claro o interesse de impedir o uso abusivo ou atividades que, por proximidade, possam inferir danos aos recursos marinhos que habitam as águas chilenas. Tal desafio impulsionou o Acordo de Galápagos²⁹, que permitiu que se estabelecesse o Mar Presencial Regional da CPPS - *Comisión Permanente del Pacífico Sur*³⁰, respaldando o desenvolvimento da pesca sustentável no sudeste do Pacífico (GARY, 2001).

Em relação a legalidade do conceito, Villagra (2012) afirmou que o termo “Mar Presencial” tem sido usado internamente em algumas leis tais como Lei da Pesca Geral, Lei de Bases Gerais do Meio Ambiente e Segurança Nuclear. Internacionalmente não tem sido bem aceito, o que tem gerado em algumas opiniões que questionam a sua real contribuição para o problema de exploração irracional dos recursos marinhos. Não obstante o acima exposto, Villagra afirma que o conceito não é contrário ao Direito Internacional, uma vez é o Chile identifica claramente que tal área pertencente ao Alto Mar, como definido na Lei nº 19.080/91, chamada Lei da Pesca, estando ainda tudo emoldurado dentro das disposições da CNUDM. Importante ressaltar que tal conceito encontra-se diretamente associado ao disposto no artigo 192 da Convenção referente à proteção do meio ambiente marinho e à necessidade de fiscalizar as embarcações que pudessem contaminar as águas no interior da ZEE, sendo então necessário reprimir os potenciais de perigo antes de adentrarem tal área.

²⁹ Acordo de Galápagos - Acordo entre os integrantes da CPPS, assinado nas Ilhas Galápagos em 14 de agosto de 2000, que o marco para a conservação dos recursos vivos marinhos no Alto Mar do sudeste pacífico. Disponível em: <<http://legislacionanp.org.pe/acuerdo-de-galapagos/>>. Acesso em 11.jun 2018.

³⁰ CPPS - Aliança estratégica, política e operativa do Sudeste Pacífico, formada por Chile, Equador, Peru e posteriormente Colômbia, com o objetivo de coordenar e promover as políticas marítimas dos Estados membros para a conservação e uso responsável dos recursos naturais e seu meio ambiente em benefício do desenvolvimento integral e sustentável de seus povos. Disponível em: <<http://cpps-int.org/>>. Acesso em 11. jun 2018.

Beirão (2018), acerca do modelo de Mar Presencial adotado pelo Chile, comentou que a implantação deste conceito em 1991 causou uma certa estranheza na comunidade internacional visto que era algo que não estava previsto e o Chile já havia assinado a CNUDM e a colocado em vigor em 1994. O Chile tentou alguns anos mais tarde colocar este conceito em uma Convenção Sul-americana, porém não obteve êxito, ficando assim um ato unilateral. Assim o conceito não recebeu um respaldo jurídico e a Sociedade Internacional não “comprou” tal ideia, no entanto ela pode ser interessante no instante em que Estados desejem expandir seus interesses para além de onde a CNUDM permita. Entende então que é um conceito frágil, porém que pode ser evocado quando um Estado tiver algum interesse em uma área que lhe seja próxima, quase adjacente, porém além da sua área de jurisdição prevista na CNUDM.

Zanella (2018b) afirmou que o Chile instituiu unilateralmente e depois através de um acordo regional com seus vizinhos do Pacífico o conceito de Mar Presencial do Chile, arrogando-se o direito de fiscalizar se não há ocorrências de atividades ilegais na região, em especial relacionada à pesca ilegal, nomeadamente das espécies tranzonais. Afirma ainda que tal conceito margeia a ilegalidade, porém, para não confrontar a CNUDM e se tornar um conceito ilegal, o Chile expressamente afirma que não se trata de nenhuma tentativa de apropriação e de imposição de sua soberania.

Por fim, José Yturriaga³¹, afirmou que

“A diferencia de países como Chile, que han elaborado ingeniosas teorías, como la doctrina del Mar Presencial, para justificar la extensión de su jurisdicción más allá de la Z.E.E., Canadá no se ha preocupado de tecnicismos legales y ha recurrido a la diplomacia de las cañoneras”³² (YTURRIAGA1997, apud VILLAGRA, 2012).

Diante do exposto, pode-se concluir então que o Chile, além do convencionado pela CNUDM e internalizado por lei, adotou um modelo de jurisdição limitada nas águas adjacentes à sua ZEE com o objetivo principal de proteção dos recursos do meio ambiente dessa zona,

³¹ YTURRIAGA, José A. *The International Regime of Fisheries. From UNCLOS to The Presential Sea*. Law International. General Edition. 1997. p.247.

³² Diferentemente de países como o Chile, que desenvolveram teorias engenhosas, como a doutrina do Mar Presencial, para justificar a extensão de sua jurisdição além da ZEE, o Canadá não se preocupou com mecanismos legais e recorreu à diplomacia dos navios de guerra (tradução nossa).

porém como afirma Villagra (2012), alguns autores entendem isto como um precedente perigoso que poderia levar a diversas controvérsias numa situação de espaço marítimo comum entre dois ou mais países. A representação esquemática das águas jurisdicionais do Chile, do reclame Antártico e do Mar Presencial encontram-se demonstrados na figura 4 do Anexo A.

4.2 O Modelo Adotado pela Autoridade Marítima da Argentina

Koutoudjian (2011), afirmou que a Argentina, durante o século XXI, terá o seu Mar como principal tema a ser estudado e desenvolvido, o qual projetará economicamente a nação com os recursos da pesca, da exploração de hidrocarbonetos, assim sendo a País tem o dever de cuidar e proteger os recursos da depredação, não apenas além de 200 milhas, mas também conhecendo, protegendo e desenvolvendo a Plataforma Continental de até 350 milhas. Adverte ainda que a presença britânica nas Malvinas é um lembrete constante de que a Argentina deve conhecer, explorar e desenvolver pacificamente a parte do atlântico sul ocidental, mas não se esquecendo de que, como componente militar, a região encontra-se entre os primeiros interesses estratégicos do Estado, com o qual a nação argentina recuperaria totalmente sua soberania.

Do mesmo modo que o Brasil e o Chile, a Argentina, ao longo de sua memória, legitimou uma série de conceitos acerca dos seus espaços marítimos os quais foram revelados por meio de Decretos e tratados, tais como o decreto nº 14.708/46 que declarou soberania nacional sobre o mar epicontinental e plataforma submarina, Lei nº 17.094/66 que reafirmou a soberania sobre o leito e o subsolo das zonas submarinas adjacentes ao seu território.

Neste contexto e semelhante ao modelo adotado pela Autoridade Marítima Chilena, foi apresentado em 1987 ao Congresso Argentino pelo Senador Mariano Utrera, um projeto de lei que propunha a “Fixação dos limites do Mar de Resguardo Patrimonial Argentino”, com o objetivo de demarcar espaços marítimos no qual os seus interesses estavam ou poderiam estar diretamente envolvidos, como por exemplo estabelecer medidas de conservação para impedir

danos aos recursos marinhos, em especial os recursos transzonais e migratórios. Previa a inclusão do espaço do Alto Mar adjacente à sua Zona Econômica Exclusiva, com grandes superfícies marítimas em litígios com o Reino Unido, assim como superfícies marítimas projetadas a partir dos territórios incluídos no chamado Setor Antártico Argentino, conforme apresentado na figura 5 do Anexo A. Em 1989, o projeto foi cancelado sem ter sido aprovado (ARGENTINA, 1987).

Importante nesse encadeamento, salientar que a Argentina, assim como o Chile, reivindica parte do território antártico e suas respectivas áreas marítimas. Tais reivindicações são assentadas em argumentos históricos, geológicos, de presença humana argentina continuada desde 1904 e da proximidade com a Argentina continental americana. O exercício da soberania sobre a Antártida argentina ocorre em todos os aspectos, não sendo limitados pela assinatura do Tratado da Antártida, em 1959 (ARGENTINA, 2007).

Em 21 de abril de 2009, a República Argentina apresentou o seu pleito referente ao limite exterior da sua Plataforma Continental à Comissão para os Limites da Plataforma Continental (CLPC), conforme demonstrado na figura 6 do Anexo A. Após o cumprimento de algumas recomendações, em 17 de março de 2017 a Argentina obteve parecer positivo da Comissão com relação ao seu pleito. Desse modo, a análise de todos os pontos do limite exterior da Plataforma Continental argentina foi concluída, com exceção das áreas sujeitas à disputa de soberania com o Reino Unido compreendendo o entorno das Ilhas Malvinas, Ilhas Geórgia do Sul e Ilhas Sandwich do Sul, bem como o setor que é regido pelo Tratado da Antártida (COPLA ARGENTINA, 2018).

Visando estabelecer medidas de conservação para impedir danos aos recursos marinhos transzonais e migratórios e com base no artigo 64 da CNUDM, a Argentina foi signatária do Acordo de Nova York de 1995³³, sobre a conservação e a gestão de estoques de

³³ Acordo para a Implementação das Disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982 sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Transzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios, adotado em Nova York, em 4 de agosto de 1995. Disponível em: <http://www.nuestromar.org/adobe/ACUERDO_DE_%20NUEVA_YORK.pdf>. Acesso em 20. Jun 2018.

peixes transzonais e estoques de peixes altamente migratórios. Tal acordo foi ratificado pela Argentina e aprovado pelo Congresso Nacional através da lei 25.290 de 13 de julho de 2000 (BCN, 2016).

Nesta linha de conduta, a Argentina sancionou a lei nº 24.922/97 que trata sobre o regime federal de pesca. Esta última traz a seguinte matéria em seu artigo 4º:

Son de dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación, los recursos vivos marinos existentes en las aguas de la Zona Económica Exclusiva argentina y en la Plataforma Continental argentina a partir de las doce (12) millas indicadas en el artículo anterior. La República Argentina, en su condición de estado ribereño, **podrá adoptar medidas de conservación** en la Zona Económica Exclusiva y **en el área adyacente a ella** sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la Zona Económica Exclusiva argentina (ARGENTINA, 1997, grifos nossos)³⁴.

Ainda, o artigo 5º da lei nº 23.968/91 estabelece que as normas nacionais de conservação dos recursos se aplicarão além das 200 milhas, para proteção das espécies de caráter migratórios ou àquelas que intervêm na cadeia de espécies tróficas da ZEE argentina (ARGENTINA, 1991).

Neste sentido, a Armada Argentina publicou em seu “Manual de Interesses Nacionales” que nesta área adjacente à sua ZEE, são realizadas tarefas de vigilância e controle que se concentram na verificação do cumprimento dos regulamentos em vigor pelos navios de bandeira nacional e assegurar que os recursos vivos não sejam explorados na ZEE argentina por navios de outras bandeiras não autorizados. Essas tarefas incluem também o monitoramento e controle dos navios de pesca estrangeiros que operam na área adjacente à ZEE (ARGENTINA, 2007).

Além da demanda acima apresentada, a Argentina possui graves questões de litígio nas Ilhas Malvinas, Geórgia e Sandwich do Sul. As autoridades britânicas estabeleceram unilateralmente zonas de conservação e controle pesqueiro que se sobrepõem à ZEE Argentina.

³⁴ Os recursos marinhos existentes nas águas da Zona Econômica Exclusiva da Argentina e na Plataforma Continental Argentina, das doze (12) milhas indicadas no artigo anterior, são de domínio e jurisdição exclusivos da Nação. A República Argentina, como Estado costeiro, poderá adotar medidas de conservação na Zona Econômica Exclusiva e na área adjacente a ela sobre os recursos transzonais e altamente migratórios, ou pertencentes à mesma população ou populações de espécies associadas à da Zona Econômica Exclusiva Argentina (tradução nossa).

A pesca nas Ilhas Malvinas realizada com licenças do governo da ilha é considerada ilegal pela Argentina. A lei nº 24.922/97 sobre o regime federal de pesca prevê sanções a empresas que operam em águas argentinas sem a respectiva permissão argentina, o que envolveria aqueles que o fazem na zona de conservação pesqueira das Malvinas (BCN, 2016).

A despeito de não ter a área chamada de antártica argentina reconhecida pela CLPC, a Argentina realiza, em conjunto com o Chile, ações de Patrulha Naval naquele continente. Martín (2013) afirma que Patrulha Antártica Naval Combinada, realizada com a Marinha do Chile, tem por tarefa realizar atividades e exercícios de busca, salvamento, salvamento marítimo, controle e combate de poluição, com o propósito de garantir a segurança da navegação, a vida humana no mar e ajudar a manter as águas despoluídas na área incluída no Tratado da Antártica, ao sul do paralelo 60°.

Portanto verifica-se diante do exposto que a Argentina, com a motivação de preservação do meio ambiente e das espécies transzonais e altamente migratórias, realiza atividades de Patrulha Naval além do limite exterior de sua Zona Econômica Exclusiva, bem como no mar antártico. Tal atitude, de certa forma, representa um reclame de jurisdição e soberania de regiões além das reconhecidas pela Comissão de Limites da Plataforma Continental.

4.3 Comparação com o Conceito Adotado no Brasil

Após a apresentação, no terceiro capítulo, do conceito de AJB adotado pela Autoridade Marítima Brasileira e as superestruturas jurídicas às quais ela está assentada e, no corrente capítulo, os modelos adotados pelas Autoridades Marítimas do Chile e da Argentina, apresenta-se um cenário oportuno para a realização de uma breve comparação entre esses países.

Assim sendo, alguns aspectos chamam a atenção e merecem destaque conforme a seguir:

a) o Chile, além do estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, também internalizado por lei, adotou primeiro unilateralmente e depois por meio de um acordo regional com seus vizinhos do Pacífico um modelo de jurisdição limitada nas águas adjacentes à sua Zona Econômica Exclusiva, chamado de Mar Presencial. O principal motivador foi o desejo do Chile em proteger seu território marítimo da depredação e poluição, representando o Mar Presencial uma visão para garantir o desenvolvimento do país. O conceito considera a ocupação do Alto Mar adjacente a sua ZEE, sem reclames de soberania, mas visando tão somente impedir atividades que, por contiguidade, possam deteriorar os recursos marinhos das águas chilenas. Alguns autores entendem isso como um precedente perigoso que poderia gerar contestações numa situação de espaço marítimo comum entre dois ou mais países. O Chile considera ainda possuir jurisdição sobre o chamado Território Antártico Chileno, onde as autoridades chilenas baseadas na região de Magalhães, exercessem o controle administrativo sobre as atividades nesta área, havendo presença permanente de militares do Chile.

b) a Argentina, apesar de não ter aplicado o conceito de Mar de Resguardo Patrimonial, com a motivação de preservação do meio ambiente e das espécies transzonais e altamente migratórias, realiza atividades de Patrulha Naval além do limite exterior de sua Zona Econômica Exclusiva, bem como no mar antártico onde, tal como o Chile, possui reclames de soberania sobre a chamada Antártida Argentina e, o exercício da soberania sobre esta área ocorre em todos os aspectos, não sendo limitados pela assinatura do Tratado da Antártida. A Argentina, em 2017, teve aprovado o seu pleito junto à CLPC com relação ao limite exterior da Plataforma Continental, com exceção das áreas sujeitas à disputa de soberania com o Reino Unido compreendendo o entorno das Ilhas Malvinas, Ilhas Geórgia do Sul e Ilhas Sandwich do Sul, bem como o setor que é regido pelo Tratado da Antártida. Como citado, a realização de Patrulha Naval além do limite exterior da ZEE Argentina, de certa forma, representa um

reclame de jurisdição e soberania de regiões além das reconhecidas pela Comissão de Limites da Plataforma Continental.

Portanto aduz-se que, tanto o Chile quanto a Argentina, Estados tradicionalmente territorialistas, possuem reivindicações de jurisdição além do previsto na CNUDM em um grau muito superior ao requerido pelo Brasil quando este considera como de sua jurisdição as Águas sobrejacentes a Plataforma Continental estendida reconhecida pela CLPC. Interessante o afirmado por Beirão (2018) de que o modelo de Mar Presencial adotado pelo Chile, poderia ser evocado por algum Estado que tenha algum interesse em uma área adjacente além da jurisdição prevista na CNUDM. Tal ponto de vista torna-se interessante ao se emoldurar no caso do Brasil, onde a reivindicação de jurisdição se dá apenas com o objetivo de exercer seus direitos de soberania sobre os recursos dos fundos marinhos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescente progresso das atividades marítimas no Brasil tem exigido grande dedicação por parte da Autoridade Marítima Brasileira, para que esta cumpra, com efetividade, as suas atribuições previstas na legislação brasileira, o que em última análise contribuirá para o fortalecimento do nosso país perante a comunidade marítima nacional e internacional.

Nessa perspectiva, a Marinha do Brasil, conforme previsto na Estratégia Nacional de Defesa, é a responsável pela defesa da Amazônia Azul. Um dos meios pelo qual se exerce a defesa desta jurisdição são as ações de Patrulha Naval. Para tal, necessita normatizar suas operações, obedecendo o arcabouço de leis nacionais e internacionais, a fim de não vulnerabilizar suas ações e expor o Brasil, a Marinha e seu pessoal às sanções legais.

Dentro desse contexto e por questões político-econômicas, o país tornou-se signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a qual teve sua ratificação autorizada pelo Decreto legislativo nº 5/87 e foi promulgada pelo Decreto nº 99.165/90, tendo o Brasil editado algumas normas internas como a Lei nº 8.617/93 que dividiu o território marítimo brasileiro em zonas marítimas tais como as águas interiores, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, nas quais o Brasil possui diferentes graus de soberania ou de jurisdição nacional.

No que se refere a estas divisões, o último espaço no qual o território marítimo brasileiro foi dividido trata-se da Plataforma Continental. Vista a sua importância, desde 1950 o Brasil já reivindicava soberania em sua plataforma submarina, quando a incorporou ao território nacional por meio do Decreto nº 28.240/1950. Tal região corresponde ao leito e o subsolo marinhos até o bordo exterior da margem continental num máximo de 350 milhas quando reconhecido pela CLPC, ou até uma distância de duzentas milhas, na qual o Estado possui direitos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais no solo e subsolo marinhos.

Além dos espaços sob jurisdição dos Estados a CNUDM instituiu o Alto Mar, que compreende todas as partes não incluídas na ZEE e no Mar Territorial. Nessa localidade não há o exercício de soberania e a liberdade de sua utilização favorece a todos os Estados, com ou sem costa marítima e ainda a Área Internacional do Fundo do Mar, ou simplesmente “Área”, a qual compreende o leito e o subsolo do mar situados além da jurisdição nacional de um Estado e é considerada patrimônio comum da Humanidade. Apesar de ambas regiões não estarem na jurisdição de nenhum Estado, o regime jurídico do Alto Mar é diferente do regime jurídico da Área que, apesar de também encontrar-se situada além das zonas de jurisdição nacional, não é considerada totalmente disponível, uma vez que quaisquer atividades econômicas devem ser submetidas à aprovação da Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos.

Para cumprimento de suas atribuições previstas em lei, a Autoridade Marítima Brasileira estabeleceu em suas normas o conceito Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) o que, em resumo, compreende os espaços marítimos até uma faixa de 200 milhas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, nos quais o Brasil exerce jurisdição em algum grau, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Tal conceito se harmoniza com o conceito de Amazônia Azul lançado pela Marinha do Brasil para chamar a atenção quanto às imensas riquezas da área oceânica sob a jurisdição brasileira.

Assim, o conceito adotado pela AMB de certa maneira é semelhante ao de Águas sob Jurisdição Nacional contido no Decreto nº 8.127/2013 e na Resolução nº 344/04 do CONAMA, com exceção da particularização constante na definição de AJB, que inclui as águas sobrejacentes à Plataforma Continental, quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva. De acordo com a CNUDM esta extensão marítima sobre a Plataforma Continental e além das 200 milhas da costa estaria sujeita ao regime jurídico do Alto Mar, onde a jurisdição do Estado, em tese, só alcançaria as embarcações que arvoem a sua bandeira.

Dessa maneira verifica-se uma divergência entre as normativas de maneira a verificar se o conceito de AJB adotado pela Autoridade Marítima Brasileira fere a CNUDM, em vigor no Brasil desde 16 de novembro de 1994, visto que a ambiguidade na interpretação do seu conceito poderia fomentar conflitos e levar o Brasil, a Marinha e os Comandantes de navio, devido a um entendimento equivocado, à contrariar normas internacionais ratificadas pelo Brasil.

Alguns teóricos como Tiago V. Zanella e Rodrigo F. More, ambos professores e autores de diversos livros e artigos em Direito do Mar, são categóricos ao afirmar que o conceito de AJB deve preservar a distinção dos regimes jurídicos do solo e subsolo marinhos frente ao regime das águas sobrejacentes a Plataforma Continental estendida.

Zanella afirma ainda em seu artigo “Águas Jurisdicionais Brasileiras: Um Estudo Sobre a (I) Legalidade do Conceito de AJB” que a CNUDM ao ser internalizada, seja como norma supralegal ou como norma equivalente a lei ordinária, trata-se de um acordo internacional e como tal, o seu descumprimento pode gerar responsabilização ao Estado. E ainda, que a definição de Águas Jurisdicionais Brasileiras está equivocada ao incluir as águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida. Tais águas pertencem, segundo a CNUDM, ao regime e à natureza jurídica de Alto Mar.

Importante destacar em relação à hierarquia das leis, que foram apresentadas neste trabalho duas jurisprudências onde o STF enquadra tratados internacionais, exceto os relativos à Direitos Humanos, como equiparados às leis ordinárias. Nesse sentido, verifica-se uma carência de alguma lei ordinária que possa respaldar o conceito de AJB adotado pela MB, visto que as normas já citadas que contém tal definição e definições semelhantes são todas infralegais.

A posição da MB pode então ser justificada por dois princípios adotados no Direito, o primeiro que trata da deslegalização, ou seja, no artigo 4º da lei nº 9.537/97, ao estabelecer como uma das atribuições da Autoridade Marítima a de elaborar normas para o tráfego e

permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, o titular do domínio da lei passa ao domínio da norma secundária o poder de certas matérias, face à necessidade de um maior nível de consistência técnica.

O outro princípio trata-se da Teoria dos Poderes Implícitos, que reconhece que normas que atribuem um determinado poder a algum órgão, precisam dar-lhe o arbítrio para consecução de seu objetivo, ou seja, se o Brasil possui direitos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais no solo e subsolo marinhos da PC, o Estado deve ter meio de garantir tal direito, impondo-se assim o reconhecimento de ao menos alguma jurisdição, ainda que reduzida, nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida, a fim de dar concretude ao direito outorgado pela CNUDM.

Decorrente das já citadas atribuições previstas em lei a AMB editou uma série de Normas da Autoridade Marítima, as quais em grande parte estatuem suas diretrizes com a gênese no conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras contudo, uma possível ambiguidade em sua interpretação com base nos requisitos para a anuência da operação de embarcações nas águas sobrejacentes a Plataforma Continental estendida, pode suscitar questionamentos e impelir os Comandantes de OM e navios da MB, devido a um entendimento equivocado, a infringir normas internacionais ratificadas pelo Brasil durante as atividades de Inspeção Naval. Neste caso a MB, como previsto próprio artigo 37 da lei nº 9.537/97 (LESTA), estaria sujeita a arguições contra normas que ela mesma editou.

Os modelos adotados pelo Chile e Argentina vão ao encontro do conceito de AJB adotado pelo Brasil e reforçam a importância da normatização por parte da AMB, com uma superestrutura jurídica que resguarde, por exemplo, as operações de patrulha naval a fim de prover segurança marítima à Amazônia Azul. Neste sentido foi visto que tanto o Chile, com o conceito de Mar Presencial, como a Argentina com seus reclames de áreas em litígio e abrangidas pelo Tratado da Antártica, possuem reivindicações de jurisdição que vão além do previsto na CNUDM.

Assim, decorrente do estudado neste trabalho acadêmico, faz-se mister responder a seguinte pergunta: O Conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras adotado pela Autoridade Marítima Brasileira precisa ser aperfeiçoado?

Do ponto de vista institucional, a MB ao colocar no conceito de AJB a expressão “acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer” entende que esta expressão deve ser interpretada conjuntamente com as expressões “nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau”, “para os fins de controle e fiscalização” e “dentro dos limites da legislação internacional e nacional”. Assim sendo, trata-se de um conceito geopolítico mediante o qual o Brasil não submete a sua soberania a qualquer parte do Alto Mar e respeita os tratados internacionais que ratificou, e deixa claro que pode tomar ações com a finalidade de preservar os direitos outorgados pela CNUDM e pela Constituição da República Federativa de 1988.

No entendimento deste autor, consoante com a posição da MB, o conceito de AJB não precisa ser mudado e, uma vez que o Brasil adotou unilateralmente este modelo e não foi questionado internacionalmente até então, uma declaração brasileira seguida de silêncio pelos demais países pode ser considerada fonte de Direito Internacional. Importante então, que em algum momento isso seja documentado de alguma forma. Em paralelo este autor entende também que se deveria deixar bem claro quais os tipos de fiscalizações que a Autoridade Marítima Brasileira exerce nas águas sobre a Plataforma Continental estendida, ou seja, regulamentar esta fiscalização para não deixar dúvidas que está em conformidade com o Direito Internacional. Assim, a AMB continuaria utilizando o vocativo de Águas Jurisdicionais Brasileiras, mas limitando o poder de atuação, deixando bem claro que aquela determinada área está realmente sob a sua jurisdição, porém para aquele fim específico e sem requisição de soberania. Dessa maneira, ao se regulamentar esta fiscalização, não remanesceriam dúvidas para a comunidade internacional de que tipo de jurisdição o Brasil exerce naquela extensão marítima.

Em outras palavras, seria deixar bem claro que, para fiscalizar o fundo marinho é necessário claro que a massa líquida seja utilizada e, por mais que juridicamente as duas áreas estejam separadas, na prática se confundem. Assim, se no fundo marinho o Brasil exerce direitos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais, para que haja a sua fiscalização, a coluna d'água sobrejacente, por conseguinte, deve estar sob algum tipo de jurisdição do Estado brasileiro, o que não deve ser confundido como requisição de soberania.

Outro ponto que requer considerações é a utilização nas Normas da Autoridade Marítima do termo AJB. Como já mencionado no item 3.4.1, em várias destas NORMAM emprega-se tal terminologia ao se estabelecer algum requisito para operação de embarcações em águas brasileiras. No entendimento deste autor, vários dos requisitos não são aplicáveis às embarcações que operam nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida, visto que aquele espaço indubitavelmente trata-se de Alto Mar. Porém, ao se fazer a leitura empregando a definição atual de AJB, os requisitos passam a ser aplicáveis e, como dito, um entendimento equivocado poderia expor a AMB e os Comandantes de OM e navios da MB, a contrariar normas internacionais ratificadas pelo Brasil, sob pena de, conforme previsto no artigo 37 da lei nº 9.537/97, receber algum tipo de arguição contra o estabelecido em uma das NORMAM, o que poderia ser levado à autoridade que os aprovou ou, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Por fim, se a proposta de delimitação da Plataforma Continental, apresentada por meio do LEPLAC junto à Organização das Nações Unidas (ONU), for aprovada sem modificações, o Brasil terá sua PC aumentada de 3,5 para 4,5 milhões de quilômetros quadrados, e com isto precisará garantir a exclusividade da fruição da Plataforma Continental estendida, tendo que possuir meios, legais e materiais, para afastar ações de terceiros que violem esse direito, bem como garantir a efetividade do direito adquirido em âmbito internacional.

Afinal como disse o Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva³⁵, “o Brasil não é viável sem o seu mar”. Neste contexto é importante chamar a atenção para a futura Convenção do Alto Mar, chamada de “Biodiversity Beyond National Jurisdiction Convention (BBNJ)”, a qual terá o foco na questão ambiental, porém é inegável a sua importância estratégica uma vez que a medida em que os países obtiverem da CLPC o reconhecimento da extensão de suas Plataformas Continentais, a requisição de jurisdição pelas águas sobrejacentes irá se tornar cada vez mais frequente.

³⁵ Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva – Idealizador do Projeto Cabo Frio, que deu origem ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), teve sua vida dedicada profundamente ao estudo dos oceanos. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/ieapm/node/18>>. Acesso em 30 Jul. 2018.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA. Ley n° 23.968 de 5 de Diciembre de 1991. **Fijase las Líneas de Base de La República Argentina**. Disponível em: <<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/367/norma.htm>>. Acesso em 21 jun. 2018.

_____. Ley n° 24.922, de 9 de diciembre de 1997. **Régimen Federal de Pesca**. Disponível em: <<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48357/texact.htm>>. Acesso em 11 jun. 2018.

_____. **Manual de Intereses Marítimos Nacionales**. 2007, p. 44. Disponível em: <<http://www.armada.mil.ar/pag.asp?idItem=188>>. Acesso em 21 jun. 2018.

_____. Proyecto de Ley n° 409/1987. Utrera : **Proyecto de Ley por el que se Fijan los Límites del Denominado Mar de Resguardo Patrimonial Argentino**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.ar/web/proyectos/verExpe.php?&origen=S5&numexp=409/87&tipo=PL&tConsulta=1>>. Acesso em 20 Jun.2018

BARBOSA, Sérgio Ricardo Segovia. **A AMAZÔNIA AZUL: a sua gênese e a sua importância para o Brasil**. Rio de Janeiro: Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, ESG, 2012. Monografia.

BARRETO, Rômulo Paes. **Límites da soberania**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 23, n. 2, p. 129 a 139, jun. 1989. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/9159>>. Acesso em 09 Jun. 2018.

BCN - **La Cuestión de la Milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la ZEE argentina**. - Boletín del Centro Naval, Buenos Aires. 842, p. 106-109, jan/abr 2016. Disponível em: <<http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN842/BCN-842.pdf>> Acesso em: 20 jun. 2018.

BEIRÃO, André Panno. **A Territorialização dos Mares**. In: Simpósio de Segurança Marítima no Século XXI, 2018, Rio de Janeiro, RJ. EGN, 2018.

BUSCH, Jorge Martinez. **OCEANOPOLÍTICA: uma alternativa para el desarrollo**. 1.ed. Santiago del Chile: Andres Bello, 1993, p. 95, 98.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>>. Acesso em 06 Mai. 2018a.

_____. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 24 mai. 2018.

_____. Decreto n. 28.840, de 8 de novembro de 1950. **Declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a esse território, e dá outras providências**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-28840-8-novembro-1950-329258-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 06 mai. 2018.

_____. Decreto n. 62.837, de 6 de junho de 1968. **Dispõe sobre exploração e pesquisa na plataforma submarina do Brasil, nas águas do Mar Territorial e nas águas interiores e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-62837-6-junho-1968-404418-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 06 mai. 2018.

_____. Decreto n. 1.098, de 25 de março de 1970. **Altera os limites do Mar Territorial do Brasil e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1098.htm>. Acesso em: 06 mai. 2018.

_____. Decreto n. 1.530 de 22 de junho de 1995. **Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982.** Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm>. Acesso em: 25 mar. 2018.

_____. Decreto n. 4.136 de 20 de fevereiro de 2002. **Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm>. Acesso em: 26 mai. 2018.

_____. Decreto n. 4.810 de 19 de agosto de 2003c. **Estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto mar e por meio de acordos internacionais, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4810.htm>. Acesso em: 28 Jun. 2018.

_____. Decreto n. 5.129 de 6 de julho de 2004a. **Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm>. Acesso em: 28 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **Missão da DPC.** Disponível em: <<http://www.dpc.mb/InfoDPC/Missao.htm>>. Acesso em: 23 Jun. 2018b.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 01/DPC: Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto.** 2005. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01_0.pdf>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 03/DPC: Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas.** 2003a. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam03.pdf>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 04/DPC: Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações de Bandeira Estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras.** 2013a. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam04_0.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 07/DPC - Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval.** 2003b. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam07.pdf>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 08/DPC - Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras**. 2013b. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam08_2.pdf>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 15/DPC - Normas da Autoridade Marítima para as Atividades Subaquáticas**. 2016a. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam15.pdf>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 20/DPC - Norma da Autoridade Marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios**. 2014. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam20.pdf>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 27/DPC - Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Helideques instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas**. 2017a. Disponível em: <<http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam27.pdf>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

_____. Marinha do Brasil. Instrução Normativa nº 1/MB/MD, de 1 de junho de 2011. **Conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" perante a Marinha do Brasil**. Brasília, DF.

_____. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. 2016b. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º). Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2018.

_____. Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 10 mar. 2018.

_____. Lei nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993. **Dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências**. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em: 25 mar. 2018.

_____. Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.HTM>. Acesso em: 25 mar. 2018.

_____. Resolução Nº 344, de 25 de março de 2004b do CONAMA. **Estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras, e dá outras providências**. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=445>>, acesso em 21 de maio de 2018.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. **A outra Amazônia. Tendências/Debates**. Folha de São Paulo, 25 de fevereiro de 2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz2502200409.htm>>. Acesso em: 08 abr. 2018.

CHILE. Ley nº18.565 de 23 de octubre de 1986. **Modifica el Código Civil en Materia de Espacios Marítimos**. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29958&idVersion=1986-10-23>>. Acesso em 11 jun. 2018.

_____. Ley n° 19.080 de 6 de septiembre de 1991. **Modifica Ley n° 18.892, General de Pesca y Acuicultura**. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30447>>. Acesso em 11 jun. 2018.

_____. **Libro de la Defensa Nacional de Chile**. 2017. Disponível em: <<http://www.defensa.cl/media/LibroDefensa.pdf>>. Acesso em 21 jun. 2018.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR - **CNUDM**. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Mar, 1985. 313 p. Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Reproduzido na Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Ministério da Marinha.

COPLA ARGENTINA. Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental – **El Límite más Extenso de la Argentina y Nuestra Frontera con la Humanidad** - Disponível em: <<http://plataformaargentina.gov.ar/es/el-l%C3%Admite-m%C3%A1s-extenso-de-la-argentina-y-nuestra-frontera-con-la-humanidad>>. Acesso em 20.jun 2018.

FERRAÇO, André Augusto Giuriatto - **O Direito Marítimo Internacional: Uma Análise Sobre a Convenção de Montego Bay e a Amazônia Azul**. Revista do Curso de Graduação em Direito da Faculdade CNEC Santo Ângelo, Santo Ângelo - RS, v. 6, n. 12, 2016. Disponível em: <<http://local.cneesan.edu.br/revista/index.php/direito/article/view/323/311>>. Acesso em 07. mai. 2018.

FERRAJOLI, Luigi. **A Soberania no Mundo Moderno**. 1.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 38.

FIGUEIRÔA, Christiano Sávio Barros - **Limites Exteriores da Plataforma Continental do Brasil Conforme o Direito do Mar** - Brasília : FUNAG, 2014.

GARY, Luis Kohler - **El Mar Presencial de Chile, su Desafío Actual** - Revista de Marina, , Viña del Mar - CL, v. 118, n.862, mai/Jun 2001. Disponível em: <<https://revistamarina.cl/revistas/2001/3/Kohler.pdf>>. Acesso em 11. jun 2018.

GONÇALVES, Joanisval Brito - **Direitos Brasileiros de Zona Econômica Exclusiva e de Plataforma Continental em Torno do Arquipélago de São Pedro e São Paulo** - Brasília: Senado Federal, Consultoria Legislativa, 2002. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/130>. Acesso em: 30 abr. 2018.

FURQUIM JR, Laercio. **Fronteiras Terrestres e Marítimas do Brasil: Um Contorno Dinâmico**. São Paulo: Programa de Pós- graduação em Geografia, USP, 2007. Dissertação de Mestrado.

KERR, Gilberto Santos. In: **Apresentação aos Alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas – C-PEM 2018**, Brasília, DF. EMA, 2018.

KOUTOUDJIAN, Adolfo. **Lineamientos para la incorporación de la problemática del mar Argentino em la Planificación Territorial**. Informe para el Plan Estratégico Territorial del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, 2011. Disponível em: <[https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Lineamientos-incorporacion-problematika-mar-argentino-\(agosto-2011\).pdf](https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/Lineamientos-incorporacion-problematika-mar-argentino-(agosto-2011).pdf)>. Acesso em 11. Jun 2018.

MACHADO, Luiz A. Figueiredo. **A plataforma continental brasileira e o direito do mar: considerações para uma ação Política**. FUNAG, Brasília, 2015. Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1128-Plataforma_Continental_Brasileira_e_o_Direito_do_Mar_A.pdf>. Acesso em 26 Abr. 2018.

MARTÍN, Daniel A. E. **Búsqueda y rescate en la Antártida. Patrulla Antártica Naval Combinada**. - Boletín del Centro Naval, Buenos Aires. 836, p. 209-214, mai/ago 2013. Disponível em: <<http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN836/BCN-836.pdf>>. Acesso em 21 jun. 2018.

MARTINS, Eliane Octaviano - **Amazônia Azul, Pré-Sal, Soberania e Jurisdição Marítima** - Revista CEJ, Brasília, Ano XIV, n. 50, p. 83-88, jul./set. 2010. Disponível em <<http://www.cjf.jus.br/ojs2/index.php/revcej/article/viewFile/1398/1371>>. Acesso 28 abr. 2018.

MARTINS, Eliane M. Octaviano e NETTO, Caio César Alvarea Lori - **Direito Marítimo do Petróleo e Gás: Soberania e jurisdição marítima brasileira na zona pré-sal**. Portogente Gonçalves, Alcindo e Granziera, Maria Luiza Machado [Orgs.] - 1.ed. - Santos: Ed. Universitária Leopoldianum, 2012, p. 88. Disponível em: <<https://www.unisantos.br/edul/public/pdf/petroleo-gas-e-meio-ambiente.pdf>>. Acesso em 16 jun. 2018.

MITCHELL, Gilberto. **O Ambiente Marinho sob a Perspectiva do Espaço e do Lugar**. in redescobrimo o Brasil: 500 anos depois. In: Elias de Castro, Mariana Miranda, Cláudio A. G. Egler, orgs. – 2a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 2000.

MORE, Rodrigo F. - **Regime Jurídico do Mar: A Regulação das Águas e da Plataforma Continental do Brasil**. – Rev. Esc. Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.19, n.1, p. 79-109, jan/jun 2013.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Mutações do Direito Público**. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

MOURA NETO, Julio Soares de. **A Marinha do Brasil**. In: Conferência para os Cursos de Altos Estudos Militares, 2012, Rio de Janeiro, RJ. ECEME, 2012.

PERINI, Raquel Fratantonio. **A soberania e o mundo globalizado**. (Postado setembro de 2003). Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/4325/a-soberania-e-o-mundo-globalizado>>. Acesso em 09. Jun. 2018.

RANGEL, Vicente Marotta (1974). Brazil. In: ZACKLIN, Ralph (ed.), **The changing law of the sea – Western hemisphere perspectives**. Leiden: Sijthoff, p. 135–148.

REZEK, Francisco – **Direito Internacional Público – Curso Elementar**. 13.ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 353,

SANTOS, Herez - **Direito do Mar** - E-gov: Portal de e-governo, inclusão digital e sociedade do conhecimento (Postado em 23 novembro 2012). Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/direito-do-mar>>. Acesso em 29 abr. 2018.

SILVA, Alexandre Pereira da. **O novo pleito brasileiro no mar: a Plataforma Continental estendida e o Projeto Amazônia Azul**. Revista Brasileira de Política Internacional. 2013,

vol.56, n.1, pp.104-121. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292013000100006>. Acesso em: 06.mai.2018

SILVA, Fábio Luiz Cavalcanti da - **A “Amazônia Azul” e a Teoria da Soberania Flexível das Fronteiras** - Revista Geopolítica Transfronteiriça, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 15-33, jul. 2017.

SOUSA, Yolanda Nunes - **A Projeção de Poder do Brasil no Atlântico Sul** - Revista Eletrônica de Ciências Sociais, História e Relações Internacionais, v. 8, n. 3 (2015). Disponível em <https://revista.ufr.br/examapaku/article/view/3113/1789>. Acesso em 28.abr.

UNITED STATES OF AMERICA (1945). **Proclamation n. 2667, Concerning the Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf**. Disponível em: <<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=12332>>. Acesso 06.mai.2018.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira – **Amazônia Azul - O Mar que nos Pertence**. 1.ed. São Paulo: Record, 2006, p. 51 e p.133.

VILLAGRA, Enrique J. Silva. **El Mar Presencial, Aplicación Futura de sus Postulados** - Revista de Marina, , Viña del Mar - CL, v. 129, n.927, mar/abr 2012. Disponível em: <<https://revistamarina.cl/revistas/2012/2/silva.pdf>>. Acesso em 11. jun 2018.

ZANELLA, Tiago V. - **Águas Jurisdicionais Brasileiras: Um Estudo Sobre a (I) Legalidade do Conceito de AJB** – Direito do mar: reflexões, tendências e perspectivas - V. 2. BORGES, Thiago Carvalho, ZANELLA, Tiago V.; SUBTIL, Leonardo de Camargo [Orgs.] - 1.ed. - Belo Horizonte: Ed. D’Plácido, 2018a, p. 581.

ZANELLA, Tiago V. - **Entrevista concedida a Alexander Neves de Assumpção**. Rio de Janeiro, 11 jun. 2018b. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice desta monografia]

ANEXO "A"

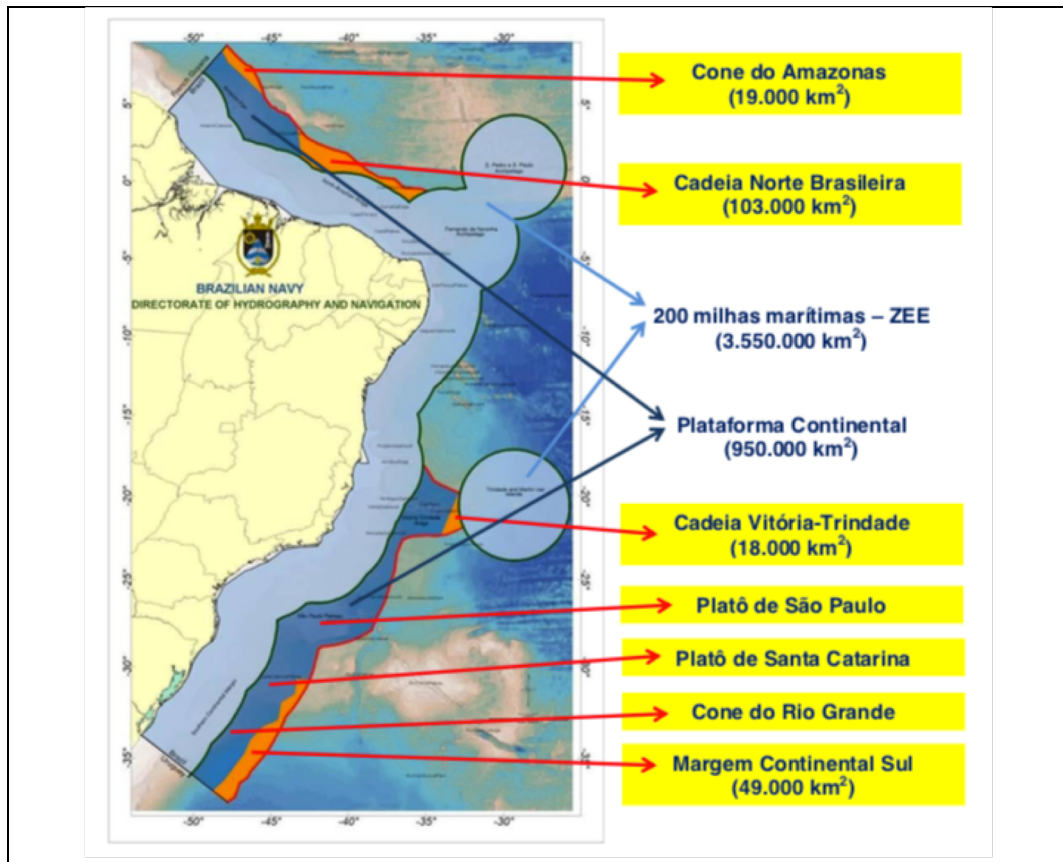


Figura 1: MT, a ZEE, e a proposta de Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira
 Fonte: Moura Neto (2012)

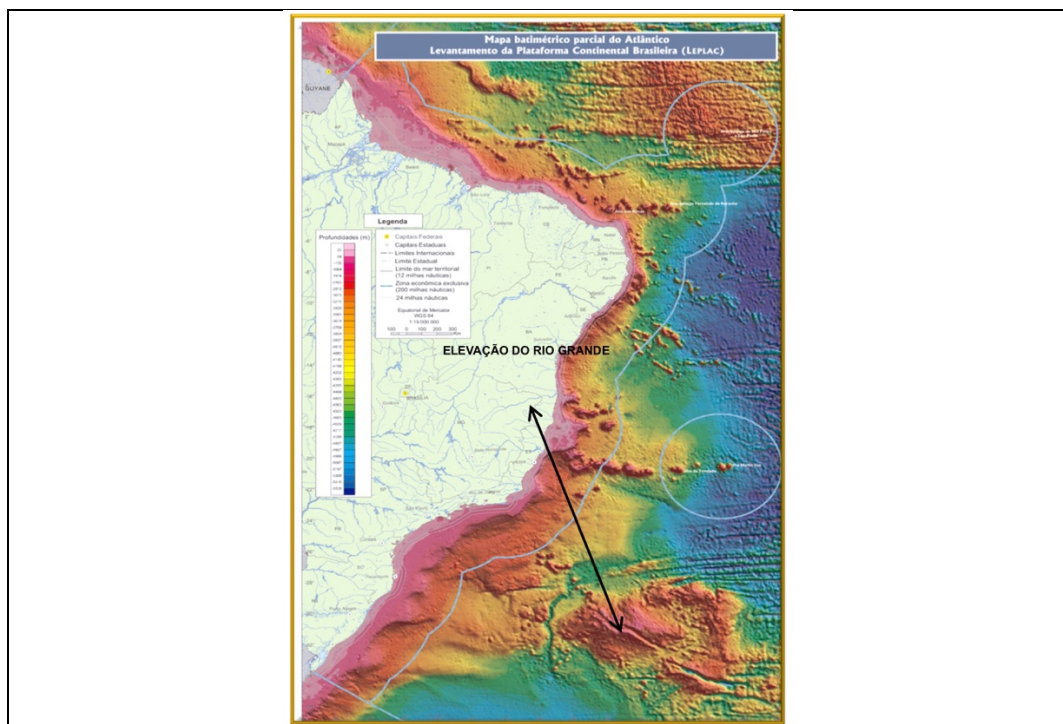


Figura 2: Elevação de Rio Grande
 Fonte: Kerr (2018)

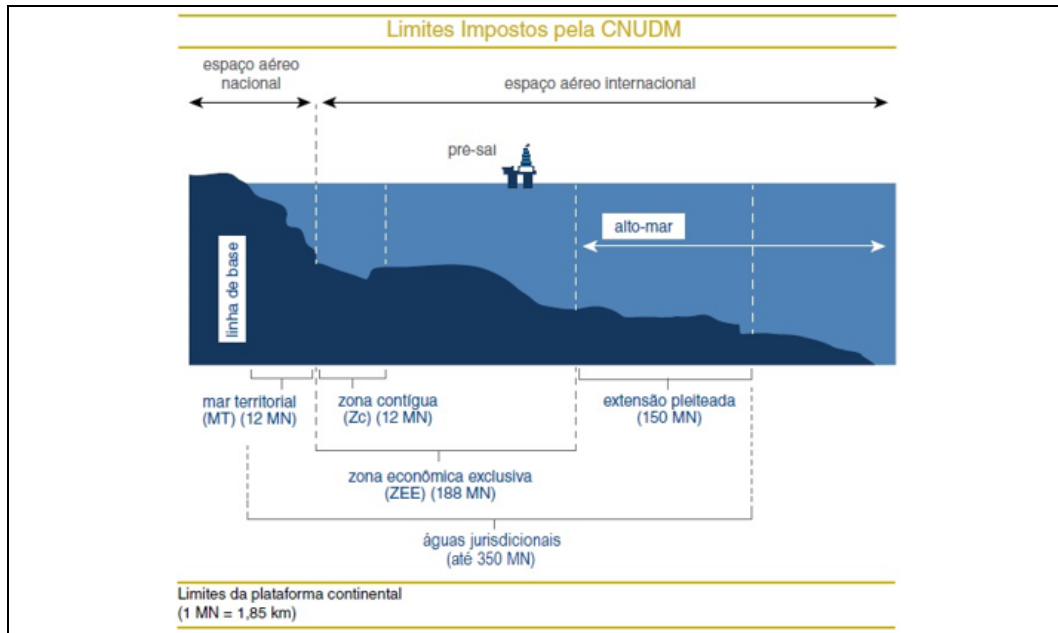


Figura 3: Limites Impostos pela CNUDM

Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/livro-branco-de-defesa-nacional-consulta-publica-12122017.pdf>>, p.39. Acesso em 21 jun. 2018



Figura 4: Águas jurisdicionais do Chile, reclame Antártico e Mar Presencial

Fonte: Prensa Antártica. Disponível em: <<https://prensaantartica.com/2016/10/17/buque-cientifico-de-la-armada-estudia-por-primera-vez-en-chile-fondo-marino-a-5-kilometros-de-profundidad/>>. Acesso em 10. Jun. 2018.

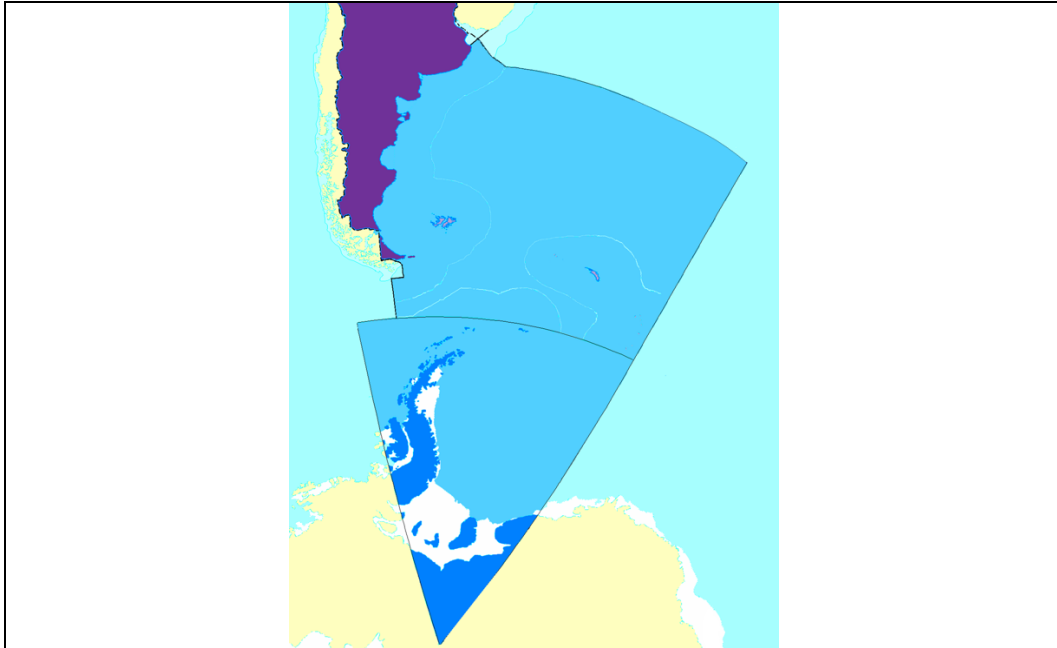


Figura 5: Mar de Resguardo Patrimonial Argentino

Fonte: NAUTICO. Disponível em: <<http://salvador-nautico.blogspot.com/2018/02/mar-presencial-resguardo-patrimonial.html>>. Acesso em 10. Jun. 2018.

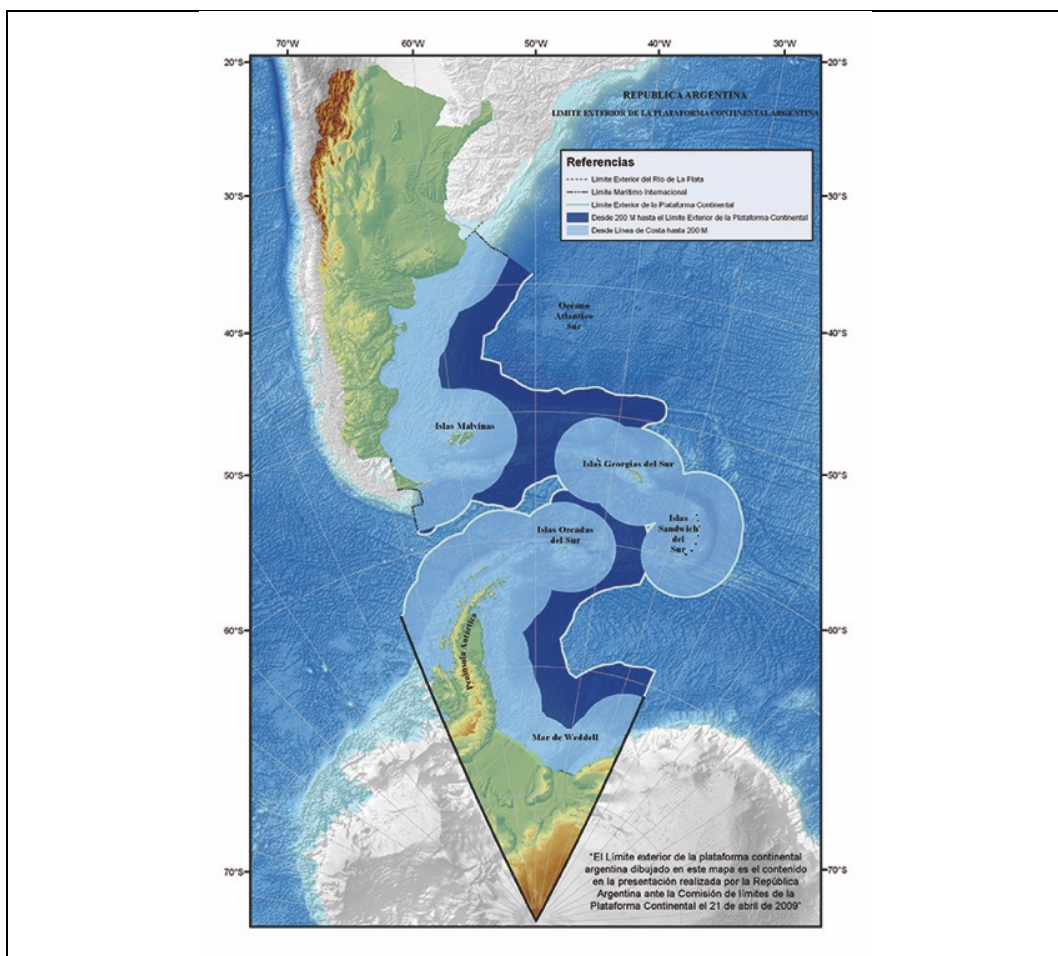


Figura 6: Pleito Argentino junto à CLPC.

Fonte: COPLA ARGENTINA.

ANEXO “B”

CNUDM	Lei nº 8.617/93	Decreto nº 8.127/13 (Art. 3º) e Resolução nº 344/04 do CONAMA (Art. 2º)	NORMAM-04, NORMAM-08 e IN nº 1/MB/MD/2011
		Para fins deste Decreto e Resol. são consideradas: Águas sob Jurisdição Nacional	Águas Jurisdicionais Brasileiras
Mar Territorial A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de Mar Territorial, estendendo-se ao espaço aéreo sobrejacente ao Mar Territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar. (Art. 2)	Mar Territorial A soberania do Brasil estende-se ao Mar Territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo. (Art. 2º)	Mar Territorial As águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, reconhecidas oficialmente no Brasil -.	Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescidas das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.
Zona Contígua O Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a evitar e reprimir as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu Mar Territorial. (Art. 33)	Zona Contígua O Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização para evitar e reprimir as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território, ou no seu Mar Territorial. (Art 5º)	Zona Contígua xxxx	
ZEE O Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo , e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos. (Art. 56)	ZEE O Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo , e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos. (Art. 7º)	ZEE As águas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas.	
Plataforma Continental O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a Plataforma Continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais do leito do mar e subsolo . (Art. 77)	Plataforma Continental O Brasil exerce direitos de soberania, para efeitos de exploração dos recursos naturais do leito do mar e subsolo . (Art. 12)	Plataforma Continental Compreende as águas sobrejacentes à Plataforma Continental , quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva.	

APÊNDICE

ENTREVISTA

Nome: Tiago Vinícius Zanella

Formação: Bacharel em Relações Internacionais; Bacharel em Direito; Mestre em Direito Internacional; Doutor em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias.

Experiência em Direito do Mar: Professor de Direito do Mar desde 2010; pesquisador do CEPE-MB; Analista em Relações Internacionais da AMAZUL; Vice-Presidente do IBDMar (Instituto Brasileiro de Direito do Mar); Autor de diversos livros e artigos em Direito do Mar.

Pq - A Definição de Águas Jurisdicionais Brasileiras existente em algumas normativas tais como algumas NORMAM e no Decreto 8.127/13, que versa sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, na opinião do senhor encontra-se em desacordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)?

En - Sim, está claramente em desacordo, como escrito no meu artigo. Temos uma Convenção Internacional que foi internalizada e ratificada pelo Brasil. Assim, a primeira questão é uma discussão sobre direito internacional e onde a CNUDM entrou no ordenamento jurídico brasileiro, qual o patamar na pirâmide de Kelsen: se ela tem o status de norma supralegal ou tem status de lei ordinária. De qualquer forma, para esta discussão em específico isto acaba sendo indiferente porque todas essas normas nacionais que regulam o conceito de AJB são infralegais: a Instrução Normativa da Marinha, as NORMAM, os Decretos, são todas normas infralegais. Nós inicialmente temos a Constituição, após as normas supraleais, como por exemplo tratados que versam sobre direitos humanos, e outros tratados que poderiam ser enquadrados neste nível, mas enfim isso seria uma outra discussão. Na sequência temos as leis ordinárias e complementares e abaixo delas temos nas medidas provisórias, decretos, portaria e assim por diante. As normas que estão abaixo têm que respeitar as normas que estão acima, quase que uma hierarquia militar. Por exemplo, uma lei ordinária tem que respeitar a constituição caso contrário ela se torna inválida, da mesma forma que os decretos, uma instrução normativa, uma portaria e etc. Como exemplo podemos citar uma série de portarias da ANAC que entram em conflito com o Código do Direito do Consumidor e sempre que se tem uma discussão jurídica prevalece o Código de Direito do Consumidor que é hierarquicamente superior. Neste caso a Convenção de Montego Bay, mesmo que não se entenda ela como uma norma supralegal e ela possuiria o status de lei ordinária, que é hierarquicamente superior aos decretos e instruções normativas que conceituam a AJB, consideradas infralegais.

Pq - Uma das leis afetas à Autoridade Marítima é a lei 9.537/97 (LESTA) que trata sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, onde comenta que uma das atribuições da Autoridade Marítima é a de elaborar normas para o tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional em função principalmente da especificidade do assunto. Dentro deste conceito, as normativas decorrentes desta Lei ordinária não poderiam ser enquadradas como Lei, visto que a referida lei não se aprofundou na questão justamente por conta desta especificidade técnica?

En - Não porque no processo legislativo, para ser considerada lei ordinária ou lei complementar dependendo da situação, ela tem que passar por um processo legislativo próprio no Congresso Nacional. Por exemplo, por analogia, a própria Constituição dá poderes e até mesmo obriga o poder legislativo a criar normas jurídicas (como por exemplo as leis complementares, que complementam a Constituição) mas nem por isso têm status de norma

constitucional, mas sim de lei federal, ou seja, mesmo que uma lei de poderes para uma autoridade criar norma jurídica, essa criação tem o status para o qual ela foi criada.

Pq - Neste contexto, no caso então de ser aprovada uma norma com status de lei ordinária como seria o seu entendimento frente à CNUDM?

En - Seria um problema clássico de direito internacional x direito interno, e quem prevaleceria, uma lei interna ou uma “lei internacional”? Quando um tratado internacional entra em conflito com a constituição prevalece a constituição, isso é bem claro. Quando um tratado entra em conflito com uma lei, temos que decidir qual vai prevalecer, neste sentido têm uma série de teorias: teoria monista, teoria dualista, alguns juristas dizem que o tratado internacional tem que ter status de norma supralegal, outros entendem que possuem status de lei ordinária, enfim é uma discussão enorme sobre direito internacional. De acordo com algumas decisões da década de 80, em alguns casos levadas em consideração pelo Supremo, os tratados entram em nosso ordenamento jurídico com status de lei ordinária. Como se resolveria então o conflito entre duas leis ordinárias? Existem mecanismos próprio, um sistema próprio de solução de antinomias jurídicas. Em primeiro lugar, lei superior revoga lei inferior; em segundo lugar, lei especial derroga lei geral; e em terceiro o critério cronológico, ou seja, se verifica qual a mais recente e ela que prevalece. Todavia, a tendência hoje é de que os tratados entrem em nosso ordenamento como normas supralegais, o STF ainda não definiu claramente porque ainda não foi chamado a discutir sobre isso, mas as últimas decisões, por exemplo no que tange aos Direitos Humanos entre outras, me faz crer que a tendência do Supremo será pela supralegalidade, mas precisamos esperar. Penso assim por varias razões, uma delas é em 2009 o Brasil ratificou a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados e essa Convenção, em um de seus artigos, diz claramente que as normas internacionais são superiores, ou seja, um Estado não pode deixar de aplicar uma norma internacional sobre o argumento de que sua lei interna o conflita. Neste sentido, o Brasil quando foi ratificar a esta Convenção, a qual permitia reservas por parte do Estado, optou por não fazer reserva no dispositivo de determina a supralegalidade dos tratados internacionais. Nosso legislador, o Congresso Nacional, deliberadamente optou por não fazer tal reserva, como fez com outros artigos do mesmo texto.

Voltando ao assunto, vamos então considerar que a Convenção tivesse o status de lei ordinária. Teríamos então um clássico conflito de normas jurídicas que seria resolvido pelos critérios de solução de antinomia jurídica. No caso em questão, as duas possuiriam o mesmo status hierárquico, ambas seriam gerais, o que levaria a solução para o último critério, o cronológico. Neste caso a mais recente prevaleceria, isto é, a lei interna, posto que a CNUDM seria mais antiga. Porém teríamos um problema internacional nas mãos. No campo interno não haveria grandes problemas, já que o Poder Judiciário aplicaria a lei interna em detrimento do tratado internacional sem maiores digressões. Contudo, na ceara do Direito Internacional isto causaria problemas ao Brasil, visto que uma lei interna não é fonte direito internacional e poderíamos eventualmente ser inclusive condenados por uma corte internacional pelo descumprimento de um tratado devidamente ratificado. Por exemplo, a Marinha do Brasil, no uso de suas atribuições, apreende uma embarcação que estaria em Águas Jurisdicionais Brasileiras além das 200 milhas nas águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental sob o argumento de que a embarcação está pescando cetáceos. Neste caso temos uma legislação interna obrigando a Marinha a apreender esta embarcação fazendo pesca ilegal, proibida pela lei nacional. Contudo, esta embarcação realizando pesca para fins científicos destes cetáceos, o que o Direito Internacional permite. O país de bandeira desta embarcação apreendida poderia levar o caso para um tribunal internacional, como, por exemplo, a Corte Internacional de Justiça ou Tribunal Internacional de Direito do Mar. Estes tribunais, sem dúvidas, vão aplicar os tratados Internacionais em detrimento da legislação interna. Neste caso, o navio estaria fazendo pesca legal, já que para a CNUDM esta zona além das 200 milhas é definitivamente Alto Mar. Uma vez que o Estado ratificou determinado tratado, ele é obrigado a cumpri-lo internacionalmente.

Pq - Qual o tipo de punição que o Brasil poderia receber pelo descumprimento de um tratado internacional?

En - Após declarado culpado em um dos tribunais internacionais, o Brasil poderia ser obrigado a liberar a embarcação e ainda ser obrigado a pagar multas e, se o Brasil reiteradamente descumpre este tratado, poderia sofrer outras sanções e até mesmo ser expulso daquele tratado.

Pq - O Decreto 5.129/04 que dispõe sobre Patrulha Naval prevê em seu art. 2º, que as embarcações estrangeiras em atividades não autorizadas nas águas jurisdicionais brasileiras serão apresadas e encaminhadas pelo Comando da Marinha às autoridades competentes. Como que a Autoridade Marítima poderia de certa forma fiscalizar nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida se, no entendimento do senhor, o Brasil não tem jurisdição nesta área?

En - O Brasil pode sim fazer fiscalização nesta área, não porque aquela água está sob a jurisdição nacional, mas sim porque o fundo marinho está, ou seja, não tem como se fiscalizar a Plataforma Continental sem se utilizar do meio aquático, então a Autoridade Marítima pode realizar Patrulha Naval e exercer as medidas decorrentes desta fiscalização se alguma embarcação tiver infringindo alguma questão relacionada à Plataforma Continental, não à coluna d'água. Mas não é porque o Estado vai utilizar a coluna d'água para fiscalizar qualquer atividade ilícita nos fundos marinhos sob sua jurisdição, que este Estado possui alguma jurisdição sobre a água, são questões que não se confundem. Há que ficar muito claro que o regime jurídico dos fundos marinhos não se confunde com o regime jurídico da coluna d'água.

Pq - Entendi, porém, muita das vezes não há como visualmente saber se determinada embarcação está realizando atividades na coluna d'água ou no leito e subsolo sem inspecioná-la, portanto, o simples fato dela ter que parar para se submeter a fiscalização poderia gerar algum tipo de prejuízo. No caso de a embarcação encontrar-se dentro da legalidade, não poderia a Autoridade Marítima ser questionada e imputada dos danos causados?

En - O artigo 232 da CNUDM trata da responsabilização dos Estados e, no caso, a regra serve para qualquer das áreas marítimas. O Estado pode ser responsabilizado se usar de medidas ilegais ou excederem o razoavelmente necessário no exercício de suas atribuições. Até mesmo no Alto Mar a Marinha do Brasil ou qualquer outra marinha tem o direito de visita em relação à algumas questões tais como pirataria, radio-transmissões ilegais. As regras internacionais que regulam o direito de visita valem para qualquer zona marítima. Em resumo, a autoridade tem que ter o que a Convenção de Montego Bay chama de “motivos fundados” ou “motivos sérios” para realizar o direito de visita e verificar se realmente aquela embarcação está em atividade ilegal. Num possível litígio internacional isto seria levado em consideração para responsabilizar ou não o Estado. Do mesmo modo funciona no caso de um navio em passagem inocente pelo Mar Territorial. Existe no direito internacional uma grande preocupação com a celeridade do comércio internacional. Apreender uma embarcação é sempre uma atitude drástica que só deve ser realizada em último caso. De qualquer forma, se as autoridades nacionais tiverem motivos fundados para crer que determinado navio está realizando atividade ilegal relacionada à Plataforma Continental estendida (pesquisa científica, por exemplo), sem dúvidas a autoridade pode visitar este navio e verificar se realmente está a ocorrer tal ato ilícito.

Pq - O Chile adota o conceito de Mar Presencial, inclusive por meio de decreto, e naquela área enorme que vai até a Ilha de Páscoa, com o ditame de verificar a realização de pesca exacerbada de espécies migratórias além da ZEE, e que poderiam interferir como o desenvolvimento do país visto que a sua ZEE estaria sendo prejudicada. Então para efeito específico de controle deste tipo de atividade, o Chile se proclama com direito de fiscalizá-la, mesmo que além da ZEE. O Chile afirma ainda que esta fiscalização não se trata de um reclame

de soberania. O senhor entende como legal este entendimento do Chile e neste sentido não seria possível ao Brasil exercer algum grau de jurisdição nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental?

En – O conceito de Mar Presencial do Chile (que primeiro o instituiu unilateralmente e depois através de um acordo regional com seus vizinhos do Pacífico) beira a ilegalidade. Mas, para não confrontar a CNUDM e se tornar um conceito ilegal, o Chile expressamente afirma que não se trata de nenhuma tentativa de apropriação, de impor sua soberania. Também não afirmam as águas de tal Mar Presencial está sob jurisdição chilena. Eles apenas se arrogam no direito de fiscalizar se não há ocorrências de atividades ilegais na região, em especial relacionada a pesca ilegal, nomeadamente das espécies transzonais. Enfim. O que o Brasil pode fazer é emitir um decreto (ou outra normal jurídica) de como será realizada a fiscalização nesta área com vistas a controlar tão somente as atividades realizadas efetivamente na Plataforma Continental. Por analogia, outros decretos também poderiam ser emitidos para fiscalização em qualquer parte do mundo, desde que em respeito ao direito internacional. O que não pode é o Estado fiscalizar dizendo que o faz porque a área esta sob sua soberania ou jurisdição.

Este decreto teria que se regulamentar como o Brasil desenvolverá suas atividades para fiscalizar o leito e subsolo marinhos, de modo que aquela determinada embarcação não cause qualquer prejuízo ou dano à sua Plataforma Continental.

Pq -No seu artigo o senhor coloca o exemplo da pesca do cetáceo no qual um navio brasileiro em patrulha naval e observar a pesca de um cetáceo no prolongamento da Plataforma Continental e, com base na lei 7.643/87 que proíbe a **pesca de cetáceo** nas águas jurisdicionais brasileiras, ela pode apresar a embarcação?

En - Neste caso existe uma lei específica que proíbe completamente a pesca de cetáceos em AJB. Por outro lado o direito internacional a permite para fins científicos, só que sabemos que há Estados que realizam a pesca para mais do que fins científicos. Na prática eu não sei qual a capacidade específica da Autoridade Marítima para realizar a fiscalização de maneira efetiva de toda a AJB, mas é um problema que podemos não estar longe de nos depararmos. Quando isto ocorrer, seja em relação ao cetáceos ou qualquer outra, essa situação pode gerar um grande problema que pode chegar até um tribunal internacional e em lá chegando corre-se o risco de ser responsabilizado internacionalmente. Certa vez eu conversei com uma juíza argentina do Tribunal Internacional do Direito do Mar sobre esta questão que comentou que nem se cabia discussão neste caso. Mais uma vez afirmo que tribunal não está preocupado com o direito interno.

Pq - O que o senhor poderia acrescentar sobre os poderes do Estado nas águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental?

En - Temos que deixar bem claro, mais uma vez, que o regime jurídico dos fundos marinhos não se confunde com o regime da coluna d'água. Por exemplo, foi na famosa guerra da Lagosta que o Estado Brasileiro fez uso desta diferenciação, ao afirmar que a lagosta era um recurso dos fundos marinhos e não da coluna d'água. Neste caso, tão defendido pelo Brasil, o país afirmou categoricamente que, mesmo dando pequenos saltos para se locomover, o crustáceo pertencia ao regime jurídico dos fundos marinhos, especificamente à Plataforma Continental. Do contrario seria um recurso do Alto Mar e passível de ser capturado pelos franceses, porém, canguru não é ave porque pula para se locomover. (risos)

Pq - Na lei 8.617/93, que dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, o Brasil estabeleceu um entendimento a mais que própria CNUDM quando no seu Art. 9º dispôs que “A realização por outros Estados, na Zona Econômica Exclusiva, de exercícios ou manobras militares, em

particular as que impliquem o uso de armas ou explosivas, somente poderá ocorrer com o consentimento do Governo brasileiro”. Qual a opinião do senhor sobre a legalidade deste ato?

En - Neste caso a gente entra na discussão sobre exercícios militares em ZEE, se é permitido pelo direito internacional ou não. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não normatizou de forma clara esta questão. Há que se destacar que cada vez mais vão aparecer questões atuais que a Convenção não regulou, visto que ela é de 1982, tenho o seu ato inicial ocorrido 1967 e começou a ser escrita em 1973. Então muita coisa já mudou e evoluiu de lá até hoje. Eu acompanhei o “caso 19” do Tribunal de Hamburgo. Um caso sobre abastecimento (*bunkering*) em ZEE, onde a Guiné Bissau apreendeu uma embarcação panamenha que estava vendendo combustível para outra embarcação. A discussão toda se centrava na discussão se tal prática era permitida ou não? Guiné Bissau alegou que não poderia haver qualquer tipo exploração econômica em sua ZEE sem autorização. Já o Panamá argumentou que a proibição se dava apenas relação à exploração dos recursos naturais existentes naquela zona. Como a Convenção não regulava isto, o ITLOS teve que responder a esta questão e, por fim, entendeu que não poderia haver a venda combustível para embarcações de pesca em ZEE. Voltando a questão então dos exercícios militares, alguns Estados entendem que podem realizar, o que estaria dentro do conceito da liberdade dos mares, enquanto outros, como o Brasil, entendem que não seria uma atividade ilegal. Na realidade a maioria entende que não pode porque não realizam estas atividades na ZEE de outros Estados. Quem faz é que entende que pode, por exemplo os EUA. No caso dos EUA eles não são signatários da Convenção de Montego Bay, mas em sua maioria eles cumprem o previsto no tratado. Mas voltando a questão, poderia ser argumentado as manobras militares em ZEE de outro Estado estaria dentro do princípio da liberdade dos mares e, uma vez que a CNUDM, não proíbe, automaticamente, seria permitida, pelo princípio da legalidade. Na minha opinião este não seria o entendimento mais adequado. Como qualquer norma jurídica, a CNUDM precisa ser interpretada. Desta forma, há que se fazer uma análise e interpretação do alcance e dos limites do princípio da liberdade dos mares. Assim, entendo que os legisladores, quando produziram a CNUDM, não tiveram a intenção de incluir as manobras militares no conceito de liberdade dos mares. Se o Estado costeiro possui direito de soberania e jurisdição sobre tal zona marítima, entendo que é uma afronta muito grande à soberania do Estado costeiro a realização de exercícios militares a 13 milhas marítimas da costa, por exemplo, dentro do alcance visual. Neste caso o Brasil poderia também realizar uma “opinião consultiva” ao ITLOS, o problema é o risco de receber a resposta de que tais manobras são permitidas, o que eu, particularmente, não acredito que o Tribunal faria. Mas é sempre um risco.

Pq - Nós falávamos acerca do caso da plataforma estendida onde para você fiscalizá-la você necessariamente teria que usar a massa líquida, assim como para realização de qualquer outra atividade, seja ela prospecção de petróleo, pesquisas enfim, neste sentido o estabelecimento das zonas de segurança, atualmente de 500 metros, por si só já não seriam algum tipo de jurisdição?

En - Não. Neste caso acontece da mesma forma como na “Área”. Quando um Estado colocar determina estrutura para realizar algum tipo de exploração ou exploração, aquele espaço passou à jurisdição daquele Estado? Não, o Estado ao estabelecer a zona de segurança, de certa forma, tem apenas direitos sobre aquele espaço enquanto o estiver explorando. Cabe ressaltar que caso o estabelecimento desta estrutura for causar algum tipo de restrição à navegação a IMO deverá ser consultada.

Pq - O senhor visualiza alguma forma de se corrigir esta “distorção”, mantendo o atual conceito de AJB?

En - A questão agora vai além do meu artigo, onde ali eu coloquei o posicionamento jurídico e juridicamente reafirmo, é bem claro de que o espaço em tela é Alto Mar. No meu entendimento então a saída seria entrar numa questão política. Se estudarmos a história da

evolução do Direito do Mar, observamos a prática de vários atos, sobretudo políticos e unilaterais. As fontes de direito internacional são os tratados, os costumes, os princípios gerais de direito, alguns meios auxiliares. Existe então uma discussão se um ato unilateral seria fonte de direito internacional? Como regra não, mas pode ser dependendo da situação. Se verificarmos a evolução histórica do direito do mar, percebemos que ela é permeada de atos unilaterais. Por exemplo a declaração inglesa no século XVIII, que já era uma potência naval, que unilateralmente se reservou ao direito de até 100 léguas da costa fiscalizar tudo o que estiver acontecendo. Foi quando surgiu a ideia de Zona Contígua. Neste sentido, a Plataforma Continental e a ZEE, na época chamada de Zona de Pesca, surgiram em 1945 com um ato unilateral americano, quando o presidente Harry Truman, na Declaração de Truman, após a 2ª Guerra Mundial, unilateralmente afirmou que até 200 milhas da costa só americano poderia pescar e que a Plataforma Continental era território americano até onde ela fosse fisicamente. Isso não tinha qualquer amparo legal e foi um ato unilateral que virou fonte de direito porque os outros Estados também adotaram este conceito, inclusive o Brasil declarou unilateralmente na década de 70 que seu Mar Territorial seria então de 200 milhas. É certo que era uma época um pouco diferente porque não se havia uma regulamentação específica, visto que as convenções de 58 e 60 não regulamentavam o tamanho do Mar Territorial. Atualmente temos um tratado (a CNUDM) que o Brasil se encontra vinculado e tem o dever de respeitá-lo. A verdade é que não sabemos ainda o que é Plataforma Continental e o que é Área hoje no mundo. Ainda teremos décadas para que toda a delimitação das plataformas continentais ocorra em todo o planeta. A medida que os Estados começarem a ter a sua Plataforma Continental estendida reconhecida, o pleito das águas sobrejacentes poderá surgir com mais intensidade e virar fonte de direito.

Por fim, como disse anteriormente, escrevi o artigo de maneira estritamente jurídica e, juridicamente, entendo que não há como legalmente justificar o conceito atualmente adotado, porém considero também a posição política da Marinha e penso que ela não deva mudar. O que talvez fosse interessante, seria deixar claro para a comunidade internacional que não temos a intenção de contrariar o direito internacional. Que entendemos que as águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida então compreendidas no conceito de AJB, mas em conformidade com o direito internacional. Isto é, uma jurisdição apenas para fins exercer seus direitos de soberania sobre os recursos dos fundos marinhos, nada mais do que isso.

Pq - Neste sentido não seria o caso então de se colocar isso através de lei?

En - O ideal sempre é, na teoria da tripartição dos poderes, que o poder legislativo legisle. Ou seja, o legislativo criar uma norma jurídica, posto que possuem mais legitimidade, visto que são os representantes do povo. Este é sempre o caminho ideal. Contudo, é sempre mais difícil convencer e explicar aos congressistas. Por outro lado, uma norma infralegal, mesmo com menor poder hierárquico, é mais fácil de ser criada e alterada, se for o caso. Talvez uma NORMAN ou algo similar fosse o modelo mais adequado para esta regulação das atividades de fiscalização em águas sobrejacentes à Plataforma Continental estendida.