

CYNOBELINO AUGUSTO DA COSTA FILHO

PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

SÃO PAULO

2011

CYNOBELINO AUGUSTO DA COSTA FILHO

PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

Monografia para obtenção do título de
especialista em gestão e tecnologia da
construção naval da Escola Politécnica
da Universidade de São Paulo.

Joaquim Rocha dos Santos

SÃO PAULO

2011

BANCA EXAMINADORA

DEDICATÓRIA

Aos nossos pais e amigos pelo
incentivo, dedicação e apoio.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha esposa e filha e a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão deste trabalho.

EPÍGRAFE

O estudo foi para mim o remédio soberano contra os desgostos da vida, não havendo nenhum desgosto de que uma hora de leitura me não tenha consolado

Montesquieu

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Delimitação dos Espaços Marítimos..... 10

Figura 2 - O mapa do Brasil, incluindo a Amazônia Azul..... 31

LISTA DE ABREVIATURAS

Abreviatura	Descrição
CIRM	Comissão Interministerial dos Recursos do Mar
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
LEPLAC	Levantamento da Plataforma Continental
MB	Marinha do Brasil
ONU	Organização das Nações Unidas
PGGM	Programa de Geologia e Geofísica Marinha
REVIZEE	Recursos Vivos da ZEE
SECIRM	Secretaria Executiva da CIRM
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

RESUMO

A Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM) estabeleceu um marco jurídico definindo, entre outras coisas, os direitos e obrigações dos Estados costeiros. Um desses direitos é a anexação de sua plataforma continental, garantindo a exploração dos recursos existentes no solo e subsolo marinhos dessa região.

Para exercer esse direito, os países devem enviar à Comissão dos Limites da Plataforma Continental uma solicitação formal, contendo informações precisas dos limites pleiteados, bem como uma série de dados científicos. Para atender a essa exigência o Brasil conduziu o programa de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), que tinha o propósito de estabelecer os subsídios científicos ao pleito brasileiro.

Este trabalho apresenta uma visão do Programa de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC) brasileira cobrindo seus principais antecedentes e decorrências. O trabalho é composto de seis capítulos: o primeiro apresenta uma introdução ao texto; o segundo apresenta uma visão dos fatos históricos que resultaram nas três Conferências das Nações Unidas para o Direito do Mar; o terceiro capítulo trata a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar; o quarto capítulo discorre sobre o LEPLAC; o quinto capítulo aborda suas decorrências; e o sexto capítulo apresenta as conclusões do trabalho.

ABSTRACT

The United Nations Convention for the Law of the Sea (UNCLOS) establishes a legal framework defining, among other things, the rights and obligations of coastal states. One of these rights is the annexation of its continental shelf, ensuring the exploitation of resources in the soil and subsoil of the region.

To exercise this right, countries must submit to the Commission on the Limits of the Continental Shelf a formal request, containing the limits pleaded accurate information, as well as a series of scientific data. To meet this requirement, Brazil led the survey program of the Continental Shelf (LEPLAC), which was intended to establish the scientific input to the Brazilian claim.

This monograph presents an overview of the Brazilian Survey Program of the Continental Shelf (LEPLAC) covering its main antecedents and consequences. This work consists of six chapters: the first provides an introduction to the text, the second provides an overview of historical events that resulted in three Conferences of the United Nations Law of the Sea, the third chapter deals with the United Nations Convention on the Right Sea, the fourth chapter discusses the LEPLAC, the fifth chapter deals with its consequences, and the sixth chapter presents the conclusions.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	2
2	HISTÓRICO	4
3	CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR (CNUDM)	9
3.1	CONCEITOS IMPORTANTES DA CNUDM	10
3.1.1	AGUAS INTERIORES	10
3.1.2	AGUAS ARQUIPELÁGICAS	11
3.1.3	MAR TERRITORIAL	11
3.1.4	ZONA CONTÍGUA	12
3.1.5	ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA	13
3.1.6	REGIME DE ILHAS	13
3.1.7	ALTO-MAR	14
3.1.8	PLATAFORMA CONTINENTAL	14
4	PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL	16
4.1	A PRIMEIRA FASE DO LEPLAC	18
4.2	A ANÁLISE NA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS	19
4.3	A SEGUNDA FASE DO LEPLAC	20
5	DESDOBRAMENTOS DO PROGRAMA	22
5.1	DESDOBRAMENTOS NO ATLÂNTICO SUL	22
5.2	EXPANSÃO DAS ATIVIDADES MARÍTIMAS BRASILEIRAS	23
5.3	AQUISIÇÃO DO NAVIO HIDRO-OCEANOGRÁFICO CRUZEIRO	24
5.4	AQUISIÇÃO DO AVISO DE PESQUISA ASPIRANTE MOURA	26
5.5	DESDOBRAMENTO AMBIENTAL	26
5.6	DESDOBRAMENTOS ECONÔMICOS	27
5.7	DESDOBRAMENTOS NA ÁREA DE DEFESA	27
6	CONCLUSÃO	30
7	BIBLIOGRAFIA	32

1 INTRODUÇÃO

Desde a antiguidade o homem vem desenvolvendo seu interesse pelo mar e cada vez mais se capacitando na arte da navegação, na sua exploração e na sua defesa e garantia e manutenção de seus interesses. O mar surge cada vez mais como fonte de recursos e riquezas. Esse crescente interesse do homem pelo mar gerou ao longo da história diversos conflitos e apontou para a necessidade de uma legislação internacional que estabelecesse de maneira inequívoca os direitos de cada nação.

A Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar estabeleceu esse marco jurídico definindo com clareza os espaços marítimos, e os direitos que cada nação tem sobre esses espaços. Um dos espaços definidos foi a Plataforma Continental, espaço marítimo que excede as duzentas milhas da Zona Econômica Exclusiva, e que dá ao Estado costeiro o direito exclusivo às riquezas existentes no solo e subsolo marinhos.

Para garantir esse direito os Estados costeiros devem fazer uma solicitação formal à Comissão de Limites da Plataforma Continental apresentando dados de várias naturezas, sendo para tal necessário um extenso programa de levantamento desses dados. Para atender a essa necessidade o Brasil criou o Programa de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC).

O Programa foi coordenado e desenvolvido pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, órgão que tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional de Recursos do Mar. O LEPLAC foi executado de maneira conjunta pela Marinha do Brasil, pela Petrobrás e pela comunidade científica brasileira, com amplo envolvimento das suas universidades.

Para realização do Programa foi necessário criar uma metodologia de interpretação integrada, dos dados geológicos e geofísicos, que forneceram subsídios para definir os limites entre a crosta continental e oceânica e o pé do talude continental. Os dados oceanográficos coletados, ao longo de toda a margem continental brasileira, subsidiaram na confecção de mapas que apresentam a delimitação do relevo submarino da Plataforma Continental Jurídica Brasileira, que serviram de objeto para que o Brasil reivindicasse junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU à área marítima além das 200 milhas náuticas, na

qual o Brasil exerce os seus direitos relativos à exploração e aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinho, no conceito estabelecido pela CNUDM.

Este trabalho contém seis capítulos, sendo o primeiro esta introdução; o segundo capítulo apresenta a evolução histórica do direito do mar, desde o início onde o direito era estabelecido pela força até o presente com a adoção da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar.

O terceiro capítulo apresenta aspectos da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, destacando alguns de seus aspectos principais e detalhes de sua criação e adoção pelos diversos países.

O quarto capítulo discorre sobre o Levantamento da Plataforma Continental, apresentando seu planejamento e execução; as recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental; e as ações em curso para a apresentação da nova proposta.

O quinto capítulo apresenta os desdobramentos do LEPLAC, como o reconhecimento da capacidade científica brasileira, a expansão das atividades marítimas do Brasil, os desdobramentos econômicos, e as ações em curso na área de defesa. Finalmente, o capítulo seis apresenta as conclusões do trabalho.

2 HISTÓRICO

O mar, desde as épocas mais remotas da história, sempre influenciou o desenvolvimento econômico mundial, as transações de comércio, o desenvolvimento e até a sobrevivência e o poder dos povos e nações. A disputa pelo seu domínio vem do século III D.C., quando o Império Romano estabeleceu a primeira base jurídica com pretensão de domínio marítimo foi com a declaração do “Mare Nostrum”¹, que submeteu o Mediterrâneo à vontade do Poder Militar Romano.

Na Idade Média, as autoridades das cidades marítimas da Itália criaram uma base jurídica para inibir as investidas dos piratas sarracenos, bem como de outros países cristãos. Para garantir a supremacia dos seus interesses, cobravam impostos das embarcações que trafegavam pelo mar sob sua jurisdição e passaram a exercer o monopólio da pesca e a policiar sua costa contra piratas. Isso fez com que outros Estados, como a Flandres, que era uma importante conexão nas rotas comerciais, a reivindicar uma Zona Marítima. No século XVI, foi firmada a jurisdição do Estado costeiro sobre o mar territorial. (MB)

Com o advento dos Grandes Descobrimentos, entre os séculos XVe XVII a navegação marítima passou a ser oceânica e o comércio trouxe novos conceitos em relação ao Direito do Mar, ampliando a soberania aos mares adjacentes aos territórios nacionais. Desse modo, Veneza, foi proclamada “dona do Mar Adriático”; a Suécia e a Dinamarca, donas do Mar Báltico; e a Inglaterra, mãe do Mar do Norte. Já, na época das grandes navegações, o domínio do mar foi partilhado pelos portugueses e espanhóis, por meio do Tratado de Tordesilhas, que atribuía a Portugal soberania sobre o oceano Índico e o Atlântico Sul, e garantia à Espanha o poderio sobre os oceanos Pacíficos e o Atlântico Norte.

Diversos monarcas negavam-se a aceitar essa divisão dos oceanos entre os países ibéricos e passaram a questionar as determinações do Tratado. A França, por exemplo, organizou expedições marítimas para o Brasil, como forma de não reconhecimento do tratado de

¹ Os romanos chamavam “mare nostrum” ao mar mediterrâneo.

Tordesilhas², e outras nações passaram a reivindicar o princípio de posse útil da terra para legitimar a exploração colonial.

Nada disso, porém, teve aceitação geral e, por fim, todas as tentativas foram rechaçadas. O princípio da liberdade dos mares surge no século XVII, quando o holandês Hugo Grotius publicou seu livro “Mare Liberum”, sustentando a liberdade dos mares em oposição ao conceito de “Mare Clausum” ³ defendido pela Inglaterra. Grotius afirmava que o Mar Territorial deveria ir até onde, sobre ele se pudesse, efetivamente, exercer jurisdição. Era o surgimento do novo Direito do Mar e, assim, passar-se-ia a marcar os limites do território marítimo em função da soberania dos Estados. As distâncias prefixadas arbitrariamente deixariam de ser o fato gerador de tal direito. (Guedes, 1998)

Acompanhando a evolução tecnológica, novos interesses foram surgindo, passando-se a considerar o mar, não só como via de transporte ou como fonte de alimentos, mas principalmente como grande gerador de riquezas e fator de considerável importância estratégica para o suprimento de matérias-primas. Teve início, então, uma nova legislação sobre o Direito do Mar, que exprimiu o desejo, por parte dos Estados, de incorporar maior parcela do espaço marítimo a seus domínios ou de, no mínimo, exercer maior jurisdição sobre esse espaço.

Diversos acontecimentos marcaram o processo de transformação das regras tradicionais do Direito do Mar.

² O Tratado de Tordesilhas, assinado entre o Reino de Portugal e o recém-formado Reino da Espanha para dividir as terras "descobertas e por descobrir" por ambas as Coroas fora da Europa.

³ Mare clausum (latim significando "mar fechado") é um termo legal usado no direito internacional.

O primeiro teve lugar em 1945, quando o Presidente americano, Harry Truman⁴ atendendo a demandas domésticas de interesse em petróleo, proclamou a soberania do seu país sobre os recursos naturais existentes na Plataforma Continental. Pela “Proclamação Truman”, como ficou conhecida, “as terras submersas, contíguas ao território terrestre e cobertas por não mais que 100 braças (200 metros) de água, são consideradas Plataforma Continental”. Embora se mantivesse a largura do mar territorial em 3 milhas, a Plataforma Continental era considerada prolongamento da massa terrestre do Estado ribeirinho, sendo, portanto, os recursos, nela contidos pertencentes a esse Estado .

Os Estados com maior poder passaram a estabelecer, unilateralmente, normas de Direito do mar, e muitos deles começaram a estender seus mares territoriais para 50 e, até mesmo, 200 milhas náuticas, causando uma completa desordem no cenário. A largura de 3 milhas do mar territorial prevaleceu até a 2^a Guerra Mundial, quando os Estados Unidos passaram a reivindicar o limite de 200 milhas para o mar territorial, alegando necessidade de proteger o seu território contra as armas de longo alcance.

Várias nações latino-americanas seguiram os Estados Unidos na tese das 200 milhas de mar territorial e, em 1970, o Brasil aderiu ao novo critério, decidindo adotar o limite 200 milhas para o seu mar territorial.

Essa decisão foi calcada no fato de que não estava vigorando, ainda, norma alguma de Direito Internacional, convencional ou costumeira, que determinasse, aos Estados, limites permitidos de ampliação de seus mares territoriais. Prevaleceu, no entender do governo, a opinião de que o Estado costeiro era livre para determinar a própria largura de sua fronteira marítima, dentro de limites razoáveis e atendendo às suas condições e interesses particulares. Foi afirmada, na época, a soberania brasileira sobre a questão, e levada a efeito, durante o período que vai de 1970 até 1982, ano da conclusão da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, uma estratégia de consolidação do interesse nacional em relação a esse assunto.

A adoção das 200 milhas de mar territorial pelo governo do Brasil decorreu de um conjunto de fatores ou forças que fizeram o papel de propulsores do interesse governamental do país no

⁴ O democrata Harry Truman, Presidente dos EUA entre 1945 e 1952

sentido da adoção de um mar territorial brasileiro mais extenso e que pudesse coadunar-se melhor com os interesses atuais, ou seja: 200 milhas marítimas, tentando manter, dessa maneira, a autonomia decisória da política exterior brasileira, no quadro do "Brasil Grande Potência", almejado pelos brasileiros.

Pressupunha-se que as medidas do governo brasileiro, para ampliar o seu mar territorial até o limite de 200 milhas, embora tendo encontrado resistências de grandes potências, foram tomadas em decorrência de circunstâncias propícias – tanto a nível interno, como no contexto internacional.⁵

A soberania do governo norte-americano e a sua capacidade tecnológica de explorar petróleo e outros minerais de águas rasas deu inicio a um despertar mundial para o grande potencial econômico dos mares.

Durante a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1958, foi apreciada a proposta do relator especial, J. P. A. François, já apresentada, anteriormente, na Conferência da Codificação de 1930, no âmbito da Liga das Nações, de estabelecer um regime jurídico reconhecido internacionalmente. Contudo, a criação de um sistema de solução obrigatória de controvérsias não teve êxito em virtude da oposição dos Estados Unidos e da União Soviética.

Dessa primeira Conferência extraíram-se duas relevantes propostas:

- 1 - As disposições dos artigos 9 a 12 da Convenção sobre a conservação dos recursos biológicos do alto-mar, as quais previam recurso obrigatório para uma "comissão especial de cinco membros", com possibilidade de opção por outro tipo de solução de controvérsias, conforme o artigo 33 da Carta das Nações Unidas. Entretanto, essa Comissão não chegou a ser criada, em virtude da falta das ratificações necessárias.
- 2 - A criação de um protocolo, de observância facultativa, para a solução de controvérsias. Essa facultatividade foi um dos motivos pelos quais a proposta não obteve número suficiente de ratificações para entrar em vigor.

⁵ Rev. Bras. Polít. Int. 42 (1): 110-126 [1999]

A dificuldade de se chegar a um consenso em duas convenções concernentes aos assuntos relativos ao Direito do Mar indicava que o mundo procurava uma Nova Ordem. O debate foi reiniciado em 1967, e em 1973 teve início em Montego Bay, Jamaica, a III Conferência sobre o Direito do Mar, com a participação de 160 países, encerrada em 10 de dezembro de 1982, entrou em vigor, internacionalmente, no dia 16 de novembro de 1994.

3 CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR (CNUDM)

Com a definição, de normais jurídicas para mares e oceanos, regulou os direitos e deveres dos Estados relativos ao uso do mar e aproveitamento das águas marinhas, pretendendo regulamentar de melhor forma o uso do espaço marítimo e meio ambiente marinho, criando regras específicas para a realização de pesquisas científicas, conservação do meio ambiente marinho e transferência de tecnologia marinha e solução de controvérsias, passou a ser um marco no Direito do Mar.

Foram várias as regulamentações estabelecidas pela CNUDM e para resolver controvérsias sobre a interpretação e aplicação da Convenção, foi criado o Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, um fórum central disponível para Estados, organizações internacionais e entidades privadas.

A Convenção foi aprovada, por 130 votos a favor, 4 contra (Estados Unidos, Israel, Turquia e Venezuela) e 17 abstenções, dentre as quais as do Reino Unido, República Federal da Alemanha, Itália, União Soviética e outros países socialistas da Europa.

O Brasil firmou a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), junto com outros 118 países, e ratificou-a em 22 de dezembro de 1998. São, ao todo, 320 artigos e nove anexos, sendo que quatro deles versam, integralmente, sobre solução de controvérsias. São eles os anexos V, VI, VII e VIII, referentes, respectivamente, à conciliação, ao Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar, e à arbitragem especial.

A partir desse momento, o potencial de riquezas existentes no mar começou a fomentar interesse internacionais. A exploração dos mares, mais especificamente dos fundos marinhos, passou a ser controladas por toda a humanidade, e, não mais por um pequeno grupo de Estados.

A Convenção delimitou, internacionalmente, o mar territorial em 12 milhas marítimas, a zona contígua em 24 milhas marítimas, a zona econômica exclusiva em 200 milhas marítimas (na realidade, 188 milhas marítimas) e a plataforma continental em 200 milhas marítimas (podendo ir além de 350 milhas marítimas). A Figura 1 apresenta as delimitações dos espaços marítimos, como definidos pela Convenção.

Dentre outros pontos, a Convenção também dilatou as liberdades do alto-mar, criou normas em benefício dos interesses dos Estados sem litoral, e estabeleceu que a Área (fundo do mar internacional) seria patrimônio comum da Humanidade.

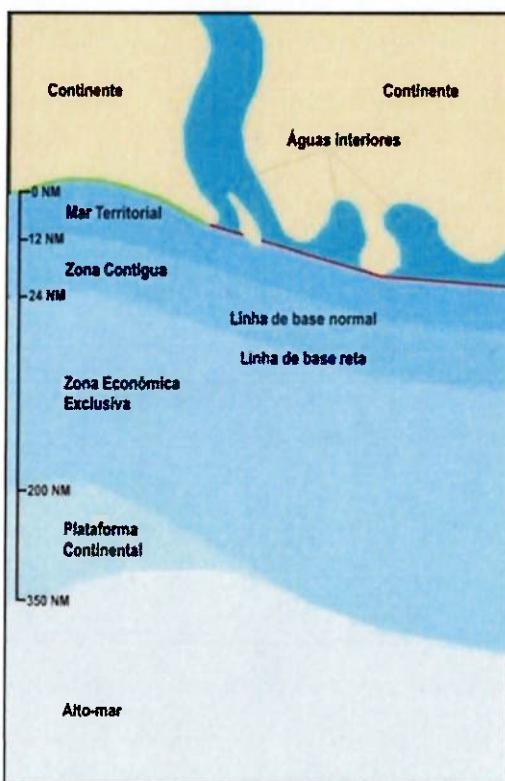


Figura 1 - Delimitação dos Espaços Marítimos

3.1 CONCEITOS IMPORTANTES DA CNUDM

Os espaços marítimos tiveram suas larguras regulamentadas e tendo como referência a linha de base (LB). Existem dois tipos de LB, a normal, quando representada por linhas de baixa-mar ao longo da costa e a de base reta, nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias, ou que exista uma franja de ilhas na sua proximidade imediata.

3.1.1 AGUAS INTERIORES

Compreende tanto as águas doces dos rios, lagos, canais e poços existentes no território nacional, como as águas marinhas, situadas entre a costa e o início do mar territorial. Sobre as

suas águas interiores, além de ter jurisdição idêntica à do mar territorial, o Estado costeiro pode até mesmo impedir a passagem inocente.

É plenamente exercida a soberania do Estado Costeiro nas águas marítimas interiores às linhas de bases, que é a referência da medição do mar territorial.

3.1.2 AGUAS ARQUIPELÁGICAS

As águas arquipelágicas no interior das ilhas mais exteriores de um Estado arquipelágico, são delimitadas pelas linhas de base arquipelágicas, a partir das quais deve ser medido o mar territorial de um estado arquipelágico.

3.1.3 MAR TERRITORIAL

A soberania do estado costeiro neste espaço é irrestrita. É a faixa de mar adjacente ao continente ou ao Estado arquipélago e além das águas interiores. Sua largura não deve ultrapassar 12 milhas marítimas. O ponto inicial de medida deve ser feito a partir das linhas de bases.

A Nova definição do Mar Territorial reduziu o espaço marítimo brasileiro que era de 200 milhas marítima e, com isso, reduziu a soberania abrangendo apenas a exploração, aproveitamento e conservação dos recursos naturais, o Brasil perdeu soberania plena de 188milhas com a redução do seu Mar Territorial e em obediência à CNUDM, o Brasil revogou o Decreto-Lei nº 1.098/70, que dispunha, unilateralmente, sobre o mar territorial de 200 milhas marítimas, e promulgou a Lei nº 8.617/93, reduzindo o mar territorial para apenas 12 milhas marítimas.

A soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se à faixa de mar adjacente. Na faixa de mar territorial, o Estado exerce soberania plena no mar, no espaço aéreo sobrejacente, no espaço submarino, leito e subsolo. Sobre o mar territorial, o Estado costeiro exerce direitos soberanos idênticos aos de que é titular em seu território e em suas águas interiores, para exercer jurisdição, aplicar as suas leis e regulamentar o uso e a exploração dos recursos.

Foi tutelado, pela Convenção das Nações Unidas dos Direitos do Mar, de 1982, o direito de passagem inocente, no âmbito do mar territorial de um Estado, independentemente de autorização prévia do Estado que exerce soberania sobre ela. O direito de passagem inocente é garantido, desde que realizada de maneira rápida e ininterrupta, seja em direção a qualquer porto fora das águas interiores, seja, simplesmente, para sair delas, salvo os incidentes normais da navegação e as situações que ocorrerem por motivo de força maior ou dificuldade grave, bem como as passagens feitas por motivo de auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou dificuldade grave. Na passagem inocente, quaisquer veículos submersíveis deverão navegar pela superfície e hastear o pavilhão de seu Estado de origem.

A passagem inocente deverá respeitar as leis do Estado Costeiro e as normas internacionais pertinentes. As embarcações estrangeiras civis ou militares têm o direito de passagem inocente⁶ pelo mar territorial, desde que não violem as leis do Estado Costeiro, nem constituam ameaça à segurança.

3.1.4 ZONA CONTÍGUA

A zona contígua compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas. É a faixa em que o Estado executa medidas de fiscalização, policiamento e repressão necessárias para evitar infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, caso julgue que um navio está procedendo de maneira que lhe seja prejudicial, ou cometeu alguma transgressão dentro do seu mar territorial.

⁶ NORMAM-08/DPC

3.1.5 ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

A zona econômica exclusiva é uma faixa de mar que se inicia a uma distância de 12 milhas e se estende até 200 milhas marítimas da costa, tendo nos dois casos como referência a linha de base.

A finalidade da zona econômica exclusiva é a exploração, 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 regulamentação da investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

É direito do Estado Costeiro a exploração dos minerais encontrados no solo e subsolo marinhos. Esse direito estende-se à produção de energia derivada da água, das correntes e dos ventos.

A investigação científica marinha, os exercícios ou manobras militares, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, só poderão ser conduzidos por outros Estados na zona econômica exclusiva com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor.

É reconhecido 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.

3.1.6 REGIME DE ILHAS

Uma ilha possui mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental, exatamente como as outras formações terrestres.

3.1.7 ALTO-MAR

É o espaço marítimo que possui todas as partes do mar não incluídas na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado Arquipélago.

O alto mar é um espaço, para uso pacífico, aberto a todos os estados, costeiros ou não, é de fato e de direito patrimônio da humanidade. Nos termos do direito marítimo, torna-se ilegítima qualquer reivindicação de soberania sobre tais zonas da parte de qualquer Estado.

Cabe a todos os Estados reprimir os crimes internacionais praticados em alto-mar, podendo inclusive solicitar o direito de visita frente a navios estrangeiros. A exploração mineral da área internacional dos oceanos, fundo do mar e seu subsolo, entretanto, submete-se ao controle da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

3.1.8 PLATAFORMA CONTINENTAL

Geograficamente, a plataforma continental é uma superfície quase plana, com declives pouco acentuados até a profundidade de 200 metros, que se estende no leito marinho saindo do continente em direção ao alto mar.

Segundo a Convenção, a plataforma continental compreende o solo e o subsolo das áreas submarinas além do mar territorial, e pode estender-se até o bordo exterior da margem continental, limitado a 350 milhas marítimas, a partir da linha de base, ou a uma distância que não exceda 1000 milhas marítimas da isóbata de 2500 metros.

Ainda segundo a Convenção, a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas marítimas que se estendem no prolongamento natural do seu território terrestre até a borda exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas da linha de base, quando a margem continental não atinja essa distância.

Para exercer o direito de anexar a plataforma continental e garantir a exclusividade na exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, a Convenção estabeleceu que o Estado costeiro deve, em conformidade com o artigo 76 da CNUDM, apresentar no prazo de dez anos contados a partir da data de entrada em vigor da Convenção, as características de tal limite, juntamente com informações científicas e técnicas de apoio, bem como os nomes de quaisquer membros da Comissão que lhes tenham prestado assessoria científica e técnica. Tais informações serão analisadas pela Comissão dos Limites da Plataforma Continental.

Caso o pleito do Estado costeiro seja aprovado, os limites da plataforma continental serão estabelecidos pelo estado costeiro e terão caráter definitivo e obrigatório. O Estado costeiro deverá depositar junto ao Secretário das Nações Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites externos da sua plataforma continental, sendo que o Secretário deverá dar a esses documentos a devida publicidade (CNDUM, 1982)

4 PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

Como apresentado no capítulo anterior, os Estados costeiros são obrigados a apresentar, à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, por meio da publicação de cartas ou listas de coordenadas geográficas, as suas linhas de limite exterior da sua plataforma continental além de 200 milhas marítimas, em conformidade com estabelecidas no Artigo 76 da CNUDM.

Projeto criado pelo Governo Brasileiro, instituído pelo Decreto nº 98.145 de 15 de setembro de 1989, teve como finalidade de delimitar o bordo exterior da margem continental, que estabelece a extensão da Plataforma Continental Brasileira Jurídica, além da Zona Econômica Exclusiva, na qual o Brasil deveria deter os direitos exclusivos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e do subsolo.

Desenvolvidas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), pela Petrobras e pela comunidade científica brasileira, sob a coordenação da CIRM, as pesquisas para o LEPLAC tiveram início em Junho de 1987, ou seja, no mesmo ano em que o Brasil ratificou a CNUDM em 1987, o que demonstrou o empenho para realizar o Projeto.

Posteriormente, o LEPLAC foi criado pelo Decreto nº 95787 de março de 1988, atualizado, em 15 de setembro 1989, pelo decreto nº 98145 e regulamentada pela Lei nº 8.617 de 04 de janeiro de 1993, onde foram instituídas as larguras, contadas a partir das linhas de base, do Mar Territorial (12 milhas náuticas), da Zona Contígua (24 milhas náuticas) e da Zona Econômica Exclusiva (200 milhas náuticas).

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), coordenada pelo Comandante da Marinha, estabeleceu uma subcomissão formado pela Marinha, Petrobras e Membros da comunidade Científica, responsável pelo projeto de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, de acordo com o Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, com objetivo da integração da coleta de dados de sísmica de multicanal, gavimetria e magnetometria que prescreve o Limite Exterior da Plataforma Continental, de conformidade com os critérios estabelecidos no Art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Dois critérios foram estabelecidos pela Convenção, não poder exceder 350 milhas contados da linha de base, ou a distância de 100 milhas da isóbata de 2500 metros. Foi preciso determinar o pé do talude e verificar qual dos critérios seria usado para definir o limite exterior da plataforma continental. Segundo Torres (2007), algumas ações foram tomadas:

- a) Determinar as linhas de base ao longo de todo o litoral;
- b) Determinar o pé do talude continental e a isóbata de 2500m ao longo da margem continental, por meio de batimetria¹²;
- c) Realizar pesquisas geofísicas (sísmicas multicanal, gravimétricas e magnetométricas), a fim de determinar a espessura das rochas sedimentares e a respectiva distância ao pé do talude;
- d) Processar e interpretar os dados batimétricos e geofísicos coletados; e
- e) Elaborar as cartas náuticas e relatórios científicos e técnicos.

Os estudos mostraram que o critério mais vantajoso foi usar a distância de 350 milhas da linha de base.

No desenvolvimento do projeto verificaram que, até então, não havia uma metodologia consagrada para atividades de campo em relação a interpretação quantitativas das anomalias gravimétricas, para subsidiar geologicamente a interpretação integrada dos dados com o propósito de gerar um modelo geofísico que definissem de forma sistemática a localização mais provável da feição fisiográfica (distância da costa e profundidade). Daí a necessidade do desenvolvimento de métodos próprios para a aquisição de dados batimétricos (medição da profundidade), bem como a integração dos dados geológicos e geofísico. Foi desenvolvida uma metodologia para adequar os dados de modo a interpretar as informações para confeccionar o documento que serviria como apoio das pretensões nacionais.

O prazo para a conclusão do projeto foi de 10 anos, ou seja, de 1987 a 1996, para o mapeamento de mais o menos de 150 mil Km², de “perfis” presentes na margem continental, do Oiapoque ao Chuí, com a distância de 350 milhas da linha de base.

Foi planejado para inicio dos trabalhos, em junho de 1987, tendo como a primeira Comissão de Levantamento sido executada pelo Navio Oceanográfico “Almirante Câmara”, em uma missão com duração de 80 dias de mar. Comandou o navio de pesquisa o então Capitão-de-Fragata Antonio Constantino Conti de Oliveira.

4.1 A PRIMEIRA FASE DO LEPLAC

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN)⁷ e a Petrobrás foram responsáveis pela execução do projeto e o Comitê Executivo (formado de representantes das seguintes instituições ou segmentos da sociedade: SECIRM, DHN, Petrobrás, Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), Comunidade Científica, além do Coordenador do Programa de Geologia e Geofísica Marinha (PGGM)), responsável pelo gerenciamento. (DHN)

A Marinha do Brasil, responsável pela execução dos trabalhos, sabia que a definição da Plataforma Continental era complexa devido as dificuldades em sua aplicação, por se estender além das 200 milhas da linha de base.

Para executar o projeto foram mobilizados os seguintes meios: Navio Oceanográfico Almirante Câmara, Navio Oceanográfico Almirante Álvaro Alberto, Navio Hidrográfico Sírius e Navio Oceanográfico Antares.

A Petrobras foi encarregada de coordenar e supervisionar as atividades relativas à aquisição, processamento e à integração dos dados, de sísmica multicanal, de gravimetria (medição do campo gravitacional) e de magnetometria (medição da intensidade, direção e sentido de campos magnéticos), usados para a determinação da espessura de sedimentos.

Foram coletados dados ao longo de cerca de 150.000 km de perfis, distribuídos ao longo da margem continental, do Oiapoque ao Chuí, até uma distância do litoral de aproximadamente 350 milhas, toda a coleta de dados foram gerenciado e monitorado pelo Comitê Executivo. A coleta e integração dos dados obtidos na margem continental brasileira, permitiram concluir que o Brasil tem uma área de Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 3.539.919,22 km² e uma extensa área de plataforma continental jurídica além da ZEE, que, na região norte, atinge o

⁷ https://www.mar.mil.br/dhn/dhn/quadros/ass_leplac.html

valor de 298.898,48 km² e, na região sudeste/sul, o valor de 531.702,05 km², equivalendo a 830.600,53 km².

Com a plataforma continental jurídica, acrescida à Zona Econômica Exclusiva (ZEE), o País passa a ter uma área total de 4.370.519,75 km². Isso significa dizer que o Brasil incorpora à sua jurisdição uma área marítima um pouco maior que a metade da área continental de nosso território, de 8.511.996 km², onde passa a exercer direitos de soberania e jurisdição, conforme o caso, no que respeita à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais e exploração de recursos minerais marinhos e a exploração de recursos da biodiversidade marinha, que a ciência atual reconhece como um dos campos mais promissores do desenvolvimento da biogenética.

Os trabalhos de interpretação dos dados de sísmica, de gravimetria e de magnetometria estiveram a cargo da Petrobras e os dados de batimetria, foram executados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). A integração de todos os dados obtidos finalizou no ano 2000, e a produção dos documentos cartográficos em 2001.

4.2 A ANÁLISE NA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

Os Estados são soberanos para estabelecer o limite exterior de sua plataforma continental, sendo responsáveis pelas consequências proporcionadas por medidas unilaterais.

Em 2004, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU apreciou o pedido brasileiro de extensão do domínio sobre a Plataforma Continental para 960 mil km², correspondentes à área total reivindicada, além das duzentas milhas náuticas, distribuídas ao longo da costa brasileira, principalmente 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). Essa extensão é equivalente à soma das áreas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Foi criada, então, uma Subcomissão (composta por sete membros da Comissão), responsável por analisar profundamente o trabalho apresentado pelo Brasil. Por duas semanas ocorreram reuniões de trabalho nas quais a Delegação de Peritos Brasileiros respondeu aos questionamentos formulados pelos membros da Subcomissão.

Em 2007, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), encaminhou a conclusão de suas análises, com recomendações ao governo brasileiro. Essa Comissão apresentou questionamentos em algumas partes, constantes da proposta brasileira. CLPC fez recomendações referentes a 190Km², distribuídos no Cone do Amazonas, Cadeia Norte-Brasileira, Cadeia Vitória- Trindade e Margem Continental Sul, solicitando que o governo brasileiro reformulasse o pleito.

Segundo a Marinha, o Brasil discordou e encaminhará nova proposta em 2012.⁸

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar permite que uma extensão seja pleiteada até o limite de 350 milhas da costa. É o que está fazendo o Brasil, com base nos resultados de quase dez anos de estudo do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac).

Os seguintes países encaminharam, até junho de 2008, seus estudos à CLPC: Rússia (2001); Brasil e Austrália (2004); Irlanda (2005); Nova Zelândia; Noruega; e o levantamento conjunto da França, Irlanda, Espanha e Reino Unido (2006); França e México (2007); Barbados e Reino Unido (2008). Como o da Rússia não foi aceito pela Comissão, o do Brasil foi o primeiro a ser analisado.

4.3 A SEGUNDA FASE DO LEPLAC

Para obter um novo relatório com argumentos técnicos e científicos que servirão de base para pleitear uma nova proposta, a Marinha do Brasil contratou o navio M/V Sea Surveyor, da empresa Gard Line, por meio da Portaria do EMA ⁹ Nº 47, de 03 de março de 2009, com 3 brasileiros embarcados. Tendo como objetivo verificar os pontos nas áreas onde houve qualquer tipo de contestação técnica por parte da Comissão de Limites da Plataforma

⁸ Assessor para o LEPLAC (DHN) – Perito brasileiro da Comissão de limites da Plataforma Continental (Nações Unidas)

⁹ (EMA) O Estado-Maior da Armada é um órgão multidisciplinar de apoio à decisão do Chefe do Estado-Maior da Armada, sendo responsável pelo estudo, concepção, planeamento e inspecção das actividades da Marinha.

Continental da ONU, possibilitando, assim, com tecnologia mais avançada elaborar uma proposta revisada, com uma argumentação mais sólida, tentando, garantir os 950 mil Km² de área além das 200 milhas.

Participaram desses estudos 1 (um) geofísico, 1 (um) oceanógrafo e 1 (um) cinegrafista, que iniciaram, no sul do País, a coleta de dados sísmicos e de batimetria multifeixe, fundamentais para identificar o tamanho da plataforma continental brasileira. O levantamento foi encerrado exatamente no cone do Rio Amazonas, no mês de janeiro de 2010.

Os novos Esses dados, contendo informações sobre as coordenadas geográficas do limite exterior, serão estudados por especialistas e pesquisadores brasileiros para apresentação e defesa da nova proposta junto à Comissão de Limites da ONU, com vistas ao reconhecimento do direito do Brasil de ampliar o seu território marítimo em 960 mil quilômetros quadrados. É um território que apresenta riquíssima fauna e flora marítimas no subsolo, que foram recentemente descobertas no pré-sal na faixa entre 100 e 150 milhas, portanto dentro do limite das 200 milhas.

5 DESDOBRAMENTOS DO PROGRAMA

5.1 DESDOBRAMENTOS NO ATLÂNTICO SUL

O Brasil foi o primeiro país da América Latina a fazer esse mapeamento que subsidiaram a confecção de mapas da plataforma continental mostrando a nova configuração do limite no mar do território brasileiro. Foram levados em conta conceitos geodésicos, hidrográficos, geológicos e geofísicos de natureza complexa, o que demandou tempo para coletar e processar os dados da extensa área ao longo de 7.367 km de costa, fundamentais para o pedido de ampliação de nossas águas territoriais.

O delineamento da plataforma continental brasileira demonstra a importância do Brasil para a política exterior em relação ao Atlântico Sul, pois, além dos novos estudos e processos de conhecimentos, esse conjunto de atividades eleva a presença brasileira em área de atividade pioneira na região, além de contribuir para despertar em outros Estados Costeiros a consciência da necessidade e conveniência de também definirem seus limites exteriores de margens continentais.

A tecnologia nacional desenvolvida no delineamento da Plataforma Continental brasileira possibilitou a exportação de conhecimento para outros Estados Costeiros.

Em outubro de 2009, foi realizada uma expedição à África, levando 16 pesquisadores de dez universidades e institutos de pesquisa em parceria com o Ministério da Ciência e Tecnologia e mais 32 pesquisadores de várias instituições nacionais, com o objetivo de coletar dados para pesquisa meteorológica, coletas de nutrientes, medição de temperatura e de salinidade e pesquisa para avaliação de correntes marítimas.

Angola assinou, contrato, com o Brasil para o levantamento da plataforma continental e a demarcação da costa submarina. Esse entendimento técnico assinado com Angola está dentro das diretrizes previstas no Acordo de Cooperação de Defesa assinado na Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, aprovada em março de 2010, em Lisboa

(Portugal).¹⁰ O mapeamento do fundo marinho angolano permitiu que Angola reivindique junto à ONU o reconhecimento da extensão de sua zona econômica exclusiva. Tal reivindicação, se obtida, permitirá na prática que Angola tenha soberania sobre projetos que venham a ser executados na área oceânica, situada além de 200 milhas náuticas, padrão instituído pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). O entendimento prevê também o treinamento de técnicos angolanos em universidades brasileiras.

A cooperação com países africanos nessa seara iniciou-se em 2006. Nesse ano, a Marinha fez um levantamento da costa submarina da Namíbia. De posse dos dados, esse país solicitou à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU o reconhecimento de sua plataforma submarina. O pedido foi atendido, o que permitiu à Namíbia ter soberania sobre toda a extensão de uma cadeia de montanhas suboceânicas, denominada cadeia de Walvis (Walvis Ridge)

5.2 EXPANSÃO DAS ATIVIDADES MARÍTIMAS BRASILEIRAS

Com o advento da CNUDM, o Brasil intensificou e diversificou as iniciativas no que concerne às atividades marítimas, todas sob a coordenação e supervisão da CIRM, destacando-se os seguintes projetos: ocupação permanente do arquipélago de São Pedro e São Paulo (Programa Arquipélago), que incluiu a instalação de um farol de navegação e de uma estação científica guarnecida por especialistas brasileiros; o projeto de Recursos Vivos da ZEE (REVIZEE), que permitirá harmonizar e equacionar as atividades pesqueiras no mar brasileiro em proveito de toda a nossa sociedade, com o apoio científico das universidades brasileiras e o apoio logístico da DHN, com seus navios oceanográficos; e o projeto de Recursos minerais da Plataforma Continental (REmplac), de grande significado para o futuro próximo, pois, além do petróleo, de origem marinha, uma realidade, mas fora do escopo do REMPLAC, identificará na margem continental brasileira, inclusive além das 200 milhas, sítios com possibilidade de existência de outros recursos minerais marinhos.

¹⁰ Fonte: Ministério da Defesa, 15 de Abril 2011

A exploração sustentável, pesquisa e fiscalização, envolvem uma logística mais complexa do que a exigida na floresta. São grandes as distâncias, não só na horizontal, mas na vertical, com profundidades superiores a 5 mil metros. Na estrutura atual, faltam pesquisadores, faltam navios, faltam recursos, ou seja falta tecnologia.

A incorporação de nova área à “Amazônia Azul” ganha ainda mais importância, não apenas pelos aspectos estratégicos envolvidos, mas também pelos econômicos, em face das recentes descobertas das reservas de petróleo na zona do “pré-sal”, que têm colocado o Brasil em evidência na agenda internacional de negociações. momento único na sua história.

“O Levantamento da Plataforma Continental abriu à comunidade científica brasileira novos desafios, incentivando os pesquisadores a investir em novas tecnologias. A USP (Universidade de São Paulo) e a Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), que finalizaram a compra de um novo navio oceanográfico para pesquisa que permitirá a ampliação das investigações do pré-sal. A embarcação foi batizada de Alpha Crucis.¹¹

Na região do pré-sal será fonte de pesquisas de biodiversidade de oceano profundo, estudos climáticos, tecnologia submarina etc. “Isso abre um panorama, também para os Institutos de Biociências, de Geociências, de Astronomia, de Geofísica e Ciências Atmosféricas, da Escola Politécnica, entre outros”. Quanto às melhorias na área de pesquisa: “o navio representará um salto enorme de qualidade tanto em sua função de pesquisa como de navio-escola para formação de oceanógrafos.” (USP, 2010)

5.3 AQUISIÇÃO DO NAVIO HIDRO-OCEANOGRÁFICO CRUZEIRO

Adquirindo conceitos técnicos, científicos e definições ambientais pertinentes aos domínios e conquistas do homem em relação ao mar, foi possível vislumbrar novos desafios para desenvolver novas tecnologias em pesquisas científicas marinhas.

Para enfrentar esses novos desafios, foi adquirido pela Marinha do Brasil em 2007, da firma Berkon Shipping N.V., da Holanda, um navio para atender a demanda oriunda do convênio

¹¹ A Alpha Crucis é a estrela que representa o Estado de São Paulo na bandeira do Brasil.

assinado entre a DHN e a Fundação para o Desenvolvimento da Pesquisa, em 28 de dezembro de 2006, para o desenvolvimento do projeto do Laboratório Nacional Embarcado (LNE). Participam também do convênio a secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), como interveniente, e a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), como concedente dos recursos.

O navio, foi construído pelo Estaleiro Sterkoder Mek, teve sua quilha batida em novembro de 1985, foi lançado ao mar em março de 1986 e foi entregue em agosto de 1986, com o nome de "Havskjell Viking", com bandeira da Noruega. Em 1991 mudou o nome para "North Sea Surveyor". Em 1996 mudou o nome para "Seaway Surveyor" e, em 2000, passou a denominar-se "DSND Surveyor". Em 2003, teve o seu porto de registro mudado para Nassau com bandeira de Bahamas.

O "Surveyor" Foi incorporado à Marinha do Brasil em 8 de novembro de 2007, em cerimônia realizada em Singapura, passando a ter o nome de Navio Hidro-Oceanográfico "Cruzeiro". Em 28 de fevereiro de 2008, na sede da DHN em Niterói, foi realizada a cerimônia de Mostra de Armamento e incorporação à Armada, com a transferência para o setor operativo através da Diretoria-Geral de Navegação.

O NHO Cruzeiro do Sul - H 38, foi reparado no Estaleiro Jurong, em Singapura, sofreu algumas adaptações iniciais e, depois de adequadamente equipado, desenvolverá atividades de pesquisa e desenvolvimento no ambiente marinho contempladas no Plano Setorial para Recursos do Mar (PSRM), da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM).

Está prevista a disponibilização por cerca de 80 dias no mar por ano à comunidade acadêmico-científica para realização de atividades e projetos de pesquisa que farão parte do Projeto "Laboratório Nacional Embarcado (LNE)".

Entre 11 e 18 de fevereiro 2009, realizou sua primeira comissão científica com onze estudantes do curso de Oceanografia da Universidade do Vale do Itajaí (Univali) fizeram o levantamento batimétrico da plataforma continental brasileira no setor leste da Ilha de Santa Catarina, além de medições das características da massa d'água, como velocidade e direção de corrente. A pesquisa fez parte do Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (REmplac

Entre março de 2009, o NHO Cruzeiro do Sul esteve em Rio Grande no retorno da primeira fase da Operação OCEANO-SUL IV, quando realizou a coleta de dados oceanográficos e meteorológicos destinados à produção de informações ambientais, necessárias ao planejamento e condução de operações navais em áreas de convergência e rotas de navegação. O navio partiu para Itajaí com 14 acadêmicos da Universidade Federal do Rio Grande (FURG) para segunda fase da operação¹².

5.4 AQUISIÇÃO DO AVISO DE PESQUISA ASPIRANTE MOURA

Com aumento pela pesquisa científica marinha, houve a necessidade da Marinha do Brasil, em parceria com o Ministério da Ciência e Tecnologia, adquirir o Aviso de Pesquisa (AvPq) “Aspirante Moura” (U-14).

O navio, que ficará futuramente subordinado ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), funcionará como “Laboratório Nacional Embarcado II”¹³, contribuindo com as pesquisas de interesse da Marinha e da comunidade científica nacional. O AvPq “Aspirante Moura” incorpora, em sua estrutura, uma inovação na Marinha do Brasil, pois será o primeiro dos nossos navios a navegar sem o uso de leme, substituído por duas hélices azimutais, integradas a um sistema de piloto automático e cartas náuticas eletrônicas.

5.5 DESDOBRAMENTO AMBIENTAL

A questão ambiental é outro fator crítico, exploração racional preservando a cadeia alimentar, pois o bioma marinho possui características de interdependência que amplificam eventuais danos causados ao meio ambiente. Mesmo o alto-mar pode sofrer com a exploração desordenada em partes longínquas, em função da migração de detritos e da destruição de micro-organismos por meio do soterramento do leito marinho. Os impactos possuem amplitude tal, que podem prejudicar toda uma cadeia alimentar. As exigências de monitoramento ambiental teriam por fim realizar a assessoria de riscos, fundamental a

¹² DHN. Base Militar Web Magazine - ALIDE - Notícias 16/07/07. CCSM - Centro de Comunicação Social da Marinha, Brasília-DF.

¹³ http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/ieapm/AspMoura.html

empreitadas futuras. O atual trabalho funda-se na preservação das áreas imediatamente conectadas à plataforma.

5.6 DESDOBRAMENTOS ECONÔMICOS

O R/V Professor Logachev, de bandeira da Rússia, por meio da Portaria do EMA Nº 30, de 03 de fevereiro de 2010, foi autorizado a realizar investigação científica marinha em águas jurisdicionais brasileiras no período entre 22 de fevereiro de 2010 e 22 de maio de 2010. Durante esta comissão embarcaram pesquisadores das universidades e um Oficial da Marinha do Brasil. Foram determinadas duas áreas da Margem Continental Brasileira para a realização de dragagens de rochas frescas, a saber: cadeia Vitória Trindade (13 amostras) e Cadeia Norte Brasileira (17 amostras).¹⁴

5.7 DESDOBRAMENTOS NA ÁREA DE DEFESA

Essa relação de dependência com o mar, que acaba constituindo uma das grandes vulnerabilidades do Brasil, poderá ainda intensificar-se em face das recentes descobertas do “pré-sal” no Atlântico Sul, em especial, as reservas localizadas em zona marítima brasileira, onde o Brasil exerce direitos de soberania para fins de exploração de recursos naturais.

Atualmente, 95% de todo o comércio exterior brasileiro fluem por via marítima, o que representou, em 2007, cerca de 230 bilhões de dólares, somadas as exportações e as importações (MOURA NETO,2008). Isso demonstra a importância do transporte marítimo e a tendência é crescer cada vez mais o intercambio comercial entre as nações, desapertando nosso setor naval para o desenvolvimento socioeconômico nacional e dessa forma teremos o crescimento dos estaleiros de construção e reparo naval, a modernização dos portos e a formação de recursos humanos para o futuro que nos espera, com aumento das exportações e conquista de novos mercados.

O petróleo e o gás natural são grandes riquezas que já estão alcançando a alto-suficiência. O Brasil prospecta no mar mais de 80% do seu petróleo, quanto ao gás natural, os grandes

¹⁴ DHN

depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo. A atividade pesqueira representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos.

A soberania econômica sobre essa imensidão de mar é de extrema importância e para proteger nossa Amazônia Azul é indispensável a conclusão do programa espacial brasileiro.

O Programa Espacial Brasileiro tem como objetivo, o controle, o monitoramento, a mobilidade e presença aérea, marítima e terrestre, o patrulhamento do desmatamento na Amazônia; o monitoramento e o controle do espaço aéreo; o controle e monitoramento, de forma especial, da Amazônia Azul, que com a evolução das telecomunicações garante o controle do Direito do Mar. Toda essa tecnologia aumenta a capacidade de promover inclusão social, pela facilidade de conexão de várias regiões isoladas do Brasil e até de previsão de safras agrícolas.

Considerando a vastidão do Atlântico Sul, natural teatro de suas operações navais e a magnitude dos interesses no mar, a Marinha constatou, desde logo, que, para o cumprimento de sua missão constitucional de defender a soberania, a integridade territorial e os interesses marítimos do País, tornasse de grande importância dispor, além de submarinos convencionais, também de submarinos nucleares. Os primeiros, em face de suas peculiaridades, adequados para o emprego preponderante em áreas litorâneas, em zonas de patrulha limitadas; os segundos, graças ao seu raio de ação e mobilidade, para a garantia da defesa avançada da fronteira marítima mais distante.¹⁵

No que se refere ao Programa Espacial Brasileiro, o Conselho de Altos Estudos aprovou recentemente um estudo para profundo diagnóstico da situação de todas as amarras desse programa, desde a forma como estão organizados, à questão dos recursos, e às questões fundiárias na península de Alcântara, para que possamos enfrentar esses problemas e fazer com que o Brasil entre no seletivo grupo de países que dominam o ciclo completo da tecnologia espacial.

¹⁵Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, Comandante da Marinha do Brasil

O centro de Alcântara, com localização privilegiada, domina as tecnologias na produção de satélites, como já vínhamos desenvolvendo no INPI, inclusive em parceria com outros países. Ao mesmo tempo, detém tecnologia para produzir os veículos lançadores de satélites.

6 CONCLUSÃO

O crescente interesse pelo mar e a constatação da importância que ele representa em recursos de toda espécie conduziu a comunidade à compreensão da necessidade de se estabelecer um ordenamento jurídico sólido sobre os direitos e deveres dos estados. As discussões que levaram a esse ordenamento ocorreram em três Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, sendo as duas primeiras resultaram em fracasso.

Ao contrário das duas primeiras, a III Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, realizada em Montego Bay, Jamaica, teve como resultado final a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, hoje ratificada pela quase totalidade dos países membros da ONU. Ficou também estabelecida a criação do Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, órgão responsável pela solução dos litígios oriundos da aplicação da Convenção.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar possibilitou ao Brasil exercer jurisdição sobre um espaço marítimo de 3,5 milhões de km² e com possibilidades de extensão dos limites de sua plataforma continental, além das 200 milhas náuticas, em 900 mil km². Caso tenha seu pleito atendido em 2012, a área marítima poderá atingir, aproximadamente, 4,5 milhões de km². Os recursos naturais existentes nessa área marítima representam uma grande riqueza das atuais e futuras gerações de brasileiros.

Para exercer o direito ao uso e exploração exclusiva da sua plataforma continental, o Brasil teve que apresentar uma solicitação formal e circunstanciada que continha informações de caráter científico sofisticado. Tais informações foram obtidas durante a execução do Programa de Levantamento da Plataforma Continental, gerenciado pela Comissão Interministerial de Recursos do Mar e conduzido pela Marinha do Brasil, a Petrobrás e a comunidade científica brasileira, com grande participação das universidades brasileiras.

O aumento da área marítima brasileira é extremamente sob vários aspectos, principalmente o gerenciamento e exploração exclusiva dos recursos naturais existentes no leito e subsolo marinhos, onde já foram detectadas a presença de grande quantidades de petróleo e gás natural, bem como de nódulos metálicos de grande valor econômico.

O Programa de Levantamento da Plataforma Continental também gerou efeitos decorrentes em outras áreas, como: o reconhecimento da capacidade dos cientistas brasileiros, o que levou à assinatura de acordos para a condução do programa em outros países do Atlântico Sul; a expansão das atividades marítimas brasileiras, especialmente na área de construção naval; e efeitos decorrentes na área de defesa, tendo talvez como seus aspectos mais relevantes o programa de submarinos nucleares, e o programa espacial brasileiro.

A Marinha do Brasil, por meio do seu Comando, tem estimulado a conscientização dos brasileiros com relação à importância do mar, chamando a essa imensa área, que acrescida da plataforma continental já incorporada, de “Amazônia Azul”, uma alusão às suas imensas riquezas e importância. A Figura 2 apresenta o mapa do Brasil, incluindo a área da “Amazônia Azul”, com a Zona Econômica Exclusiva representada em azul claro e a plataforma continental representada em azul escuro.



Figura 2 - O mapa do Brasil, incluindo a Amazônia Azul.

7 BIBLIOGRAFIA

BRASIL, Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Internet, disponível em: http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm, acesso em 15/09/2011.

VIDIGAL, Armando A. F; Cunha, Marcílio B.; Fernandes, Luiz Philippe C.; Mendes, Izidério A.; Silva, Nelio; Oliveira, Lucimar L.; Cunha Jr, Osmar B.; Albuquerque, Alexandre T. M.; Rodriguez, Eliane, G.; Almeida, José de Anchieta N. Amazônia Azul: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

CARVALHO, Roberto G. A amazônia Azul. Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, Jornal da Ciência, 11 de maio de 2005. Internet, disponível em: <http://www.jornaldaciencia.org.br/Detalhe.jsp?id=27938>, acesso em 15/09/2011.

GOUVEIA, Jorge Bacelar. Manual de Direito Internacional Público. Lisboa: Almedina, 2000.

MENDES, Andrea R., A Constituição das Fronteiras Marítimas Brasileiras: do “Mar Territorial” à “Amazônia Azul”. Dissertação de Mestrado. Escola Nacional de Ciências Estatísticas(ENCE). Rio de Janeiro, 2006.

GUEDES, Armando M. Direito do Mar. Coimbra: Coimbra Editora, 1988.

OTERO, Paulo. A Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos. Lisboa: Associação Acadêmica de Lisboa, 1988.

SERAFIM, Carlos Frederico S.; CHAVES, Paulo de Tarso. “O mar no espaço geográfico brasileiro”. Brasília: Coleção explorando o ensino, v. 8, 2005.

SILVA, José Luís M. Direito do Mar. Lisboa: Associação Acadêmica de Lisboa, 2003.