



Hélcio Corrêa

AMAZÔNIA AZUL, PRÉ-SAL, SOBERANIA E JURISDIÇÃO MARÍTIMA

83

BLUE AMAZON, PRE-SALT, SOVEREIGNTY AND MARITIME JURISDICTION

Eliane Octaviano Martins

RESUMO

Analisa a questão dos limites das zonas marítimas sob a soberania e jurisdição brasileiras e os reflexos da extensão da Amazônia Azul, principalmente em face das recentes descobertas de petróleo na chamada zona “pré-sal”.

Aduz que o Brasil apresentou à ONU pedido de ampliação de limites da plataforma continental, podendo ser o primeiro país no mundo a ter sua proposta atendida.

PALAVRAS-CHAVE

Direito Marítimo; Amazônia Azul; zona contígua; jurisdição; soberania; petróleo; pré-sal; mar territorial; zona econômica exclusiva.

ABSTRACT

The author assesses the issue of the boundaries of maritime zones under Brazilian sovereignty and jurisdiction, and the effects of the magnitude of blue Amazon, especially in view of the recent oil discovery in the so-called “pre-salt” region. She states that Brazil has filed a petition with the United Nations, requesting an extension of its continental shelf boundaries, and may probably be the first country in the world to have its proposal accepted.

PALAVRAS-CHAVE

Maritime Law; blue Amazon; contiguous zone; jurisdiction; sovereignty; oil; pre-salt; territorial sea; exclusive economic zone.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O território marítimo brasileiro abrange as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, nomeadamente, as águas interiores, o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a zona econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental (PC).

A área compreendida pela extensão do mar territorial brasileiro (12 milhas), somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da plataforma continental, em decorrência de sua evidente riqueza e vastidão, é chamada de “Amazônia Azul”.

O Brasil apresenta uma relação de dependência com o mar, a qual acaba se constituindo em uma das grandes vulnerabilidades e que poderá ainda se intensificar, em face das recentes descobertas do “pré-sal” no Atlântico Sul, em especial, as reservas localizada em zona marítima brasileira.

No Brasil, a zona da camada “pré-sal” se consubstancia em uma faixa que se estende ao longo de 800 quilômetros entre os Estados do Espírito Santo e Santa Catarina, abaixo do leito do mar, e contempla três bacias sedimentares: Espírito Santo, Campos e Santos.

O petróleo descoberto na zona “pré-sal” é um marco na indústria petrolífera mundial¹. Estima-se que a camada do pré-sal contenha o equivalente a cerca de 1,6 trilhão de metros cúbicos de gás e óleo. Se confirmada a reserva, o Brasil será considerado a quarta maior reserva de petróleo do mundo e poderá se tornar uma grande potência mundial. A partir de 2017, estimativas apontam para a produção de mais de um milhão e 300 mil barris de petróleo por dia.

pleiteando o reconhecimento de seus direitos sobre mais de 900.000 km², o que elevaria as dimensões do espaço marítimo brasileiro para 4,4 milhões de km². Consequentemente, poderá o Brasil explorar os recursos minerais, biológicos e fósseis presentes na extensão pleiteada deste espaço marítimo e especialmente, prováveis reservas do pré-sal. A aceitação da proposta fundamentará, ainda, possível solicitação brasileira à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA) de autorização para explorar economicamente as áreas adjacentes à sua plataforma continental.

A incorporação de nova área alteraria significativamente as fronteiras marítimas e a área da “Amazônia Azul”, ensejando a proteção dessa nova província petrolífera.

Neste cenário “pré-sal”, evidencia-se a importância da análise do tema no que tange à soberania, jurisdição e possível extensão da plataforma continental brasileira. Destarte, o presente estudo pretende, portanto, analisar as normativas relativas à “Amazônia Azul” e os reflexos da extensão da plataforma continental e as reservas do “pré-sal”.

2 A UNIFICAÇÃO NORMATIVA DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se, indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial.

A evolução tecnológica desvelou outras perspectivas da exploração do leito e subsolo marítimos, revelando às nações que o mar consigna relevante fonte de riquezas e de fundamental importância estratégica como supridor de matéria-

tados pretenderam exercer jurisdição exclusiva ou mesmo possuir direitos de propriedade sobre áreas mais ou menos extensas do alto-mar. Nessa época, as normas eram costumeiras.

Em decorrência desse cenário, os Estados começaram a manifestar seus interesses em incorporar maior parcela do espaço marítimo aos seus domínios ou de, no mínimo, exercer maior jurisdição sobre esse espaço. Desde então, diversos acontecimentos marcaram o processo de transformação das regras tradicionais do Direito do Mar.

Na década de 50, a Organização das Nações Unidas (ONU) deu início a uma série de discussões a respeito da elaboração de um tratado internacional que sistematizasse os espaços marítimos.

A primeira tentativa de unificação mundial de normatização dos espaços marítimos ocorreu durante a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM I (*The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS I*), realizada em 1958, em Genebra.

A CNUDM I não foi ratificada pelo Brasil e por outros inúmeros países, resultando, portanto, em tentativa fracassada.

A segunda tentativa também ocorreu em Genebra, em 1960, na II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM II, sendo encerrada, todavia sem qualquer resultado significativo.

A não aceitação mundial das tentativas de uniformização dos espaços marítimos pela CNUDM I e CNUDM II revelou a necessidade de instauração de uma Nova Ordem, acentuando a necessidade de uma Convenção de aceitação geral.

Neste cenário, e, ainda, sob a égide da ONU, foi realizada, em 1973, mais uma Conferência da ONU sobre o Direito do Mar – CNUDM III (*The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 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.

A CNUDM III, também conhecida como “Lei do Mar” (*Law of the Sea*) e Convenção de Montego Bay, é considerada uma verdadeira “Constituição do Mar”, dada a sua relevância e abrangência.

A Convenção garantiu ao Direito do Mar uma característica universal e contri-

[...] o mar destaca-se fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações. E nesse cenário, evidencia-se a necessidade de delimitar os espaços marítimos e a soberania e jurisdição dos Estados Costeiros.

Os limites e extensão das zonas marítimas no Brasil são instituídos pela Lei 8.617/93 que segue os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III).

Em 2004, o Governo brasileiro apresentou à ONU uma proposta de extensão sobre sua área marítima, além das 200 milhas de plataforma continental, em consonância a CNUDM III, art. 76,

prima, consagrando ainda mais o espaço marítimo como um dos baluartes da economia internacional globalizada. Inexoravelmente, o mar destaca-se fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações. E nesse cenário, evidencia-se a necessidade de delimitar os espaços marítimos e a soberania e jurisdição dos Estados Costeiros.

Durante muitos séculos, certos Es-

buiu para a sistematização dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo. Seu texto foi estruturado em 320 artigos, distribuídos em 17 partes e 9 anexos.

A CNUDM III consagra a visão atual do Direito do Mar, ao instituir as coordenadas básicas a serem seguidas pelos Estados, definir os espaços marítimos e consolidar os conceitos herdados dos costumes internacionais e textos esparsos. Refere-se a quase todo o espaço oceânico e seus usos: navegação, exploração de recursos, conservação e contaminação, pesca e tráfego marítimo.

A Convenção foi ratificada pela maioria dos países ocidentais e entrou em vigor, em todo o mundo, no dia 16 de novembro de 1994, dando origem ao Novo Direito do Mar. Atualmente, mesmo os países não signatários da Convenção adotam e respeitam os conceitos estabelecidos por ela para os espaços marítimos e o meio ambiente.

A CNUDM III foi assinada pelo Brasil em 10 de dezembro de 1982 e ratificada em 22 de dezembro de 1988, promulgada pelo Decreto n. 99.165, de 12 de março de 1990, e declarada em vigor no Brasil pelo Decreto n. 1530, de 22 de junho de 1995. A legislação brasileira segue os preceitos da CNUDM III, sem diferenças pontuais significativas.

O texto apresentou inúmeras inovações, em diversas áreas não consideradas, ou consideradas superficialmente, nas conferências anteriores, como os direitos de navegação; limites territoriais marítimos; investigação científica marinha; desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha; direito de exploração de recursos e proteção e preservação do ambiente marinho.

A CNUDM III consagrou os conceitos de MT, ZC, ZEE e PC em 320 artigos, oito anexos e quatro resoluções. A Convenção contribuiu para a sistematização e unificação dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo. A CNUDM III definiu, de forma precisa, os espaços marítimos e consagrou inovações em matéria de Direito do Mar, ao consolidar conceitos herdados dos costumes internacionais e textos esparsos. A Convenção se refere a quase todo o espaço oceânico e seus usos: navegação, exploração de recursos, conservação e contaminação, pesca e tráfego marítimo.

A toda evidência, a CNUDM III é o maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados Partes.

A CNUDM III estabeleceu limites dos espaços marítimos, estipulando 12 milhas para o Mar Territorial, 188 milhas de zona econômica exclusiva, delimitando ainda a plataforma continental e a zona contígua (24 milhas).

3 "AMAZÔNIA AZUL"

O Brasil é signatário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), promulgada pelo Decreto n. 1530/95.

Em 4 de janeiro de 1993, foi sancionada a Lei n. 8.617/93, enquadrando a normativa interna brasileira e os limites marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela CNUDM III, inclusive com a revogação de normas que lhe fossem contrárias.

O território marítimo brasileiro abrange as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, nomeadamente, as águas interiores, o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a zona

econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental (PC).

A extensão e limites das zonas marítimas e o exercício da soberania e jurisdição do Brasil são regulamentados pela Lei 8.617/93².

A área compreendida pela extensão do mar territorial brasileiro (12 milhas), somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da plataforma continental, em função de sua vastidão e riqueza é chamada de "Amazônia Azul"³.

No Brasil, em regra, a competência jurisdicional e a incidência da lei brasileira nas zonas marítimas obedece ao princípio da territorialidade.

A exegese que emana da regra geral do princípio da territorialidade evidencia consagração da jurisdição civil, penal e administrativa do Brasil, respeitadas as restrições de extensão e limites e salvo exceções normativas além das hipóteses de extraterritorialidade.

Na década de 50, a Organização das Nações Unidas (ONU) deu início a uma série de discussões a respeito da elaboração de um tratado internacional que sistematizasse os espaços marítimos.

Em consonância a tal princípio, as normas do direito marítimo brasileiro e os direitos de jurisdição aplicam-se, regra geral, nas zonas marítimas brasileiras. O âmbito de aplicabilidade se estenderá em território estrangeiro nas hipóteses de extraterritorialidade.

3.1 MAR TERRITORIAL (MT); ZONA CONTÍGUA (ZC); ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE)

Conceitualmente, mar territorial (*Territorial Sea*) é a faixa de mar que se estende desde a linha de base, até uma distância de 12 milhas marítimas⁴. A jurisdição do Brasil no mar territorial é soberana, exceto no que tange à jurisdição civil e penal em navio mercante estrangeiro em passagem inocente, cuja jurisdição é do Estado de bandeira (princípio da jurisdição do Estado de bandeira)⁵.

A zona contígua (*Contiguous Zone*) consiste em uma segunda faixa de mar de 12 milhas, adjacente ao mar territorial. Na ZC, o Estado Costeiro é destituído de soberania, mas tem jurisdição legal específica para os fins de fiscalização no que tange à alfândega, saúde, imigração, portos e trânsito por águas territoriais⁶.

A zona econômica exclusiva (*exclusive economic zone*) consiste em uma faixa adjacente ao mar territorial, que se sobrepõe à ZC. O limite máximo da ZEE é de 188 milhas marítimas a contar do limite exterior do mar territorial, ou 200 milhas, a contar da linha de base deste.

Nas ZEEs, qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevôo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos⁷.

3.2 PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA (PC)

A plataforma continental (*Continental Shelf*) é constituída por áreas submersas adjacentes à zona do mar territorial e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se

estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância⁸.

A disciplina jurídica sobre a PC objetiva a soberania sobre o aproveitamento dos recursos situados nas suas águas, no seu solo e subsolo, notadamente recursos minerais e combustíveis fósseis como o petróleo e o gás natural. Os recursos naturais da PC compreendem os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que, no período de captura, estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Sob a égide da CNUDM III, art. 77, o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a PC para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

Em regra, o limite exterior da PC é de 200 milhas, todavia a CNUDM III estipula que os países interessados em ter uma PC maior que 200 milhas marítimas deveriam apresentar à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU sua proposição, após 10 anos de sua ratificação, respaldada por informações científicas e técnicas, justificando tal pretensão (art. 76, 9).

4 PRÉ-SAL E A PROPOSITURA DE AUMENTO DE ÁREA DA "AMAZÔNIA AZUL"

O Brasil instituiu, pelo Decreto n. 95.787/88 – posteriormente atualizado pelo Decreto n. 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 art. 76 da CNUDM III⁹.

Solidamente amparado nos estudos realizados pelo LEPLAC, o Brasil apresentou, em 2004, pedido de extensão da PC à Comissão para os Limites da Plataforma Continental da ONU (CLPC), em consonância com o art. 76 da CNUDM III e seguindo os preceitos das *Scientific and Technical Guidelines* – SGT, documento da ONU que regulamenta o artigo em questão¹⁰.

[...] além da Amazônia Azul, a fronteira marítima Brasil-África e as vias de acesso ao Atlântico Sul são áreas estratégicas de importância fundamental para o tráfego marítimo internacional.

A proposição solicitava novo limite exterior da PC na extensão de 350 milhas e a inclusão em sua plataforma de cinco áreas: cone do Amazonas; cadeia Norte brasileiro; cadeia Vitória e Trindade, platô de São Paulo e margem continental Sul.

Em decorrência da nova propositura, a "Amazônia Azul" seria integrada pelo mar patrimonial de 200 milhas marítimas (370 km) e pela plataforma continental de até 350 milhas marítimas (648 km) de largura, a partir de linha de base. Esta área representaria um total de quase 4,5 milhões de km², aumentan-

do em mais de 50% a área do território nacional.

Em abril de 2007, a CLPC emitiu um Relatório de Recomendações, sugerindo que o Brasil apresente nova proposta com novos limites. O Relatório recomenda certo "reco" na propositura brasileira em cerca de 20 a 35% da área originalmente pleiteada¹¹.

Evidencia-se, portanto, que o aumento e incorporação da nova área da "Amazônia Azul", mesmo que reduzida em nova proposta, deverá ocorrer em breve.

Evidentemente, com a expansão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas padronizadas pela legislação internacional, novas descobertas de reservas de petróleo na zona pré-sal poderão ocorrer.

4.1 SOBERANIA E JURISDIÇÃO

Na PC, o Brasil exerce direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. É evidente que a extensão da área importa não só em incorporação de riquezas e direitos de soberania. Proporcionalmente aos direitos, decorrem as responsabilidades, as obrigações.

A Marinha do Brasil vem destacando que a iminência da expansão do território marítimo brasileiro enseja a análise dos efeitos de tal abrangência sob a égide de três grandes vertentes: a) vertente econômica; b) científica e c) vertente soberania (MINISTÉRIO DA MARINHA, 2006, passim). Na vertente econômica, a expansão do território brasileiro é evidentemente estratégica.

É fato incontestável a relação de dependência da economia mundial com o mar. A par das riquezas estratégicas à sobrevivência das nações, 95% do comércio internacional realiza-se através do transporte marítimo. Atente-se, ainda, para o turismo marítimo, navegação de cabotagem, esportes náuticos e exploração de petróleo e gás. No Brasil, a constatada relação de dependência com o mar é especialmente significativa. Além da constatada dependência do tráfego marítimo e do petróleo, que, *per se*, já bastariam para mensurar o significado da dependência do Brasil em relação ao mar, destacam-se ainda demais potencialidades econômicas, como a pesca, que permanece praticamente artesanal, a exploração de gás e demais recursos.

No limiar da sua autossuficiência, o Brasil prospecta mais de 80% de seu petróleo. Alguns estudos já iniciados destacam a probabilidade de existência de significativa reserva de petróleo na camada "pré-sal", além das 200 milhas, existência ainda não comprovada.

Na vertente científica, evidências empíricas têm apontado que o aumento da área marinha será extremamente relevante para a realização de pesquisas, para o gerenciamento de recursos naturais ecologicamente importantes e economicamente relevantes e evidenciam-se, nesse contexto, a exploração sustentável da pesca e de outros recursos, evitando-se, ademais, a pirataria científica.

Na vertente soberania, em que pese à vastidão da área a explorar e inobstante a importância indescritível da conquista pioneira do Brasil consolidando a extensão da sua área, algumas preocupações, todavia, são suscitadas¹².

A preservação das áreas imediatamente conectadas à plataforma continental deve ser consagrada como um dos temas relevantes. O bioma marinho possui características de interdependência que amplificam eventuais danos causados ao meio ambiente e estudos científicos comprovam que as zonas marítimas, assim como o alto mar, poderão sofrer com a explora-

ção desordenada em partes longínquas, em função da migração de detritos e da destruição de microrganismos por meio do soterramento do leito marinho. Os impactos poderão significar comprometimento de toda uma cadeia alimentar. Com efeito, mister se faz implementar exigências de monitoramento ambiental. Atente-se, ainda, para a intensificação do tráfego de petroleiros e para a construção de estaleiros, questões que também trazem significativos impactos sob a égide ambiental.

Uma das principais preocupações refere-se ao fato de o Brasil estar efetivamente preparado para investir em políticas de efetivo aproveitamento dos recursos, em pesquisas, e, essencialmente, em fiscalização.

O país necessita, portanto, dentre outras medidas, que a Marinha de Guerra seja imediatamente dotada de navios de primeira geração e de meios flutuantes, aéreos e anfíbios adequados, em quantidade suficiente para garantir uma presença naval permanente na Amazônia Azul, além de representar os interesses nacionais ou projetar o poder e a influência do país no exterior¹³. Evidentemente, uma das prioridades da política nacional de defesa do governo brasileiro se assenta no uso do mar para fins lícitos.

Os portos brasileiros são considerados obsoletos, e o Brasil, há décadas, é considerado um país “transportado” e não um país “transportador. Lamentavelmente, são gastos com fretes marítimos aproximadamente US\$ 7 bilhões, dos quais apenas 3% são transportados em navios de bandeira brasileira. (OCTAVIANO MARTINS, 2002, 2007, *passim*).

Infere-se, ainda, que, além da Amazônia Azul, a fronteira marítima Brasil-África e as vias de acesso ao Atlântico Sul são áreas estratégicas de importância fundamental para o tráfego marítimo internacional.

Indubitavelmente, inobstante a importância e a primazia das questões envolvendo o “pré-sal”, não se deve olvidar o Brasil de implementar gestão eminentemente sustentável. Com efeito, os investimentos governamentais no “pré-sal” e as questões envolvendo a regulação do setor e perspectivas de exploração e partilha não devem implicar desconsiderar outras questões envolvendo a indústria naval e o comércio internacional¹⁴.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil poderá ser o primeiro país no mundo a ter sua proposta de ampliação de limites da PC aceita pela ONU, sob a égide da CNUDM III.

Resvala-se de vital importância a implementação de políticas não só relativas às vertentes econômicas, mas essencialmente públicas que possibilitem e viabilizem a efetiva exploração sustentável, pesquisa e fiscalização.

A importância da incorporação de nova área à “Amazônia Azul” ganha ainda mais relevo em face das recentes descobertas das reservas de petróleo na zona do “pré-sal”, que tem colocado o Brasil em evidência na agenda internacional de negociações.

Dentro deste cenário, evidencia-se a necessidade de que a relação de dependência com o mar deixe de representar uma vulnerabilidade para o Brasil e passe a ser consagrada uma potencialidade em seu uso, exploração e fiscalização que possam ser considerados paradigmas internacionais de excelência. Propugna-se, portanto, que o “pré-sal” efetivamente coloque o Brasil dentre as maiores potências do mundo e que a primazia do “pré-sal” não ofusque a relevância do contexto desenvolvimentista e sustentável do comércio internacional e da indústria naval.

NOTAS

- 1 As reservas encontram-se em profundidades que superam os 7 mil metros, abaixo de uma extensa camada de sal, motivo pelo qual se denomina a área de camada ou zona “pré-sal”. De acordo com os geólogos, a camada de sal existente na zona conserva a qualidade do petróleo.
- 2 A Constituição Federal, art. 20, considera como bens da União, dentre outros: as praias marítimas, as ilhas oceânicas e costeiras (iv); os recursos naturais da plataforma continental e da zona economicamente exclusiva (v) e o mar territorial (vi).
- 3 A expressão foi consagrada pela Marinha do Brasil que evidencia a existência de duas amazonias: a “Amazônia Verde” e a “Amazônia Azul”.
- 4 Uma milha náutica equivale a 1.853m.
- 5 Ver CNUDM III, art. 17-28; Lei 8.617/93, arts. 1º a 3º; Código Penal, art. 5º a 7º; Código de Processo Civil, arts. 88 a 100; Lei 2.180/54 (Tribunal Marítimo); Normas da Autoridade Marítima 08 (NORMAM), Lei 9.537/97 (LESTA) e Decreto 2.596/98 (RLESTA).
- 6 Consultar CNUDM III, art. 27 e 28, NORMAM 08 e Lei 8.617/93, art. 5º.
- 7 Ver Lei 8.617/93, art. 10 e art 55 e ss da CNUDM III.
- 8 Ver Lei 8.613/93, arts. 11-14 e CNUDM, art. 76, 1
- 9 O LEPLAC está sob a coordenação da Comissão Interministerial para os Recursos do

Mar (CIRM), com a finalidade de assessorar o Presidente da República na consecução da Política Nacional par os Recursos do Mar (PNRM). Essas atividades foram desenvolvidas conjuntamente pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN), Empresa Brasileira de Petróleo S.A. (Petrobrás) e Comunidade Científica Brasileira. Para maiores informações, consulte o site oficial da Marinha do Brasil.

- 10 Somente três países depositaram suas solicitações na ONU: Rússia, Brasil e Austrália. A Rússia teve seu pedido negado em face de litígios com as nações com as quais mantém fronteiras marítimas. A Austrália ainda não teve seu pedido analisado.
- 11 O Relatório da CLPC está sendo analisado pelo LEPLAC, que deverá propor linhas de ação ao Governo Brasileiro.
- 12 Para aprofundamento, consulte TORRES; FERREIRA (2005, p. 3-5); CARVALHO (2004); PESCE (2004), LEMLE (2006), *passim*.
- 13 *Na Amazônia Verde, as fronteiras que o Brasil faz com seus vizinhos são fisicamente demarcáveis e estão sendo efetivamente ocupadas com pelotões de fronteira e obras de infraestrutura. Na Amazônia Azul, entretanto, os limites das nossas águas jurisdicionais são linhas sobre o mar. Elas não existem fisicamente. O que as definem é a existência de navios patrulhando-as ou realizando ações de presença. Para tal, a Marinha tem que ter meios, e há que se ter em mente que, como dizia Rui Barbosa, Esquadras não se improvisam.* (CARVALHO, 2004, p. 1-3).
- 14 *Uma vez que a plataforma continental dispõe de numerosos recursos – dentre eles o petróleo –, a exploração da Amazônia Azul deve ser pautada no conceito de vantagem comparativa. Nem todas as atividades de exploração econômica de superfície poderão ser realizadas simultaneamente. O mesmo conceito deve ser empregado na análise das vantagens e desvantagens do aproveitamento dos fundos oceânicos, com base nos impactos ambientais relacionados à exploração destes e na viabilidade tecnológica. Em muitos casos, a geração de riqueza sustentável pode ser maior com a preservação dos depósitos minerais do que com a sua extração, justamente em função dos danos ambientais – ainda pouco conhecidos pela comunidade científica. Assim, coloca-se como essencial que a exploração do espaço marítimo brasileiro seja pautada em um conhecimento multidimensional, que abarque desde as questões mecânicas dessa exploração até seus impactos ambientais e econômicos. Assim, caberá ao Brasil estabelecer suas prioridades nesse processo de exploração, por meio da identificação dos ganhos econômicos potenciais obtidos a partir da exploração dos recursos da Amazônia Azul, bem como do mapeamento das relações de interdependência existentes entre estes.* (INTERNATIONAL, 2010, p.2-3)

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Amazônia azul. *Defesa Net*, 4 mar. 2004. Disponível em: <<http://www.defesenet.com.br>>. Acesso em fev. 2010.

CGEE. *Mar e ambientes costeiros*. Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE), 2008. Disponível em: <http://www.cgее.org.br/publicacoes/mar_amb_cost.php>. Acesso em: fev. 2010.

FIORATI, Jete Jane. *A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das nações unidas sobre direito do mar de 1982 e na jurisprudência internacional*. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

INTERNATIONAL Environment House (ICTSD) e Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (DireitoGV). *Além do pré-sal: a Amazônia azul como novo paradigma para o desenvolvimento brasileiro*. Pontes: entre o Comercio e o Desenvolvimento Sustentável, São Paulo, v. 5, n. 6, dez.2009/jan.2010. Disponível em: <<http://ictsd.org/i/news/pontes/68931/>>. Acesso em fev. 2010.

LEMLE, Marina. *Futuro azul*. Rio de Janeiro: O Eco, 2006.

MATTOS, Aderbal Meira. *O novo direito do mar*. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MINISTÉRIO da Marinha. *Amazônia azul*. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/secirm/inwelse.htm>>. Acesso em: fev. 2010.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. *Curso de direito marítimo*. Barueri: Editora Manole, 2007. v. 1-2.

_____. Da responsabilidade internacional e a poluição do meio ambiente marinho. *Rivista Il Diritto Marítimo*, n. 4, dez. 2002.

PESCE, Eduardo Ítalo. *O tridente de netuno*. 2004. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/imprensa_noticiou/tridente_netuno.htm>. Acesso em: maio 2007.

REZEK, J. F. *Direito internacional público*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

TORRES, Luiz Carlos; FERREIRA, Hundrsen de Souza. *Amazônia azul: a fronteira brasileira no mar*. *Revista Passadiço*, Rio de Janeiro, p. 3-5, 2005.

Artigo recebido em 31/1/2010.

Artigo aprovado em 8/6/2010.

Eliane Octaviano Martins é professora do Curso de Mestrado em Direito e coordenadora do curso de pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos-SP.