ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/85

Partido —

Solução do P-III-5 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

MARCOS AUGUSTO LEAL DE AZEVEDO

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

NOME E POSTO

RIO DE JANEIRO

19 85

EGN - 06
7530-BR-240-3133

OS INTERESSES MARÍTIMOS BRASILEIROS E A TERCEIRA CONFERÊNCIA SOBRE O DIREITO DO MAR

MARCOS AUGUSTO LEAL DE AZEVEDO
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1985

TEMA: OS INTERESSES MARÍTIMOS BRASILEIROS E A TERCEIRA CONFERÊNCIA SOBRE O DIREITO DO MAR

Tópicos a abordar: Mar territorial: aspectos políticos e de segurança.

Zona Econômica Exclusiva: exploração dos recursos renováveis e não renováveis. Pesquisa. Preservação do Meio Ambiente.

Plataforma continental: delimitação e exploração.

Fundos marinhos: exploração pela Empresa Internacional. Os interesses do Brasil.

A evolução da posição brasileira e causas determinantes.

Concessões feitas e vantagens obtidas: o saldo resultante e os Interesses Nacionais.

Sugestões que tornem compatível o texto da futura Constituição com o da Terceira Conferência sobre o Direito do Mar, no que diz respeito aos interesses do Poder Marítimo Nacional.

Proposição: Analisar os principais aspectos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que dizem respeito ao Brasil. Sugerir ações decorrentes necessárias à preservação e à consecução dos interesses marítimos brasileiros.

ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por propósito analisar os principais aspectos capitulados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que poderão interagir com os interesses marítimos brasileiros. Nesse sentido, o ponto inicial foi identificar os vínculos capitais de nossa dependência oceânica, hoje e no futuro previsível, e o respaldo da legislação interna pertinente. Seguiu-se a análise propriamente dita da Convenção. A necessidade de preservar e promover a consecução de nossos interesses no mar induziu o autor a apresentar algumas sugestões.

O Brasil mergulha no Atlântico com mais de 4 mil milhas de litoral. Como fantástico promontório, aproxima-se da África. As margens abrem-se quer para o sul, quer para o norte do Oceano. A posição estratégica é de evidente importância. O significado econômico do mar, como será visto, é apreciável. A Convenção mencionada — concluída em 1982 em Montego Bay, na Jamaica, depois de quase nove anos de exaustivas negociações — é, talvez, o mais longo documento elaborado pela comunidade internacional. É obra de valor extraordinário pela complexidade do tema, pela abrangência dos assuntos e pelas malogradas tentativas feitas no passado em busca de uma ordem jurídica para o mar. Quase todos os países assinaram-na. O Brasil, juntamente com outros 127, é signatário do primeiro dia. Hoje, o texto se encontra no Congresso, a quem caberá ratificar ou não. Ao mesmo tempo, o País vive momento histórico da mais alta importância num regime democrático: já foram dados os primeiros passos concretos para que esteja elaborada nova Constituição dentro de pouco mais de dois anos. A condução parlamentar, talvez até simultânea, dos dois assuntos requererá cuidados técnicos e políticos. Há pontos comuns, na Convenção e no texto constitucional em vigor, que devem ser vistos com cautela e serenidade.

Em face da abrangência da Convenção da Jamaica, como é também chamada, procurou-se selecionar somente aspectos principais ligados ao Brasil pois, de um modo geral, quase todo o articulado, direta ou indiretamente, vincula-se ao País. Dessa forma, não foram considerados detalhes aplicáveis somente a outros Estados.

Pouca ênfase foi dada aos antecedentes históricos e às "démarches" diplomáticas que desembocaram no texto final. Apenas utilizou-se tal expediente quando pareceu apropriado ilustrar o cenário internacional para facilitar a compreensão do assunto.

No que concerne à futura Constituição, procurou-se, à luz do texto atual, extraírem-se tópicos diretamente relacionados com a Convenção. Não foram consideradas inclusões, quanto mais não seja porque o Tratado da Jamaica dificilmente entrará em vigor antes de ser promulgada nossa nova Carta Magna.

Portanto, a idéia geral da abordagem do tema foi, partindo-se do valor do mar para o País, chegar a algumas sugestões que venham colaborar para a preservação e consecução de nossos interesses oceânicos, em face de provável ratificação da Convenção. Isso levou o autor a apresentar o trabalho em três grandes compartimentos: a identificação de nossa dependência marítima, os reflexos da Convenção para o Brasil e considerações sobre os próximos movimentos que deverão ocorrer em relação ao assunto.

CAPÍTULO 1

O CENÁRIO BRASILEIRO

SEÇÃO I - OS INTERESSES MARÍTIMOS

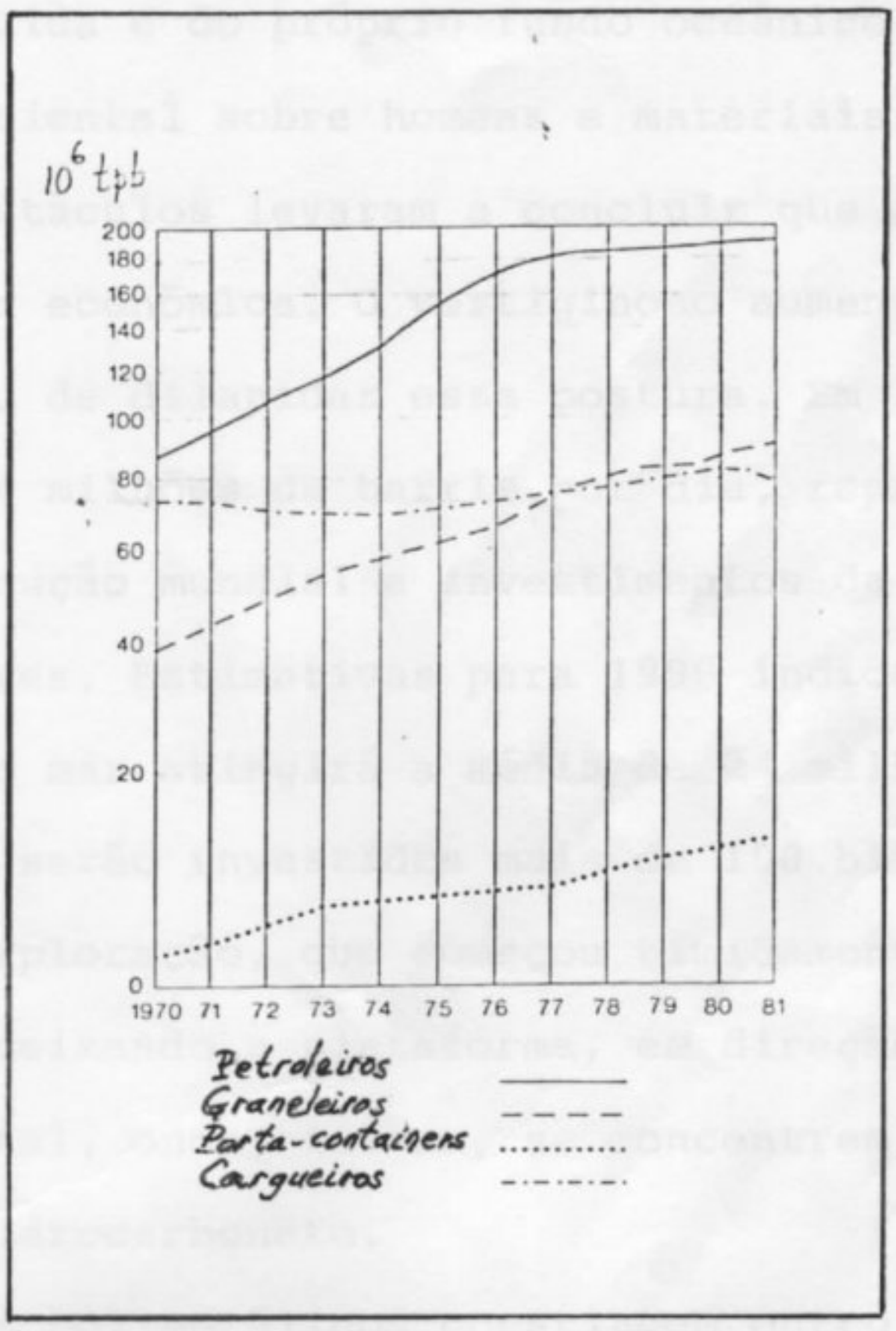
Resumo do quadro mundial - O transporte marítimo representa o maior interesse do homem no mar. Rende duas vezes o produto da pesca e quatro vezes o petróleo que dele é extraído (57:101). Mais de 80% do comércio mundial são feitos por navios(36:89). Todos os países, em maior ou menor grau, dependem de matérias primas, combustível, alimentos ou manufaturados deslocados através dos oceanos. A utilização do mar como estrada tenderá a crescer, no futuro previsível, em face, pelo menos, das enormes quantidades de alimentos a serem transportadas, economicamente, entre os continentes. A Fig. nº 1 bem ilustra a contínua expansão da tonelagem dos navios mercantes.

Em 1977, os soviéticos empregaram 200 navios para a elaboração do mapa dos recursos disponíveis nos sete milhões de quilômetros quadrados de suas águas territoriais. Na mesma época, dezenove nações já possuiam, juntas, mais de 500 navios de pesquisa. Afirma-se que os investimentos na exploração dos recursos do mar retornarão, em vinte anos, numa soma três vezes maior se colocados a juros anuais de 10% (27:343). Contudo, em relação aos oceanos, surgem às vezes cifras que escapam à realidade, fruto que são, em grande parte ainda, do desconhecimento do homem.

No que concerne à pesca, vale rememorar a dramática mudança ocorrida da década de 70, quando a produção aumentava 6% ao ano. Repentinamente, por força da sobrepesca, esgotaram-se algumas espécies e caiu o rendimento da captura. A taxa de crescimento despencou para apenas 1%. Mas não estagnou. Inovações tecnológicas evitaram preocupante quadro. Entretanto, não há perspectivas imediatas de retorno às taxas dos anos 50 e 60. Novamente, caberá à tecnologia buscar adaptações, se for desejá

FIG. N° 1

EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE MUNDIAL



FONTE: THE TIMES ATLAS OF THE OCEANS

vel que a pesca continue sendo meio economicamente compensador de produção de proteínas indispensáveis à alimentação. O desafio é grande. Nos próximos vinte anos, o homem terá de dobrar a atual produção de alimentos (27:343).

Dentre os recursos que o mar encerra, o petróleo se afigura hoje como o de maior significado. As operações no mar são afetadas por alguns fatores que as oneram bastante: a crescente profundidade; as variáveis condições da superfície do mar, da coluna líquida e do próprio fundo oceânico e, finalmente, a influência ambiental sobre homens e materiais. Durante vários anos, tais obstáculos levaram a concluir que a exploração dificilmente seria econômica. O vertiginoso aumento do petróleo nos anos 70 cuidou de dilapidar essa postura. Em 1980, foram extraídos do mar 14 milhões de barris por dia, representando mais de 20% da produção mundial e investimentos da ordem de 40 bilhões de dólares. Estimativas para 1990 indicam que a produção de petróleo no mar atingirá a média de 24 milhões de barris diários, quando serão investidos mais de 100 bilhões de dólares (31:102). A exploração, que começou timidamente junto ao litoral, já está deixando a plataforma, em direção ao talude e ao sopé continental, onde, talvez, se concentrem os maiores depósitos desse hidrocarboneto.

Os nódulos polimetálicos constituem outro recurso dos oceanos que, dia a dia, torna-se mais importante. São seixos, quase sempre do tamanho de uma batata, abundantes na parte inferior do talude continental e nos fundos abissais, e ricos em manganês, níquel, cobalto e cobre. As pesquisas indicam ser o oceano Pacífico o melhor aquinhoado nesse particular. Nas proximidades das fraturas de Clarion e Clipperton (situadas na região nordeste do Pacífico equatorial), as amostras obtidas revelaram ser a exploração economicamente viável. Nessa área, pouco menor que a região Norte do Brasil, as estimativas anun-

ciam a existência de 4 a 15 milhões de toneladas de nódulos, das quais podem ser extraídas 8 a 25 milhões de toneladas de níquel; 6 a 23 de cobre; 0,9 a 3,5 de cobalto e 144 a 530 de manganês (31:117). A evidente imprecisão desses números bem dá conta da precariedade de informações a respeito dessas singulares e importantes concentrações metálicas. A Tab. nº 1 apresenta o papel dos nódulos através da previsão da demanda mundial dos metais neles contidos, comparada com as reservas terres - tres e a produção marinha no ano 2000. Já existem quatro consórcios internacionais dispostos a iniciar a mineração a qual, todavia, não ocorrerá a curto prazo, em termos comerciais. Alguns impactos poderão ocorrer no mercado mundial, por força dessa nova atividade. Quanto ao cobre, por ser pequena a produção marinha, não se esperam alterações notáveis. Já com o níquel, a produção oceânica poderá exercer grande influência. Mas é com o cobalto e o manganês que as repercussões serão maiores, podendo, mesmo, a produção dos fundos marinhos dominar a oferta e sobrepujar a demanda mundial (49:65). Por esses motivos, a explotação dos nódulos polimetálicos constitui área sensível entre as grandes potências marítimas e os países ainda não desenvolvidos e produtores daqueles metais.

Numerosos estudos teóricos e algumas bem sucedidas experiências têm comprovado a importância do mar como fonte de energia. Os mais conhecidos projetos aproveitam os movimentos das marés[1] ou das ondas, bem como as diferenças térmicas entre águas superficiais e profundas. Na verdade, nesse aspecto, o "estado da arte" ainda é incipiente. Vale apenas ressaltar um fato que difere dos demais esse aproveitamento dos oceanos: sob

---

[1] Há usinas maremotrizes na França (Rio Rance) e na URSS (Baía de Kisgalobskaia). A Austrália é dona de projeto notável: uma usina em Kimberly Coast capaz de gerar 300 mil kW, ou seja cinqüenta vezes a produção atual (27:347).

Tab. nº 1

OS NÓDULOS POLIMETÁLICOS NO ANO 2000

METAL	DEMANDA (10^3 ton)		RESERVAS TERRES-TRES (10^3 ton)	PRODUÇÃO MARINHA EM 2000 (%)
	NO ANO 2000	NO PERÍODO 1975-2000		
NÍQUEL	1.535,0	26.460	54.000	32
COBRE	17.550,0	290.706	494.100	2
COBALTO	71,7	1.232	1.440	116
MANGANÊS	19.890,0	358.200	1.800.000	47

FONTE: SCIENCE.

o ponto de vista energético, o mar é incontestavelmente inesgotável, assim explicando, talvez, o grande interesse na exploração desses recursos.

Tão importante quanto o aproveitamento do mar é a ameaça da poluição. As estatísticas mostram, felizmente, que ela tem diminuído, não fossem os 2,4 milhões de barris de petróleo, lançados indevidamente ao mar durante 1971, reduzidos para apenas 1,6 milhões no ano de 1980, apesar do aumento da carga transportada (31:170).

A apresentação até agora feita ilustra, em breves palavras, as principais serventias econômicas dos oceanos. Mas a História tem mostrado que nem sempre têm esse caráter as ações neles desenvolvidas. O mar é, também, palco da projeção de poder dos Estados. É, por excelência, o espaço estratégico entre Estados costeiros não adjacentes. Nesse ponto surgem as forças navais, pela capacidade que têm de aumentar ou reduzir, em tempo relativamente curto, a pressão militar sobre nações distantes, com maior veemência que a diplomacia e menor perigo que qualquer outra força. Os conflitos no mar têm mais chances de serem controlados que os terrestres, os quais arrastam sempre elevada carga de emoção.

Muitas vezes as grandes potências marítimas empregam suas marinhas, colocando-as prontas a agir, nas proximidades dos focos de tensão, fora, contudo, de águas territoriais. Podem, assim, apoiar aliados ou influenciar as nações menos poderosas no curso dos acontecimentos, com a simples ação de presença. É a chamada "diplomacia de canhoneira" que, a despeito de muitos, ainda existe. Desde o término da Segunda Guerra Mundial até 1982, houve 180 incidentes desse tipo. Em alguns, a escalada atingiu o conflito. As visitas de navios de guerra a portos estrangeiros são, também, tradicionais e eficazes expedientes para exibir o poder das nações, complementando a ação diplomática. A

URSS só há pouco tempo se deu conta disso. Suas 37 visitas no período de 1953-1966 foram multiplicadas, chegando a 170 entradas em portos do Terceiro Mundo, nos nove anos seguintes (31:190).

É assim que as potências marítimas poderosas vêem o mar: uma estrada, fonte de recursos e espaço estratégico. Interessa-lhes garantir a liberdade de ação e deslocamento de seus navios. Desejam a livre explotação dos recursos, postura facilmente compreensível, em vista da capacidade tecnológica de que dispõem. Em contrastante oposição se encontram quase todos os demais Estados: preocupam-se em estender jurisdições sobre os recursos dos mares que lhes são adjacentes para, um dia, já com capacidade, vir a explotá-los. Outros, com pretensões mais modestas, satisfazem-se com a promessa de receberem dividendos dos lucros obtidos com o aproveitamento dos recursos pelos países desenvolvidos.

O quadro brasileiro - Em 1983, o Serviço de Relações Públicas da Marinha encomendou uma pesquisa de opinião, junto aos brasileiros, a ser feita a respeito do mar. A primeira pergunta era: "— O que o mar representava para você?" A maior parte dos entrevistados ofereceu respostas na categoria afetivo-emocional. Associava ao mar desde beleza, grandeza, liberdade, tranqüilidade e êxtase até perigo, medo e pavor. Tal fração, reunida àquela que nele distinguia apenas a presença da água, representou 34% dos entrevistados em todo o País. Para muitos brasileiros, o mar é apenas mítico. De fato, a tradição histórica não é essencialmente marítima. Os grandes impulsos dados pelas energias emprendedoras nacionais têm apontado para o oeste, para o sertão, para o cerrado. A história do Brasil, vista pelo prisma dos ciclos econômicos, não comportou ainda uma era marítima. A convexidade e a extensão da costa, as enormes distâncias além-mar, a ausência de estreitos e o vasto território i-

nexplorado desencorajam a aventura navegadora (38:3). Entretanto, como será visto, o Brasil detém no mar alguns interesses bastante ponderáveis.

Durante 1984, o transporte marítimo registrou crescimento, em relação ao ano anterior, de 18% na tonelagem movimentada pelo longo curso e 32% pela cabotagem. As exportações aumentaram de 29% na tonelagem e 37% no frete. Na cabotagem, o bom desempenho deveu-se ao transporte de granel líquido, que apresentou crescimento de 44%. Em que pese a gravidade da crise econômica por que atravessa o País, a frota mercante cresceu 7% em 1984, atingindo, ao final do ano, 10 milhões de tpb. Destaque deve ser atribuído às embarcações de apoio marítimo, cuja tonelagem quintuplicou no período de 1979-1984 — fato que, associado ao aumento do transporte de granel líquido na cabotagem, bem ilustra o substancial desenvolvimento das atividades petrolíferas sobre a plataforma continental (22:13). A Fig. nº 2 expressa a evolução da frota mercante brasileira desde 1970 até 1984.

Os dados apresentados têm enorme importância, na medida em que 97% do comércio exterior brasileiro são feitos por via marítima, através, principalmente, de cinco rotas básicas:

a) Rota Oceânica Sul-africana, representando 40% da tonelagem do comércio exterior, com importações de petróleo e exportações de minério;

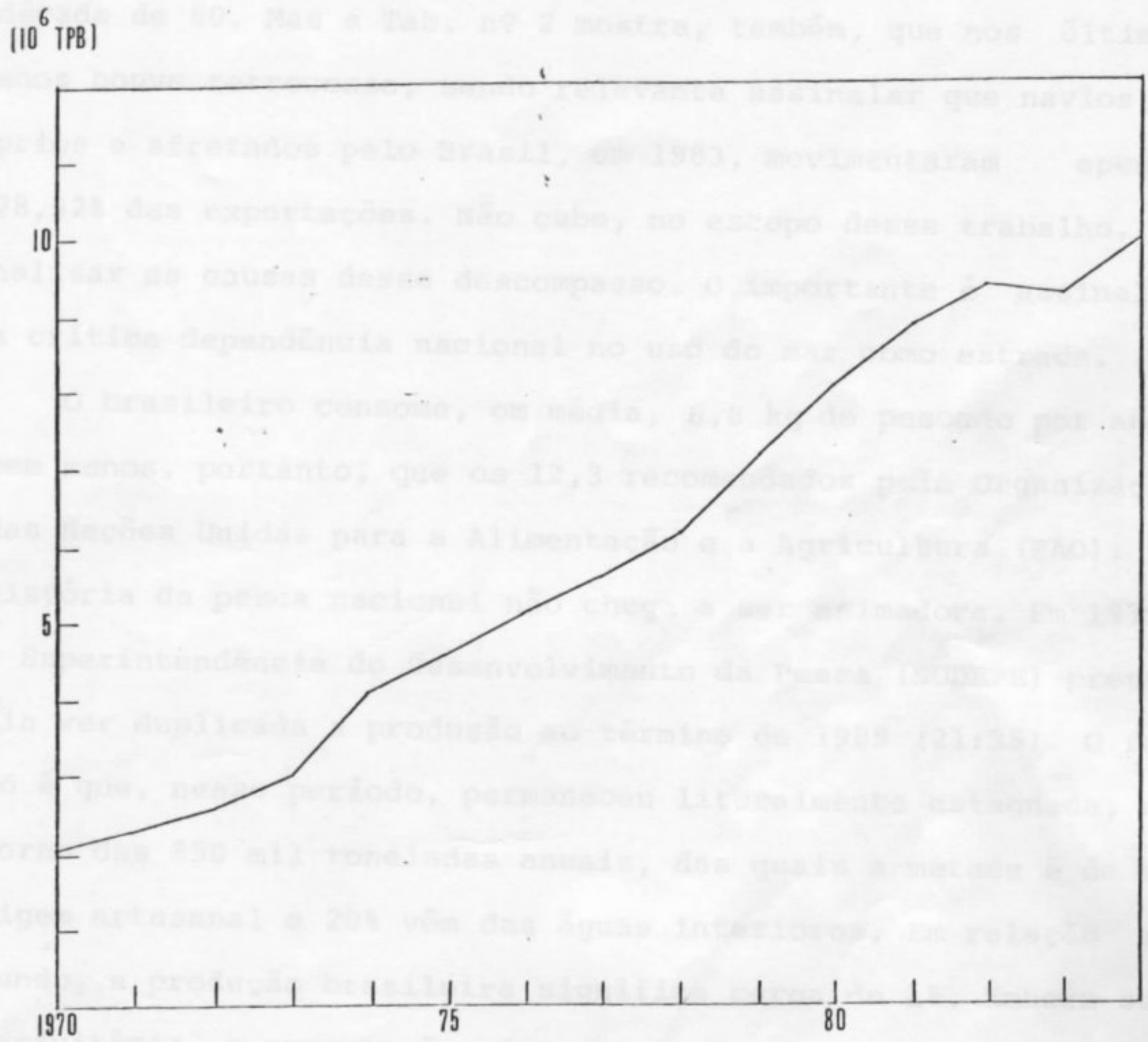
b) Rota Oceânica Européia, representando, também, 40%, através de importações de carvão, petróleo, fertilizantes e maquinaria, e exportações de minério e produtos agrícolas;

c) Rota Oceânica do Golfo de Guiné, representando 3% do comércio exterior e 15% da importação de petróleo;

d) Rota Caribe-América do Norte, responsável por 14% do comércio exterior e com perfil semelhante à rota européia no que concerne aos produtos transacionados; e

FIG. N° 2

EVOLUÇÃO DA FROTA MERCANTE NACIONAL



FONTE: SUNAMAM

e) Rota Costeira Sul-americana, responsável por 3% do comércio exterior (36:90).

Ora, pilar fundamental da economia brasileira é, hoje, o comércio exterior, onde a navegação de longo curso é seu maior instrumento. O plano de desenvolvimento da Marinha Mercante Nacional tinha como propósito atender a 50% desse comércio. É verdade que a participação dela progrediu muito desde o final da década de 60. Mas a Tab. nº 2 mostra, também, que nos últimos anos houve retrocesso, sendo relevante assinalar que navios próprios e afretados pelo Brasil, em 1983, movimentaram apenas 28,52% das exportações. Não cabe, no escopo desse trabalho, analisar as causas desse descompasso. O importante é assinalar a crítica dependência nacional no uso do mar como estrada.

O brasileiro consome, em média, 6,8 kg de pescado por ano; bem menos, portanto, que os 12,3 recomendados pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO). A história da pesca nacional não chega a ser animadora. Em 1979, a Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) pretendia ver duplicada a produção ao término de 1985 (21:35). O fato é que, nesse período, permaneceu literalmente estagnada, em torno das 850 mil toneladas anuais, das quais a metade é de origem artesanal e 20% vêm das águas interiores. Em relação ao mundo, a produção brasileira significa cerca de 1%. Embora superavitária, a exportação de pescado representa menos de 1% da pauta nacional. O fato mais apreciável prende-se, talvez, ao emprego de 600 mil pessoas ocupadas, direta ou indiretamente, no setor pesqueiro. Cerca de 400 mil são pescadores, dos quais 95% são artesanais (21:18). Segundo a SUDEPE, as perspectivas para a região Sul não sugerem probabilidade de aumento; na região Nordeste-Sudeste, há pouca chance. Apenas surge como promissora a explotação pesqueira na região Norte. Mas tais estimativas são muito aproximadas, sob a alegação da vastidão

Tab. nº 2

PARTICIPAÇÃO DA MARINHA MERCANTE NACIONAL NAS EXPORTAÇÕES

ORIGEM DOS NAVIOS \ ANO	1982		1983	
VALOR	US$ 10^6	%	US$ 10^6	%
PRÓPRIOS	302,5	24,13	308,3	20,55
AFRETADOS	126,3	10,07	119,6	7,97
T O T A L	428,8	34,20	427,9	28,52

FONTE: SUNAMAM

da costa e da diversificação das espécies e dos métodos da captura.

Certo, sem dúvida, é que o alto valor protéico e nutritivo do pescado é o mesmo, seja a espécie nobre ou de consumo popular, o que lhe confere significativa vantagem em relação às carnes. Certa, também, é a necessidade de aumentar o conhecimento sobre os recursos pesqueiros brasileiros, de modo a tornar possível a elaboração de uma política realista para o setor.

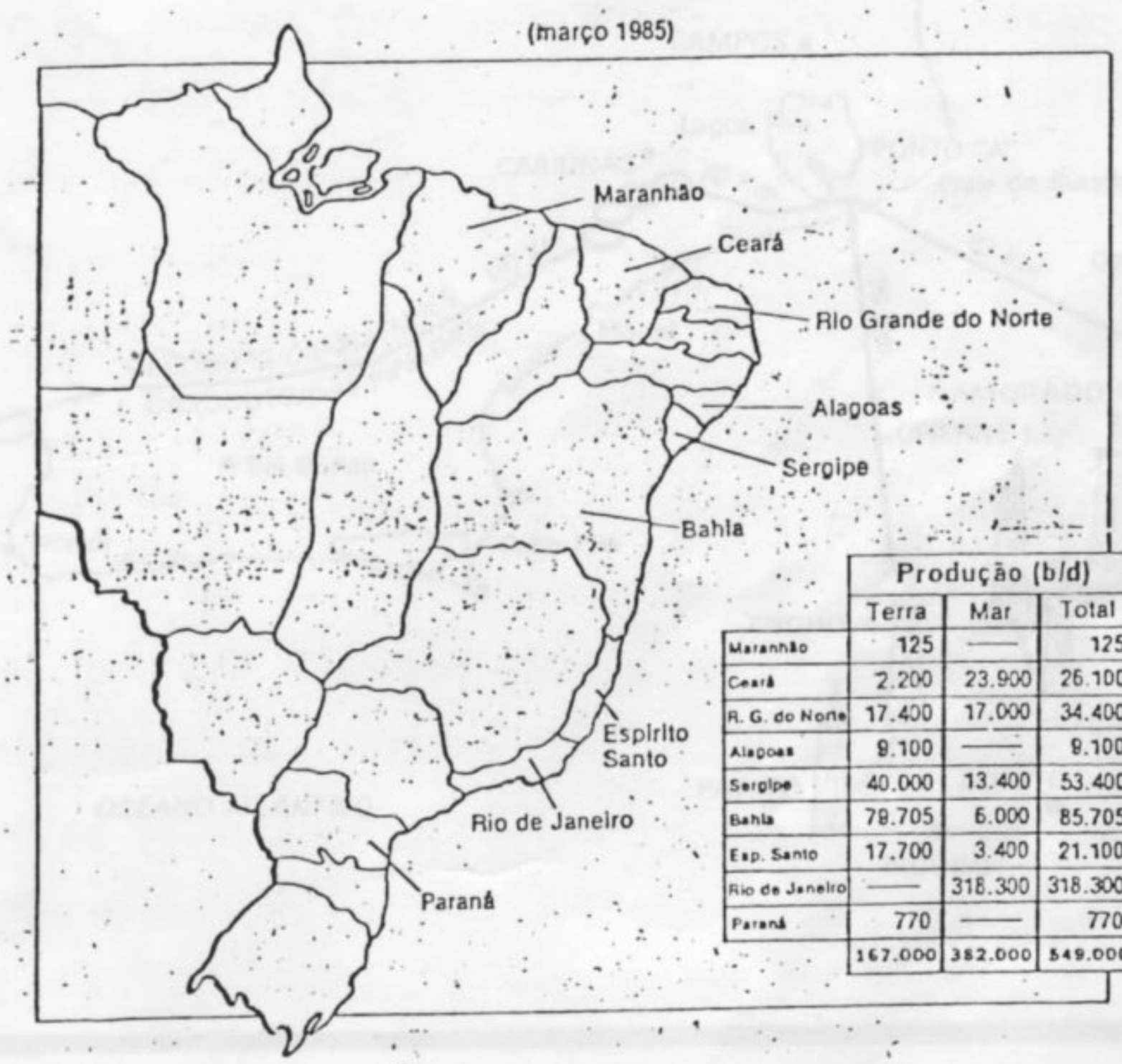
O ano de 1973 marcou o início da produção marítima de petróleo no País: era o campo de Guaricema, em Sergipe, com um poço que mal chegava aos 30 metros de profundidade. Hoje,mais de 50 plataformas espetam o solo submarino brasileiro. Em março passado, o Brasil produziu 549 mil barris diários,dos quais 382 mil vieram do mar, representando quase 70% do total. Só a bacia de Campos contribuiu com 58% da produção nacional (3). A Tab. nº 3 apresenta como se espalha a produção pelos Estados. A Fig. nº 3 é uma ilustração esquemática da bacia de Campos , cujas torres distam mais de 80 km, quase 50 milhas, do litoral fluminense. A Petrobrás efetua perfurações com lâminas d'água cada vez mais espessas. O poço mais profundo, em operação no mundo, situa-se na bacia de Campos, a 383 metros do nível do mar (39).

Apesar dos indiscutíveis sucessos auferidos, recentemente, pela empresa brasileira na plataforma submarina, o País ainda importa 42% do petróleo que consome, sendo transportados por via marítima em quase sua totalidade. São boas as perspectivas da produção nacional. A meta dos 600 mil barris diários é esperada para o início do segundo semestre deste ano (3), quando, mais uma vez, a bacia de Campos evidenciará sua potencialidade. A par do grande significado da produção

TAB. N° 3

PRODUÇÃO INTERNA DE PETRÓLEO

(março 1985)

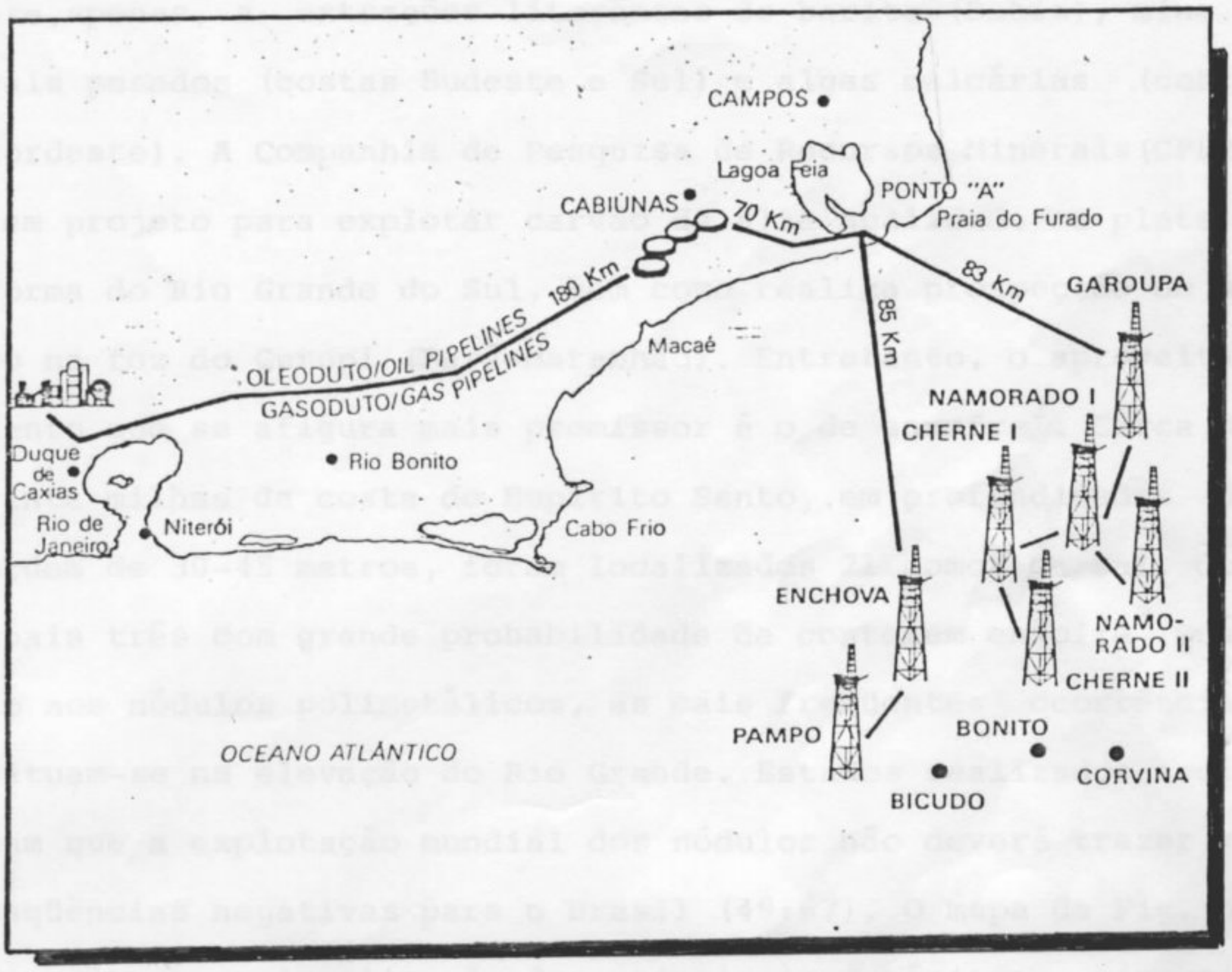


	Produção (b/d)		
	Terra	Mar	Total
Maranhão	125	—	125
Ceará	2.200	23.900	26.100
R. G. do Norte	17.400	17.000	34.400
Alagoas	9.100	—	9.100
Sergipe	40.000	13.400	53.400
Bahia	79.705	6.000	85.705
Esp. Santo	17.700	3.400	21.100
Rio de Janeiro	—	318.300	318.300
Paraná	770	—	770
	167.000	382.000	549.000

FONTE: PETROBRÁS

FIG. N° 3

A BACIA DE CAMPOS



FONTE: PETROBRÁS

marítima de petróleo, convém assinalar que é proveniente, quase toda, de restrita área geográfica, ponto focal das rotas Caribe-América do Norte e Costeira Sul-americana.

A Petrobrás, através da subsidiária Braspetro, opera em águas da Angola, do Congo, da Índia e da China. De certa forma, tais empreendimentos passam, também, a constituir bens patrimoniais do Brasil no mar.

A mineração marinha no País ainda é inexpressiva. Reduz-se, apenas, a extrações litorâneas de barita (Bahia), minerais pesados (costas Sudeste e Sul) e algas calcárias (costa Nordeste). A Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) tem projeto para explotar carvão de alta qualidade na plataforma do Rio Grande do Sul, bem como realiza prospecção de ouro na foz do Gurupi (Pará-Maranhão). Entretanto, o aproveitamento que se afigura mais promissor é o de enxofre[2]. Cerca de vinte milhas da costa do Espírito Santo, em profundidades da ordem de 30-45 metros, foram localizados 21 domos de sal, dos quais três com grande probabilidade de conterem enxofre[3]. Quanto aos nódulos polimetálicos, as mais freqüentes ocorrências situam-se na elevação do Rio Grande. Estudos realizados indicam que a explotação mundial dos nódulos não deverá trazer conseqüências negativas para o Brasil (49:67). O mapa da Fig. nº 4 apresenta a localização dos principais depósitos minerais no mar adjacente à costa brasileira. O pouco conhecimento do solo submarino pode explicar a predominância de ocorrências junto à costa.

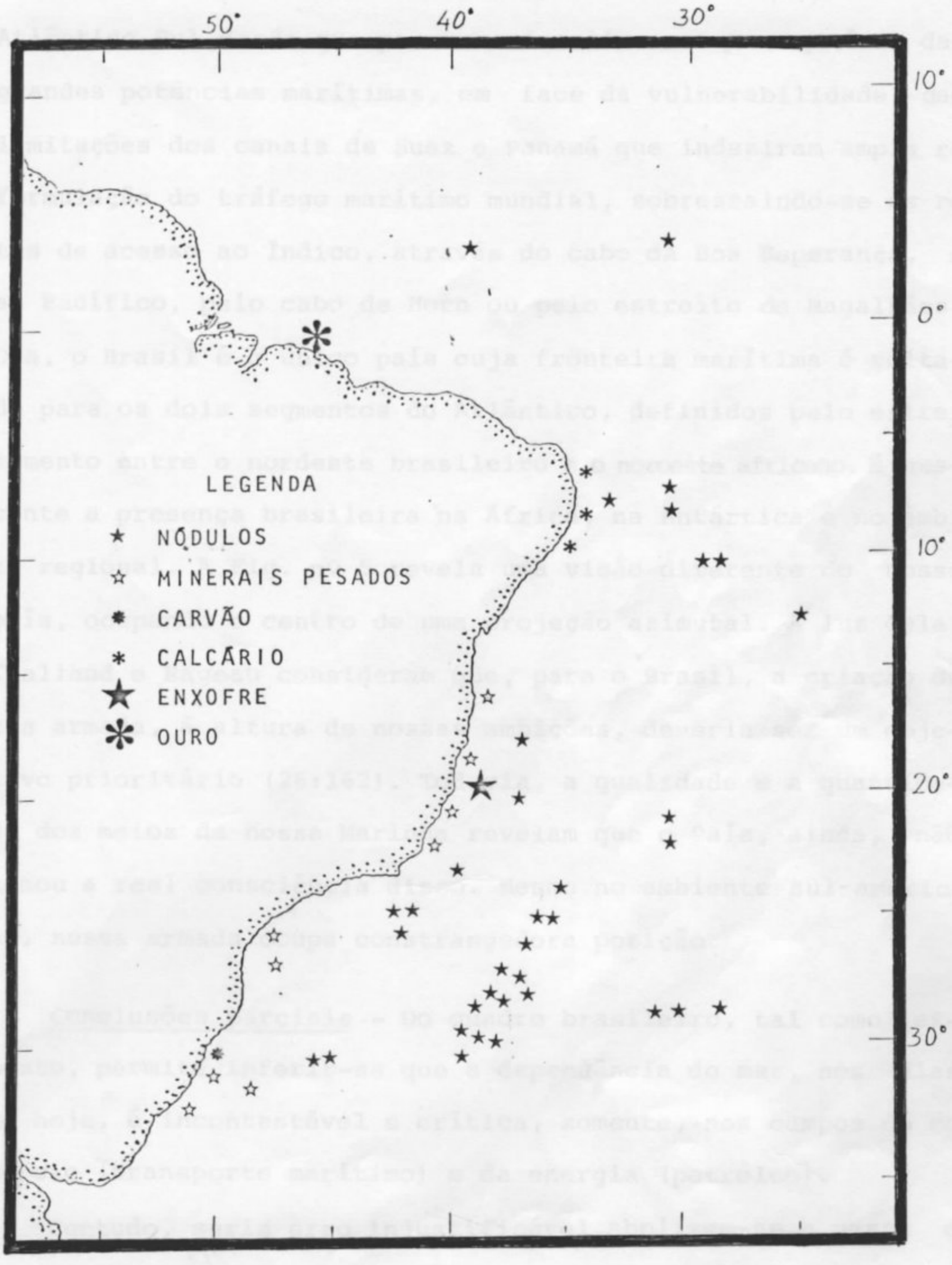
---

[2] O enxofre é material estratégico. Seu consumo é proporcional ao desenvolvimento do país. O Brasil importa 95% do que é capaz de consumir (Anexo F).

[3] Apenas dois domos de sal, ao largo da Louisiana, forneciam, em 1965, a quinta parte do consumo americano que representava 6% da produção mundial de enxofre (Anexo F).

FIG. N° 4

PRINCIPAIS RECURSOS MINERAIS DA ÁREA MARÍTIMA ADJACENTE À COSTA BRASILEIRA



FONTE: CPRM

Se em termos mundiais é incipiente a explotação das energias do mar, no Brasil ela ainda é nula. Existe, apenas, um projeto de aproveitamento das marés maranhenses.

Por final, cabe mencionar a importância estratégica do Atlântico Sul desde que passou a focalizar as preocupações das grandes potências marítimas, em face da vulnerabilidade e das limitações dos canais de Suez e Panamá que induziram ampla reformulação do tráfego marítimo mundial, sobressaindo-se as rotas de acesso ao Índico, através do cabo da Boa Esperança, e ao Pacífico, pelo cabo de Horn ou pelo estreito de Magalhães. Ora, o Brasil é o único país cuja fronteira marítima é voltada para os dois segmentos do Atlântico, definidos pelo estreitamento entre o nordeste brasileiro e o noroeste africano. É crescente a presença brasileira na África, na Antártica e no âmbito regional. A Fig. nº 5 revela uma visão diferente do nosso país, ocupando o centro de uma projeção azimutal. À luz dela, Chaliand e Rageau consideram que, para o Brasil, a criação de uma armada, à altura de nossas ambições, deveria ser um objetivo prioritário (26:162). Todavia, a qualidade e a quantidade dos meios da nossa Marinha revelam que o País, ainda, não tomou a real consciência disso. Mesmo no ambiente sul-americano, nossa armada ocupa constrangedora posição.

Conclusões parciais - Do quadro brasileiro, tal como exposto, permite inferir-se que a dependência do mar, nos dias de hoje, é incontestável e crítica, somente, nos campos do comércio (transporte marítimo) e da energia (petróleo).

Contudo, seria erro injustificável abolirem-se a pesca e o aproveitamento de recursos não-vivos pelo simples fato de — atualmente — não apresentarem tais atividades expressão sequer comparável às do transporte marítimo e da produção de petróleo.

FIG. N° 5

O BRASIL NUMA PROJEÇÃO SINGULAR

FONTE: ATLAS STRATÉGIQUE

O posicionamento internacional de uma nação não pode confinar-se nos dias que correm. Há, também, um compromisso com o futuro. Por isso, a postura brasileira é "sui-generis". O País precisa manter e expandir o comércio marítimo, daí decorrendo a necessária liberdade de navegação. Por outro lado, é baixo o conhecimento sobre os recursos do mar adjacente à costa, bem como insuficiente a tecnologia nacional para o aproveitamento, daí decorrendo a tendência em ampliar jurisdição sobre eles, preservando-os, para, um dia, vir a explotá-los em condições mais vantajosas. Tal dualidade leva o Brasil a formar ora ao lado das potências marítimas, ora em franca oposição ao mundo desenvolvido.

No âmbito doméstico, o mar ainda não despertou nos brasileiros a vital importância que resume. Uma das provas disso é a modesta força naval de que dispomos.

SEÇÃO II - A LEGISLAÇÃO BÁSICA

Generalidades - Não obstante inserido em moldura de abrangência mundial, o cenário brasileiro, até agora pintado, contém apenas as cores básicas. Limitou-se à identificação dos nossos principais interesses no mar e a conseqüente posição do País em preservá-los e promover-lhes a consecução. Mas há outros fatores internos além dos interesses marítimos. Entre eles, surge o embasamento jurídico como elemento disciplinador e estimulador do processo. Esta seção se propõe a comentar os aspectos principais da legislação nacional pertinente, enriquecendo, assim, as matizes do pano de fundo esboçado.

A Constituição - Um exame de nossa Carta Magna permite selecionar muito poucos artigos vinculados diretamente ao mar. Os mais importantes são:

a) o artigo 4º, onde, entre os bens da União, são incluí-

dos a plataforma continental e o mar territorial(8:4);

b) o artigo 8º que atribui competência à União para legislar sobre direito marítimo, jazidas, minas, outros recursos minerais e a pesca, bem como sobre o regime de portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre (8:7); e

c) o artigo 43º, quando concede ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, competência para dispor sobre limites do território nacional, espaço marítimo e bens do domínio da União (8:37).

Embora o Brasil republicano já tenha passado por quatro constituições (1891, 1934, 1946 e 1967), apenas na vigente figura a expressão mar territorial. Mesmo assim, não constava do texto de origem, havendo sido produto da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, a qual, aliás, alterou a expressão plataforma submarina para plataforma continental.

A Constituição brasileira — espelho das aspirações nacionais — reflete, com nitidez, o baixo grau de percepção popular de nossa dependência oceânica. Nela, em raros locais, distingue-se que somos país marítimo.

A fiscalização - Nos anos 60, chamou atenção o número de navios estrangeiros que efetuavam pesquisas ao largo da costa brasileira. A participação nacional no que era feito e o conhecimento do que havia sido realizado chegaram a ser quase nulos. Precisava o País de instrumento que lhe permitisse controlar, com algum grau de confiança, as atividades de exploração ou pesquisa realizadas principalmente por estrangeiros, tanto no mar territorial como na plataforma continental. Corria o ano de 1968. O mar territorial brasileiro, de 6 milhas de largura, e a plataforma continental já eram considerados bens da União (8:4). O instrumento desejado veio no dia 26 de

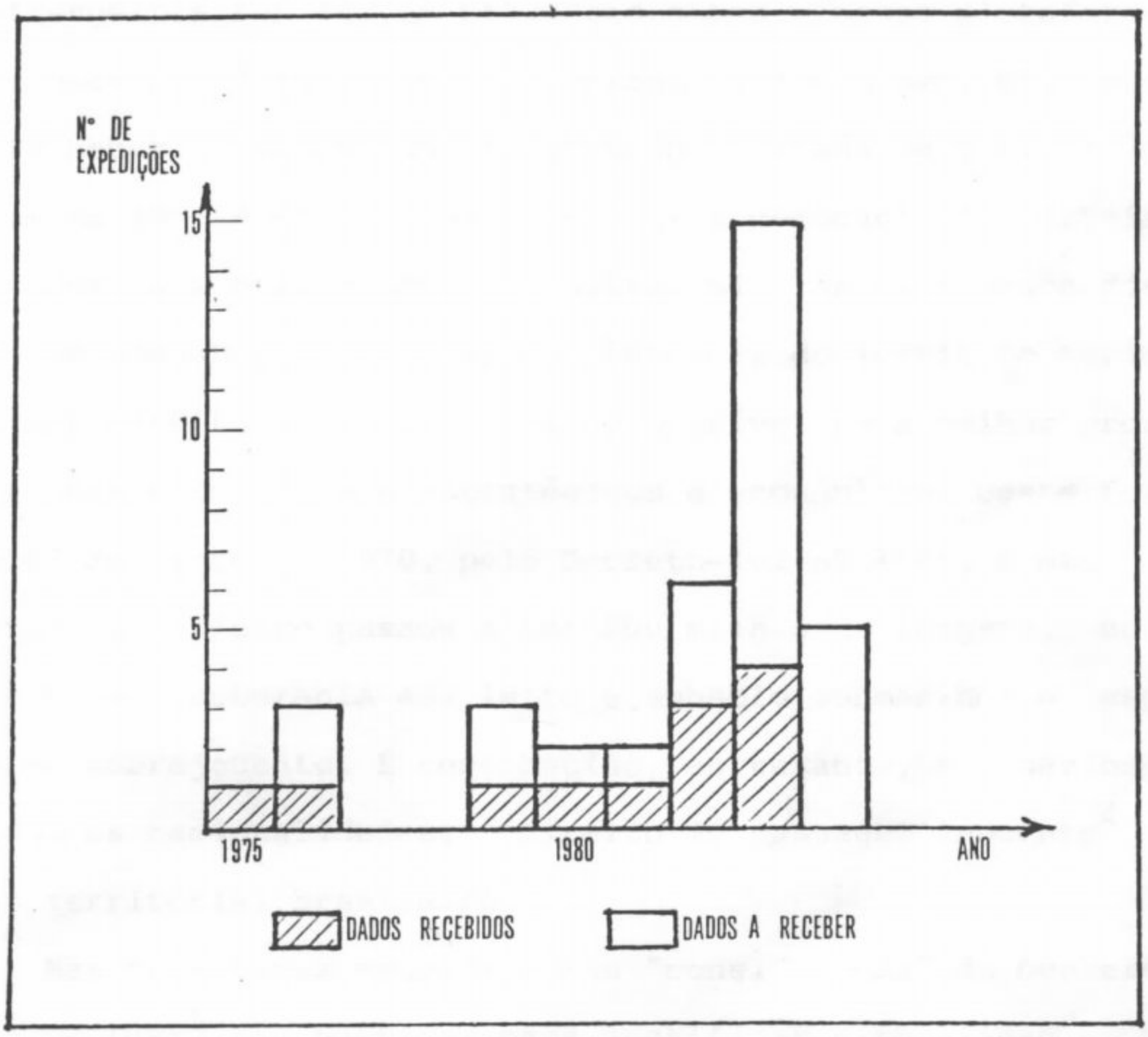
agosto daquele ano, sob a forma do Decreto nº 63164. Por ele, todas as pesquisas estrangeiras, no mar territorial ou na plataforma continental, passaram a depender de autorização do Presidente da República, comprometendo-se seus executores a enviar ao Governo cópia de todos os dados obtidos naquelas áreas (9). De início, os resultados auferidos foram satisfatórios. Entretanto, em 1970, um fato perturbou esse quadro aparentemente tranqüilo: naquele ano, o País ampliou para 200 milhas a largura de seu mar territorial. Multiplicaram-se as dificuldades para a aplicação do decreto, em face não só dos detalhes das informações exigidas mas, também, da antecedência com que devem ser prestadas para viabilizar uma pesquisa a ser feita num mar territorial cuja largura, até hoje, não obteve consenso mundial.

O Atlântico Sul — em especial uma faixa, que une o saliente africano às costas leste e sul do Brasil — tem sido alvo de crescente interesse internacional. As pesquisas realizadas nessa região incluem, quase sempre, a obtenção de dados físico-químicos das águas do mar e sedimentológicos, geomorfológicos e magnetométricos do fundo. Essas informações são essenciais para estudos sobre a propagação sonora no meio oceânico.

A Fig. nº 6 apresenta o número de expedições científicas estrangeiras realizadas no mar territorial brasileiro, no período de 1975-1984. Apresenta, ainda, como tem sido cumprido o Decreto nº 63164 relativo à remessa, ao Brasil, de cópia dos dados obtidos. Vê-se que só foi recebida pequena parte das informações. O decreto ainda está em vigor. A baixa eficácia revelada pela Fig. nº 6 pode ser atribuída à inexistência de sanções aplicáveis aos executores das pesquisas quando os dispositivos legais não são atendidos.

FIG. N° 6

PESQUISAS ESTRANGEIRAS NO MAR TERRITORIAL BRASILEIRO



FONTE: DHN

O mar territorial de 200 milhas - Seria fastidioso, dentro do propósito deste trabalho, recapitular a evolução histórica a respeito das larguras que o Brasil adotou para seu mar territorial. Mas vale a pena voltar a caracterizar o quadro que levou o Governo a estender a largura, restrita na época a 6 milhas. Na década de 60, alguns fatos revelaram a necessidade de preservar, para o País, o aproveitamento dos recursos naturais da faixa costeira. Algumas nações estavam depredando os recursos pesqueiros que deveriam caber ao Brasil. Navios estrangeiros realizavam pesquisas sobre a nossa plataforma continental com finalidades econômicas e, até mesmo, militares. Percebeu-se, também, que a extensão limitada da jurisdição nos deixava sem argumentos para impedir a colocação de artefatos bélicos ou a realização de manobras militares, a pouca distância de nossas praias. Ora, a existência do instituto jurídico do mar territorial foi o meio disponível para melhor preservar nossos interesses estratégicos e econômicos. Desta forma, em 25 de março de 1970, pelo Decreto-lei nº 1098, o mar territorial brasileiro passou a ter 200 milhas de largura, estendendo-se a soberania aos leito e subsolo submarinos e espaço aéreo sobrejacente. É reconhecido, entretanto, aos navios de todas as nacionalidades, o direito de passagem inocente[4] no mar territorial brasileiro.

Mas os motivos expressos nos "consideranda" do Decreto-lei nº 1098[5] não bastavam para justificar a ampliação. Nova perspectiva se delineava através de explotação, também, de re

---

[4] O Decreto-lei considera passagem inocente o simples trânsito pelo mar territorial, sem o exercício de quaisquer atividades estranhas à navegação e sem outras paradas que não as inerentes à mesma navegação.

[5] Entre eles, os mais importantes são o interesse em preservar a produtividade dos recursos vivos e a necessidade de segurança e defesa.

cursos não-vivos a profundidades cada vez maiores (38:7). As 200 milhas englobaram o leito do mar e o subsolo. Englobaram ainda toda a margem continental[6], incorporando ao País uma área quase igual à terça parte do território emerso. Além do Equador, Chile e Peru, Uruguai e Argentina já haviam, também, tomado decisão similar, o que nos colocava em posição regional desvantajosa. Não faltaram protestos das principais potências marítimas. Logo evidenciou-se a necessidade de buscar uma solução de reconhecimento universal que salvaguardasse os interesses brasileiros.

A Política Nacional para os Recursos do Mar - Em maio de 1980, o Presidente da República baixou as diretrizes da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Elas encerram as linhas básicas que devem orientar os esforços brasileiros nas áreas de ensino, pesquisa, exploração e explotação racional desses recursos. Chama atenção ser um de seus objetivos a progressiva participação brasileira na explotação racional dos recursos vivos, minerais e energéticos das águas, solo e subsolo dos oceanos fora da jurisdição nacional. Dentre as competências e atribuições estabelecidas, é importante, para o propósito deste trabalho, ressaltar também que:

- cabe ao Ministério da Marinha fiscalizar o mar territorial brasileiro, para efeitos de garantia do cumprimento das disposições legais e regulamentos em vigor; e
- cabe ao Ministério das Minas e Energia elaborar estudos e programas para exploração e explotação racional dos recursos minerais e energéticos marinhos, objetivando progressiva participação brasileira fora das águas sob jurisdição nacional (19).

---

6 Compreende a plataforma, o talude e a elevação continentais.

O Governo revela, assim, a intenção de controlar todas as atividades ligadas aos recursos do mar, que se desenvolvem em área sob sua jurisdição e de estender sua presença em áreas fora dela.

A Política Marítima Nacional - Aprovada em 25 de janeiro de 1984 pelo Presidente da República, a Política Marítima Nacional (PMN) tem por fim orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País, de acordo com os interesses nacionais.

A PMN é condicionada por vários fatores básicos, entre os quais, tendo em vista o escopo deste trabalho, destacam-se o respeito aos atos internacionais de que o Brasil é parte e a coordenação das políticas setoriais em seus segmentos marítimos.

A PMN encerra quatorze objetivos a serem alcançados. Como foi feito com os fatores condicionantes, extraem-se, por serem pertinentes, os seguintes: desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional; pesquisa e desenvolvimento de tecnologia nacional; pesquisa, exploração e explotação racional dos recursos do mar; produção de navios no País; otimização do transporte hidroviário no comércio interno e externo; proteção do meio ambiente; formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos; obtenção de benefícios decorrentes da participação em atos internacionais; segurança das atividades marítimas e salvaguarda dos interesses nacionais nos mares; projeção e imagem favorável do País no exterior, em apoio à ação diplomática brasileira; garantia da existência de um Poder Naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo (12).

Uma longa listagem de ações a realizar fecha o texto do documento. Tais ações visam à consecução dos objetivos estabelecidos.

Conclusões parciais - A preocupação em preservar os recursos do mar adjacente à nossa costa e a necessidade de segurança e defesa foram atendidas com o "Ato das 200 milhas".

A intenção governamental de controlar todas as atividades de exploração e pesquisa no mar territorial levou-nos ao Decreto nº 63164/68. 6900/89

A PNRM e a PMN são documentos recentes e importantes, na medida em que encerram aspirações brasileiras, algumas típicas de país desenvolvido como, por exemplo, a extensão das atividades de exploração e pesquisa de recursos do mar às águas fora da jurisdição do País.

A PMN, ao estabelecer como objetivo o desenvolvimento de uma mentalidade marítima, reflete a falta de conscientização nacional com relação a nossa dependência oceânica, pois até na Constituição é esmaecida a imagem da presença do mar.

CAPÍTULO 2

A CONVENÇÃO E O BRASIL

SEÇÃO I -- ASPECTOS GERAIS

Do fundo do mar para o litoral - Não foram poucos, nem breves, os esforços da humanidade em elaborar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aberta à assinatura em Montego Bay, Jamaica,no dia 10 de dezembro de 1982, após o encerramento da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

O acontecimento arrematou longa trajetória diplomática, iniciada em 1930, em Haia, ainda sob a égide da Liga das Nações, quando a comunidade internacional tentou, sem êxito,formular princípios gerais, que consolidassem uma ordem jurídica para o uso dos oceanos. Seguiram-se, em 1958 e 1961, as duas primeiras Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ambas igualmente malogradas, em face dos objetivos que se pretendiam atingir. O quadro internacional, claramente, anteciparia esse desfecho: as duas superpotências viviam a Guerra Fria com plenitude, inviabilizando qualquer acordo. O debate foi retomado em 1967, durante a Assembléia Geral das Nações Unidas. De novo, o cenário internacional explicaria os fatos, agora contribuindo para a mudança de atitude dos EUA e da URSS que, àquela época, experimentavam o período da Distensão, propício a conversações.

Mas a "Détente" não era suficiente para fazer as superpotências discutirem assunto tão complexo. Ora, os aspectos que mais atraem os comentaristas e, em especial, a opinião pública têm sido a extensão e a natureza das jurisdições nacionais, certamente pela carga emocional que encerram. Mas o tema que deu origem à III Conferência não foi esse. Prospecções indicavam a existência dos nódulos polimetálicos estendendo-se em

todos os fundos oceânicos cuja área representa 40% da superfície da Terra. Ao mesmo tempo, a tecnologia avançava, acenando com a possibilidade de explotação. A maioria dos países não-desenvolvidos ignorava esses fatos. Em julho de 1966, o Presidente Lyndon Johnson dera importante declaração, ao afirmar que as riquezas minerais dos mares não deveriam ser motivo de nova forma de competição colonialista entre as nações marítimas. Aduzia a necessidade de assegurar as águas profundas e os fundos marinhos como legado para todos os seres humanos, e assim devendo permanecer (39:82). A idéia estava lançada. Um ano após, durante a mencionada Assembléia Geral das Nações Unidas, o Embaixador Arvid Pardo, de Malta, propôs uma ação internacional para regular o uso dos mares e oceanos, de forma a garantir seu aproveitamento para fins pacíficos e em benefício de toda a humanidade. A proposta vinha de encontro aos países em desenvolvimento, por não quererem ficar à margem do novo campo que se abria para a produção de bens estratégicos e para o progresso tecnológico. Mas vinha de encontro, sobretudo, às nações industrializadas, fossem de economia de mercado ou do bloco socialista. Uma corrida desenfreada à mineração oceânica poderia ter reflexos sobre a paz e a segurança. Ficara patente a necessidade de conversações posteriores. Surgia, com alguma nitidez, a imagem de uma nova conferência sobre o assunto. Na mesma sessão, era criado o Comitê para os Fundos Marinhos, cuja função principal foi a de selecionar os temas para o que viria a ser a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar[7]. Assim, os fundos marinhos foram o estopim, o ponto de início do conclave que teve em Nova

---

[7] Os mais importantes foram: pesquisa, exploração e explotação em áreas marítimas fora dos limites de jurisdição nacional; plataforma continental; mar territorial e zona contígua; pesca e preservação dos recursos vivos do alto-mar; proteção do meio marinho; e pesquisa científica (5:8).

Iorque, na sede da ONU, em 1973, a primeira sessão, e não o mar territorial, como poderia parecer. O Anexo A apresenta a cronologia internacional básica sobre o Direito do Mar, destacando-se os fundos marinhos.

As principais posições em jogo - Os interesses marítimos esboçados no Capítulo 1, quer para as grandes potências, quer para os países não-desenvolvidos, influenciaram a formação do seguinte quadro parlamentar que iniciou as negociações:

a) a clássica postura das potências marítimas, com mar territorial de 3 a 12 milhas. Era defendida principalmente pelos EUA, Japão, Reino Unido, URSS e países do leste europeu, República Federal da Alemanha (RFA), Países Baixos, Bélgica e cerca de 40 países sem litoral ou em situação geográfica, que não lhes permite estender jurisdições a grandes distâncias da costa;

b) a postura intermediária, caracterizada por mar territorial de 12 milhas, complementado por uma faixa até 200 milhas, onde o Estado ribeirinho exerceria direitos soberanos sobre recursos e jurisdição sobre o controle da pesquisa científica e das medidas antipoluição. Defendiam-na cerca de 80 países;

c) um pequeno grupo (El Salvador, Uruguai, Peru, Equador, entre outros) a exigir soberania até 200 milhas, aceitando, porém, regime de navegação, além de 12 milhas, mais livre que o da passagem inocente; e

d) apenas o Brasil, defendendo a soberania até as 200 milhas, com a exceção da passagem inocente, conforme consta do Decreto-lei nº 1098/70, já analisado (13).

Quanto à explotação dos fundos marinhos, a comunidade se bipartia: uns Estados eram pela criação de um órgão internacional para administrar os recursos do mar; outros advogavam

um mecanismo, também internacional, contudo mais forte, capaz, mesmo, de exercer a explotação.

Na seção seguinte, ao serem comentados os aspectos principais da Convenção relacionados com o Brasil, serão detectadas evoluções — às vezes substanciais — havidas em todas essas posturas. E não é outro o propósito de pintar este quadro inicial. A posição brasileira, por nos interessar mais, será especialmente tratada na Seção III.

Assinaturas, adesões e ratificações - A Convenção ficou aberta à assinatura durante dois anos, a partir de 10 de dezembro de 1982. Nesse período, recebeu apoio de 159 representações[8], das quais 127 logo no primeiro dia (42:2). O Anexo B relaciona os assuntos abrangidos pela Convenção.

Votaram contra: EUA, Venezuela, Turquia e Israel. Apenas os EUA declararam que não assinarão por motivos que serão vistos mais tarde[9]. Alguns importantes países, tais como o Reino Unido e a RFA, ainda se encontram indecisos. Apesar da pretendida universalidade não haver sido alcançada, é muito significativo o apoio generalizado, mesmo por parte de outros desenvolvidos como Japão, França, Bélgica, Espanha, Itália, Países Baixos, Canadá, Austrália, todos os escandinavos e os socialistas.

Desde 10 de dezembro de 1984, a Convenção permanece aberta para adesões. Segundo o artigo 308, ela entrará em vigor 12 meses após a data de depósito do sexagésimo instrumento de ratificação ou de adesão. Até agora, passados dois anos e meio, já foram feitas 16 ratificações, portanto cerca de 25%

---

[8] Essa marca só é superada pela Carta da ONU, com 160 assinaturas.

[9] Os votos contrários dos demais se prenderam a diferendos territoriais ou a motivos políticos.

do número necessário. Alguns diplomatas acreditam que o 60º instrumento venha a ser depositado dentro de, aproximadamente, seis anos.

O Brasil é signatário do primeiro dia. De acordo com o artigo 309, não podem ser feitas reservas ou exceções à Convenção, caso isso não seja expressamente previsto. Ao assiná-la, o Brasil fez declaração interpretativa formal a respeito de alguns pontos considerados dúbios e diante dos quais convinha deixar clara a posição do País. O Anexo C encerra os termos de declaração brasileira.

Os debates continuam - Em 30 de abril de 1982, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar aprovou quatro resoluções que, de acordo com a Ata Final, formam conjunto com a Convenção. Entre elas, as duas primeiras merecem destaque pelo teor que contêm. São as seguintes:

Resolução I - cuida do estabelecimento da Comissão Preparatória para implementação da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e do Tribunal Internacional do Direito do Mar (ComPrep); e

Resolução II - trata da regulamentação dos investimentos preparatórios nas atividades pioneiras relacionadas com nódulos polimetálicos.

Em síntese, cabe a ComPrep tomar as medidas administrativas e jurídicas necessárias para o estabelecimento de um regime internacional, aplicável ao "patrimônio comum da humanidade"; em outras palavras, propiciar a explotação dos fundos marinhos. É de sua competência, também, preparar para que funcione o órgão jurídico supremo para a solução de controvérsias, criado no âmbito da Convenção.

A Resolução II se refere às atividades relacionadas com exploração e explotação dos nódulos polimetálicos e que já fo

ram realizadas com investimentos bastante palpáveis por al - guns consórcios ou algumas Nações. Como ainda compete à Com-Prep baixar certas medidas ligadas a essas atividades, favorecendo os investidores pioneiros, e tendo em vista a importância do tema fundos marinhos, justificada anteriormente, é fácil admitir-se o complexo papel que a Comissão terá de desempenhar.

A ComPrep vem se reunindo periodicamente. A última vez ocorreu em março-abril deste ano. Mas seus trabalhos não estão próximos do fim, pelas implicações políticas e econômicas que o tema evoca. Só participam de suas decisões os países que assinaram a Convenção e os que a ela vierem aderir. A ComPrep deixará de existir tão logo conclua sua tarefa. O Brasil tem participado de todas as reuniões, sendo um de seus vice-presidentes. Na Seção II, o assunto fundos marinhos voltará a ser comentado.

SEÇÃO II - OS PRINCIPAIS ASPECTOS JURÍDICOS

Mar territorial e zona econômica exclusiva - A Convenção estabelece, em sua Parte II, que o Estado costeiro exerce soberania em seu mar territorial, cuja largura não poderá ultrapassar de doze milhas marítimas. A soberania se estende ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como seu leito e subsolo. Regulamenta também a existência de uma zona justaposta ao mar territorial, denominada zona contígua, cuja largura não poderá exceder de 24 milhas a partir da costa. Na zona contígua, o Estado costeiro poderá tomar medidas para evitar ou reprimir certas infrações, como as de caráter sanitá - rio, aduaneiro e fiscal. É assegurado ainda aos navios de qualquer Estado o direito de passagem inocente pelo mar territorial de outro, isto é, aquela que não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro e que seja efe-

tuada de acordo com a Convenção e as demais normas do Direito Internacional. O Anexo D encerra a transcrição parcial dos artigos relativos à passagem inocente.

Ora, a simples comparação entre as 200 milhas do nosso mar territorial e as doze estipuladas pela Convenção nos leva a concluir em espetacular vitória das grandes potências marítimas. Como já mencionado, o "Ato das 200 milhas" teve como propósito garantir para o Brasil a segurança e o domínio dos recursos marinhos até aquela distância da costa; em outras palavras, a soberania na faixa, excetuado o clássico regime de passagem inocente. A tendência dos países "territorialistas"[10] de virem a admitir um regime dual — de passagem inocente até doze milhas e de liberdade de trânsito daí às 200 — permitiu delinear-se, como possível solução, a criação de novo instituto jurídico, denominado zona econômica exclusiva, o que, de fato, ocorreu.

Na zona econômica exclusiva (ZEE) — que não poderá estender-se a mais de 200 milhas a partir da linha de base adotada para a contagem da largura do mar territorial —, os Estados costeiros terão direitos de soberania sobre os recursos naturais (compreendendo as águas, o leito e o subsolo marinhos) e certas atividades econômicas, além de jurisdição sobre pesquisa científica e preservação ambiental.

Durante boa parte das negociações, as potências marítimas e os países mediterrâneos tentaram caracterizar a ZEE como um segmento do alto-mar, onde seria aceito o exercício de certas competências pelo Estado costeiro. Para os territorialistas, o enfoque era examente oposto: a ZEE seria a continuação do mar territorial, onde era admitida a liberdade de navegação, desde que sem interferir com os direitos e empreendimentos do

---

[10] Aqueles que reivindicavam mar territorial de 200 milhas.

Estado costeiro. Com isso, os chamados direitos residuais, ou seja, todas as circunstâncias não claramente estabelecidas, pertenceriam à jurisdição nacional, e não ao alto-mar. Houve êxito: a ZEE é definida como "uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente".

Especificamente quanto à pesca, a Convenção estabelece um mecanismo de acesso de outros Estados ao eventual excedente pesqueiro. O Estado costeiro determina o potencial de pesca, bem como sua capacidade de capturar os recursos vivos. O excedente de captura permissível deverá ser negociado com outros Estados. Terão prioridade, nesses ajustes, os países sem litoral ou em situação geográfica desfavorável. Deve ser ressaltado que, pelo artigo 297, parágrafo 3, da Convenção, exclui-se da solução compulsória de controvérsia, prevista na Parte XV, qualquer disputa relativa a direitos de soberania sobre recursos vivos da ZEE. Isso nos leva a concluir pela preservação dos interesses brasileiros concernentes a tais recursos e explicitados no Decreto-lei nº 1098/70. O acesso preferencial à pesca por países mediterrâneos da região apenas consagra o tradicional procedimento do Brasil com o Paraguai e a Bolívia. Há necessidade, porém, do País efetuar a avaliação de seu estoque pesqueiro. A SUDEPE não dispõe de dados precisos.

Na ZEE, todos os Estados gozam das liberdades de navegação e sobrevôo. Tal regime decorreu da firme posição das potências marítimas que consideravam a ZEE uma parte do alto-mar, na qual o Estado costeiro gozaria de certos poderes. No Capítulo 1, viu-se a crítica dependência marítima brasileira relativa ao comércio exterior. A certa expansão das rotas e a conseqüente presença naval, mais cedo ou mais tarde, fora de águas nacionais indicam que soluções restritivas na ZEE poderiam tornar-se contrárias a nossos interesses, num futuro muito próximo.

Nesse enfoque, o Brasil forma ao lado das potências marítimas, como se fosse uma delas, valendo-se das vitórias alcançadas. Por exemplo: em estreitos internacionais e águas arquipelágicas, não é previsto o regime de passagem inocente, mas, sim, de passagem em trânsito. A grande diferença é que, nesta, não é exigido a submarinos e outros veículos submersíveis navegar à superfície e arvorar a bandeira nacional, como devem fazê-lo no mar territorial. Já que o Brasil não divide estreitos internacionais, nem é país arquipelágico, a Convenção, nesse aspecto, nos é favorável na medida em que garante a liberdade de navegação.

Por outro lado, não deve ser esquecido o aspecto segurança. A liberdade de navegação na ZEE poderá ensejar a realização de exercícios militares na ZEE de outro Estado. O parágrafo 3 do artigo 58 estabelece que os Estados, no uso de seus direitos na ZEE de outro, deverão submeter-se aos direitos e deveres do Estado costeiro e às leis e regulamentos por ele adotados em consonância com a Convenção e outras regras do direito internacional. Ora, é evidente que a situação não ficou clara. E por isso mesmo, por ocasião da assinatura, o Brasil fez a declaração constante do Anexo 6. Nosso Governo entende que a realização de exercícios militares em ZEE estrangeira depende de consentimento do Estado costeiro.

Além dos direitos soberanos sobre recursos não-vivos da ZEE, cabe ao Estado costeiro dar consentimento para a realização de qualquer pesquisa na região. O Decreto nº 63164/67, que inclui a regulamentação dessas atividades, vem sendo cumprido com deficiências. Posteriormente, em item específico, voltar-se-á ao assunto.

Parece, portanto, que, sob o ponto de vista econômico, caso o Brasil venha a ratificar a Convenção, não haverá diferenças sensíveis entre as "200 milhas territoriais" e a combina-

ção do mar territorial de 12 milhas com a ZEE, de generalizado reconhecimento internacional, o que não sucede em relação ao Decreto-lei nº 1098/70. Mas haverá perdas reais. A Parte VIII da Convenção cuida do regime das ilhas. Seu artigo 121 reconhece, claramente, os direitos brasileiros nas 200 milhas em torno das ilhas de Fernando de Noronha e da Trindade. Todavia, no caso dos penedos de São Pedro e São Paulo — por serem "rochedos que não podem sustentar habitação humana ou vida econômica própria", nos termos do parágrafo 3 do artigo mencionado —, o Brasil teria que se limitar a um mar territorial e a uma zona contígua em torno deles de, no máximo, 12 e 24 milhas, respectivamente. Tal restrição se aplica, também, ao atol das Rocas e as ilhas de Martim Vaz, onde, entretanto, o problema é menos grave em face do primeiro estar inserido na área de jurisdição marítima de Fernando de Noronha, e o segundo, na de Trindade. O mapa da Fig. nº 7 evidencia as perdas assinaladas.

Plataforma continental - A jurisdição dos Estados costeiros sobre os recursos do mar adjacente não ficou restrita às 200 milhas da ZEE. A Convenção reconhece ao Estado costeiro direitos de soberania no fundo do mar até o limite exterior da margem continental, ainda que ultrapasse as 200 milhas. A definição clássica de plataforma continental caracteriza a região relativamente plana que desce, de forma suave, desde a costa até, em média, à profundidade de 200 metros[11]. (48:209). Mas a Convenção, em seu artigo 76, estabelece que:

> "a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se

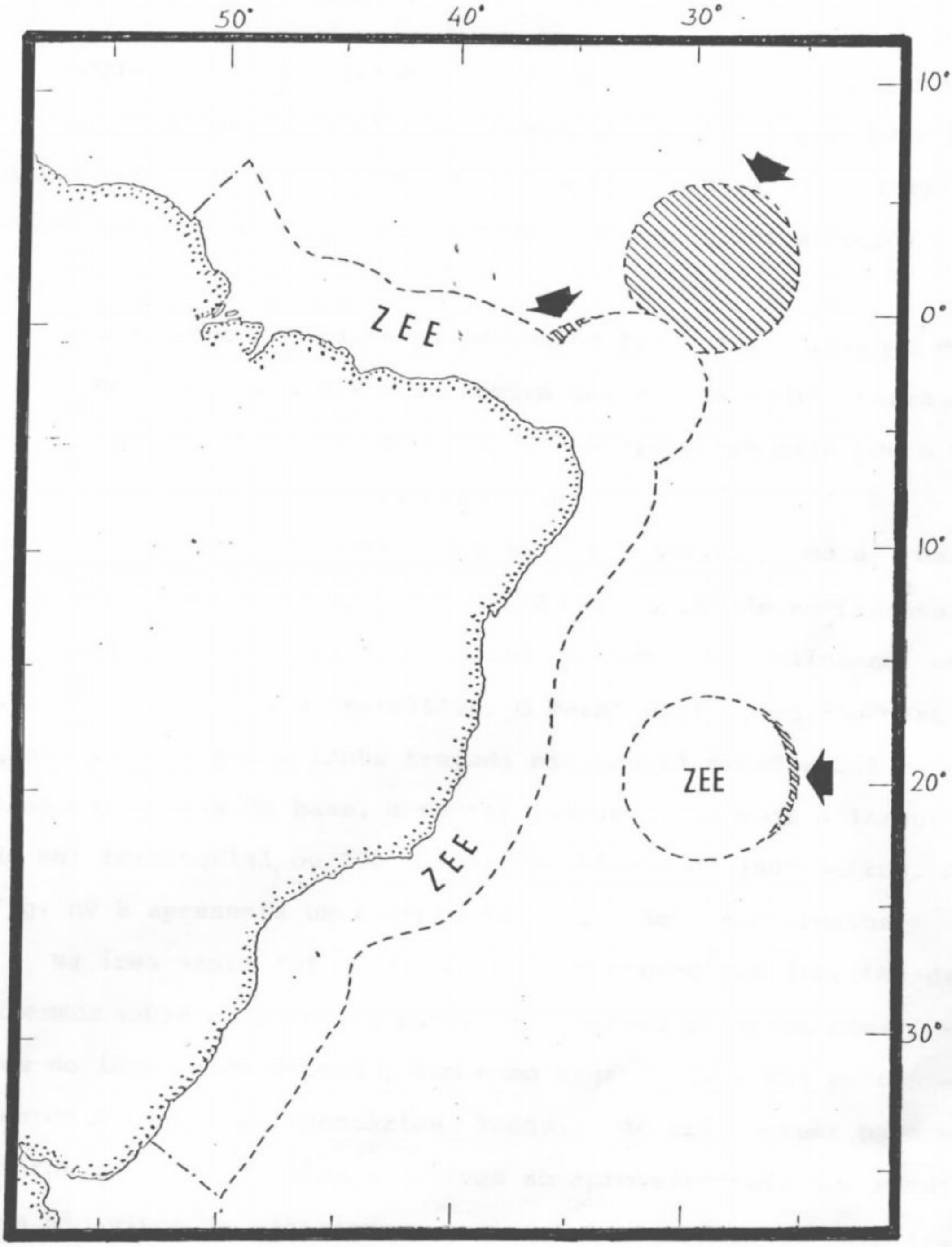
---

11 A profundidade de 200 metros tem apenas valor convencional. Ela é geralmente inferior e raramente superior. Shepard demonstrou que a média oscila em torno dos 140 metros (48:211).

MAR TERRITORIAL DE 200 MILHAS

X

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA



FIG, N° 7

Obs.: As áreas hachuradas representam as perdas com a adoção da ZEE.

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

Portanto, para a Convenção, plataforma inclui sempre o talude e a elevação continentais. Resta, contudo, o problema de delimitar o limite externo da margem continental. Tal tarefa cabe ao Estado costeiro, mediante dois requisitos alternativos:

- uma linha que passe pelos pontos fixos mais externos em cada um dos quais a espessura das rochas sedimentares seja, no mínimo, 1% da menor distância entre esse ponto e o pé do talude continental; ou
- uma linha que passe pelos pontos fixos situados a não mais de 60 milhas marítimas do pé do talude continental.

Sobre esses requisitos a serem satisfeitos, aplica-se um critério alternativo restritivo. O mesmo artigo, em seu parágrafo 5, fixa que a linha traçada não poderá exceder 350 milhas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, ou 100 milhas da isóbata de 2500 metros. A Fig. nº 8 apresenta um exemplo da aplicação dos critérios.

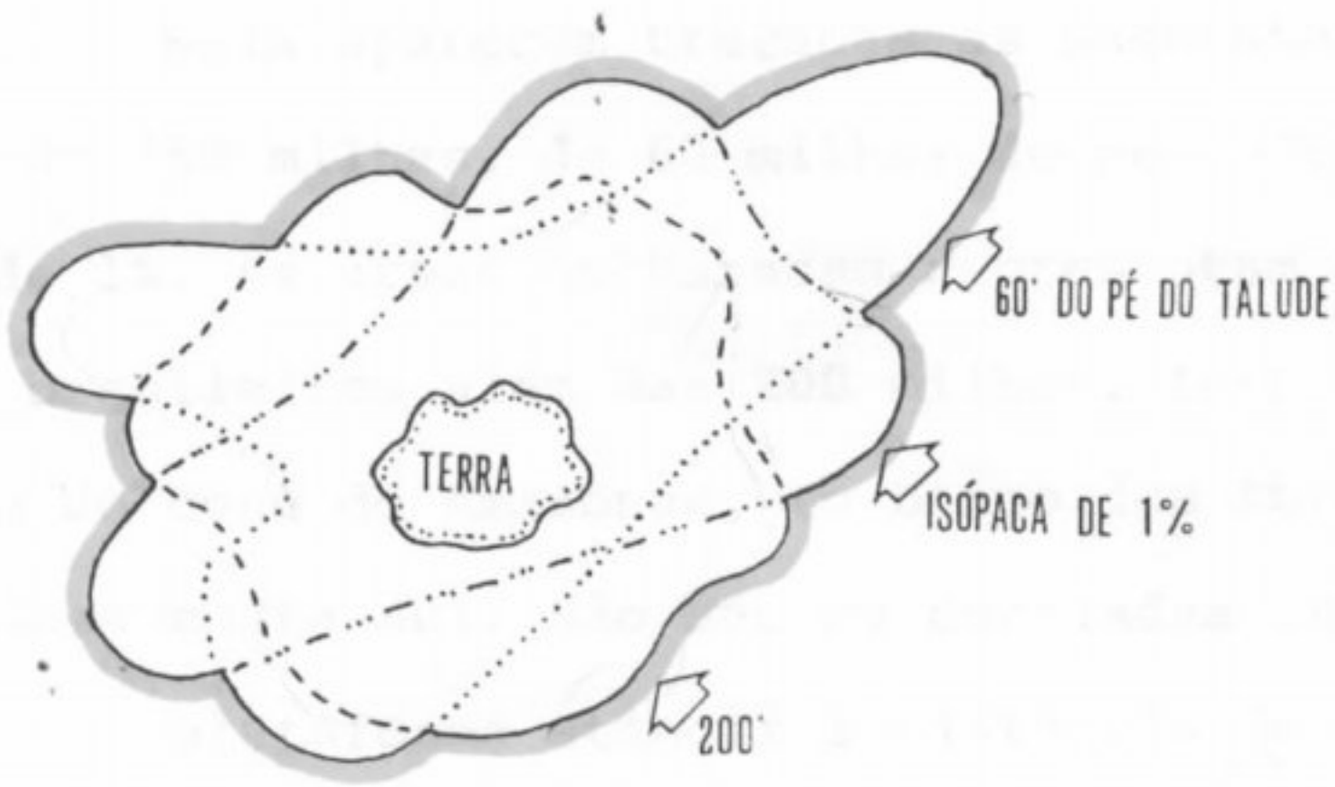
Na área assim definida, o Estado costeiro tem direitos de soberania sobre os recursos minerais e outros recursos não-vivos do leito e do subsolo, bem como organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias. Todavia, deverá efetuar pagamentos ou contribuições relativos ao aproveitamento dos recursos não-vivos da plataforma continental além das 200 milhas, a menos que seja país em desenvolvimento e importador de um recurso mineral extraído da sua plataforma, ficando, nesse caso, isento em relação a esse recurso.

Se o Estado costeiro desejar pleitear plataforma continen

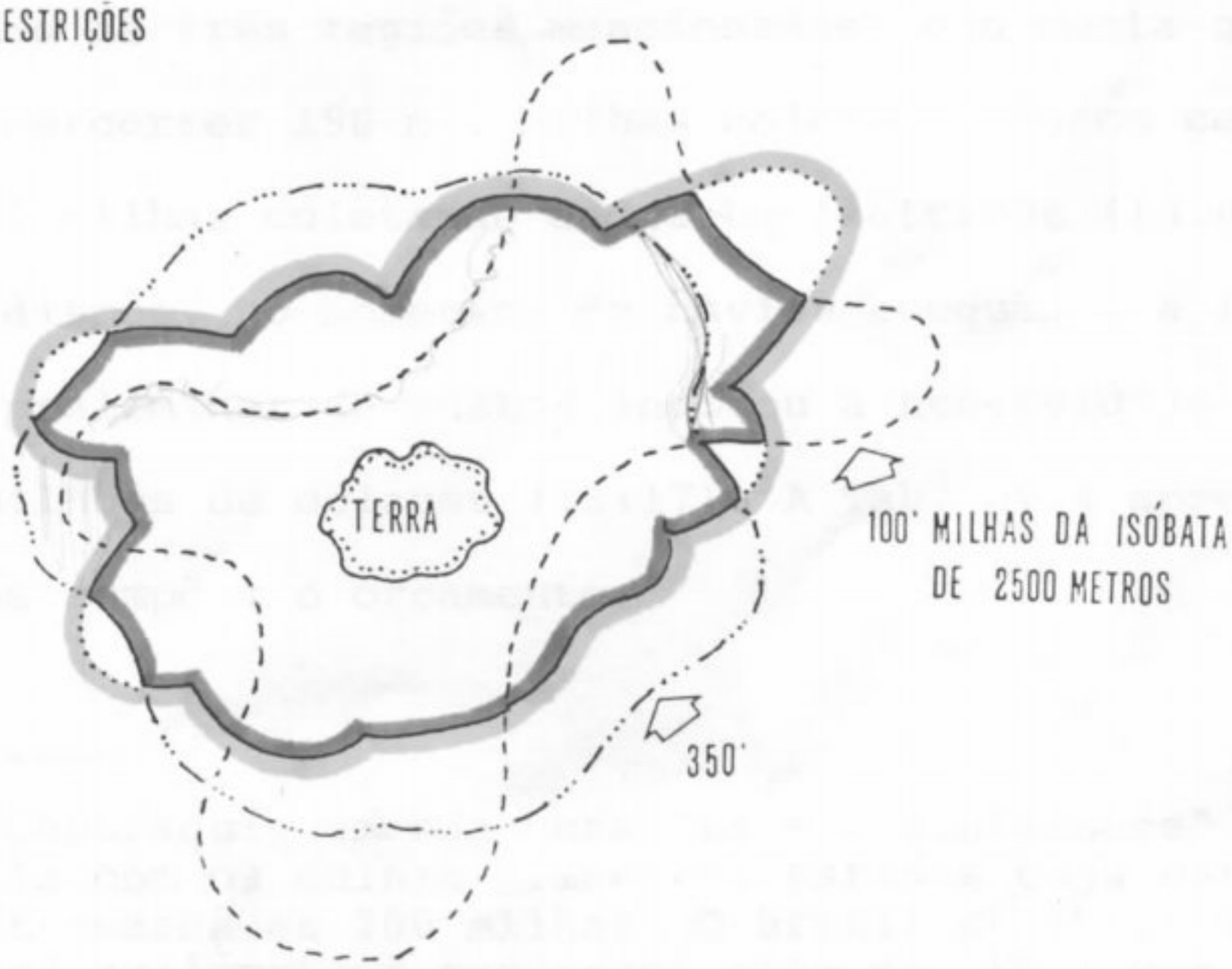
FIG. Nº 8

DELIMITAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

REQUISITOS



RESTRIÇÕES



Obs.: Após a aplicação do critério restritivo, a plataforma continental passou a ser limitada pela linha de côr laranja.

tal além das 200 milhas, terá de submeter as informações técnicas e científicas de apoio a sua pretensão à Comissão de Limites da Plataforma Continental prevista na Convenção. Deverá fazê-lo dentro dos dez anos seguintes à entrada em vigor da Convenção para o referido Estado.

No caso brasileiro, os dados hoje disponíveis não são suficientes para o necessário respaldo da reivindicação[12]. Contudo podem dar idéia inicial de nossa situação. É o que pretende a Fig. 9. Nela aparecem traçadas as seguintes linhas:de 200 milhas, de 350 milhas, de 60 milhas do pé do talude e a isópaca [13] de 1%. As áreas hachuradas representam os prováveis ganhos brasileiros além das 200 milhas. Isto deverá ocorrer ao largo do cone do Amazonas, no banco dos Abrolhos e ao longo de toda a costa Sul. Não são evidenciadas chances concretas de nossa plataforma atingir a distância de 350 milhas da costa.

A delimitação não é tarefa simples nem barata. Estudos feitos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), já restritos apenas às três regiões mencionadas, dão conta que será necessário percorrer 190 mil milhas coletando dados geofísicos e 63 mil milhas coletando dados batimétricos (13:8). O Brasil não dispõe, no momento, de navios adequados a isso.Uma estimativa preliminar de custos indicou a necessidade de quase trinta milhões de dólares (13:17). A Tab. nº 4 apresenta as parcelas que compõem o orçamento.

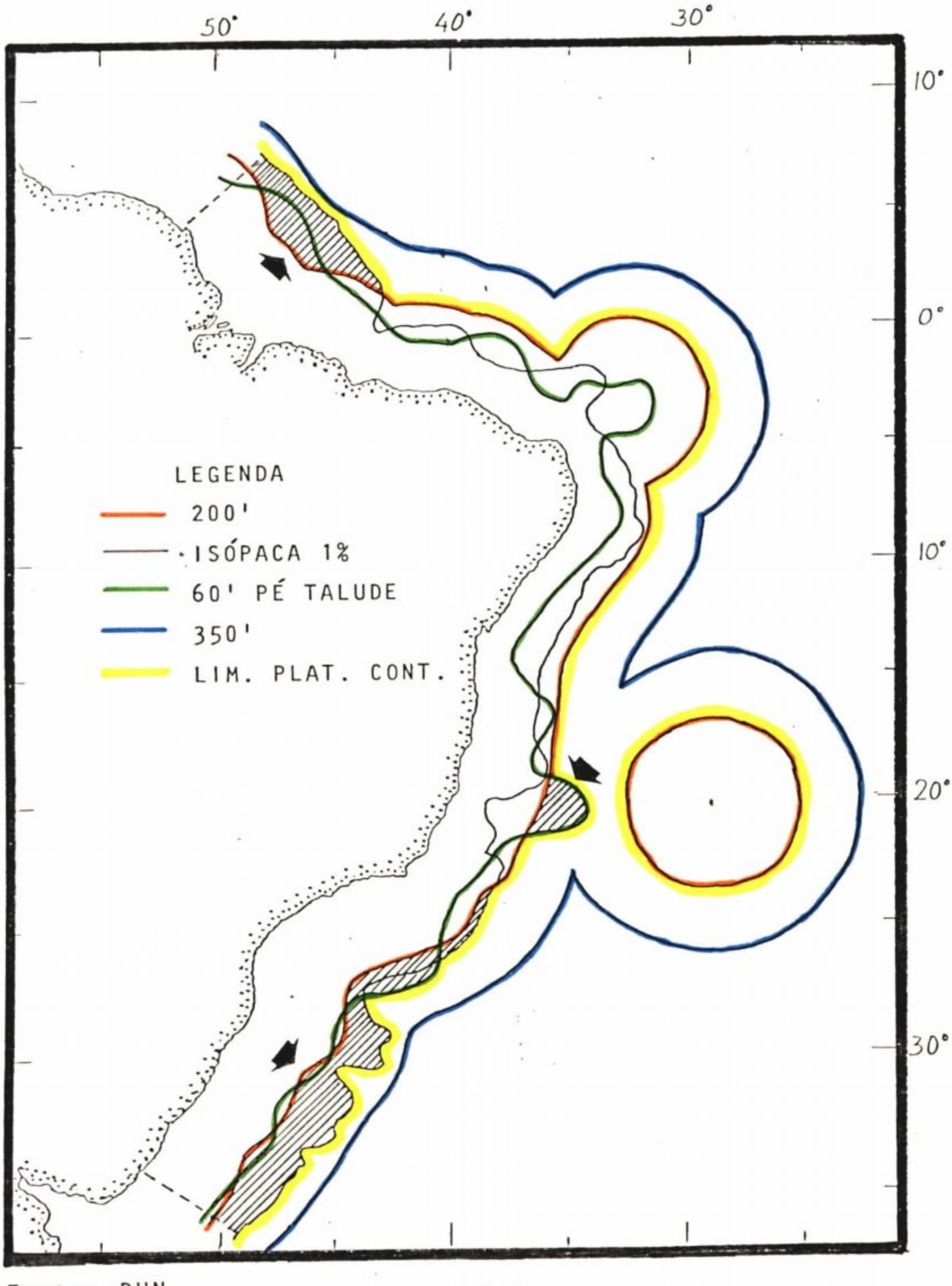
---

12 Gilles Chouraqui, em sua obra "La mer confisquée", divulga uma tabela com os quinze primeiros Estados cuja margem continental ultrapassa as 200 milhas. O Brasil encabeça a lista, com 2.235.683 quilômetros quadrados além da ZEE e que representam 70% dela (28:244). Chama atenção o rigor dos números ; a edição é de 1979.

13 Linha que une pontos de mesma espessura de camada sedimentar.

PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA

(CONTORNO APROXIMADO)



Fonte: DHN

FIG, N° 9

Obs.: 1) As áreas hachuradas correspondem às prováveis extensões da plataforma continental além das 200 milhas.

2) Não foi traçada a linha de 100 milhas além da isóbata de 2.500 metros em razão de estar toda contida nas 350 milhas a partir do litoral.

Tab. nº 4

CUSTOS PARA A DELIMITAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA

(ESTIMATIVA PRELIMINAR)

NATUREZA	10^3 US$
NAVIO DE PESQUISA (2.000 ton)	12.000
EQUIPAMENTO E INSTRUMENTOS	9.099
TREINAMENTO	718
COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES	2.658
MATERIAL DE CONSUMO	200
EXPANSÃO DO CPD DA DHN	730
OBRAS CIVIS	69
CONTRATAÇÃO DE PESSOAL E SERVIÇOS	3.295
FORMAÇÃO DE PESSOAL	644
T O T A L	29.413

FONTE: DHN

A delimitação da margem continental encerra elevados interesses econômicos e estratégicos para o Brasil em virtude das áreas além das 200 milhas que poderão ficar sob jurisdição nacional. Em que pese a natural participação da Marinha e, em especial, da DHN, a tarefa deve ser encarada como projeto de Governo, face às implicações que tem com outras esferas da administração. Em março deste ano, o Diretor de Hidrografia e Navegação sugeriu ao Diretor-Geral de Navegação que fosse criado, no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, um comitê para a coordenação nacional desse importante projeto (15:4).

Alto-mar - Essa área é definida por exclusão, ou seja, o alto-mar é formado por todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipelágico. Nele vigoram as liberdades tradicionais (navegação, sobrevôo, colocação de cabos e dutos submarinos e pesca) e mais duas estabelecidas pela Convenção: construção de ilhas artificiais e investigação científica. Além dos ilícitos tradicionais (transporte de escravos, pirataria e danificações de cabos e dutos submarinos) foram capitulados mais dois tipos de proibições : tráfico de narcóticos e transmissões clandestinas. A Convenção prevê ainda, no artigo 111, o direito de perseguição que tem o Estado costeiro se possuir boas razões para acreditar que suas leis e regulamentos foram violados por embarcação estrangeira em suas águas internas, ou arquipelágicas, ou no mar territorial, ou na zona contígua. A perseguição, feita obrigatoriamente por navio de guerra, poderá se estender à ZEE e ao alto-mar, só cessando quando o perseguidor tiver entrado em outro mar territorial. Mas, de um modo geral, não houve grandes mudanças na legislação do alto-mar se comparada com a

constante da Convenção de Genebra. Todavia, cabe observar o claro propósito de tornar a região livre e juridicamente tranqüila. Isso vem de encontro aos interesses brasileiros por contribuir para a manutenção e desenvolvimento do tráfego marítimo do qual o País depende de forma crítica.

Fundos marinhos. A Área - No início deste capítulo, mostrou-se que os fundos marinhos, e não o mar territorial, foram os responsáveis pela III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Desde cedo, a maioria dos países em desenvolvimento ficou mais atenta a esse problema do que à preservação dos direitos do Estado costeiro nas águas sob sua jurisdição. Isso favorecia os países territorialistas. As nações industrializadas, altamente interessadas em iniciar a exploração dos fundos marinhos, viram-se na contingência de caminhar para uma negociação global. Afinal, estava em jogo o "patrimônio comum da humanidade", ou o leito do mar, os fundos marinhos e o seu sub-solo além dos limites da jurisdição nacional, ou, simplesmente, a Área, segundo a Convenção. A gestão dos recursos da Área caberá à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos ou, apenas, Autoridade que, para isso, disporá de uma Assembléia, um Conselho e um Secretariado. O Anexo E contém alguns detalhes sobre esses órgãos. A Autoridade disporá ainda da Empresa — órgão que realizará diretamente explotações na Área, bem como o transporte, o processamento e a comercialização dos minerais dela extraídos. A criação da Empresa foi a saída de sério impasse: os países em desenvolvimento pretendiam participar, no futuro, na explotação da Área, não desejando que seus sítios viessem a ser logo concedidos aos detentores da tecnologia para o aproveitamento. Chegou-se, por fim, a um sistema chamado paralelo. Cada solicitação de reserva de área, feita obrigatoriamente à Autoridade, englobará

uma região, não necessariamente contínua, de modo a permitir duas explotações de igual valor comercial. A Autoridade escolherá a parte que ficará reservada para explotação exclusiva da Empresa, isoladamente ou em associação com países em desenvolvimento; na outra parte, seriam exercidas atividades pelo solicitante. Prevê-se, também, que os lucros provenientes da explotação da Área venham a ser distribuídos de modo equitativo, onde terão prioridade os países em desenvolvimento e os povos que ainda não atingiram a independência plena (43:33). Se no alto-mar a Convenção pouco inovou, nos fundos marinhos ela foi revolucionária. A Autoridade chegará até a estabelecer teto de produção de metais, a partir do processamento dos nódulos polimetálicos, de modo a proteger os países em desenvolvimento dos efeitos adversos provenientes de uma superprodução dos minerais da Área. É oportuno repetir que, de acordo com estudo feito pelo Professor Melquíades Pinto Paiva, a futura explotação de nódulos polimetálicos não deverá trazer conseqüências negativas para o Brasil com respeito à produção de manganês, cobre, cobalto e níquel (49:67).

Em 1981, quando pareciam estar contornados os problemas relativos à Área, o novo Governo dos EUA (administração Reagan) resolveu rever a posição. No ano seguinte, os EUA declararam que não pretendem assinar a Convenção por lhes parecer o articulado para a Área atentatório à liberdade de iniciativa, ou seja, a livre empresa não poderia trabalhar sob controle da Autoridade de cujo Conselho fará parte a própria URSS (41:44). Propondo a livre concorrência, ou EUA tornaram inegociável sua nova posição. Em 1983, proclamaram uma ZEE até 200 milhas a partir de seu litoral e incorporaram unilateralmente vários dispositivos da Convenção.

Um esforço para atrair os principais países industrializados foi feito por meio das duas resoluções que fazem corpo com

a Convenção e já referidas na Seção I deste capítulo. Desde 1980, o grupo dos países industrializados solicitava a discussão de um sistema que protegesse os agentes que haviam realizado atividades pioneiras. O grupo dos países em desenvolvimento acabou por aceitá-la, uma vez que os países beneficiados seriam os financiadores iniciais da Empresa e a tecnologia desenvolvida, objeto de transferência. A Resolução II cuida exatamente disso e começa definindo os beneficiários:

a) França, Japão, URSS e Índia, desde que tenham despendido, até 1º de janeiro de 1983, o montante de trinta milhões de dólares em atividades pioneiras, pelo menos dez por cento dos quais nas atividades de localização, levantamento e avaliação de um sítio pioneiro para o qual requeiram registro junto à ComPrep estabelecida pela Resolução I;

b) quatro consórcios já existentes, compostos de empresas da Bélgica, Canadá, Itália, Japão, Países Baixos, RFA, Reino Unido e EUA, nas mesmas condições que os quatro países da cláusula anterior; e

c) qualquer país em desenvolvimento que tenha investido o montante citado até 1º de janeiro de 1985.

Quando a Convenção entrar em vigor, o investidor pioneiro receberá, com prioridade, a licença para produção. O mecanismo proposto limitará as atividades da Empresa e retardará o início de funcionamento do sistema paralelo, residindo aí as vantagens de ser investidor pioneiro. Com isso, é lícito admitir-se que a Resolução II evitou voto negativo dos países industrializados, excetuando-se, naturalmente, o dos EUA.

A alínea c, que privilegia países em desenvolvimento como beneficiários, foi proposta pelo Brasil. A possibilidade da entrada brasileira nesse sistema colocaria o País em novo patamar de tecnologia além de permitir a inclusão em restrito

grupo de nações industrializadas. Para tanto, já teríamos de ter gasto os trinta milhões de dólares. Estudos realizados no âmbito do MME indicam que, até 1980, o Brasil despendeu cerca de sete milhões de dólares em atividades passíveis de serem ligadas às prospecções de nódulos. As reuniões da ComPrep têm evidenciado ser muito remota a possibilidade de dilatar o prazo contido na Convenção. Isso poderia ser encarado como indesejável precedente de alterar um pacote já votado. Portanto, se o Brasil desejar explotar nódulos, o empreendimento conjunto com a Autoridade, através da Empresa, parece ser o único caminho, do qual, aliás, o País não pode alhear-se.

Por seu ineditismo, é impossível assegurar a eficácia do sistema estabelecido para o uso dos fundos marinhos. Mas é insofismável que ele representa inovação nas relações internacionais, numa tentativa de organização mais justa para compensar as disparidades entre os países.

Preservação ambiental - Os dispositivos da Convenção constituem a primeira codificação, internacionalmente aceita, para proteger o ambiente marinho. A tônica do tema é que, se cabe aos Estados o direito soberano de explotação de seus recursos marinhos, cabe-lhes, também, como obrigação, proteger e preservar esse ambiente, tomando medidas para minorar ao máximo o lançamento de substâncias tóxicas oriundas de fontes terrestres, a poluição causada por embarcações e a proveniente de instalações e dispositivos usados na explotação dos recursos naturais do leito do mar e de seu subsolo. No mar territorial e na zona contígua, cabe ao Estado costeiro legislar a respeito, considerando, contudo, os procedimentos recomendados internacionalmente, estabelecidos no seio da Organização Marítima Internacional (OMI). Tais procedimentos são aplicáveis, no que couber, às ZEE e ao alto-mar.

O Brasil participa das reuniões da OMI. Portanto, caso venha a ratificar a Convenção, parece oportuno procurar defender seus interesses no âmbito daquela agência, no sentido de não vir a ser prejudicado em face, por exemplo, da fixação de padrões e critérios exageradamente rigorosos.

Pesquisa científica marinha - O texto da Convenção consagra o regime de consentimento pelo Estado costeiro para a realização de qualquer pesquisa no mar territorial, na ZEE e na plataforma continental (43:29). O consentimento pode ser discricionariamente negado em algumas circunstâncias. O Estado costeiro tem direito assegurado de suspender atividades de pesquisa científica marinha, caso o Estado pesquisador deixe de cumprir certas disposições. Frisa-se que tais direitos não são passíveis de contestação por meio de solução compulsória de controvérsias. Com relação às pesquisas na plataforma continental além das 200 milhas, é previsto um regime em que o Estado costeiro não poderá negar autorização, a menos que as áreas tenham sido reservadas para suas próprias atividades.

Na Seção II do Capítulo 1, foi comentada a legislação brasileira sobre pesquisa e exploração. Evidenciou-se que a obrigação da remessa dos dados científicos não tem sido cumprida a contento. As exigências fixadas na Convenção cobrem, perfeitamente, as estabelecidas em nossa legislação. Portanto, se ratificada pelo Brasil, a Convenção dará ao País suficiente respaldo internacional para exigir o cumprimento de cláusulas previstas, há muito tempo, em nossa lei (19). Vale finalmente mencionar que a negociação dessa parte obteve o consenso com facilidade; nem os EUA apresentaram qualquer reserva.

Transferência de tecnologia - A inclusão deste tema na Convenção deveu-se, em grande parte, ao esforço do Brasil em fazer que os Estados detentores de tecnologia para a explora-

ção dos fundos marinhos ficassem obrigados a transferi-la à Empresa e aos Estados em desenvolvimento[14]. É estabelecido que os Estados deverão promover o desenvolvimento e a transferência de tecnologia marinha em modalidades e condições equitativas e razoáveis. Contudo, ressalva-se que, ao promover tal cooperação, os Estados deverão ter na devida conta os interesses legítimos, neles incluídos os direitos e deveres dos possuidores, dos provedores e dos recebedores de tecnologia marinha.

A importância estratégica da tecnologia é imensa. No caso dos nódulos polimetálicos, ela resume a capacidade de assegurar a uma nação suprimento estável e, praticamente, inesgotável de cobalto, manganês, cobre e níquel[15].

O Direito do Mar, em geral, e o problema da transferência de tecnologia, em particular, representam o fulcro do que poderá ser a grande crise do século XXI — a competição para a posse de recursos escassos ante uma população crescente. Pode ser que tal corrida não seja a peça central do conflito leste-oeste, mas estará indissoluvelmente ligada à sobrevivência da humanidade. O acesso aos minerais estratégicos dos fundos marinhos é uma das faces dessa competição que incluirá, também, outros recursos, tais como: hidrocarbonetos, energia e água doce. A corrida virá acompanhada, reforçando esse caudal, de duas outras vertentes: a Antártica e o Espaço.

Numa análise mais profunda, parece lógico admitir-se que a transferência de tecnologia está intimamente ligada à verda

---

14 Tal foi o empenho que a posição do Brasil levou os EUA a chamá-la de "cláusula brasileira" (43:35).

15 Os EUA importam 97% do cobalto que consomem, 97% do manganês e 70% do níquel. Os grandes produtores de cobre e manganês — Zaire e África do Sul — não são países politicamente estáveis (59:40).

deira acepção do que é o "patrimônio comum da humanidade". A seriedade desse tema, revelada, também, através das salvaguardas inseridas na Convenção pelo mundo desenvolvido, sugere provável exigência de esforços dos Estados em desenvolvimento para remoção de obstáculos futuros.

SEÇÃO III - O SALDO RESULTANTE

Evolução da posição brasileira - Na Seção II do Capítulo 1, foi exposto o cenário que levou o Brasil a estender o mar territorial para o limite de 200 milhas, em 1970, através do Decreto-lei nº 1098. Com essa postura o País iniciou as negociações da III Conferência, encontrando, desde logo, profunda contestação por parte das nações desenvolvidas. Viu-se, também, que o propósito do referido decreto-lei era preservar o uso dos recursos econômicos nas 200 milhas e assegurar a defesa. Àquela época, o mar territorial era o único instrumento jurídico que garantia os fins pretendidos pois, ao longo desses anos, o Brasil nunca aplicou dentro das 200 milhas o severo regime correspondente ao estatuto do mar territorial, haja vista a livre navegação permitida (37:27). Não havendo encontrado apoio suficiente dos demais países territorialistas, o Brasil procurou forma de manter o propósito que o levara ao Decreto-lei nº 1098. O novo instituto jurídico da ZEE cuidou de satisfazer nossos interesses marítimos pois, agora, nosso ato, antes unilateral, passará a ser norma de direito internacional, a ser acatada pela comunidade das nações. Justifica-se, portanto, uma evolução no posicionamento brasileiro. Por outro lado — é forçoso reconhecer —, nossa intransigência territorialista mostrou-se desfavorável, por ocasião de negociações sobre outros temas, inibindo a tomada de posturas mais arrojadas (43:49). Entre eles, incluem-se as facilidades concedidas aos Estados que fizeram investimentos pioneiros na ex

ploração dos fundos marinhos. Mas, talvez, esse tenha sido o preço pago para o reconhecimento, quase mundial, dos direitos soberanos sobre os recursos do mar adjacente a nossa costa até, pelo menos, o limite das 200 milhas.

Vantagens e desvantagens - Na verdade, nenhum Estado conseguiu inserir no texto da Convenção a totalidade de seus objetivos. Todos tiveram do que se queixar. E aí, certamente, reside o equilíbrio do documento. Por isso mesmo ele auferiu a assinatura de quase toda a comunidade internacional.

É correto que a declaração dos EUA, no sentido de que não assinarão o tratado, esvazia-o. É discutível que futura vitória do Partido Democrata leve-os a aderirem à Convenção. Por outro lado, a aceitação de importantes países desenvolvidos não só inviabiliza a tentativa norte-americana de estabelecer uma "mini-Convenção" entre eles, como também poderá levar os EUA a desconfortável isolacionismo. Mas é difícil prever-se a atitude futura norte-americana. Nada na História pode ser definitivo.

A destruição do mito das três milhas coube à América Latina. O Brasil, com alto peso específico regional, canalizou-a perante o mundo. Colônia, protetorado e direito de guerra são alguns instrumentos jurídicos da lavra das grandes potências. A contribuição latino-americana veio sob a forma de asilo, auto-determinação dos povos, não-intervenção etc. É possível admitir que, com essa autoridade, tenham surgido as 200 milhas para o Estado costeiro (53).

A instituição da ZEE, sob o ponto de vista econômico, não causará prejuízos sensíveis para o Brasil, assegurando o domínio sobre seus recursos naturais, dentre os quais, hoje, o petróleo é o mais importante.

O mecanismo para o controle de pesquisas científicas mari

nhas cobre as exigências da legislação brasileira pertinente. Passando a ser norma internacional, espera-se que venha a ser melhor cumprida do que certas cláusulas do Decreto nº 63164/67.

Constitui desvantagem para o Brasil a pouca clareza quanto a manobras militares nas ZEE. Contudo, a declaração feita na assinatura evidencia, inequivocamente, nossa posição.

A perda da ZEE em torno dos rochedos de São Pedro e São Paulo será compensada, com vantagem, pela jurisdição sobre os recursos naturais em extensas áreas além das 200 milhas.

Quanto à navegação, de que tanto dependemos, a Convenção nos é francamente favorável por garanti-la nas ZEE, nos estreitos internacionais e nas águas arquipelágicas.

Se foram dadas concessões aos investidores pioneiros, também é lícito considerar que o sistema paralelo da explotação dos recursos da Área, se vier a funcionar como previsto, acena como forma razoavelmente justa para que os fundos marinhos mereçam ser chamados de "patrimônio comum da humanidade".

Conclui-se, portanto, que — à luz dos interesses marítimos brasileiros identificados no Capítulo 1 — os aspectos principais da Convenção, como um todo, não são desfavoráveis ao Brasil.

Reflexos sobre a Marinha - O desmembramento das 200 milhas num mar territorial de 12 e numa ZEE de 188, tal como fixa a Convenção, desfruta de parecer favorável da Marinha, conforme recente declaração de seu Ministro (46). Se a Convenção vier a vigorar para o Brasil, o espaço marítimo que caberá à Marinha patrulhar irá, por vezes, ultrapassar as 200 milhas de hoje, como assinala a Fig. nº 8. Todavia, esse aumento de área, sob jurisdição nacional, em nada afetará a missão da Marinha. Far-se-ão necessários, sim, meios para a tarefa ser bem executada.

A delimitação da plataforma continental envolverá, com certeza, alguns de seus órgãos e navios. Entretanto, seria errado fazer disso um projeto naval, cujos custos saíssem do próprio orçamento do Ministério. Como o Programa Antártico Brasileiro, deverá ser um projeto do Governo, com recursos especificamente alocados para tal.

A Convenção da Jamaica encerra, sobretudo, fecunda lição: as grandes potências marítimas, pelo esforço desenvolvido, revelaram a todo o mundo, mais que nunca, a imensa importância do mar. O Brasil possui interesses marítimos essenciais para sua sobrevivência. O emprego do Poder Naval, na paz, ganha , dia a dia, maior importância como instrumento da Política Nacional (60:66). Nossa Marinha é pequena se comparada à crítica e à crescente dependência marítima do País. Fortalecer nosso Poder Naval é a meta estabelecida como prioritária nos dias de hoje (32:7). Mas é imprescindível que a Nação tome consciência disso.

CAPÍTULO 3

OS PRÓXIMOS PASSOS

A tramitação no Congresso - Desde o dia 5 de março deste ano, o texto da Convenção da Jamaica encontra-se submetido ao Congresso Nacional, a quem caberá ratificá-lo.

A ratificação envolve dois aspectos principais: o técnico e o político.

Sob a ótica técnica, ou seja, debaixo de uma análise estritamente jurídica, viu-se que, em conjunto, os dispositivos da Convenção salvaguardam os principais interesses brasileiros, permitindo-nos substituir manifestações unilaterais por normas de valor semelhante e de reconhecimento universal.

Dentro da esfera política, prevê-se que uma ratificação brasileira poderia acelerar decisões de igual teor por parte, principalmente, dos países em desenvolvimento. Esse fato concorreria para acelerar, também, a entrada em vigor do Tratado da Jamaica. A entrega de nossa ratificação, antes do depósito do sexagésimo instrumento, faria o Brasil perder o controle da entrada em vigor da Convenção para o País. Não dependeria mais de nós. De qualquer forma, nossa ratificação exigirá uma série de ações. Entre elas, sobressai-se a delimitação da plataforma continental, cujos custos não serão baixos. É bem verdade que a estrutura a ser montada para a delimitação da nossa área poderá ser empregada em outro(s) país(es), a título de prestação de serviços, com apreciáveis dividendos políticos.

Essas parecem ser algumas das principais considerações a serem feitas para a decisão.

A Convenção é ampla e o assunto, bastante complexo. Além disso, por envolver bens da União e, principalmente, o mar de

200 milhas — "cantado em prosa e verso" da década de 70 — , sintetiza ponderável carga de emotividade. Parece, assim, indispensável levar ao Congresso Nacional todos os esclarecimentos necessários para a avaliação serena e segura do problema[16].

A iminência de nova Constituição - No dia 15 de novembro de 1986 serão realizadas eleições em todo o País para a escolha da Assembléia Nacional Constituinte, cuja instalação está prevista para 30 de janeiro de 1987. O Brasil republicano está às vésperas da quinta Constituição e com oportunidade de, por ela, escolher as formas de vida e as regras de convivência social. Poucos Estados tiveram a sorte de chegar a essa situação através de meios pacíficos.

Muito juristas vêm se manifestando a favor de um texto sintético. Para o Professor Célio Borja, uma Constituição, para durar, tem de ser sucinta e tão universal quanto possível.

Nossa história, contudo, evidencia que a tendência das várias Constituições tem sido analítica, isto é, textos bastante abrangentes[17]. Entre artigos e disposições transitórias, a de 1891 continha 97; a de 1934, 213; a de 1946, 258; a atual tem 217(55).

Portanto, é muito pouco provável criar-se uma Constituição absolutamente original. A sociedade cultiva suas tradi -

---

[16] Meses atrás, um parlamentar teria declarado que a Comissão de Relações Exteriores da Câmara dará voto contrário à Convenção. Aduzia, ainda, que a impossibilidade brasileira de fiscalizar e controlar as 200 milhas não constitui argumento para aceitar-se o regime de 12 milhas acrescidas da ZEE(46) . Ora, com inequívoca clareza constata-se a desinformação. É possível que não seja característica exclusiva do entrevistado.

[17] A Inglaterra se vale da fama de não possuir Constituição. Mas não é bem assim. Há vários atos escritos de direito constitucional: Lei de Direitos e Garantias (1689), Lei de Sucessão da Coroa (1701), criação da Comunidade Britânica(1949) etc.(55)

ções. As mudanças são lentas, mas seguras, dentro do indispensável processo de sedimentação histórica.

Nossa dependência oceânica — pelo menos relativa ao comércio exterior e ao petróleo — é indiscutível. Mas isso não tem sido suficiente para sensibilizar a opinião pública. Não temos mentalidade marítima. Nossas Constituições pouco trataram do mar.

A oportunidade de redigir novo texto indica a conveniência de se refletir quanto à aceitabilidade de alterações. Nesse estudo, todavia, estamos restritos aos aspectos inseridos na Convenção da Jamaica e que poderão entrar em choque com o atual texto constitucional. Nessa ótica, nossa Constituição contém as expressões mar territorial e plataforma continental, arroladas entre os bens da União. Alterá-las,introduzindo ZEE, fundos marinhos, Área,não tem cabimento porquanto, com isso , estar-se-ia acenando a certeza da ratificação brasileira de um tratado que ainda demorará a entrar em vigor. Não haverá qualquer desvantagem em manter as expressões tal como hoje constam. Se o Brasil vier a ratificar a Convenção — o que deverá ocorrer no momento político julgado apropriado —, as leis internas, automaticamente, deverão adaptar-se aos acordos internacionais — desde que em vigor — cujo cumprimento é, de resto, um dos pilares de nossa política externa, dentro da máxima latina "Pacta sunt servanda".

Cabe mencionar uma feliz coincidência. Em 1969, quando da Emenda Constitucional nº 1, a expressão plataforma continental se referia ao solo submarino até os 200 metros tradicionais. Àquela época, não existia a nova definição. Apesar de substancial diferença no seu significado, manteve-se o nome . Como nossa Constituição não o define, parece conveniente conservar o termo.

Concluindo, o novo texto constitucional não deverá conter qualquer dos instrumentos jurídicos originados na III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Mas é fundamental que os constituintes sejam alertados disso.

Somente se o Tratado da Jamaica for por nós ratificado e colocado em vigor antes de ser promulgada a nova Constituição — hipótese bastante remota —, será aceitável incluir, entre os bens da União, os recursos naturais da ZEE e da plataforma continental definidos naquele diploma.

Algumas sugestões - Já podem ser ordenados alguns dos mais importantes fatores que condicionarão sugestões para a preservação e a consecução dos interesses brasileiros identificados no Capítulo 1, em face dos principais aspectos da Convenção da Jamaica com que eles se relacionam. São os seguintes:

a) a Convenção, como um todo, é aceitável para o Brasil;

b) o texto se encontra submetido ao Congresso Nacional;

c) há possível desconhecimento de seu teor entre os parlamentares;

d) é desaconselhável redigir-se nova Constituição sem o prévio conhecimento de, ao menos, alguns aspectos da Convenção;

e) o País não tem mentalidade marítima; e

f) é pequeno nosso conhecimento científico sobre o mar.

Esses fatores nos levam a opinar pela necessidade de, com alguma urgência e de modo permanente, sensibilizar ainda que poucos setores da sociedade brasileira para nossa crítica dependência do mar. A tarefa não é simples. O processo exigirá cuidadoso planejamento e esmerada execução.

A Marinha é a fonte natural de onde emanarão todas essas ações. Os Oficiais somos quem, com menos dificuldades, perce-

be a importância de nossos vínculos oceânicos, transmitidos, entretanto, apenas em nossa ambiência, num círculo até certo ponto vicioso.

Políticos, marítimos, diplomatas, educadores, juristas, empresários direta ou indiretamente ligados a atividades marítimas, obras sobre as águas, construção naval, etc, mesmo em estágio potencial, constituem alguns dos setores primordiais a serem sensibilizados.

Sem dúvida, alguma coisa tem sido feita. Servem de exemplo as visitas de parlamentares a navios e estabelecimentos navais, bem como a concessão de títulos e honrarias, desde os diplomas de "Amigo da Marinha" até as condecorações. Mas é necessário algo mais fértil e duradouro. Em suma, a essência do esforço será um sólido, contínuo e crescente engajamento entre Marinha e meio civil. Dentro dessa idéia básica, indicam-se as seguintes sugestões:

- fortalecer com civis a Assessoria Parlamentar do Gabinete do Ministro da Marinha.

A Assessoria Parlamentar parece ser a que melhor se coaduna com a função política do Ministro na condução dos negócios da Marinha. É bem verdade que, faz poucos meses, houve aumento do número de Oficiais. Contudo, ainda seria muito valioso a auxílio de civis com pendor para atividades políticas e convencidos da importância do mar. Essa medida permitiria a obtenção de dividendos preciosos e quase imediatos junto ao Congresso Nacional, com relação ao Tratado da Jamaica e à futura Constituição.

- aumentar, substancialmente, o número de civis de cada turma do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM).

Essa é, com certeza, a medida mais fecunda para que seja formado um núcleo de maritimidade no País. Nos últimos 14 anos, participaram, apenas, 10 civis. O pessoal viria prin

cipalmente dos setores primordiais já apontados. Não existem obstáculos regulamentares. Uma fração ponderável de civis tem por finalidade fazer com que a participação deles seja realmente significativa nos trabalhos em grupo que constituem a essência do Curso. São igualmente importantes os intercâmbios de informações entre instrutores e civis e entre estes e os demais alunos.

- manter atualizado e pronto para implementação o projeto de delimitação da plataforma continental brasileira.

O projeto só será executado se o Brasil vier a ratificar a Convenção. O engajamento da Marinha, conquanto certo, não deverá ser exclusivo.

- aumentar o conhecimento do espaço marítimo adjacente à costa, incluindo áreas além da jurisdição nacional.

Quanto mais soubermos o que nele existe, com maior segurança serão defendidos nossos interesses na ComPrep ou, mais tarde, no âmbito da Autoridade, caso a Convenção venha a ser ratificada pelo Brasil e entre em vigor. Essa medida não é de fácil concretização, mesmo no médio prazo. Mas deve ser perseguida, através de esforço nacional, independente da ratificação brasileira. A verdadeira posse dos recursos consiste na capacidade de explotá-los e defendê-los. A Marinha, mais uma vez, tem importante contribuição a dar nesse processo, por meio, principalmente, da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

CAPÍTULO 4

CONCLUSÃO

Hoje, dependemos dos oceanos criticamente — pelo menos — com relação ao comércio e à energia. Os indícios são de que os vínculos serão crescentes. Mas é pobre nossa mentalidade marítima.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar está longe de nos ser ideal. No entanto, ela não o é para qualquer País, daí concluindo-se pelo seu mérito, em face do equilíbrio atingido. Pela complexidade do assunto envolvido, representa obra diplomática de alta envergadura nas relações internacionais. Se analisada como um conjunto, não chega a ser desfavorável ao Brasil. Afinal, a liberdade de navegação é preciosa para um país que tem no mar 97% de seu comércio exterior. Por outro lado, o petróleo extraído de nossa plataforma está muito além das 3 milhas dos juristas de ontem. Esses direitos — cruciais para nós — estão preservados pela Convenção.

Os trabalhos da Comissão Preparatória ainda se encontram em andamento. Há fortes motivos para o Brasil acompanhá - los ativamente, o que, aliás, tem sido feito.

A Convenção está hoje submetida à aprovação do Congresso Nacional. Parece aceitável ratificá-la; contudo em época que mais convier politicamente ao País. É provável a necessidade de serem levados aos parlamentares esclarecimentos suficien - tes para respaldar uma decisão serena e correta. O fato se agrava na medida em que o Brasil se encontra às vésperas de redigir nova Constituição.

São indispensáveis algumas ações para fortalecer a liga - ção da Marinha com esferas civis, com o propósito de lhes mos

trar que o Brasil não poderá prescindir dos oceanos. A tarefa cabe essencialmente a nós, Oficiais. Se cumprirmos tal intento, o círculo — antes vicioso — será virtuoso, permitindo florescer o desenvolvimento científico e tecnológico das atividades marítimas. Em natural decorrência, surgirá a necessidade de um Poder Naval à altura de nossa destinação. A posse do espaço oceânico passará, então, a ser real, profunda e definitiva. Será frustrante qualquer tentativa de inverter essa ordem. Mas o uso das serventias oceânicas — econômicas ou estratégicas — deverá ser sempre feito com argúcia e equilíbrio pois, no dizer do saudoso Almirante Paulo Moreira, o mar "pode nos oferecer tudo ou nada. Benefícios ou desgraças. E vai depender inteiramente de nós, só de nós, fazer dele uma bênção ou uma maldição".

ANEXO A

CRONOLOGIA INTERNACIONAL BÁSICA DO DIREITO DO MAR

1609 - O holandês Hugo Grotius, um dos pais do Direito Internacional, publica um capítulo de seu tratado "O Direito de Presa", no qual os recursos do mar, considerados inesgotáveis, devem ficar disponíveis para utilização irrestrita por todas as nações. Grotius ainda formula a doutrina de liberdade dos mares — um princípio que iria vigorar por mais de 300 anos, tradicionalmente apoiado pelas maiores potências marítimas para proteger o comércio, as comunicações e a liberdade de movimento de suas esquadras. Na prática, isso significou que nenhuma nação poderia reivindicar soberania além de seu estreito mar territorial, usualmente de 3 milhas — distância tradicionalmente aceita como o alcance de um canhão.

1832 - Andrés Bello, jurista latino-americano, faz a primeira referência ao mar como "herança indivisível da humanidade".

1898 - Albert de la Pradelle, jurista francês, também se refere aos mares como o "patrimônio da humanidade". No entanto, tal como Bello, permaneceu totalmente ignorado pela maior parte das nações.

1945 - Após a descoberta de petróleo no mar pelos EUA, é feita a Proclamação Truman que, unilateralmente, estende a jurisdição norte-americana sobre todos os recursos de sua plataforma continental além das águas territoriais, até a profundidade de 200 metros. Constitui a maior modificação na doutrina da liberdade dos mares.

1958 - I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito de Mar. 86 Estados se reúnem em Genebra e adotam 4 convenções

internacionais cobrindo o mar territorial, o alto-mar, a plataforma continental e a pesca e preservação dos recursos vivos.

1960 - II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Não se consegue produzir qualquer acordo substantivo sobre os limites da zona territorial e os direitos de pesca.

1968 - O Presidente Lyndon Johnson declara serem as águas profundas e os fundos marinhos um legado para todos os seres humanos.

1967 - O Embaixador Arvid Pardo, de Malta, declara no Primeiro Comitê da Assembléia Geral das Nações Unidas que as mudanças tecnológicas e outras pelas quais o mundo atravessa exigem que a comunidade internacional se preocupe em cuidar de leis que regulem os mares além das jurisdições nacionais. Um comitê "ad hoc" de 35 membros é criado pela Assembléia para estudo da matéria.

1968 - O comitê "ad hoc" passa a ter 41 membros e a ser denominado "Comitê sobre o uso pacífico do leito do mar e dos fundos oceânicos além do limite da jurisdição nacional".

1969 - Aprovada pelas Nações Unidas moratória sobre todas as atividades econômicas nos fundos marinhos até que se conclua um regime internacional para eles.

1970 - Como resultado dos trabalhos do Comitê dos Fundos Marinhos, a Assembléia Geral aprova a Declaração de princípios que regulam os fundos marinhos e oceânicos, e seu subsolo, além dos limites de jurisdição nacional. Essas áreas são declaradas "patrimônio comum da humanidade". A Assembléia decide convocar a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

1971-73 - O Comitê dos Fundos Marinhos, agora com 91 membros, atua como Comitê Preparatório da Conferência. Prepara um relatório de 6 volumes.

1973 dez - Primeira sessão (organizacional) da Conferência. Elaboração das Regras de Procedimento. Hamilton Shirley Amerasinghe, do Sri Lanka, é eleito Presidente da Conferência.

1974 ago - Segunda sessão, em Caracas. Adotadas as Regras de Procedimento. 115 Estados tomam parte nos debates. Primeiro exame dos textos alternativos propostos pelo Comitê Preparatório.

1975 mai - Terceira sessão, Genebra. Um texto de negociação, produzido pelo Comitê de Presidentes, apresenta os assuntos a serem discutidos.

1976 mai - Quarta sessão, Nova Iorque. Os resultados das discussões estabelecem um texto revisado de negociação.

1976 set - Quinta sessão. Progresso em algumas áreas. Impasse na questão sobre mineração dos fundos marinhos.

1977 jul - Sexta sessão, Nova Iorque. Um texto composto informal de negociação marca a continuidade dos trabalhos.

1978 mai - Sétima sessão, Genebra. Sete grupos são criados para resolverem pontos importantes de diferenças.

1979 ago - Oitava sessão, Nova Iorque. Surge a primeira revisão do texto de negociação de 1977. Decide-se concluir a Convenção em 1980.

1980 ago - Nona sessão, primeiro em Nova Iorque, depois em Genebra. Produzido o texto informal do projeto da Convenção. Estabelecidos planos para uma sessão final em 1981.

1981 abr - Décima sessão, Nova Iorque. Concluído o texto oficial do projeto da Convenção. Jamaica e RFA são escolhidas para sede da Autoridade Internacional dos Fundos Mari-

nhos e do Tribunal Internacional do Direito do Mar, respectivamente. Os EUA apresentam obstáculos quanto aos artigos sobre os fundos marinhos. Estabelecida a sessão final para 1982.

1982 - abr Décima primeira sessão, Nova Iorque. Exauridos os esforços pelas Regras de Procedimentos. A Conferência vota sobre emendas no projeto da Convenção. No final, por proposta dos EUA, a Convenção é submetida a votação. Aprovada por 130 votos a favor, 4 contra e 17 abstenções, em 30 abr.

1982 - ago Um comitê de redação, composto de 23 membros, reúne-se ora em Nova Iorque, ora em Genebra, para produzir o texto final consolidado.

1982 - set Décima segunda sessão, Nova Iorque. Avaliação do trabalho do comitê de redação.

1982 - dez Cerimônia de assinatura, em Montego Bay (42).

ANEXO B

OS TEMAS DA CONVENÇÃO

- Introdução
- Mar Territorial e zona contígua
- Estreitos utilizados para a navegação internacional
- Estados arquipelágicos
- Zona econômica exclusiva
- Plataforma continental
- Alto-mar
- Regime das ilhas
- Mares fechados ou semi-fechados
- Direito de acesso ao mar e a partir do mar dos Estados sem litoral e liberdade de trânsito
- A Área
- Proteção e preservação do meio marinho
- Investigação científica marinha
- Desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha
- Solução de controvérsias
- Disposições gerais
- Disposições finais

ANEXO C

DECLARAÇÃO DO BRASIL NA ASSINATURA DA CONVENÇÃO

Por ocasião da assinatura, o Brasil fez constar a seguinte declaração:

a) a assinatura em nome do Brasil é "ad referendum" da ratificação da Convenção em conformidade com os procedimentos constitucionais brasileiros, que incluem a aprovação pelo Congresso Nacional.

b) o Governo brasileiro entende que o regime aplicado na prática nas áreas marítimas adjacentes às costas do Brasil é compatível com as disposições da Convenção.

c) o Governo brasileiro entende que as disposições do Artigo 301, que proibem "qualquer ameaça ou uso de força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou de qualquer outro modo incompatível com os princípios de direito internacional contidos na Carta das Nações Unidas", aplicam-se, em particular, às áreas marítimas sob a soberania ou a jurisdição do Estado costeiro.

d) o Governo brasileiro entende que as disposições da Convenção não autorizam outros Estados a realizar, na zona econômica exclusiva, exercícios ou manobras militares, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, sem consentimento do Estado costeiro.

e) o Governo brasileiro entende que, de acordo com as disposições da Convenção, o Estado costeiro tem, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, o direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, operação e uso de todos os tipos de instalação e estruturas, sem exceção, qualquer que

seja sua natureza ou finalidade.

f) o Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, além da distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, até o limite exterior da sua margem continental, tal como definido no Artigo 76.

ANEXO D

PASSAGEM INOCENTE

A Convenção assegura aos navios de qualquer Estado o direito da passagem inocente pelo mar territorial. Define passagem como a navegação pelo mar territorial para atravessá-lo sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala fora delas, ou ainda para dirigir-se às águas interiores ou delas sair ou para fazer escalas. A passagem deve ser contínua e rápida.

A passagem inocente é assim considerada quando não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. De acordo com o Artigo 19, a passagem inocente fica descaracterizada por pelo menos uma das seguintes atividades:

a) qualquer ameaça ou uso de força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra violação dos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas;

b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;

c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro;

d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro;

e) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave;

f) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar;

g) o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos adua -

neiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro;

h) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção;

i) qualquer atividade de pesca;

j) a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos;

l) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro;

m) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

Pelo Artigo 21, o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos, de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, relativos à passagem inocente pelo mar territorial sobre todas ou algumas das seguintes matérias:

a) segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo;

b) proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços e instalações;

c) proteção de cabos e dutos;

d) conservação dos recursos vivos do mar;

e) prevenção de infrações a leis e regulamentos sobre pesca do Estado costeiro;

f) preservação do meio ambiente do Estado costeiro e prevenção, redução e controle da sua poluição;

g) investigação científica marinha e levantamentos hidrográficos;

h) prevenção das infrações a leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado cos

teiro.

O parágrafo 4 do mesmo artigo estabelece que os navios estrangeiros que exercem o direito da passagem inocente pelo mar territorial deverão observar todas essas leis e regulamentos, bem como todas as normas internacionais geralmente aceitas relacionadas com a prevenção de abalroamento no mar.

salvaguarda da vida humana no mar

ANEXO E

OS ÓRGÃOS DA AUTORIDADE

A Assembléia - É o órgão supremo a quem cabe estabelecer a política geral em qualquer matéria de competência da Autoridade. Compõem-na todos os Estados Partes (aqueles para os quais a Convenção está em vigor). Todos têm direito a um voto. As decisões sobre questões de procedimento serão tomadas pela maioria dos membros presentes e votantes; sobre questões de fundo, maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

O Conselho - É o órgão executivo a quem cabe estabelecer as políticas específicas a serem seguidas pela Autoridade. É composto de 36 membros eleitos pela Assembléia, entre os Estados Partes. A eleição deverá obedecer a um critério de representatividade, assim definido:

- quatro Estados entre os que maiores investimentos fizeram na preparação de atividades na Área, sendo um socialista da Europa Oriental;

- quatro Estados entre os grandes exportadores de minerais a serem extraídos da Área, sendo dois em desenvolvimento;

- seis Estados em desenvolvimento que representem interesses especiais, tais como: grande população, ausência de litoral, etc.;

- dezoito Estados escolhidos de modo a assegurar representatividade geográfica equitativa.

Para algumas decisões, haverá necessidade de consenso, ou seja, qualquer de seus integrantes terá direito de veto.

O Secretariado - Será formado por um Secretário Geral — recomendado pelo Conselho e eleito pela Assembléia — e o pessoal de que a Autoridade possa necessitar.

ANEXO F

RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS

1. Entrevista concedida pelo Dr. CARLOS IVAN SANTANA, Chefe de Gabinete do Presidente da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), no Rio de Janeiro, em 24 de maio de 1985. O Dr. IVAN chefiou a Divisão de Geologia Marinha da CPRM durante mais de dez anos.

BIBLIOGRAFIA

1 . AMARAL, Roberto Ferreira do. Pesca no Brasil. Brasília , DF, SUDEPE, 1983. Palestra proferida na EGN em 23 ago. 1983.

2 . ASHMORE, Edward. The possible effects on maritime operations of any future convention of the law of the sea. In: To use the sea. Readings in Seapower and Maritime Affairs. Annapolis, Naval Institute, 1977.

3 . AUMENTO equilibrado da produção, a meta da Petrobrás. O Globo, Rio de Janeiro, 31 mar. 1985. p. 133.

4 . BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. A Política Nacional para os Recursos do Mar. Cadernos de Estudos Estratégicos, Rio de Janeiro, n. 4, nov. 1983.

5 . ____. Direito do Mar: a humanidade conquista um patrimônio comum. Revista Brasileira de Tecnologia, Brasília , DF, 15 (6), nov./dez. 1984.

6 . BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido et alii. Ensaio de avaliação da mentalidade marítima brasileira. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 104 (7/9), jul./set. 1984.

7 . BORJA: "Constituinte é o momento alto do Governo". O Globo, Rio de Janeiro, 12 jul. 1985. p. 2.

8 . BRASIL. Constituição. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Departamento de Imprensa Nacional, 1978.

9 . BRASIL. Leis, decretos etc. Decreto nº 63164, de 26 de agosto de 1968. Diário Oficial, Brasília, DF, 26 ago. 1968. Dispõe sobre a exploração e pesquisa na plataforma submarina do Brasil, nas águas do mar territorial e nas águas interiores e dá outras providências. Publicado no Bol. do M.M. nº 37/68, p. 3986.

10. ____. Decreto nº 67153, de 10 de setembro de 1970. Diário Oficial, Brasília, DF, 11 set. 1970. Aprova o Regulamento do Gabinete do Ministro da Marinha. Publicado no Bol. do M.M. nº 40/70, p. 5222.

11. ____. Decreto nº 88157, de 9 de março de 1983. Diário Oficial, Brasília, DF, 10 mar. 1983, seção I. Cria a Comissão Marítima Nacional (CoMaNa) e dá outras providências. Publicado no Bol. do M.M. nº 11/83. p. 631.

12. ____. Decreto nº 89331, de 25 de janeiro de 1984. Diário Oficial, Brasília, DF, 26 jan. 1984, seção I, p. 1261. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Publicado no Bol. do M.M. nº 5/84, p. 288.

13. BRASIL. Decreto-lei nº 1098, de 25 de março de 1970. Diário Oficial, Brasília, DF, 30 mar. 1970. Altera os limites do mar territorial e dá outras providências. Publicado no Bol. do M.M., nº 16/70, p. 1783.

14. BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Estudo sobre o projeto de delimitação da plataforma continental brasileira. Niterói, 1985.

15. ____. Ofício nº 0366 de 8 de março de 1985 à Diretoria-Geral de Navegação. Delimitação da margem continental brasileira.

16. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para a elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.

17. ____. FI-219. Guia para a elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.

18. BRASIL. Gabinete do Ministro da Marinha. Regimento Interno do Gabinete do Ministro da Marinha, aprovado, em caráter provisório, em 16 de março de 1979. Brasília, DF, 1979.

19. BRASIL. Presidência da República. Diretrizes gerais para a Política Nacional para os Recursos do Mar. Brasília, DF, 1980.

20. BRASIL. Presidente, 1979-1985 (Figueiredo). Mensagem nº 147/85 ao Congresso Nacional; submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF, Centro Gráfico do Senado Federal. Suplemento do Diário do Congresso Nacional, Brasília, DF, 13 mar. 1985, seção I, v. 40, n. 0009, p. 0002.

21. BRASIL. Superintendência do Desenvolvimento da Pesca. IV Plano Nacional de Desenvolvimento da Pesca 1980-1985. Brasília, DF, 1979.

22. BRASIL. Superintendência Nacional da Marinha Mercante. Anuário 1984. Brasília, DF, 1985.

23. BRASIL terá este ano um superávit na venda de petróleo de US$ 1,3 bilhão. O Globo, Rio de Janeiro, 9 jun. 1985. p. 38.

24. BRASPETRO. Relatório de Atividades 1984. [Rio de Janeiro, 1985].

25. CABRAL, Milton. Uma nova política para o mar. Manchete, Rio de Janeiro, 26 fev. 1985. Edição especial.

26. CHALIAND, Gérard et RAGEAU, Jean-Pierre. Atlas Stratégique. Paris, Fayard, 1983.

27. CHARLIER, R.H. & VIGNEAUX, M. Towards a rational use of the oceans. In: To use the sea. Readings in Seapower and Maritime Affairs. Annapolis, Naval Institute, 1977.

28. CHOURAQUI, Gilles. La mer confisquée. Paris, Seuil, 1979.

29. COELHO, Dimas Lopes da Silva. O saliente nordeste brasileiro na estratégia da defesa continental. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 103 (10/12), out./dez. 1983.

30. COSTA, Terezinha. O desafio, poços de mil metros. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 23 jun. 1985. Caderno Especial, p. 5.

31. COUPER, Alastair, comp. The Times atlas of the oceans. Londres, Times Book, 1983.

32. ENTREVISTA com o Ministro da Marinha. NoMar, Rio de Janeiro, (502), abr./jun. 1985.

33. FLORES, Mario Cesar. Maritimidade: causa de progresso ou de risco? Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 101 (7/9), jul./set. 1981.

34. ____. Panorama do Poder Marítimo Brasileiro. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército/ Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972.

35. ____. Poder Naval — Fundamentos instáveis e rumos incertos. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 100 (10/12), out./dez. 1980.

36. FORTUNA, Hernani Goulart. A Política Marítima e a Mobilização do Poder Marítimo. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, 103 (7/9), jul./set. 1983.

37. GUERREIRO, Ramiro Saraiva. O Direito do Mar. Manchete, Rio de Janeiro, 26 fev. 1985. Edição Especial.

38. GUIMARÃES, Luis Felipe de Macedo Soares. Os interesses marítimos do Brasil. Brasília, DF, 1984. Palestra proferida na ECEMAR em maio 1984.

39. GULLION, Edmund A. ed. Uses of the seas. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1968.

40. KNOTT, Richard C. Who owns the oceans? In: To use the sea. Readings in Seapower and Maritime Affairs. Annapolis, Naval Institute, 1977.

41. JACOBSON, Jon L. Derecho del Mar. Y ahora que? Traducción de Martín Murubasart. Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, México, 45, ago. 1984.

42. LAW OF THE SEA BULLETIN. New York, n. 4, Feb. 1985.

43. LONGO, Airton Ronaldo. Os interesses marítimos Brasileiros e a Terceira Conferência sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro, EGN, 1984. Monografia apresentada no C-PEM em 1984.

44. MACBAIN, Merle. LOS'76: Constitution or Chaos for the World's Oceans? In: To use the sea. Readings in Seapower and Maritime Affairs. Annapolis, Naval Institute, 1977.

45. MC KELVEY, V.E. Seabed minerals and the Law of the Sea. Science, Washington, DC, 209 (4455), Apr. 1980.

46. MAR territorial volta a debate no Congresso. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 5 maio 1985, p. 10.

47. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN, Roma. Agricultura: Horizonte 2000. Roma, 1981.

48. OTTMANN, François C. Introdución a la geologia marina y litoral. Buenos Aires, Eudeba, 1967.

49. PAIVA, Melquíades Pinto. O Direito do Mar e a administração dos recursos minerais: um enfoque brasileiro. Arquivos de Ciências do Mar, Fortaleza, 21 (1/2), dez. 1981.

50. PERRI, Flavio Miragaia. III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro, s. ed., 1980.

51. PETROBRÁS. Exploração e produção de petróleo no Brasil. Rio de Janeiro, 1980.

52. ____. Petrobrás Offshore'83. Rio de Janeiro, 1983.

53. RAMALHETE, Clovis. As 200 milhas. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 10 maio 1985, p. 10.

54. ____. Transformações políticas e jurídicas do mar. Cadernos de Estudos Estratégicos. Rio de Janeiro, 4, nov. 1983.

55. RAMOS, J. Saulo. Nasce o Estado de Direito. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 16 jun. 1985. Caderno Especial, p. 3.

56. SABOIA, Henrique. Os interesses marítimos do Brasil. Rio de Janeiro, ESG, 1978. Palestra proferida no ESG em 1978.

57. SILVA, Paulo de Castro Moreira da. O desafio do mar. Rio de Janeiro, Sabiá, 1970.

58. ____. Usos do Mar. Brasília, DF, 1978.

59. STAVRIDIS, James. Marine Technology Transfer and the Law of the Sea. Naval War College Review, Newport, 36 (4), July/Aug. 1983.

60. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. O emprego político do poder naval. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 100 (4/6), abr./jun. 1980.

Azevedo, Marcos Augusto Leal d
e

Os interesses maritimos brasil
eiros e a Terceira Conferencia
sobre o Direito do Mar
2-A-22
DEVOLVER NOME LEIT. (2666/91)

27 JUN 89	Afrânio Fernando Araújo
5 JAN 89	Lima (Mª FLAVIA)
10 FEV 90	Renov. c/ apres.
10 FEV 90	Renovado
30 MAR 90	CMG PIERONTONI
09 MAR 90	CMG Conde
05 ABR 89	CMG CONDE
20 MAR 90	
01 MAI 91	CMG SARDINA
26 JUL 91	PALMER
04 JUN 1993	CMG José Carlos
11 MAI 1994	CELTERROSO
23 MAR 1995	CMG TOZZINI

DEVOLVER EM	NOME DO LEITOR
02 ABR 1990	CMG NEWTON
23 MAR 1996	CC TAVARES
26 ABR 1996	TULIO CC (EN)
	CMG MARCONDES
-4 1111 2004	Cimino
19 AGO 2004	Renovado
04 AGO 2005	CC (QR) NOROMLA