

# O NOVO DIREITO DO MAR, AMAZÔNIA AZUL E PRÉ-SAL

ADHERBAL MEIRA MATTOS<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

A Convenção de Montego Bay/82 (Convenção da Jamaica ou Convenção da ONU) sobre Direito do Mar, complementada pelo Acordo de Implementação/94 (Boat Paper) trata, inter alia, de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto mar, fundo do mar internacional (“Área”), meio ambiente, investigação científica marinha, solução de controvérsias, Estados Arquipélagos, estreitos, mares e Estados sem litoral.

Desde o alcance do tiro do canhão até hoje, muita coisa ocorreu – por motivo de segurança e defesa ou em decorrência de novas tecnologias – o que demonstra a importância dos oceanos e mares, que Pierre Royer sintetizou em quatro letras “I” (Imensidão – Inércia – Impermanência – Isotropia).

A Convenção de Montego Bay analisa todos esses temas – e outros interligados – num só documento, de caráter vinculante, através de um Preâmbulo, de 17 Partes, de 9 anexos e de uma Ata Final – ao contrário de Genebra/1958, que tratou da matéria em quatro convenções não vinculantes, por meio da cooperação internacional, num mundo integrado e globalizado, respeitada a auto-determinação, admitindo adesão e reservas (de forma um tanto confusa) no exato momento da ratificação.

## ANÁLISE NORMATIVA

### 1 – MAR TERRITORIAL

Especificamente quanto ao Mar Territorial (jurisdicional), a Convenção fixou sua extensão até um limite de 12 milhas marítimas, onde o Estado costeiro exerce plena soberania, que se estende ao espaço aéreo sobrejacente, ao leito e ao subsolo do mar. Seguindo a norma genebrina sobre a matéria, abrigou o instituto jurídico da passagem inocente (inofensiva), para todos os navios, de todos os Estados. O mar territorial começa na linha de base (que envolve, inclusive, águas interiores) e termina na linha de respeito.

---

<sup>1</sup> Professor Titular de Direito Internacional da Universidade Federal do Pará (UFPA) – Advogado – Escritor – Conferencista

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

Desde o início, a norma genebrina conceituou a linha de base como a linha de baixamar, ao longo da costa (daí a preferência pela expressão país costeiro, do que país ribeirinho), conforme as cartas náuticas de grande escala, oficialmente reconhecidas, independente dos métodos de traçado (poligonal, curvas tangentes ou linhas paralelas). O Brasil, Estado-Parte da Convenção, em consequência, revogou a Decreto-Lei nº 1.098/70, que dispunha, unilateralmente, sobre um mar territorial de 200 milhas marítimas, e promulgou a Lei nº 8.617/93, que estabeleceu, internamente, um mar territorial de apenas 12 milhas marítimas.

A delimitação do mar territorial em 12 mm, pela Convenção, foi uma vitória das Nações Unidas, pois o problema se arrastava desde Bynkershoek e Galiani (o tiro do canhão de 3mm) na Sociedade das Nações, em 1930 e com a própria ONU, em 1958 e em 1960 (Genebra). Tudo isso envolve a discussão clássica do *mare liberum* (de Grotius) e de *mare Clausum* (de Selden), a que somam inúmeros atos internacionais e/ou regionais, a exemplo dos Princípios do México, de 1956 e da Declaração de Santo Domingo, de 1972.

O Brasil, de forma unilateral, em 1970, através do Decreto-Lei nº 1.098, criou um mar territorial de 200 mm, onde exerceria plena soberania nas águas, no leito, no sub-solo e no espaço aéreo sobrejacente, onde se denota uma finalidade essencialmente (senão exclusivamente) econômica, principalmente, em termos de pesca. Assim, no ano seguinte (1971), o Decreto nº 68459 estabeleceu duas zonas de pesca, de 100 mm cada um, sendo, a primeira – salvo casos especiais não declarados – para a pesca somente de brasileiros, enquanto a segunda permitia a pesca por estrangeiros, desde que autorizados pelo País. Houve protesto internacional, pois se tratava de um ato unilateral, mas, em 1972, os EUA chegaram a assinar um acordo de pesca com o Brasil, reconhecendo, pois, nossa soberania.

No plano internacional, porém, o problema continuava em aberto, pois nem todos os países podiam, geograficamente, ter e manter um mar territorial de tão grande extensão, além de que países como os EUA sempre defenderam meras 3 milhas marítimas, de onde emanaram entraves, até por sua posição no *Big Five*. Hoje, aceitam 12 mm, mas continuam não sendo parte da Convenção. Em 1993, o Brasil promulgou a Lei nº 8.617, de acordo com a Convenção de Montego Bay, de apenas 12 milhas marítimas.

## **2 – ZONA CONTÍGUA**

## O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal

A Zona Contígua também passou a ter 24 milhas, art. 33, a partir da linha de base do mar territorial (na realidade, pois, 12 milhas marítimas), nos termos da Convenção da ONU/82 e, conseqüentemente, da Lei 8.617/93. Nela, o Estado costeiro tem direitos soberanos para tomar todas as medidas de fiscalização necessárias para evitar e imprimir infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território ou no seu mar territorial.

### 3 – ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

Na ZEE, o Estado costeiro tem **direitos soberanos** para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, renováveis ou não renováveis, das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo. Exerce, também, jurisdição quanto à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, à investigação científica marinha e à proteção do meio marinho. Sua extensão é de 200 milhas marítimas art. 57, a partir da linha de base do mar territorial (na realidade, pois, 188 milhas marítimas). Os demais Estados gozam, na ZEE, das liberdades de navegação, de sobrevoo e de colocação de cabos e oleodutos submarinos.

O Estado costeiro fixa as capturas permissíveis dos recursos vivos de sua ZEE e determina sua capacidade de captura. Quando não puder efetuar a totalidade da captura permissível, dará acesso a outros Estados ao excedente dessa captura, conforme condições estabelecidas em acordos entre as partes.

A Convenção admite a operação de navios de outros Estados na ZEE do Estado costeiro e a lei brasileira vai além, pois permite a realização, por outros Estados, de exercício ou manobras militares, inclusive, as que impliquem o uso de armas ou explosivos, desde que haja o consentimento do governo brasileiro.

O Programa REVIZEE (Avaliação do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos na ZEE) de 1994 é consequência do IV PSRM, nos termos da Convenção da ONU/82 e da Lei nº 8.617/93. Compreende nove Partes e dois Anexos, visando ao levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos da ZEE, para inventariar tais recursos e as características ambientais de sua ocorrência; determinar suas biomassas; estabelecer potenciais de captura, etc.

#### **4 – PLATAFORMA CONTINENTAL**

A plataforma do Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas (continentais ou insulares) além de seu mar territorial, até, em princípio, uma distância de 200 milhas marítimas (art. 76, § 1º). A Convenção admite, porém, art. 76, §§ 3º e 6º, uma extensão maior (até ou além de 350 milhas marítimas). Trata-se do aspecto jurídico da plataforma, que começa quando termina o mar territorial, na linha de respeito, pois, geograficamente, a plataforma começa muito antes, coincidindo com o leito e o subsolo do mar territorial, que, como vimos, já se encontram devidamente normatizados. Observa-se, também, que a plataforma tanto compreende os continentes, com as ilhas. Logo, é possível falar-se numa plataforma submarina (como gênero), de que são espécies a plataforma continental (continentes) e a plataforma insular ilhas, que incluem rochedos, mas excluem estruturas artificiais).

O Estado costeiro exerce **direitos soberanos** sobre a plataforma, para fins de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais. Compreendem, estes, os recursos minerais e outros recursos não-vivos do leito do mar e subsolo e os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, que, no período de captura, estão imóveis no leito ou subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com o leito ou subsolo. Tais direitos não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas, nem a navegação e outras liberdades dos demais Estados, como a colocação de cabos e dutos submarinos.

Os Estados costeiros têm o direito de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção do meio marinho, bem como a construção, operação e uso de ilhas artificiais, instalações e estruturas, admitindo a lei brasileira a condução da investigação científica marinha por outros Estados, com o consentimento prévio do governo do Brasil.

A Comissão de Limites da Plataforma Continental (Anexo II) estabeleceu um prazo de até dez anos, após a entrada em vigor da Convenção, para a delimitação da plataforma continental jurídica dos Estados Partes, quando sua extensão máxima seria de 200 milhas marítimas, razão da criação, no Brasil, do LEPLAC (Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira). Para tornar os limites marítimos do País compatíveis com a Convenção da ONU, o Brasil promulgou a Lei nº 8.617/93. Convenção e Lei falam em exercício de **direitos soberanos** sobre a plataforma, para exploração e aproveitamento de

## O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal

seus recursos naturais. O mesmo ocorre na ZEE. No mar territorial, entretanto, há plena **soberania**. Tudo, de acordo com a atual Constituição Federal, que considera bens da União o mar territorial (art. 20, VI) e os recursos naturais da plataforma e da ZEE (art. 20, V).

A área reivindicada pelo Brasil junto à ONU compreende cinco zonas – (Cone Amazonas, Cadeia Norte – Cadeia Vitória e Trindade – Margem Continental Sul – Platô Paulista). Trata-se da ampliação de fronteira marítima nacional, o que a Convenção admite.

Essa ampliação incide sobre o Pré-Sal, que, segundo informes oficiais, ocorre dentro das 200 mm, mas que poderá ocorrer até as citadas 350 mm (ou além...). Este é o aspecto INTERNACIONAL do problema, complementado, hoje, por um aspecto INTERNO. É que, embora o art. 20, IX da Constituição Federal afirme que são bens da União todos os recursos minerais (inclusive do sub-solo), o § 1º do mesmo artigo cogita de participação e de compensação a Estados e Municípios produtores (além do Distrito Federal e órgãos da administração direta da União).

DE LEGE LATA, essa é a situação. A Emenda Ibsen Pinheiro, DE LEGE FERENDA, tentou incluir todos os Estados e Municípios brasileiros, o que acaba de ocorrer (Março/2013), através de lei do Congresso Nacional. Os Estados produtores, logicamente, recorreram ao STF. Há quem defenda a tese de uma Emenda Constitucional, mas há, também, aqueles que, com base no Pacto Federativo e no Princípio da Constitucionalidade das Leis, concluem que toda e qualquer lei será considerada constitucional até manifestação final do mesmo STF, que já concedeu liminar a favor dos produtores.

As Forças Armadas brasileiras demonstraram sua preocupação com a vulnerabilidade do espaço marítimo do País. É o que denominam Amazônia Azul (mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental), incluindo, logicamente, a área do Pré-Sal, por motivos econômicos, científicos e políticos. Temos, ainda, o problema da elevação do Rio Grande, com a criação da PROAREA (Comissão de Prospecção e Exploração do Atlântico Sul e Equatorial), onde há um trabalho de pesquisa nacional além da plataforma. Sem desrespeito a normas internacionais.

Esses e outros detalhes propiciaram uma estratégia de defesa da Marinha Brasileira, através de um Projeto de **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul**, para monitoramento permanente das águas jurisdicionais nacionais e um Plano de Equipamento e Articulação, composto de metas, integrante da defesa da área, como um todo, contando,

## O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal

inclusive, com a colaboração da indústria naval, além de parcerias com a França, quanto à aquisição de submarinos e de caças, o que envolve gestão, transferência de tecnologia, segurança e defesa da “jurisdição insinuante” do País.

### 5 – ALTO MAR

No Alto-Mar, art. 87, **não há exercício de soberania**. *Res communis* (e não *res nullius*), ele compreende todas as partes equóreas não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem as águas arquipélagicas de um Estado Arquipélago.

Segundo a Convenção da ONU, as grandes liberdades do alto-mar são a liberdade de navegação, de pesca, de sobrevôo, de colocação de cabos submarinos, de construção de ilhas artificiais e de investigação científica. A Convenção analisa hipóteses de abaloamento, de assistência, de proibição de transporte de escravos (inclusive de mulheres e crianças para fins de prostituição), de cooperação na repressão de pirataria, de tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas (que, infelizmente, não integra o elenco dos atos que admitem o direito de visita), de transmissões não autorizadas, de direito de perseguição, etc. A Convenção dispõe, ainda, sobre conservação e gestão de recursos vivos do alto-mar, estabelecendo princípios legais sobre pesca e cooperação.

Atos normativos anteriores já tratavam da pesca, como, em 1996, acordos sobre pesca do atum no Atlântico e acordos sobre caranguejo e crustáceos, além de Convenções sobre regulamentação da caça às baleias (Genebra, 1931, Washington/1946 e Tóquio/1970), o que preocupa os países emergentes, enquanto países centrais (Japão) alegam razões vinculadas a pesquisas científicas, enquanto, na realidade, o que importa é o fator econômico-financeiro.

Os cabos submarinos constaram da Convenção de Paris/1884 e das Convenções de Genebra (1958 e 1960). Hoje, são usados preferencialmente para distâncias menores, enquanto as ligações por satélites o são para distâncias maiores. Mesmo assim, encontram-se cabos submarinos em serviço – afora os planejados e os fora de uso – no Pacífico Oeste

## O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal

(73), no Mediterrâneo e Mar Vermelho (74), no Mar do Norte (39), no Báltico (35), no Pacífico Leste (22), no Caribe (22) e no Atlântico (46), envolvendo Estados, Organizações e Corporações Financeiras Transnacionais.

### 6 - ILHAS

A Convenção/82 define ilha como a formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preamar. As ilhas possuem mar territorial, zona contígua, ZEE e plataforma continental. Contudo, as ilhas artificiais, instalações e estruturas, na ZEE e na plataforma, não têm o estatuto jurídico de ilhas. O mesmo ocorre com relação a instalações e equipamento de investigação científica no meio marinho.

Conforme a Convenção, até os rochedos que se prestem a habitação humana ou a vida, terão ZEE e Plataforma Continental (silenciando sobre Mar Territorial e Zona Contígua), daí a política estratégica do País quanto aos Penedos São Pedro e São Paulo. A meu ver, porém, o disposto no art. 121, 3 parece conflitar com o disposto na art. 77, 3 da Convenção, quanto aos direitos do Estado Costeiro em sua plataforma continental.

### 7 – ÁREA

Conforme a Convenção, a “Área” (com seus recursos) é **patrimônio comum da Humanidade** (art. 136). Este é um dos princípios básicos que regem a Área, ao lado da cooperação, fins pacíficos, investigação científica marinha, transferência de tecnologia e proteção de meio marinho. O papel da Autoridade (Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos) é fundamental, em termos de políticas de produção, sendo os minerais extraídos da Área alienados através dela, o que pode gerar distorção do princípio de patrimônio comum da Humanidade, por parte do G-7, contra os legítimos interesses do G-77.

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

Os Órgãos principais da Autoridade são a Assembléia, o Conselho, o Secretariado e a Empresa. Sintetiza, esta, o poder da Autoridade e pelo seu Estatuto, atua através de um Conselho de Administração e de um Diretor Geral. A Convenção elenca os seguintes meios para a solução de controvérsias: meios pacíficos, inclusive, conciliação; Tribunal Internacional do Direito de Mar (ênfatisando sua Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos, incompetente, porém para se pronunciar sobre o exercício, pela Autoridade, de seus poderes discricionários); Tribunais Arbitrais; Tribunais Arbitrais Especiais; e a CIJ.

A Assembléia Geral da ONU, através da Resolução nº 48/263, de 28/07/84, aprovou o Acordo sobre a Implementação da Parte XI da Convenção (a Área), estabelecendo, de forma estratégica, que futuras ratificações ou adesões à Convenção significariam aceitação do Acordo, e que a aceitação de Acordo importaria em prévia aceitação da Convenção. Foi, sem dúvida, uma forma inteligente de atrair grandes potências à Convenção, favorecendo sua participação, mas enfraquecendo a participação dos países periféricos e a própria noção de patrimônio comum da Humanidade. A citada “prévia aceitação”, porém, não ocorreu na prática, além de ser, a meu ver, um contrassenso jurídico.

### **8 – PROTEÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO MARINHO**

A Parte XII da Convenção trata da proteção e preservação (conservação) do meio marinho, em termos de cooperação; assistência técnica; controle sistemático e avaliação ecológica; regras internacionais e legislação nacional, para prevenir, reduzir e controlar a população no meio marinho; execução de normas; garantias; e responsabilidade. A cooperação é analisada no plano mundial e regional, pelos Estados, diretamente, ou por meio de Organizações Internacionais (notificação de danos, programas de investigação, troca de informações, etc.), merecendo destaque, no setor, as Conferências *Advisory Committee on Protection of the Sea* (ACOPS).

Os Estados, diretamente ou por meio de Organizações, prestarão assistência científica e técnica aos países em desenvolvimento. Há, também, controle sistemático e

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

avaliação ecológica, quanto aos riscos ou efeitos de poluição, da publicação de relatórios e da avaliação dos efeitos potenciais de atividades no meio marinho.

No tocante à adoção e execução de leis nacionais e internacionais para prevenir, reduzir e controlar a poluição no meio marinho, a Convenção trata da poluição de origem terrestre, da poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional, da poluição proveniente de atividades na Área, da poluição por alijamento, da poluição proveniente de embarcações e da poluição decorrente da atmosfera.

Finalmente, prevê a Convenção, como garantias para facilitar os procedimentos, a audiência de testemunhas, a apresentação de provas, em geral, e o exercício do poder de polícia dos Estados, traçando parâmetros sobre investigação de embarcações estrangeiras, com base na Ação de Responsabilidade Civil por perdas ou danos e na imposição de penas pecuniárias.

### **9 – INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA MARINHA**

Todos os Estados e Organizações têm o direito de realizar investigação científica marinha (Parte XIII), respeitados os direitos dos outros Estados e Organizações, com base nos seguintes princípios: realização com fins exclusivamente pacíficos; efetivação por métodos científicos compatíveis com a Convenção; não interferência com outras utilizações legítimas do mar; e respeito à proteção do meio marinho. A cooperação internacional respeitará a soberania dos Estados, através de informações, por meio de acordos bilaterais ou multilaterais.

A realização e promoção da investigação científica marinha é analisada pela Convenção, no mar territorial, na ZEE, na plataforma continental, na Área e no alto-mar, sendo que, nos três primeiros casos, os Estados costeiros têm o direito de autorizar sua condição por outros Estados, como decorrência de sua soberania, integrando o contexto da chamada **Amazônia Azul**.

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

A colocação e utilização de instalações e equipamentos de investigação científica no meio marinho são legais, mas não têm o estatuto jurídico de ilhas, não afetando, sua presença, a delimitação de mar territorial, da ZEE e da plataforma do Estado costeiro, e nem as rotas de navegação internacional. Em volta dessas instalações, porém, podem ser estabelecidas zonas de segurança de largura razoável, que não excedam uma distância de 500 metros.

Estados e Organizações são responsáveis por seus atos, pagando indenização pelos danos causados, sendo as controvérsias solucionadas pelas partes ou através do Tribunal Internacional do Direito do Mar, dos Tribunais Arbitrais, dos Tribunais Arbitrais Especiais e da CIJ. Pela Convenção, os Estados, por si ou através de Organizações, promoverão o desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha a todos os Estados interessados e aos países em desenvolvimento, quanto à exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos marinhos, à proteção do meio marinho e à investigação científica marinha.

As formas de cooperação internacional compreendem programas bilaterais, regionais ou multilaterais existentes, programas e novos programas, inclusive, com o estabelecimento de centros nacionais e regionais de investigação científica e tecnológica marinha.

### **10 – SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS**

A Convenção da ONU, em sua Parte XV, trata da solução de controvérsias, em três Seções. Na Seção 1, fala em meios pacíficos, enfatizando o papel da conciliação. Na Seção 2, prevê procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias. Trata-se do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) que conta com uma Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos, de Tribunais Arbitrais, de Tribunais Arbitrais Especiais e da CIJ, que terão plena jurisdição sobre qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da Convenção. Na Seção 3, a Convenção dispõe sobre **limites** e

## O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal

**exceções** à aplicação da Seção 2, o que enfraquece a escolha dos procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias.

Quanto aos **limites**, temos controvérsias quanto ao exercício, por um Estado costeiro, dos seus direitos soberanos e ao tocante à investigação científica e à pesca. Quanto às **exceções**, temos hipóteses de delimitação de zonas marítimas e de atividades militares, além das controvérsias a respeito das quais o Conselho de Segurança da ONU estiver exercendo suas funções.

Inúmeras foram as controvérsias ocorridas nos espaços marinhos, envolvendo navios de guerra e privados, direito de visita e de perseguição, abaloamento, poluição, etc. a solução nem sempre foi legítima, pela falta de normas e de um órgão julgador competente. Com a Convenção da ONU, há esferas para a solução de tais controvérsias, a despeito dos aspectos negativos de sua Seção 3, como ocorreu com o navio Saiga, entre S. Vicente e Granadinas contra Guiné, no TIDM.

Antes da Convenção – cuja contribuição judicial, infelizmente, ainda é pequena – muitos foram os casos que não obtiveram solução, ou obtiveram soluções inadequadas, envolvendo os mais diversos assuntos, conforme os exemplos abaixo:

Chun-Chi-Cheung (imunidade de navios públicos); Parlement Belge (navio postal); Wildenhuis (assassinato em navio privado); Torrey Canion e Amoco Cadiz (poluição); Onassis (captura de baleias); Batalha do Rio da Prata (negociações diplomáticas); Marianna Flora (pirataria); Itata e I'm Alone (revolução Chinesa/1891); Lótus (colisão); Pescarias Anglo-Norueguesas (zonas de pesca) e Corfu (navios de guerra nos estreitos).

### 11 - ESTREITOS

Trata a Convenção do regime jurídico das águas que formam os estreitos utilizados para a navegação internacional. O regime de passagem por esses estreitos não afeta o regime jurídico das águas que formam os estreitos nem o exercício, pelos Estados

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

ribeirinhos dos estreitos, de sua soberania ou de sua jurisdição sobre essas águas, seu espaço aéreo, leito e subsolo.

Haverá liberdade de navegação e de sobrevôo se, pelo estreito, passar uma rota de alto-mar ou pelo estreito que atravessar uma zona econômica exclusiva, que seja conveniente por seus caracteres hidrográficos, e de navegação. Também haverá passagem inocente nos estreitos situados entre uma parte do alto-mar ou de uma zona econômica exclusiva e o mar territorial de outro Estado. Aos demais estreitos aplicar-se-á a passagem de trânsito, onde a competência do Estado costeiro é maior do que na passagem inocente.

A Convenção define passagem em trânsito como o exercício da liberdade de navegação e sobrevôo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma zona econômica exclusiva e uma outra parte do alto-mar ou zona econômica exclusiva. Os navios e aeronaves, durante a passagem em trânsito, respeitarão a soberania dos Estados ribeirinhos, bem como suas leis e regulamentos.

O regime de passagem inocente (inofensiva) aplicar-se-á a estreitos utilizados para navegação internacional, excluídos da aplicação do regime de passagem em trânsito, em virtude do § 1º do art. 38 da Convenção (estreito formado por uma ilha do Estado costeiro e seu território continental, existindo do outro lado da ilha uma rota de alto-mar ou uma que passe por uma zona econômica exclusiva) ou situados entre uma parte do alto-mar ou uma zona econômica exclusiva e o mar territorial de um Estado estrangeiro. Não haverá qualquer suspensão de passagem inofensiva por tais estreitos.

A Convenção/82 não se refere de modo expreso aos canais, que são vias artificiais de comunicação entre dois mares, podendo ser encontrar no território de apenas um Estado, ou entre os territórios de dois ou mais Estados, com o fim de facilitar a navegação. Regra geral, estão submetidos à soberania do Estado ou Estados que atravessam, mas, na prática, os mais importantes estão subordinados a regimes internacionais (servidões de passagem). É o que ocorre com os Canais de Kiel, Suez e Panamá.

## **12 – ESTADOS ARQUIPÉLAGOS**

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

Estado Arquipélago é o formado integralmente por um ou vários arquipélagos, podendo incluir outras ilhas (art. 46). Os arquipélagos compreendem ilhas, águas e elementos naturais formando um todo geográfico, econômico e político ou assim historicamente considerados.

As linhas de base arquipelágicas, conforme a Convenção (art.47), adotam o sistema de linhas retas e outros aplicáveis desde a norma genebrina. A largura do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma é medida a partir das linhas de base arquipelágicas. A soberania do Estado Arquipélago se exerce nessas porções equóreas e seus recursos, estendendo-se ao espaço aéreo, ao leito e subsolo do mar, garantindo o direito de passagem inocente e de passagem em trânsito.

### **13 – MARES FECHADOS OU SEMIFECHADOS**

Para a Convenção da ONU, mar fechado ou semifechado significa um golfo, baía ou mar, rodeados por dois ou mais Estados e comunicando com outro mar ou com o oceano, por uma saída estreita, ou formado inteira ou principalmente, por mares territoriais e zonas econômicas exclusivas de dois ou mais Estados costeiros (art. 122).

### **14 – ESTADOS SEM LITORAL**

A Convenção trata do direito de acesso ao mar e a partir do mar desses Estados, para que possam exercer seus direitos, inclusive os relativos às liberdades do alto-mar. Para tal fim, os Estados sem litoral gozam da liberdade de trânsito, através do território dos Estados de trânsito, por todos os meios de transporte, através de acordos entre as partes interessadas (art. 125). O tráfego em trânsito não está sujeito a direitos aduaneiros, impostos ou outros

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

encargos, salvo os devidos por serviços prestados com relação a esse tráfego, podendo para tal ser estabelecidas zonas francas nos portos dos Estados de trânsito.

O assunto é antigo, tendo sido objeto da Declaração de Barcelona, de 1921, da Convenção de Genebra sobre Alto-Mar, de 1958 e da Convenção da ONU, de 1965, sobre comércio de trânsito desses países. A atual Convenção, porém, utiliza a expressão “terão” direito de livre acesso ao mar, enquanto as normas jurídicas anteriores usavam o condicional “deveriam ter” direito de livre acesso ao mar.

### **CONCLUSÃO**

A Convenção apresenta aspectos positivos, sobressaindo-se a delimitação do mar territorial, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental, o que ensejou, no Brasil, a noção de AMAZÔNIA AZUL, que requer comando, coordenação e controle, inclusive, no tocante ao PRÉ-SAL, com todas suas conotações INTERNAS e INTERNACIONAIS.

Junte-se a isso, nos termos de seus Preâmbulo, Disposições Gerais e Disposições Finais, o respeito à autodeterminação, à não-intervenção e à soberania, o uso pacífico dos mares, uma ordem econômica internacionalmente justa, declarações interpretativas e denúncia. Apresenta, contudo, aspectos negativos, traduzindo, na prática, a hegemonia dos países centrais por decisões de consenso, ao invés do voto democrático, enfraquecendo os interesses dos países periféricos, muitos deles, emergente, integrantes dos BRICs.

Assim, são pontos positivos a cooperação, a segurança, o respeito ao meio ambiente com ênfase na poluição, a investigação científica, ilhas e rochedos, Estados Arquipélagos, Solução Pacífica de Controvérsias, portos, passagem inocente e passagem em trânsito, no contexto da Nova Ordem Mundial, que inclui novas tecnologias e reais transferências de tecnologia.

No plano negativo, temos, ainda, a insuficiência das medidas contra o tráfico ilícito de entorpecentes, as limitações da “Área” contidas no Acordo/94, o problema das quotas na ZEE, o contido na Seção 3 da Solução Pacífica de Controvérsias, o silêncio sobre o terrorismo, maior penetração pragmática aos países sem litoral e maior diálogo (em termos de negociações) com a OMI, com a FAO, com a UNESCO e com a PNUMA. Vitória da EUNOMIA sobre a ANOMIA, a Convenção teve, contudo, o grande mérito de estabelecer

## **O novo direito do mar, Amazônia azul e pré-sal**

os novos limites dos espaços marítimos, após séculos de tentativas, em termos econômicos, políticos, estratégicos, ambientais e sociais.

Belém-Rio, Março 2013.

### **REFERÊNCIAS BÁSICAS**

ACCIOLY, Hildebrando, NASCIMENTO E SILVA, Geraldo Eulálio, CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. Editora Saraiva. São Paulo, 2008.

MEIRA MATTOS, Adherbal. **O Novo Direito do Mar**. Renovar. Rio de Janeiro, 2008.

RANGEL, Vicente Marotta. **A Problemática Contemporânea do Direito do Mar**, in LEONARDO BRANT (Coordenador). **Brasil e os Novos Desafios do Direito Internacional**. Forense. Rio de Janeiro, 2004.

RUSSOMANO, Gilda Maciel Correa Meyer. **O Mar e o Direito**. Editora Sulina. Porto Alegre, 1968.