



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA - UFPB
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - CCJ
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - DCJ
BACHARELADO EM DIREITO**

WEMBLLEY LUCENA DE ARAÚJO

**A AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL DO BRASIL: ANÁLISE À LUZ
DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E DO
ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO (1982-2022).**

**Santa Rita
2023**

WEMBLLEY LUCENA DE ARAÚJO

**A AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL DO BRASIL: ANÁLISE À LUZ
DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E DO
ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO (1982-2022).**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Ciências Jurídicas da Universidade
Federal da Paraíba (DCJ. UFPB)
como pré-requisito para obtenção do
grau de Bacharel em Direito

Orientador: Prof. Dr. Fredys Orlando
Sorto.

**Santa Rita
2023**

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

A663a Araújo, Wemlley Lucena de.

A AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL DO BRASIL:
ANÁLISE À LUZ DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O
DIREITO DO MAR E DO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO
(1982-2022) / Wemlley Lucena de Araújo. - Santa Rita,
2023.

57 f.

Orientação: Fredys Orlando Sorto.
Monografia (Graduação) - UFPB/DCJ.

1. Direito do mar. 2. Nações Unidas. 3. Plataforma
Continental. 4. Brasil. I. Sorto, Fredys Orlando. II.
Título.

UFPB/CCJ-SANTARITA

CDU 34

WEMBLEY LUCENA DE ARAÚJO



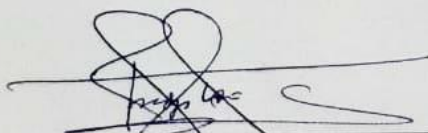
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DIREÇÃO DO CENTRO
COORDENAÇÃO DE MONOGRAFIAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO



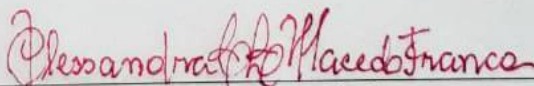
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC

ATA DA BANCA EXAMINADORA DA DEFESA PÚBLICA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

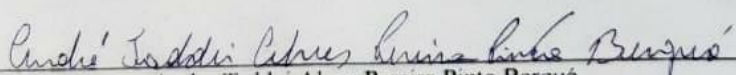
Ao décimo sexto dia do mês de Maio do ano de dois mil e vinte três, realizou-se a sessão de Defesa Pública do Trabalho de Conclusão do Curso de Direito intitulado “A ampliação da plataforma continental do Brasil: análise à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar e do ordenamento jurídico brasileiro (1982-2022)”, sob orientação do(a) professor(a) Fredys Orlando Sorto que, após apresentação oral, foi arguido pelos integrantes da Banca Examinadora que se reuniram, reservadamente, e decidiram emitir parecer favorável à APROVAÇÃO, de acordo com o art. 33, da Resolução CCGD/02/2013, do(a) aluno(a) Wembley Lucena de Araújo com base na média final de 10,0 (Dez). Após aprovada por todos os presentes, esta ata segue assinada pelos membros da Banca Examinadora.



Fredys Orlando Sorto



Alessandra Correia Lima Macedo Franca



Andre Taddei Alves Pereira Pinto Berquó

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e as energias positivas que regem o Universo.

À minha mãe Maria do Rosário e ao meu pai José Nilton.

Aos meus avós Henrique Lucena e Lia Carneiro;

À Jessica Regina e Carol Campos;

Ao meu orientador, o prof. Fredys Orlando Sorto pelo profissionalismo e dedicação.

Aos professores Alessandra Franca e André Berquó pela colaboração na concretização deste trabalho.

Aos professores do DCJ, em especial à Alessandra Hilário, Ana Clara, Duína Mota, Fernando Joaquim, Giscard Agra, Tatiana Guimaraes, Roberta Gonçalves, Ronaldo Alencar, Ulisses Job e Werna Marques.

Aos amigos e amigas, em especial à Josilma de Lima, Jeane Silva, Bruno Rariel, Damásio Barreto, Nildo Nascimento, Nayanna Sabiá e Murilo Mesquita.

À Universidade Federal da Paraíba (UFPB), em específico, ao Departamento de Ciências Jurídicas (DCJ)

A todos que de alguma forma contribuíram positivamente na concretude deste trabalho.

RESUMO

Detentor de qualificados recursos naturais, o Brasil possui uma significativa plataforma continental sob o Atlântico Sul. O Brasil é um dos países mais ricos em recursos naturais marítimos. O privilégio de sua posição geográfica, o posiciona diante de uma das maiores costas banhadas pelo mar. No plano internacional, com a instituição da Convenção das Nações para o Direito do Mar (CNUDM), diversos Estados passaram a pleitear a ampliação de suas respectivas plataformas continentais. O Brasil foi um dos pioneiros a exercer essa reivindicação perante a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU). Diante desta conjuntura, questiona-se como a CNUDM e sua incorporação no ordenamento jurídico brasileiro contribuíram para a reivindicação do Brasil em ampliar sua plataforma continental sob o mar para além das 200 M. (milhas marítimas)?. Dessa forma, o propósito deste trabalho consistiu em investigar o processo da reivindicação brasileira em ampliar sua plataforma continental com base nos fundamentos do direito internacional do mar e do ordenamento jurídico brasileiro durante o período 1982-2022. Para sua consecução, a metodologia adotada neste trabalho ancorou-se em uma perspectiva calcada em múltiplos métodos. Sendo assim, partiu-se de uma abordagem dedutiva, com o uso dos métodos histórico, hermenêutico e revisão da literatura especializada, desenvolvida por meio da técnica de análise qualitativa *process-tracing*. A pesquisa demonstrou que a utilização dos fundamentos jurídicos do direito internacional do mar no pleito brasileiro em ampliar sua plataforma continental é parte de uma das estratégias brasileiras definidas em função do exercício de sua soberania sobre o mar. Com isso, a CNUDM, incorporada no ordenamento jurídico brasileiro, exerceu forte influência na delimitação da plataforma continental como fundamento legal ao pleito brasileiro em propor a extensão de sua plataforma continental para além das 200 M. Evidenciado, nesses termos, pela adoção de dispositivos conceituais e delimitadores consagrados na CNUDM e incorporados pelo Brasil em sua reivindicação à CLPC.

Palavras-chave: Direito do Mar. Nações Unidas. Brasil. Plataforma Continental.

ABSTRACT

Holder of qualified natural resources, the Brazil has a significant continental platform under the South Atlantic. The Brazil is one of the richest countries in marine natural resources. The privilege of its geographic position, places it in front of one of the largest coasts bathed by the sea. At the international level, with the establishment of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), several States began to claim the expansion of their respective continental shelves. The Brazil was one of the pioneers in exercising this claim before the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) of the United Nations (UN). Given this conjuncture, it is questioned how the UNCLOS and its incorporation into the Brazilian legal system contributed to Brazil's claim to expand its continental shelf under the sea beyond 200 M.?. Thus, the purpose of this work was to investigate the process of the Brazilian claim to expand its continental shelf based on the foundations of the international law of the sea and the Brazilian legal system to the period 1982-2022. To achieve this, the methodology adopted in this work was based on multi-methods perspective. Therefore, a deductive approach was used, with the use of historical and hermeneutical methods and a review of specialized literature, developed through the process-tracing qualitative analysis technique. The research demonstrated that the use of the legal foundations of the international law of the sea in the Brazilian claim to expand its continental shelf is part of one of the Brazilian strategies defined in terms of the exercise of its sovereignty over the sea. As a result, the UNCLOS, incorporated into the Brazilian legal system, exerted a strong influence on the delimitation of the continental shelf as a legal basis for the Brazilian claim to propose the extension of its continental shelf beyond 200 M. Evidenced, in these terms, by the adoption of conceptual devices and delimiters enshrined in the UNCLOS and incorporated by Brazil in its claim to the CLPC.

Keywords: Law of the Sea. United Nations. Brazil. Continental shelf.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	DO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR E O REGIME JURÍDICO DA PLATAFORMA CONTINENTAL.....	18
2.1	DO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR.....	18
2.2	DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR.....	23
2.3	DO REGIME JURÍDICO DA PLATAFORMA CONTINENTAL.....	25
3	DA PLATAFORMA CONTINENTAL NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.....	30
3.1	DO MAR E DA PLATAFORMA CONTINENTAL NO PENSAMENTO BRASILEIRO.....	30
3.2	DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.....	31
4	DA ANÁLISE DO PLEITO BRASILEIRO NA AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL.....	34
4.1	DA REIVINDICAÇÃO DO BRASIL NA COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL (CLPC).....	34
4.2	IMPLICAÇÕES DA AMPLIAÇÃO JURÍDICA DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA PARA O INTERESSE NACIONAL.....	46
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	50
	REFERÊNCIAS.....	53

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Margem continental.....	24
Figura 02	Delimitação dos espaços marinhos e seus limites jurídicos.....	26
Figura 03	Proposta da ampliação da plataforma continental em 2004.....	34
Figura 04	Áreas recomendadas e não reconhecidas pela CLPC em 2007....	35
Figura 05	Região Sul do Brasil em destaque.....	38
Figura 06	Submissão revisada da Extensão da PC para a Região Sul.....	39
Figura 07	Região Equatorial da Plataforma Continental em destaque.....	40
Figura 08	Submissão revisada da extensão da PC para a Margem Equatorial.....	41
Figura 09	Margens Oriental e Meridional em destaque.....	42
Figura 10	Submissão realizada da PC para a Margem Oriental e Meridional.	43
Figura 11	Oceano Atlântico Sul e Equatorial, mostrando a localização das diferentes zonas econômicas exclusivas (linhas amarelas) e a expansão da plataforma continental brasileira (linhas em branco, claras).....	45
Figura 12	Extensão da Plataforma Continental brasileira sobre o mar.....	46

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 01	Cronologia dos principais eventos que delinearão o Direito do Mar.....	20
Tabela 01	Produção de dados coletados nas fases I e II da LEPLAC.....	36

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

AGNU	Assembleia Geral das Nações Unidas
AIFM	Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.
CIRM	Comissão Interministerial para Recursos do Mar.
CLCS	Commission on the Limits of the Continental Shelf.
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental.
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil.
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira.
M.	Milhas marítimas.
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas.
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
TIDM	Tribunal Internacional do Direito do Mar.
UFF	Universidade Federal Fluminense.
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro.
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea.
USP	Universidade de São Paulo.
ZEE	Zona Econômica Exclusiva.

1 INTRODUÇÃO

No alvorecer de um cenário internacional cada vez mais complexo e desafiador emerge a necessidade de os diversos Estados defenderem seus interesses estratégicos. Neste ambiente, diante de potenciais conflitos, os países foram impulsionados a salvaguardarem o exercício de suas respectivas soberanias sobre o mar. O Brasil, como um país de dimensões continentais, e geograficamente, considerando sua ampla costa pelo mar, se posicionou em busca de instituir sua jurisdição em espaços adicionais da plataforma continental brasileira.

No plano internacional, após a Segunda Guerra Mundial, diversas tentativas foram orquestradas, por considerável parte dos Estados, com o intuito de edificar um regime jurídico internacional direcionado a estabelecer regras e procedimentos decisórios de modo a solucionar possíveis contenciosos sobre o mar. Nesse sentido, um dos alicerces basilares consistiu, em 1982, na institucionalização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDUDM).

Diante do arcabouço legal estabelecido pela CDUDM, o Brasil aprimorou seu ordenamento jurídico que, por meio do artigo 11º da Lei 8.617/1993, incorporou as definições tratadas pela CDUDM, como por exemplo, a noção de plataforma continental (MORE, 2014, p. 122). Desse modo, o presente trabalho parte da perspectiva de que a estratégia brasileira para o reconhecimento jurídico da extensão da Plataforma Continental se fundamentou com base nas normas que regem o direito internacional do mar, decorrentes da CNUDM, de 1982, também reconhecida como a Convenção de Montego Bay (Jamaica) e, no plano nacional, com base no ordenamento jurídico brasileiro – Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) de 1988, bem como o suporte da Lei 8.617/1993.

Da justificativa para a realização do trabalho em tela, cumpre ressaltar que o Brasil, com sua característica de país continental, possui consideráveis recursos marítimos ao longo de sua costa. Assim, conforme assinalou Silva (2013, p. 105), a localização geográfica do Brasil, sobretudo em seu entorno regional no Atlântico Sul, exige uma posição geopolítica do país onde o mar se configura como uma das áreas estratégicas em defesa dos interesses nacionais.

Nesta linha de entendimento, a demanda brasileira pelos direitos soberanos sobre a plataforma continental reforça os interesses estratégicos do país sobre esse

espaço marítimo a fim de exploração dos recursos naturais existentes. Destaca-se, nesse ambiente, dentre outros recursos, os grandes volumes de petróleo e gás natural (MACHADO, 2015, p. 24). Nesses termos, pontua-se que o advento da possibilidade de utilização do petróleo, proveniente de áreas existentes na plataforma continental do Brasil, possibilita ao país diminuir a necessidade de importação deste recurso, reduzindo, conseqüentemente, sua dependência do exterior (MACHADO, 2015, p. 22).

Em vista disso, contando com os recursos qualificados como *offshore*, a descoberta e exploração do pré-sal elevaram a atenção política sobre os recursos naturais existentes na ‘Amazônia Azul’ (SOUZA, 2012, p. 17). Detecta-se, dentro deste entendimento, que o cunhar da terminologia ‘Amazônia Azul’ tem como autoria uma elaboração realizada pela Marinha do Brasil. O propósito desse termo consistiu em evidenciar a necessidade de ampliar o exercício da jurisdição brasileira sobre uma rica área territorial do país. Desta maneira, compreende-se que a ampliação plataforma continental, para além das 200 M. (duzentas milhas marítimas), pode ser estendida até 350 M. (trezentos e cinquenta milhas marítimas) (WIESEBRON, 2013, p. 109).

Dessa forma, com base no pleito brasileiro, o reconhecimento dessa jurisdição territorial consiste em um crescimento em torno de 50% do território nacional em sua área sobre o mar (WIESEBRON, 2013, p. 109). Diante desta configuração, o Brasil reivindicou, no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), o reconhecimento jurídico da extensão de sua plataforma continental (FIGUEIRÔA, 2014, p. 197; RESENDE; CARDOSO, 2020, p. 139; MORE, 2014, p. 117).

O pleito do Brasil perante à Comissão de Limites das Plataforma Continental (CLPC) constituiu um dos alicerces da política brasileira em defesa de sua soberania sobre uma qualificada área em recursos naturais no Atlântico Sul. Dessa maneira, o reconhecimento jurídico da soberania brasileira nesta região pode proporcionar ao país o desenvolvimento de pesquisas e tecnologias marinhas que possibilitem práticas sustentáveis nestas extensões.

Deste modo, do ponto de vista acadêmico, o trabalho contribui para a ampliação do debate sobre uma relevante temática para os estudos do Brasil no contexto do regime internacional do direito do mar, além de atualizar as discussões em função das recentes decisões da CLPC, bem como o trato da atuação brasileira em atendimento aos interesses nacionais.

Diante desse cenário, a CNUDM (1982), a Constituição da República Federativa do Brasil (1988) e Lei 8.617/1993 são instrumentos jurídicos basilares ao se projetarem como âncoras que orientam o pleito brasileiro no processo de reconhecimento jurídico da extensão da plataforma continental.

Do prisma eminentemente constitucional, tem-se que um dos fundamentos que constituem o Estado brasileiro encontra-se fixado em seu artigo 1º, inciso I, afirmando que “a República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: I - a soberania” (BRASIL, 2020a, art. 1º, p. 10). Em face do propósito brasileiro, o reconhecimento de sua jurisdição sobre o alargamento da plataforma continental, para além de 200 milhas marítimas (M.), torna-se imperioso considerar os fundamentos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), bem como aspectos constitucionais e da legislação específica do Brasil. Dessa forma, o problema de pesquisa consiste em compreender como a CNUDM e sua incorporação no ordenamento jurídico brasileiro contribuíram para a reivindicação do Brasil em ampliar sua plataforma continental sobre o mar para além das 200 M.?

Dessa maneira, parte-se da premissa de que o pleito brasileiro em obter a extensão da plataforma continental pode ser explicado pela incorporação de dispositivos conceituais e delimitadores consagrados na CNUDM e incorporados pelo Brasil em seu ordenamento jurídico serviram como fundamentos basilares em sua reivindicação junto à CLPC.

Nesse contexto, o presente trabalho estabelece como objetivo geral investigar o processo da reivindicação brasileira em ampliar sua plataforma continental com base nos fundamentos do direito internacional do mar e do ordenamento jurídico brasileiro durante o período 1982-2022. No que diz respeito aos objetivos específicos, pretende-se: (I) verificar os aspectos jurídicos que fundamentaram o pleito do Brasil em ampliar sua plataforma continental considerando a CNUDM e do ordenamento jurídico brasileiro; e, (II) identificar quais os principais interesses do Brasil em estender a sua plataforma continental no âmbito da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas.

O recorte temporal supramencionado se justifica em seu limite inferior, 1982, representado pelo surgimento do regime internacional sobre direito do mar, com a Convenção de Montego Bay (1982) no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU) e, em seu limite superior (2022), na medida em que foi possível obter

informações mais recentes sobre o processo da reivindicação brasileira, decorrente das submissões e decisões no âmbito da CLPC.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa foi conduzida a partir de uma perspectiva calcada em múltiplos métodos. A abordagem deste estudo ocorreu a partir do método dedutivo, considerando as premissas gerais sobre o regime jurídico do direito internacional do mar – por meio da CNUDM, em direção ao caso particular do Brasil, por meio do entendimento da reivindicação brasileira, no âmbito da CLPC, concernente à extensão de sua plataforma continental com base no exercício dos interesses nacionais brasileiros.

Outrossim, considerou-se a adoção do método histórico, hermenêutico e bibliográfico. Estes métodos de procedimento possibilitaram investigar e compreender a evolução normativa do direito do mar no âmbito internacional, a construção do processo histórico do ordenamento jurídico brasileiro do mar e os caminhos percorrido pelo Brasil para a realização de sua submissão junto a CLPC.

Dessa forma, a pesquisa operacionalizou-se através da leitura e organização dos conteúdos, além da análise das fontes documentais e bibliográficas. Utilizou-se da pesquisa de natureza qualitativa, na medida em que exigiu a realização de ampla revisão da literatura especializada e análise documental. A revisão da literatura auxiliou na identificação dos principais autores e conceitos atinentes ao estudo e a análise documental proporcionou o substancial referente às instituições brasileiras e ao corpo institucional onusiano, em específico, a CLPC. Além disso, optou-se pela técnica calcada no *process tracing*, uma ferramenta para a análise qualitativa por meio de rastreamento lógico de eventos ocorridos dentro de um caso (COLLIER, 2011, p. 823). Esta técnica auxiliou na compreensão do rastreamento entre as partes componentes que edificam a trajetória histórica do ordenamento jurídico brasileiro e dos quadros normativos do regime internacional do mar, com foco na pretensão do Brasil em relação a plataforma continental estendida.

Para tanto, inicialmente, foi necessário um mapeamento das principais fontes documentais e bibliográficas que integram o objeto de estudo. Debruçou-se esforços, portanto, sobre dois tipos de fontes: primárias e secundárias. Como fontes primárias foram consideradas os principais documentos oficiais instrumentos da análise: a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a Constituição da República Federativa do Brasil/1988 e a Lei 8.617/1993.

Incluso também no rol das fontes primárias os documentos oficiais elaborados pelo Estado brasileiro, bem como da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM) (CIRM, 2022). Além dos documentos oficiais constantes em sítio da ONU, em específico da CLPC (CLCS, 2018). Diante destes documentos, procedeu-se através da análise documental, o que nos permitiu desenvolver uma melhor investigação e análise dos dados nestes contidos. Em outra mão, lançou-se investigações sobre fontes secundárias por meio das quais serviram de aporte teórico, composto por debates e discussões acadêmicas. Realizou-se, portanto, ampla revisão da literatura especializada sobre as temáticas envolvendo o direito do mar, a evolução normativa do direito do mar e dos princípios constitucionais do Brasil, direcionados ao pleito brasileiro na extensão da plataforma continental sobre a Amazônia Azul. Em síntese, considerou-se a pesquisa, a revisão e a análise de livros, artigos, revistas e periódicos especializados na temática em questão.

Diante da necessidade de organização deste estudo, o presente trabalho encontra-se organizado em três capítulos. Assim, após estas considerações iniciais, o primeiro capítulo trata dos aspectos gerais dedicados à compreensão do direito internacional do mar e do regime jurídico da plataforma continental. O primeiro capítulo encontra-se dividido em três seções, a saber: em um primeiro momento, o processo de desenvolvimento do direito do mar, ressaltando os princípios norteadores e as rodadas de discussões para se alcançar instrumentos que possibilitasse solucionar os potenciais conflitos sobre o mar. Em um segundo tópico, evidenciou-se o processo de institucionalização da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar (CNUDM) e seu papel na construção da arquitetura do Direito do Mar e, na terceira seção, a partir dos elementos promovidos pela CNUDM, dedicou-se atenção para a construção do regime internacional direcionado à Plataforma Continental.

No segundo capítulo, enveredou-se para a compreensão da plataforma continental no ordenamento jurídico brasileiro e, à luz da CNDM, a incorporação das balizas elencadas pela Convenção no direito doméstico. O segundo capítulo encontra-se organizado em duas partes. Na primeira seção, brevemente, apresenta-se uma compreensão do papel do mar e da plataforma continental na formação do pensamento brasileiro. Este é um tópico fundamental, pois possibilita entender como do ponto de vista histórico, o mar e a plataforma continental passaram a ser inerentes à própria formação do Brasil e como potencializou a construção do interesse brasileiro em ampliar sua plataforma continental para além das 200 M. Em seguida, na segunda

seção deste capítulo, dedica-se especificamente ao trato da plataforma continental no ordenamento jurídico brasileiro.

No terceiro capítulo, realiza-se a análise do pleito brasileiro em ampliar sua plataforma continental, com base na Convenção de Montego Bay e do ordenamento jurídico brasileiro. Este capítulo encontra-se organizado em duas seções. Dessa maneira, em um primeiro tópico, analisa-se o processo de submissão da reivindicação brasileira no âmbito das Nações Unidas, em específico, a cargo da CLCP. Na segunda seção, dedica-se à análise das implicações para os interesses nacionais brasileiros decorrentes do pleito do Brasil em expandir sua plataforma continental sobre o mar.

2. DO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR E O REGIME JURÍDICO DA PLATAFORMA CONTINENTAL.

2.1 DO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR

O desenvolvimento do direito internacional do mar foi marcado pelas diversas tentativas de estabelecer um parâmetro jurídico com o propósito de solucionar potenciais conflitos decorrentes, sobretudo, de divergências entre os Estados atinentes às áreas situadas nos mares (MENEZES, 2015, p. 20). Diante deste cenário, evidenciaram-se as contribuições de Hugo Grócio, como um dos pioneiros a ressaltar a necessidade de estabelecer a livre circulação entre os mares, com respeito as devidas jurisdições de cada um dos países (SOUZA, 2012, p. 102).

Em uma digressão histórica, percebe-se que, conforme professa Mello (2001, p.1-2), ao estabelecer uma visão para os aspectos históricos que delinearam o poder estatal sobre o mar, aponta que, na antiguidade, já era possível perceber o domínio de civilizações sobre os seus respectivos entornos marítimos. Tal cenário se desenvolveu no mar mediterrâneo, principalmente, entre as diversas civilizações, como por exemplo, os fenícios, gregos e persas, além daqueles reconhecidos como macedônios. Enquanto isso, por outro lado, Cartago e Roma intensificaram suas ações estratégicas de modo a assegurarem o domínio sobre a área central do Mediterrâneo.

De outro ponto de vista, fica evidente a ausência de delimitações sobre o mar territorial em grande parte da Idade Média, principalmente considerando a influência romana que esteve fundamentada na concepção de mar *res communis* (MELLO, 2001, p. 2). Este ensinamento expressa-se a seguir ao afirmar que:

Em Roma, a noção de domínio sobre uma faixa de mar, isto é, de mar territorial, não existiu. O mar estava colocado entre os *res communis omnium* e fazia parte do *jus gentium*. Esta ausência de mar territorial no mundo romano e, em consequência, de um alto-mar, se deu devido a dois motivos: o primeiro era a pouca importância dada à pesca, apesar de nem sempre a atividade ter gozado de liberdade absoluta; o segundo era que o Mediterrâneo pertencia a ela, era o “*Mare Nostrum*” (RAESTAD, 1913, *apud* MELLO, 2001, p. 2).

Entretanto, considerando os aspectos históricos, a concepção atribuída a noção de mar territorial surge ainda no período da Idade Média. Ao mesmo tempo em que se reconhecia a possibilidade de se estabelecer uma noção de espaço no mar

que não ficasse sob a tutela jurídica de um Estado específico (MELLO, 2001, p. 2-4). Com isso, devido as mudanças de perspectivas, com o passar dos anos, torna-se evidente “que no final da Idade Média a noção de existência de uma faixa de mar sobre o qual o Estado exerce a sua jurisdição está definitivamente consagrada” (MELLO, 2001, p. 4).

No século XVII, quando o jurista Hugo Grócio elaborou a tese para demarcar os limites do exercício das soberanias dos países nas rotas de comércio para a Índia concluiu-se que Espanha e Portugal não poderiam exercer soberania exclusiva em suas atividades dedicadas às rotas comerciais. Desde aquela conjuntura, diversos foram os países que têm pleiteado direitos exclusivos para o exercício de suas atividades sobre o mar, envolvendo desde a pesca, o direito de exploração de conhecimentos marítimos e estudos voltados para a utilização dos recursos naturais. Com isso, intencionam institucionalizar suas jurisdições sobre determinadas regiões vitais em atendimento aos seus interesses nacionais (ZANIM; MORE, 2014, p. 436).

O quadro histórico dedicado ao tratamento da questão da plataforma continental demonstra que, para além dos objetivos científicos, diversos países passaram a reivindicar o exercício de sua soberania sobre essa área. Com isso, o pragmatismo estatal passou a ser determinante em dar concretude aos objetivos de instituir jurisdição estatal sobre essas áreas marítimas. Um dos clássicos exemplos, considerados por parte da doutrina, como um dos casos pioneiros no exercício desse pragmatismo, consistiu no tratado elaborado, em 1942, entre Venezuela e Reino Unido com o intuito de repartir legalmente regiões submarinas localizadas entre o Golfo de Paria (posicionada para além do mar territorial venezuelano) e Trinidad Tobago (então colônia pertencente ao Reino Unido). Este acontecimento foi considerado um dos primeiros movimentos em busca de soberania sobre uma área rica em petróleo que estava situada em uma plataforma continental localizada entre dois Estados (MACHADO, 2015, p. 34).

Depois da ocorrência da Segunda Guerra Mundial, diversos debates passaram a orientar as discussões sobre o direito do mar. Alguns conceitos e perspectivas, até então estabelecidos, passaram a ser ressignificados, como por exemplo, a própria noção da liberdade do mar, concebida de maneira absoluta, além da necessidade de gerar uma nova percepção no que tange à finitude dos recursos vivos e não vivos presentes no mar (RIBEIRO, 1988, p. 51-52 *apud* TRINDADE, 2003, p. 42). Diante dessa concepção, em 1945, diversos países passaram a incorporar

unilateralmente extensões de suas plataformas continentais, principais depois da Declaração de Herry Truman, então presidente americano, que defendeu a tese da anexação geográfica por considerar uma continuação natural de seu território. Fato que levou vários países a defenderem esta tese e elaborarem legislações específicas para incorporar essas plataformas ao seu território (TRINDADE, 2003, p. 43).

Naquela conjuntura, o Brasil foi um destes países que passaram a elaborar instrumentos normativos com a finalidade de incorporar espaços da plataforma continental ao seu território. Em vista disso, com a instituição do Decreto n. 28.840/1950 se reconheceu a incorporação da plataforma submarina como parte do território continental brasileiro. Dessa maneira, munindo-se do ordenamento jurídico interno, a União Federal passou a exercer a jurisdição e domínio exclusivos sobre essa área. Perceptivelmente, a regulação resguardava os objetivos estratégicos do Brasil em exercer o direito de exploração dos recursos naturais vivos e não vivos existentes na plataforma continental (ROCHA, 2021, p. 33).

No contexto dos avanços das comunicações tecnológicas, cenário cada vez mais interdependente, o mar expressa-se como uma arena de constantes interrelações de interesses estratégicos dos diversos Estados. Neste cenário, as recorrentes necessidades de trocas comerciais, com a manutenção e o amplo envolvimento das relações econômicas e a prática de exploração de recursos marinhos se configuraram com alguns dos motivos que contribuíram para a consolidação do direito internacional do mar no quadro histórico do mundo contemporâneo (MENEZES, 2015, p. 20).

As variáveis independentes (fatores motivadores) que instigaram os Estados a discutirem o aprimoramento de uma regulação sobre o mar podem ser expressas em distintos aspectos, dentre estas destaca-se a localização geográfica em face dos objetivos estratégicos de cada Estado. Neste quadro, também se elencam: o surgimento de novas unidades soberanas (Estados) e a necessidade de organizar as fronteiras marítimas. O surgimento da possibilidade de extração de recursos naturais, a gradativa elevação do número da população e a necessidade de ampliar a regulação sobre zonas pesqueiras complementam o rol dos principais fatores motivadores (MENEZES, 2015, p. 28).

Dentro deste contexto, vale ressaltar, conforme apontou Menezes, que os princípios centrais que nortearam a codificação do direito do mar podem ser observados como o princípio da não intervenção, a igualdade da soberania entre os

Estados, a resolução de controvérsias por meios pacíficos, a proteção e respeito dos direitos humanos, a autodeterminação dos povos, além dos princípios da não agressão e a não utilização da força nas relações internacionais (MENEZES, 2015, p. 50).

Diante desse panorama, munindo-se dos princípios norteadores do Direito do Mar, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (AGNU) desenvolveu, a partir de então, um conjunto de Conferências dedicadas a institucionalizar mecanismos que possibilitassem aos Estados resolver suas divergências por meio de medidas pacíficas (TRINDADE, 2003, p. 43). Sobre este aspecto, pontua-se que:

Convocada pela Assembleia-Geral da ONU para regulamentar essas novas realidades, realizou-se em Genebra a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, entre 24 e 29 de abril de 1958. Contando com a participação de oitenta e seis Estados, a conferência resultou na elaboração de cinco instrumentos: a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, a Convenção sobre a Plataforma Continental, a Convenção sobre o Alto-Mar, a Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Mar e o Protocolo Facultativo sobre a Solução Obrigatória de Controvérsias (TRINDADE, 2003, p. 43).

Por outro lado, insatisfeitos com as conclusões da Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, realizada em 1958, os países em desenvolvimento passaram a alegar que seus interesses não estavam sendo contemplados. Dentre os diversos descontentamentos, ressaltam-se as negligências apontadas em alguns temas, tais como: “a largura do mar territorial, o reconhecimento das águas históricas, a delimitação das zonas de pesca, a liberdade de navegação em estreitos e canais e as águas dos arquipélagos” (TRINDADE, 2003, p. 46). Deste cenário, surgiu a necessidade de organizar a Segunda Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, realizada em 1960, que malogrou em abordar discussões envolvendo as questões reivindicadas pelos países em desenvolvimento (TRINDADE, 2003, p. 45-46).

Na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, por sua vez, passos relevantes foram observados. Trata-se do reconhecimento de que:

A Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar apresentou inovações significativas em termos de técnicas de negociação, muitas das quais viriam a se difundir posteriormente em outras áreas de negociações

multilaterais. Já se observou que a transformação de um Comitê político como o Comitê dos Fundos Marinhos em comissão preparatória de uma conferência era algo incomum para a época. As inovações procedimentais da III UNCLOS, contudo, não se restringiram a esse aspecto (TRINDADE, 2003, p. 59).

Nesta perspectiva, um dos fundamentos relevantes para o alcance dos objetivos delineados na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar consistiu na propositura da ampla busca do consenso, agregando, nesse sentido, a diversidade dos interesses em face da necessidade de convergência decisória. Destacou-se, portanto, a ampla concepção direcionada ao alcance de se estabelecer soluções entre as partes envolvidas naquela discussão. Este entendimento foi fundamental para o alcance, abrangência e aplicabilidade da CNUDM (TRINDADE, 2003, p. 59).

Diante do exposto, observa-se que a institucionalização da CNUDM se deu depois de um longo processo histórico. No entanto, sua aprovação ocorreu em 30 de abril de 1982, durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A abertura de assinaturas, por sua vez, ocorreu em 10 de dezembro daquele mesmo ano. Posteriormente, superando uma década depois, em 16 de novembro de 1993, adquiriu-se o quantitativo mínimo de 60 ratificações, um ano depois entrava em vigência efetiva.

Desta forma, dado os acontecimentos evidenciados, o quadro exposto a seguir sistematiza os principais eventos que estruturaram o Direito do Mar.

Quadro 01 – Cronologia dos principais eventos que delinearam o Direito do Mar.

DATA	EVENTO
De 24 a 29 de abril de 1958	Realização da Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar
De 27 de março e 17 de abril de 1960	Realização da Segunda Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar
30 de abril de 1982	Aprovação da CNUDM na Terceira Conferência das Nações Unidas
10 de dezembro de 1982	Abertura de assinatura em Montego Bay, Jamaica.
16 de novembro de 1993	Completo o número mínimo de sessenta ratificações.

16 de novembro de 1994	Início de sua vigência efetiva
------------------------	--------------------------------

Fontes: Elaboração própria com base em Fiorati (1997, p. 130) e Menezes (2015, p. 30).

Depois de observar os principais acontecimentos que delinearam a estruturação do Direito do Mar, o tópico a seguir dedica-se a uma melhor compreensão da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar (CNUDM).

2.2 DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM).

A estrutura normativa do Direito do Mar se constitui pela ampla gama de tratados internacionais e acordos políticos, gerando obrigações por parte dos Estados aderentes no âmbito das instituições internacionais (MENEZES, 2015, p. 78). Nesse quadro normativo, evidencia-se a CNUDM, como pedra angular do regime internacional sobre direito do mar. Desse modo, conforme ensina Mello:

A Convenção de 1982 trouxe inúmeras novidades que tornaram o direito internacional do mar mais adaptável a realidade da sociedade internacional, como atendendo as reivindicações do Terceiro Mundo, ou ainda, dos Estados arquipélagos. Uma das grandes consagrações deste texto internacional foi a consagração da solução pacífica dos litígios internacionais (MELLO, 2001, p. 235).

Nessa linha de entendimento, Rangel (2006, p. 348) sinaliza que, com o advento da CNUDM, de 1982, o sistema internacional passou a obter de um relevante instrumento que possibilitou aos Estados dirimir os potenciais conflitos, além de delimitar as distintas reivindicações entorno das áreas marítimas que estariam sob suas tutelas, ou seja, em pleno exercício de suas respectivas soberanias. Reconhece-se, portanto, um passo importante na definição da jurisdição internacional sobre o direito do mar. No que concerne às reivindicações de extensão da plataforma continental necessitou-se, diante das distintas geografias dos diversos Estados, de um organismo institucional que permitisse a solução pacífica de controvérsias entre diferentes interesses, ficando a cargo da CLPC, organismo que passou a avaliar as especificidades de cada caso.

No cenário dos tratados internacionais, evidencia-se que a CNUDM contou com a ratificação de diversos países. O propósito desse instrumento legal consiste em possibilitar, aos Estados-membros, uma significativa estrutura normativa a fim de coordenar e resolver litígios entre as partes relacionadas às questões sobre o mar (MENEZES, 2015, p. 78-80). Dessa forma, ao observar a estrutura da CNUDM, Mattos apontou que:

Num só documento – ao contrário das normas genebrinas que a antecederam – compreende um Preâmbulo, 17 Partes e 9 Anexos, dispondo sobre Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, Plataforma Continental, Alto Mar, Estreitos, Estados Arquipélagos, Ilhas, Mares Fechados ou Semifechados, “Área”, Estados sem Litoral, Proteção e Preservação do Meio Ambiente, Investigação Científica Marinha e Solução de Controvérsias (MATTOS, 2012, p. 58).

Desta forma, o advento da CNUDM apresentou a institucionalização de três organismos fundamentais para o desenvolvimento das atividades direcionadas ao direito do mar. A Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), além desta, também estiveram previstas a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (AIFM), dedicada às questões relacionadas aos recursos naturais oceânicos, bem como, o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) (SILVA, 2013, p. 111). Assim, cumpre ressaltar que, dentro da estrutura da CNUDM, o organismo específico para o reconhecimento jurídico dos pleitos das extensões das plataformas continentais reivindicados pelos países fica sob a responsabilidade da CLPC (SILVA, 2015, 170-172).

As reivindicações pelo reconhecimento das plataformas continentais são demandas históricas pleiteadas, entre distintos interesses, por diferentes países. No plano da CLPC, a plataforma continental consiste na área demarcada que vai do leito, passando pelo subsolo até o perímetro demarcado em 200 M., a partir do qual se mensura a largura correspondente ao mar territorial. Compreende-se, no entanto, que em situações onde as redondezas não correspondam à distância de 200 M., há, também, a possibilidade de se considerar as coordenadas geográficas ou a existência de um tratado entre as partes. Em situações onde não se verifica o acordo político, segue-se para a adoção do mecanismo de soluções de controvérsias (MENEZES, 2015, 137-138).

De acordo com a CNUDM, a previsão de que os países possam ampliar suas plataformas continentais, por meio de um detalhado estudo, deve ser encaminhado à CLPC. Mediante este processo, recairá à Comissão a emissão de pareceres que orientarão as delimitações dos Estados pleiteantes (CNUDM, 1982, art. 76, § 8), conforme assinala-se a seguir:

Informações sobre os limites da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, devem ser submetidas pelo Estado costeiro à Comissão de Limites da Plataforma Continental, estabelecida de conformidade com o Anexo II, com base numa representação geográfica equitativa. A Comissão fará recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas com o estabelecimento dos limites exteriores da sua plataforma continental. Os limites da plataforma continental estabelecidas pelo Estado costeiro com base nessas recomendações serão definitivos e obrigatórios (CNUDM, 1982, art. 76, § 8).

Os mecanismos institucionalizados e disponibilizados aos Estados pela CNUDM são instrumentos necessários e fundamentais para o processo de delimitação das plataformas continentais marítimas. Registra-se ainda que, conforme o que fica evidente, as recomendações propostas pela CLPC adquirem um caráter “definitivos e obrigatórios” (CNUDM, 1982, art. 76, § 8). De maneira mais ampla, ao evocar os dispositivos legais constantes na CNUDM geram efeitos práticos e notórios, demarcando não só a geografia política de um país ou dada região, como constitui fonte de embasamento para a defesa dos diversos interesses nacionais.

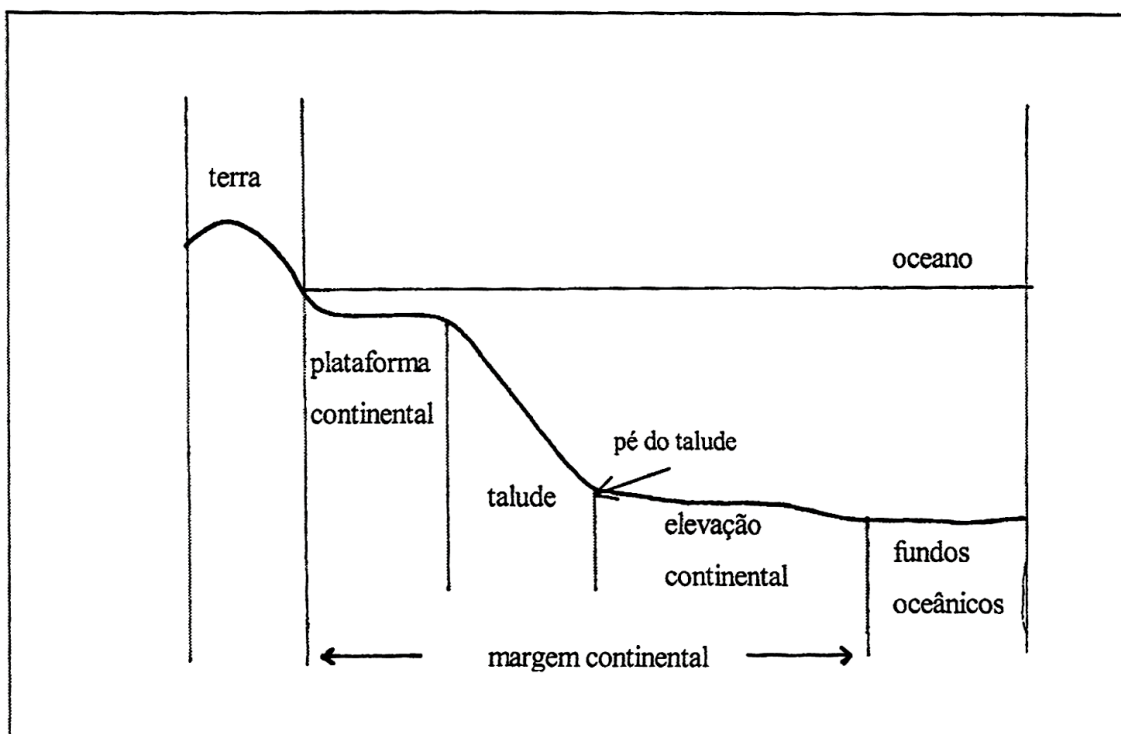
2.3 DO REGIME JURÍDICO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

A compreensão do regime jurídico da plataforma continental requer, historicamente, inteirar-se do conceito atribuído à nomenclatura ‘plataforma continental’. Assim, do ponto de vista geográfico, o conceito aplicado à noção do termo já estava previsto no século XIX. No ano de 1887, Hugh Robert Mill elaborou a nomenclatura para designar “(...) a massa terrestre continental que desliza suavemente sob o mar até o ponto no qual começam as grandes profundidades oceânicas” (FIGUEIRÔA, 2014, p. 51). Este constructo intelectual ancorou as requisições dos primeiros países, sedimentando as bases para a edificação de um regime internacional para a discussão das plataformas continentais (FIGUEIRÔA, 2014, p. 51).

Depois da Segunda Guerra Mundial, se notabilizou o avanço de diversos estudos científicos sobre os recursos existentes no mar. Este cenário se configurou como um ambiente propício ao desenvolvimento de debates sobre a plataforma continental, intensificando a necessidade de se estabelecer uma demarcação conceitual mais precisa (BUCK, 1998, p. 85 *apud* MORAES, 2014, p. 243). Nesse contexto, o interesse de estender a plataforma continental impulsionou diversos países a reivindicarem o exercício de sua atuação legítima e soberana nessas regiões, contexto propício para o desenvolvimento de um regime internacional inserido nos debates da CNUDM (FIGUEIRÔA, 2014, p. 51). Dessa conjuntura internacional, nasceu o conceito jurídico da plataforma continental, consiste em um “espaço sujeito à jurisdição do Estado costeiro e regulado pelo Direito do Mar – apartou-se progressivamente do conceito geográfico que o originou” (FIGUEIRÔA, 2014, p. 51).

Nesse sentido, para melhor compreensão da definição conceitual para a plataforma continental, considera-se necessário clarificar a distinção entre o conceito geomorfológico e o conceito jurídico. Para o conceito geomorfológico, em uma primeira aproximação, cumpre evidenciar a ‘margem continental’ e situar, geograficamente, seus principais componentes (plataforma continental, talude e elevação continental), conforme ilustra a figura a seguir.

Figura 01 – Margem continental.



Fonte: MACHADO, 2015, p. 25.

Conforme observado na figura 01, aponta-se para o reconhecimento de que a margem continental é composta pela plataforma continental, pelo talude, além da elevação continental. A plataforma continental corresponde a parte mais elevada da margem continental, situando-se mais próximo da demarcação referente à parte da terra (MACHADO, 2015, p. 25). Por sua vez, o talude se diferencia da plataforma continental por apresentar uma elevação relativamente expressiva, evidenciando uma largura que varia entre 10 e 53 milhas marítimas, observando que o talude pode alcançar uma profundidade de entorno de 2 milhas marítimas (MACHADO, 2015, p. 26). Em seguida, visualiza-se a elevação continental como “uma zona de transição com inclinação mais leve, que se estende do pé do talude até distância que varia entre cinquenta e quinhentos quilômetros” (MACHADO, 2015, p. 26). Após a elevação continental, ou seja, posterior à margem continental, encontram-se os fundos oceânicos (MACHADO, 2015, p. 25).

Quanto ao conceito jurídico, cumpre evidenciar que a plataforma continental vai além do conceito geomorfológico, pois inclui, além da parte geográfica da plataforma continental, o talude, bem como a elevação continental. Em outras palavras, ao considerar o aspecto conceitual jurídico, a plataforma continental engloba todas partes da margem continental (MACHADO, 2015, p. 26). Especificamente, de acordo com a CNUDM, a definição de plataforma continental encontra-se insculpida em seu artigo 76, §1, conforme pode-se observar a seguir.

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até 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 (CNUDM, 1982, art. 76, § 1).

De um olhar da definição estabelecida nos marcos da CNUDM, referente à noção de plataforma continental, Mattos explica que:

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

Conforme prever a CDUDM, “a zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial” (CDUDM, 1982, art. 33, § 2.)

A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção (CDUDM, 1982, art. 55).

Para a possibilidade de ampliação da plataforma continental, a CNUDM, artigo 76, § 4, dispõe que: “o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem continental, quando essa margem se estender além das 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial” (CNUDM, 1982, art. 76, § 4). E ainda instituiu a limitação de não superar as 350 milhas marítimas em casos de ampliações de plataformas continentais pelos Estados costeiros, conforme dispõe o artigo 76, em seus parágrafos § 5, 6 e 7 da CNUDM (CNUDM, 1982, art. 76, § 5, 6 e 7).

Diante desta arquitetura legal, ressalta-se a emergência do regime jurídico internacional da plataforma continental. Dessa maneira, compreende-se que os debates empreendidos em torno dos recursos nacionais, frente aos interesses estratégicos estatais, impulsionaram a adoção de um conjunto de estudos, regras e procedimentos que possibilitaram auxiliar os Estados a delimitarem suas plataformas continentais e solucionar os possíveis conflitos de interesses.

3. A PLATAFORMA CONTINENTAL NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.

31. DO MAR E DA PLATAFORMA CONTINENTAL NO PENSAMENTO BRASILEIRO.

Desde a chegada dos portugueses a terras tupiniquins, o mar representou um espaço que influenciou na construção da história do Brasil (SILVIA, 2013, p. 105). Durante o período do Brasil Império, o mar era concebido como uma das dimensões de expressão da necessidade de afirmação da soberania do país, instrumentalizada nas ações da Marinha que projetava sua atuação de modo a assegurar as práticas de livre comércio do Brasil. Salvaguardava-se, portanto, as rotas marítimas frente às possibilidades potenciais da influência inglesa nessa região. Erguia-se, portanto, o pensamento estratégico naval do Brasil focado em sua projeção ao longo do Atlântico Sul (LUIS, 2013, p. 131).

Com o advento da Proclamação da República, o pensamento estratégico brasileiro, em termos de sua projeção marítima, perdeu ênfase. A política brasileira não demonstrou o mesmo engajamento do período imperial, conseqüentemente, o pensamento marítimo se concentrou em um processo de caráter meramente corporativo da Marinha, direcionando-se ao aprimoramento interno, principalmente, do ponto de vista da profissionalização (LUIS, 2013, p. 131). A retomada do pensamento estratégico marítimo apenas se daria décadas depois, nos anos 1970, mediante a reorientação da política externa brasileira no redirecionamento da projeção do país para o Atlântico Sul (LUIS, 2013, p. 132).

Nesse contexto, se observarmos o recorte histórico da independência brasileira (1822) à contemporaneidade, o regramento jurídico concernente às demarcações marítimas sobre o mar brasileiro obteve avanços e retrocessos com o passar dos anos (SILVIA, 2013, p. 105).

No âmbito dos mecanismos jurídicos, proporcionado pelo Direito do Mar, os esforços brasileiros estiveram, em grande medida, dedicados às delimitações do mar territorial. Ao passo que, nas últimas décadas, o país se dedicou aos estudos e investigações a fim de obter a ampliação de espaços referente a sua plataforma continental (SILVIA, 2013, p. 105). Assim, faz-se necessário evidenciar o trato da plataforma continental no ordenamento jurídico brasileiro.

3.2 DA PLATAFORMA CONTINENTAL NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.

No ordenamento jurídico brasileiro, cumpre considerar que, o tratamento a respeito do mar ancora-se na existência de uma legislação dispersa. No entanto, cumpre ressaltar que a regulamentação no Brasil obteve significativa influência da CNUDM (1982). Utilizando-se, nessa linha, dos fundamentos da referida convenção internacional, a legislação brasileira deu tratamento sobre a questão do mar em nosso ordenamento jurídico (ZANIN; MORE, 2014, p. 435).

No entanto, para tratar dessa legislação, inicialmente, vale salientar que, na década de 1970, por meio do Decreto-Lei n. 1098, o Brasil institucionalizou um limite marítimo delimitado a 200 M. O propósito desse instrumento residia em promover a atividade econômica, eminentemente, aquela ligada à pesca. Já em 1971, o Decreto n. 68459 estabeleceria, especificamente, duas zonas de 100 M., cada uma delas dedicadas à pesca, uma direcionada aos pescadores brasileiros e outra referente às atividades pesqueiras autorizadas e realizadas por estrangeiros (MATTOS, 2012, p. 60).

Logo, com processo de redemocratização do Brasil, mediante o advento da atual Constituição brasileira, de 1988, os recursos naturais e a plataforma continental passaram a ser bens constitucionalmente positivados. Conforme salientou Zanin (2014, p. 90) “o legislador declarou, ao trazer o direito do mar para o interior de nossa Constituição, ser indispensável para a sociedade tal instituto, em outras palavras, o direito do mar tem caráter essencial e determinante na sociedade brasileira”. Dessa forma, a Magna Carta dispõe em seu artigo 20, inciso V, que “são bens da União: os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva” (BRASIL, 2020a [1988], art. 20, inc. V).

Outro aspecto relevante consiste em considerar que:

No plano internacional, o problema continuava em aberto, pois nem todos os países podiam ter um mar de tão grande extensão, além de que países como os EUA defendiam meras 3 milhas marítimas, de onde emanaram entraves, até por sua posição no Big Five. E assim, em 1993, o Brasil promulgou a Lei nº 8.617, de acordo com a Convenção de Montego Bay, de apenas 12 milhas marítimas. Tanto para o Mar Territorial, como para a zona contígua, sobre infrações a normas aduaneiras, fiscais, sanitárias e de imigração. (MATTOS, 2012, p. 60).

Em observância à CNUDM e aos princípios internacionais que regulam a ação dos Estados perante a temática, o ordenamento jurídico brasileiro adotou conceitos e limites atinentes à Plataforma Continental. Nesse ensejo, de acordo com a instituída Lei 8.617, de 1993:

A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982. (BRASIL. LEI 8.617, 1993, art. 11 e § único).

Diante do dispositivo supra exposto, percebe-se que o ordenamento jurídico brasileiro estabeleceu uma congruência com o que está previsto na CNUDM. Ressalta-se, assim, um aspecto importante na medida em que o Estado brasileiro, além de adotar tal tratado internacional, positivou instrumentos legais específicos dedicados ao exercício de sua soberania sobre a Plataforma Continental.

No que tange à soberania brasileira sobre a Plataforma Continental, destaca-se o interesse nacional em defesa dos recursos naturais existentes na região. Evidencia-se, nesse sentido, que tais recursos são aqueles considerados como recursos naturais vivos e não vivos, conforme está previsto no artigo 12 da Lei 8.617/1993 estampado a seguir.

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

Parágrafo único. Os recursos naturais a que se refere o caput são os recursos minerais e outros não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, àquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo, ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo (BRASIL. LEI 8.617, 1993, art. 12).

Decorrente do exercício da soberania brasileira sobre a Plataforma Continental, resguarda-se o direito exclusivo do Brasil em estabelecer a regulamentação necessária para as distintas atividades (científica, preservação marinha, construção, operações marinhas, dentre outras) que incidam sobre a região. Além disso, salienta-se que outros países só poderão exercer tais atividades mediante a autorização prévia

por parte do governo do Brasil (BRASIL. LEI 8.617/1993, art. 13, § 1º e 2º), conforme está previsto no artigo 13º da Lei 8.617/1993, exposto a seguir:

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

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

§ 2º O Governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os seus fins. (BRASIL. LEI 8.617/1993, art. 13, § 1º e 2º).

Consoante ficou evidente, salvaguarda-se a exclusividade do governo brasileiro em estabelecer a regulamentação necessária para atividades que visem à perfuração (BRASIL. LEI 8.617/1993, art. 13, § 2º), bem como o direito de regulamentar, condicionar e estabelecer as normas para posicionar cabos e dutos na Plataforma Continental (BRASIL. LEI 8.617/1993, art. 14, § 1º e 2º).

Sobre a incorporação e a vigência da CDUDM no Brasil, cumpre destacar que, conforme afirmou Mattos:

Para o Brasil, é importante ressaltar que o Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, declarou a entrada em vigor da Convenção, a partir de 16 de novembro de 1994, com fundamento na ratificação brasileira de 22 de dezembro de 1988, a que se seguiu a lei nacional sobre a matéria (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993), com base na ratificação de 1988. Antes, pois, da entrada em vigor da Convenção, mas em perfeita adequação com ela, ocasião em que nosso mar territorial de 200 Milhas Náuticas (MN) foi substituído por um mar territorial de apenas 12 MN, limite esse historicamente defendido pela Organização das Nações Unidas (ONU) (MATTOS, 2014b, p. 22-23).

No entanto, dotado de dimensões continentais e com uma ampla costa litorânea, o Brasil passa a reivindicar expansões de sua plataforma continental. Diante dessas configurações, tendo em vista as dimensões da plataforma continental brasileira apresentadas e considerando a área de extensão reivindicada pelo Brasil, a próxima seção deste trabalho discute o propósito brasileiro em estender sua plataforma continental dentro do quadro institucional onusiano, em específico, no âmbito da CLPC.

4. DO PLEITO BRASILEIRO PARA A AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL.

4.1 DA REIVINDICAÇÃO DO BRASIL NA COMISSÃO DE LIMITES DA PLATAFORMA CONTINENTAL (CLPC).

As primeiras tentativas de estudos e exploração dos recursos marinhos realizados pelo Brasil ocorreram no final de década de 1960. Precisamente, em 1968, decorrente das investidas da PETROBRÁS na Bacia do Sergipe, surgiram os primeiros indícios de porções de petróleo. Posteriormente, a partir da década de 1970, surgiram frações mais significativas, estas localizadas em áreas submersas à plataforma continental. Já em 2006, elevaram-se as investidas decorrente das descobertas relacionadas à área do pré-sal (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 73).

Diante desse cenário, institucionalizou-se o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), consistindo em um projeto dentro dos marcos da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM). O propósito do LEPLAC reside em elaborar uma ampla gama de estudos de modo a subsidiar a propositura de ampliar a plataforma continental brasileira com supedâneo na CNUDM (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 74).

Nos quadros da CLPC, o Estado brasileiro se colocou entre um dos primeiros a solicitar uma análise com o objetivo de ampliar sua plataforma continental (PAIM, 2014, p. 314). Registra-se que “(...) o pioneirismo do Brasil deveu-se ao Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), programa do governo brasileiro instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989” (PAIM, 2014, p. 314). De acordo com o supramencionado dispositivo legal, ficou “(...) aprovado o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, (...), definindo as diretrizes para a delimitação do bordo exterior da referida plataforma (BRASIL. DECRETO n.2 98.145, art. 1º, 1989, s.n.).

Neste tocante, cumpre ressaltar que, conforme apontou Machado:

No caso de um país como o Brasil, que não tem vizinhos com litoral confrontante – a largura mínima da plataforma continental será de 200 milhas náuticas. Sempre que a margem continental ultrapassar essa distância, contudo, o limite exterior da plataforma continental poderá estender-se além das duzentas milhas. Para esses casos, a Convenção estabelece critérios específicos que permitem a incorporação das extensões adicionais (MACHADO, 2015, p. 23).

Sob as lentes dos fundamentos da CNUDM, o pleito brasileiro, perante à ONU, esteve demarcado na análise de cinco zonas específicas, foram elas: “(Cone Amazonas, Cadeia Norte – Cadeia Vitória e Trindade – Margem Continental Sul – Platô Paulista)” (MATTOS, 2014a, p. 5). A propositura brasileira de estender sua fronteira marítima está em conformidade com os postulados evidenciados na CNUDM.

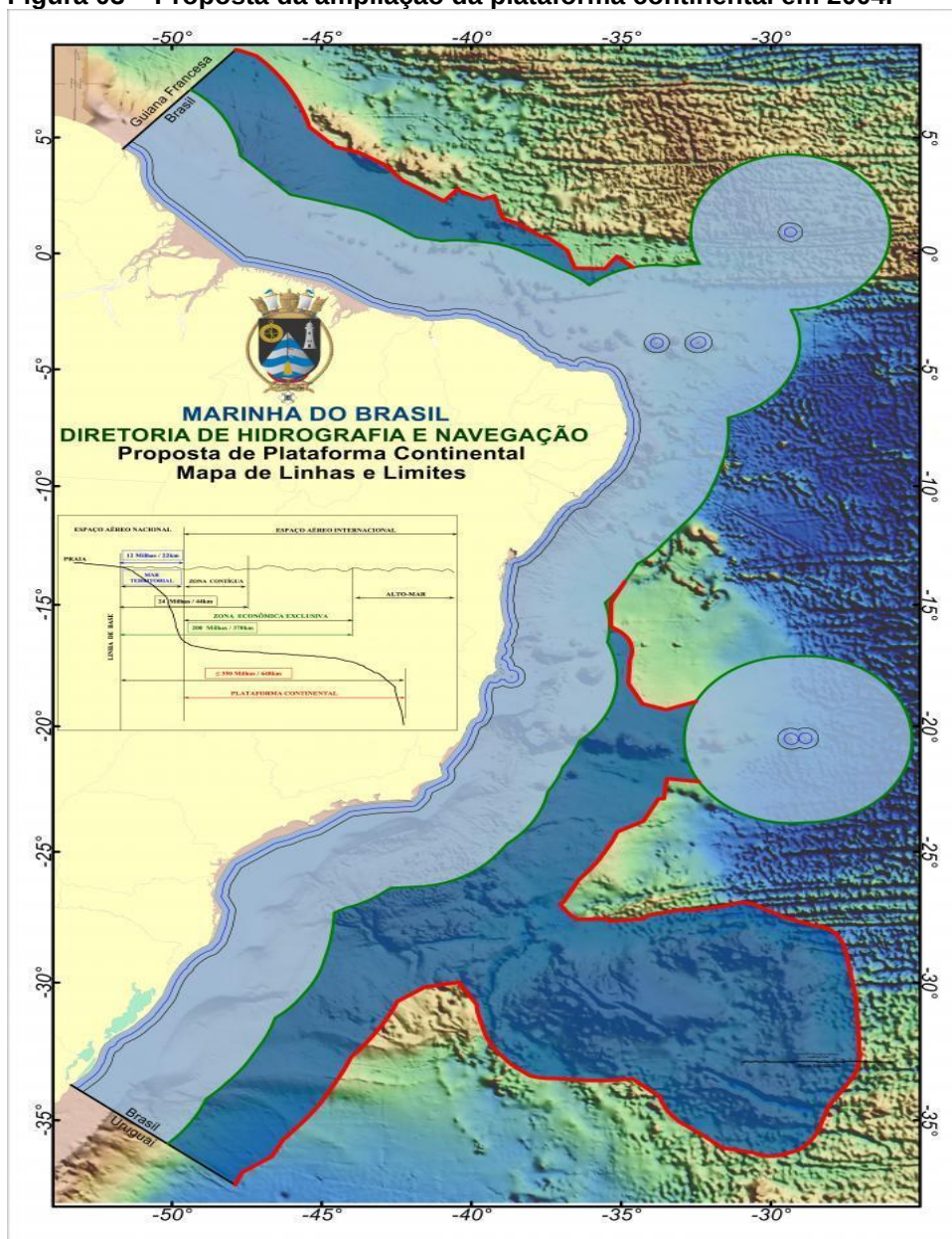
Direcionado a organizar institucionalmente os estudos para a ampliação da plataforma continental, em 1986, o Brasil, nos marcos da CIRM, deu um importante passo ao elaborar o projeto de levantamento dos limites da plataforma continental. A iniciativa esteve ancorada no artigo 76 da CNUDM. Posteriormente, no ano seguinte, deu-se início à primeira comissão realizada a fim de desenvolver estudos direcionados à extensão da plataforma continental (FIGUEIRÔA, 2014, p. 141).

Desse modo, em 1987, se deu a abertura para o desenvolvimento das atividades da CLPC. Na prática consistiu em avaliações realizadas por meio do Navio Almirante Câmara da Marinha do Brasil. Dessa forma, sob a tutela da CIRM as atividades foram executadas pela PETROBRAS, conjuntamente com a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN), além da participação da Comunidade Científica brasileira (LEPLAC, 2022, s.n.). Dessa forma, considerando que apenas em 1996, mediante a atuação de “4 navios da Marinha do Brasil, foram coletados cerca de 330.000 km de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda a extensão da margem continental brasileira” (LEPLAC, 2022, s.n.).

Mediante o interesse brasileiro em ampliar a plataforma continental, para além das 200 M., no dia 17 de maio de 2004, o Brasil submeteu sua solicitação à CLPC. O Ministério das Relações Exteriores (MRE) desempenhou papel intermediário nesse processo, acionando o organismo internacional a fim de apreciação do interesse brasileiro. De modo a seguir o processo, a sustentação e defesa do pleito brasileiro ocorreu entre os dias 30 de agosto de 2004 e 17 de setembro do mesmo ano. Detectou-se que sete analistas, designados pela CLPC, interagiram com a delegação brasileira com o propósito de adentrar aos debates e adquirir um conhecimento mais profundo sobre o caso concreto (LEPLAC, 2022, s.n.).

O mapa exposto a seguir permite observar a proposta, submetida em 2004, de extensão da plataforma continental brasileira, em azul escuro, delineada pela linha em vermelho indicando o limite pleiteado.

Figura 03 – Proposta da ampliação da plataforma continental em 2004.

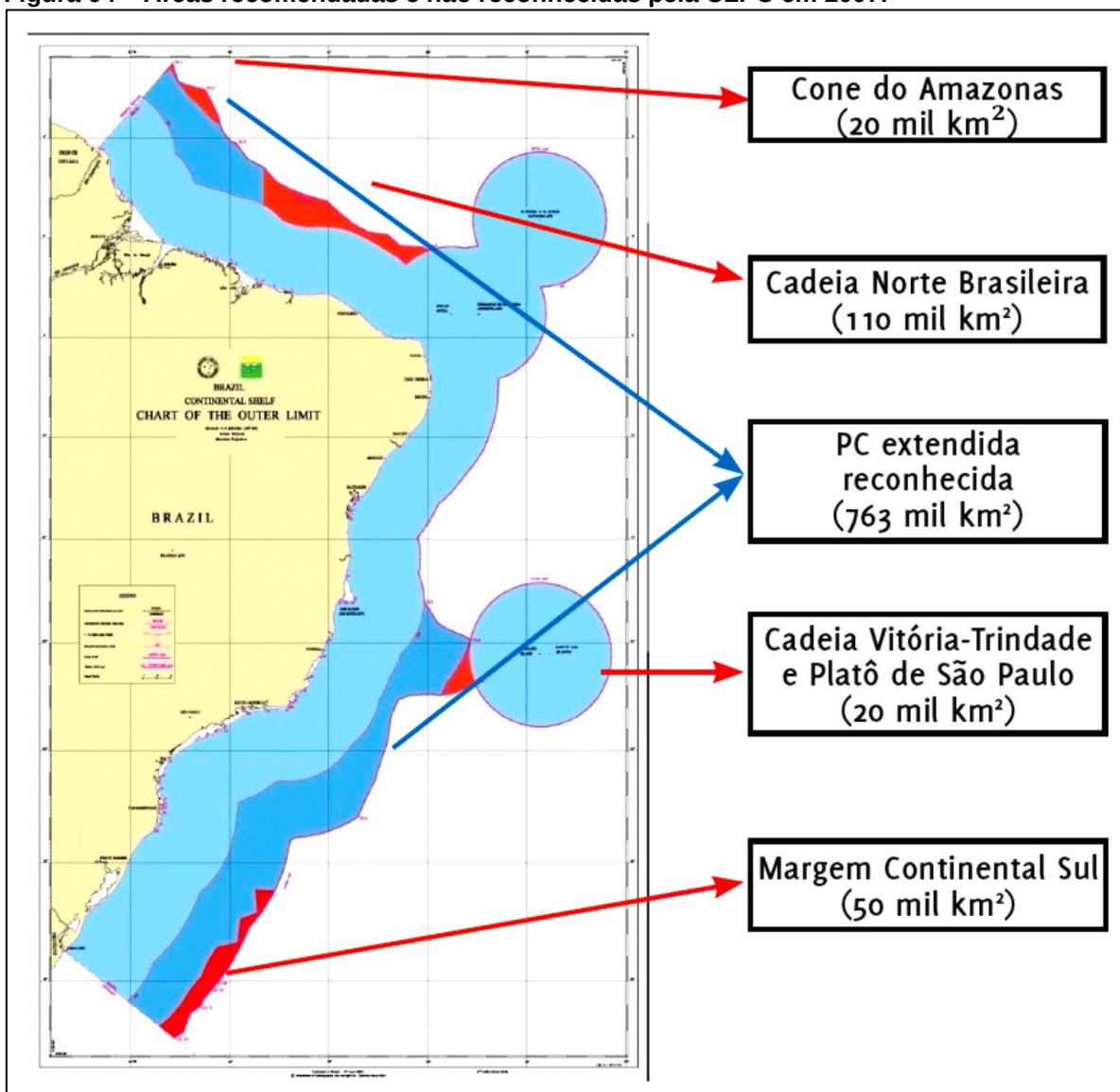


Fonte: BRASIL, 2020b, p. 21

Nesta submissão ressaltou-se que, embora o Brasil estivesse pleiteando a ampliação de sua plataforma continental para além das 200 M., esta ação não levaria a nenhum contencioso com outro Estado, pois o país não se encontrava naquele momento com nenhum litígio marítimo com outro país (BRASIL, 2004, p. 5).

Três anos após a submissão do pleito brasileiro à ONU, em 2007, mediante a conclusão da análise realizada, a CLPC enviou um parecer ao governo do Brasil (MENEZES, 2015, p. 146), conforme pode-se visualizar, considerando as áreas recomendadas e não recomendadas, no mapa exposto a seguir.

Figura 04 – Áreas recomendadas e não reconhecidas pela CLPC em 2007.



Fonte: MENEZES, 2015, p. 146.

Diante dessa análise, conforme ficou demonstrado no mapa anterior, compreendeu-se que em torno de 80%, da área reivindicada pelo Brasil, havia sido atendida, ou seja, entorno de 763.000 km². Por outro lado, a região do Cone do Amazonas (20.000 Km²), a Cadeia Norte Brasileira (110.000 Km²), a Cadeia Vitória-Trindade e o Platô de São Paulo (20.000 Km²) e a Margem Sul Continental (50.000 Km²) não obtiveram o parecer favorável da CPLC (MENEZES, 2015, p. 146). No entanto, não satisfeito com a decisão emitida pela CLPC, o Brasil decidiu que as áreas não atendidas passariam por uma revisão de seu pleito do limite exterior da plataforma continental, ficando a cargo da CIRM a realização deste feito (LEPLAC, 2022, s.n.).

Deste modo, exigiu do LEPLAC novos estudos e atualizações que subsidiassem o pedido de revisão do Brasil junto à CLPC. Com isso, ressalta-se que dentre as principais atividades científicas executadas no âmbito da LEPLAC – FASE I consistiram em batimetria (89.369 Km), sísmica (46.966 Km), gravimetria (97.237 Km) e magnetometria (93.604 Km). Salienta-se que durante esta fase compilaram-se dados de atividades realizadas em décadas anteriores, especificamente de 1987-1996, com adição de dados coletados em 2005 (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 76-77). No período dedicado à coleta de dados na LEPLAC - FASE II (2009), considerando o avanço dos recursos tecnológicos, empreenderam excursões quanto à batimetria multifeixe (92.703 Km), sísmica multicanal (11.893 Km), gravimetria (81.157 Km), magnetometria (76.618 Km), mini air gun (61.896 Km) e 3,5Khs (71.966 Km) (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 76-77), conforme está exposto no quadro comparativo a seguir.

Tabela 01 – Produção de dados coletados nas fases I e II da LEPLAC.

LEPLAC – FASE I		LEPLAC – FASE II	
Batimetria	89.369 km	Batimetria multifeixe	92.703 km
Sísmica	46.966 km	Sísmica multicanal	11.893 km
Gravimetria	97.237 km	Gravimetria	81.157 km
Magnetometria	93.604 km	Magnetometria	76.618 km
---	---	Mini Air Gun	61.896 km
---	---	3,5kHs	71.966 km

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Mohriak e Torres, 2017, p. 76-77.

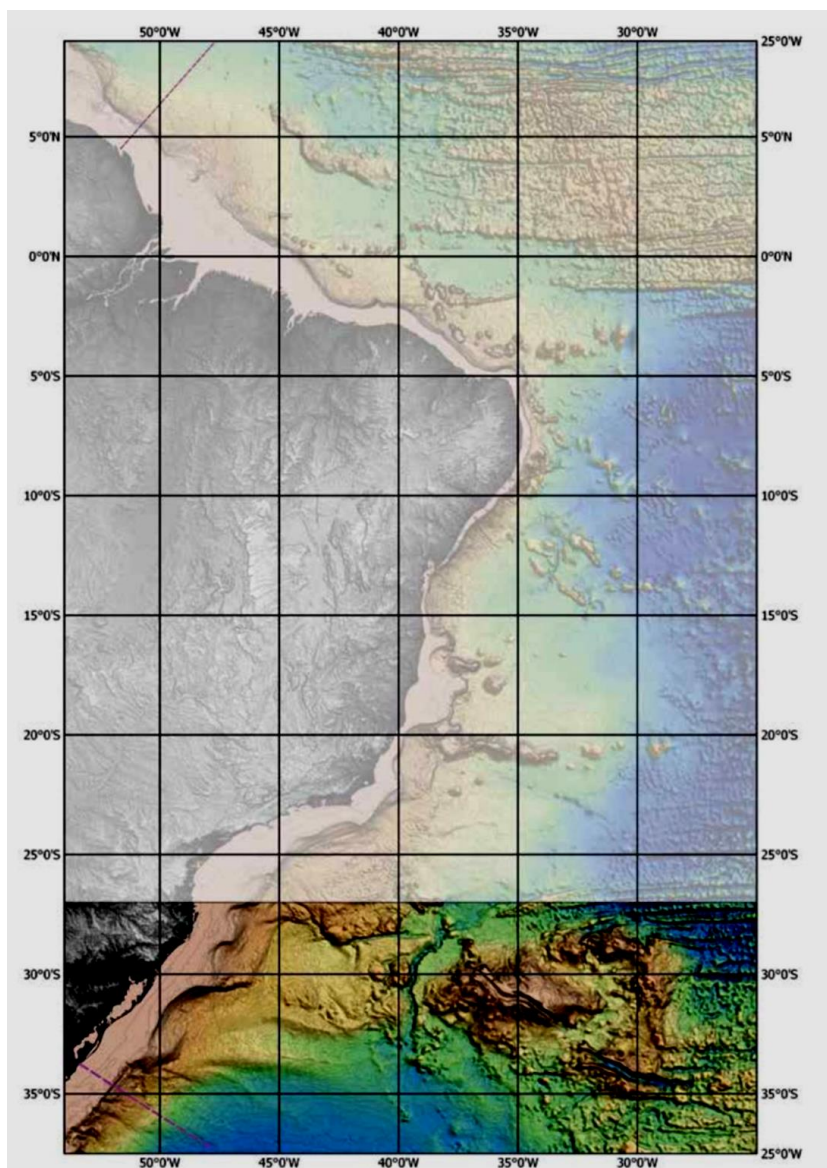
Diversos atores estiveram envolvidos na coleta destes dados. Universidades (UFF, UFRJ e USP, além de outras), especialistas da Marinha do Brasil (MB), da PETROBRÁS, além de grupos científicos em geral. Dessa forma, os trabalhos desenvolvidos pelas duas fases da LEPLAC subsidiaram, substancialmente, as reivindicações do Brasil perante a CLPC com o propósito de obter a ampliação da plataforma continental brasileira (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 78).

Observa-se que este é um aspecto relevante, pois, conforme a CNUDM, artigo 76, § 9, “o Estado costeiro deve depositar junto do Secretário Geral das Nações Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua plataforma continental” (CDUDM, 1982, art. 76, § 9).

Em observância ao interesse do Brasil, após amplo estudo sobre a temática, realizado pelo LEPLAC, o governo brasileiro decidiu submeter junto à CLPC, em abril de 2015, com supedâneo no artigo 76 da CNUDM, uma submissão parcial revisada referente especificamente à Região Sul do Brasil (CLSC, 2019, s.n.). Decorrente de uma ampla avaliação científica dedicada à região, o Brasil decide submeter suas propostas revisoras em partes. Com isso, o intuito consistiu em especificar as discussões e análises no âmbito da CLPC (FARIA, 2022, s.n.).

Neste contexto, para melhor visualização e compreensão deste cenário, a figura 05, exposta a seguir, corresponde à área da Região Sul do Brasil, “delimitada entre a Cadeia de São Paulo e a fronteira marítima lateral com a República Oriental do Uruguai” (LEPLAC, 2015, p. 11).

Figura 05 – Região Sul do Brasil em destaque.



Fonte: LEPLAC, 2015, p. 11.

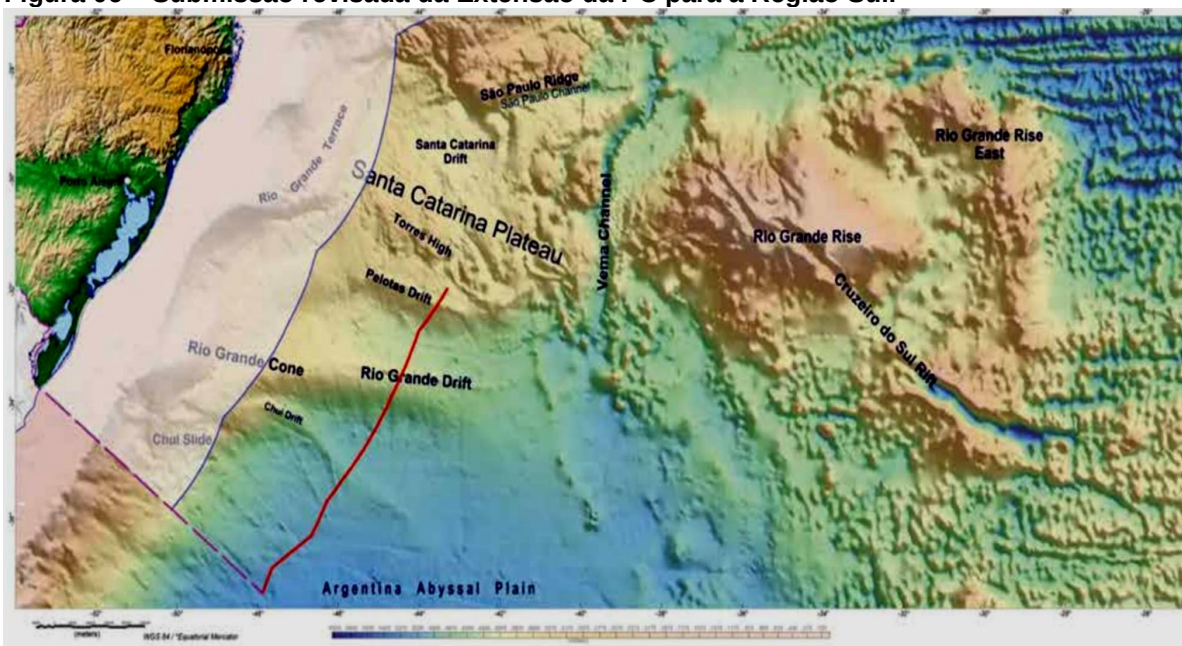
Do ponto de vista dos dispositivos legais constantes na CNUDM, a proposta do Brasil também foi subsidiada com base no artigo 76, § 1, por meio do qual se expressa a definição conceitual da plataforma continental (LEPLAC, 2015, p. 5). Invocou, no rol do mesmo artigo 76 da CDUDM, o § 3 (do conceito de margem continental), o § 4 a. (a possibilidade de ampliação da plataforma continental para além das 200 M.) e o § 5 (a necessidade de observância de não ultrapassar o limite de 350 M.) (CNUDM, 1982, art. 76; LEPLAC, 2015, p. 5).

Para além dos dispositivos legais mencionados, a proposta parcial revisada do Brasil para a Região Sul subsidiou-se do § 7º, artigo 76, da CNUDM, acionando o seguinte comandado:

O Estado costeiro deve traçar o limite exterior da sua plataforma continental, quando esta se estender além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, unindo, mediante linhas retas, que não excedam 60 milhas marítimas, pontos fixos definidos por coordenadas de latitude e longitude (CDUDM, 1982, art. 76, § 7).

Como resultado das análises empreendidas, em se tratando da área revista pelo Brasil e submetida a CLPC, a linha em vermelho indica o limite da área pleiteada revisada pelo Brasil nessa região (LEPLAC, 2015, p. 12), em consonância com o que ilustra a figura a seguir.

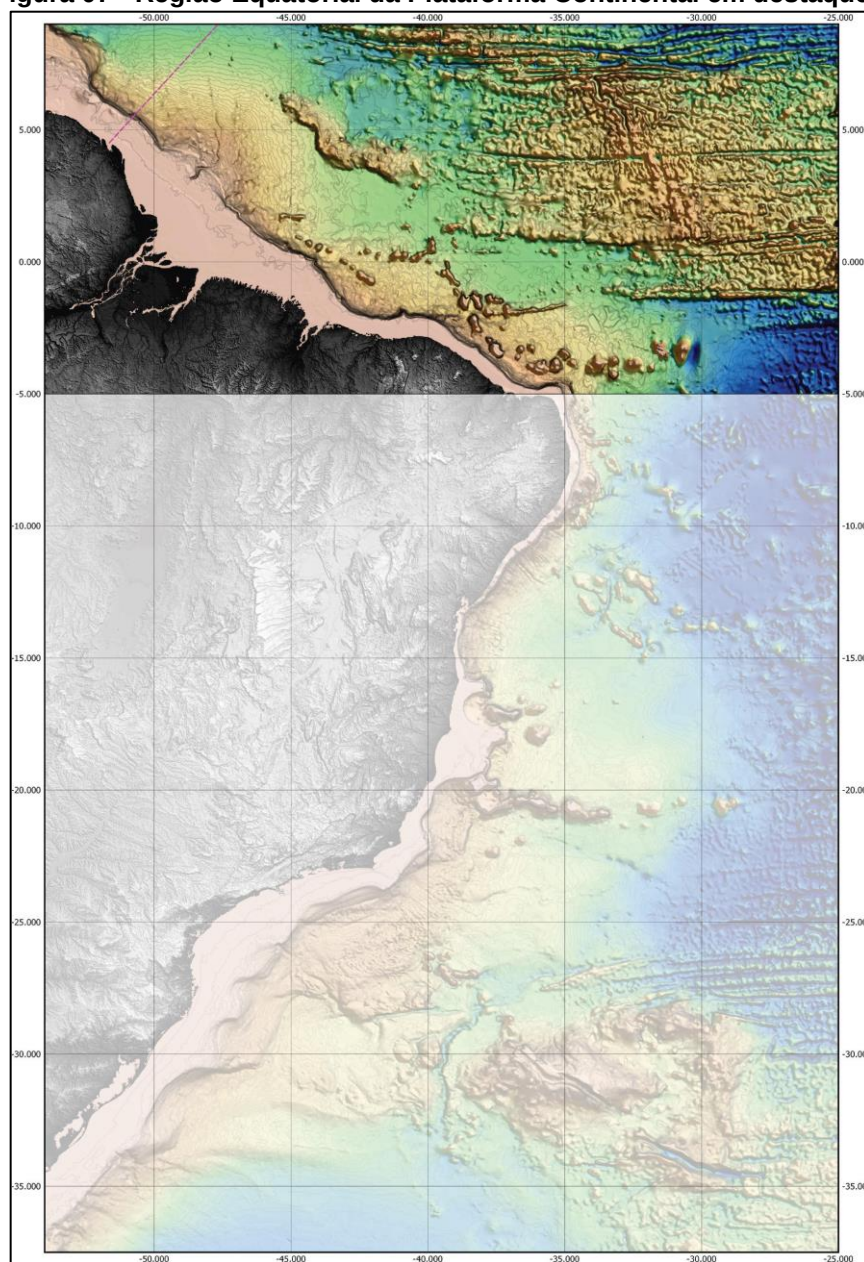
Figura 06 – Submissão revisada da Extensão da PC para a Região Sul.



Fonte: LEPLAC, 2015, p. 12.

Adicionalmente, dois anos após a submissão parcial referente à Região Sul do Brasil, em setembro de 2017, com base no artigo 76, § 8, da CNUDM, o Brasil encaminhou à CLPC sua segunda submissão parcial revisada, referente, especificamente, à Margem Equatorial Brasileira (CLCS, 2017, s.n.), conforme ilustra a figura a seguir.

Figura 07 - Região Equatorial da Plataforma Continental em destaque¹.



Fonte: LEPLAC, 2017, p. 11.

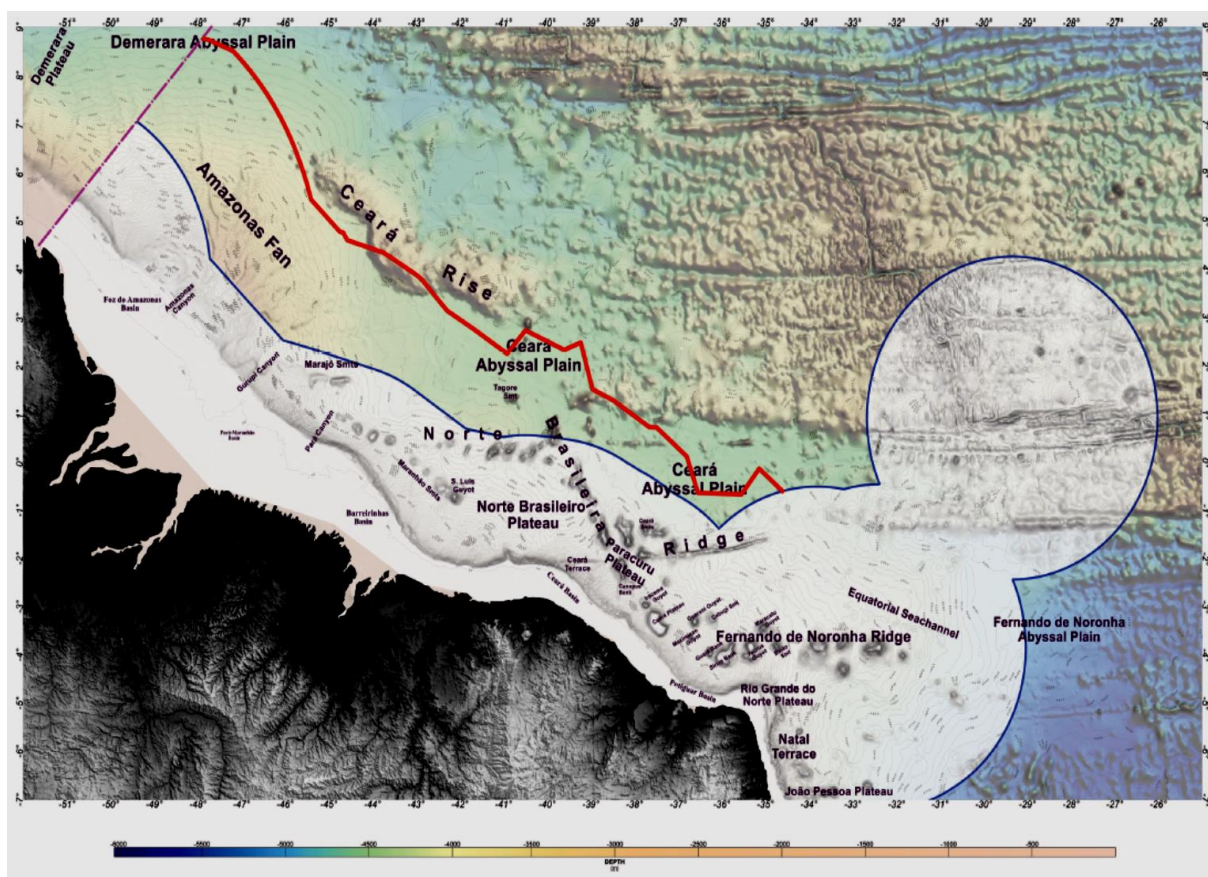
Para a submissão parcial revisada dedicada à Região Equatorial, o Brasil recorreu aos mesmos dispositivos legais utilizados em sua primeira submissão parcial, ou seja, aquela referente à Região Sul, ambos com a finalidade de ampliar a plataforma continental brasileira para além das 200m.n. (LEPLAC, 2017, p. 4).

¹ “O retângulo em destaque delinea a região da Margem Equatorial Brasileira, objeto desta Submissão Parcialmente Revisada. A linha magenta representa a fronteira marítima lateral com a República Francesa (Departamento da Guiana)” [tradução livre] (LEPLAC, 2017, p. 11).

Ressalta-se, ademais, no caso da Região Equatorial, que os pontos que demarcam o pé do talude, para efeitos de delimitação, foram diagnosticados por uma ampla investigação batimétrica, em consonância com o artigo 76, § 4 (b), da CNUDM, o qual aduz que “salvo prova em contrário, o pé do talude continental deve ser determinado como ponto de variação máxima do gradiente na sua base” (CNUDM, 1982, art. 76, § 4'b’).

No que tange à demarcação da submissão parcial revisada, referente à extensão da plataforma continental para a Margem Equatorial, encontra-se delineado, em linha vermelha, os limites desta ampliação para além das 200 M., conforme ilustra a figura 08 a seguir.

Figura 08 – Submissão revisada da extensão da PC para a Margem Equatorial².

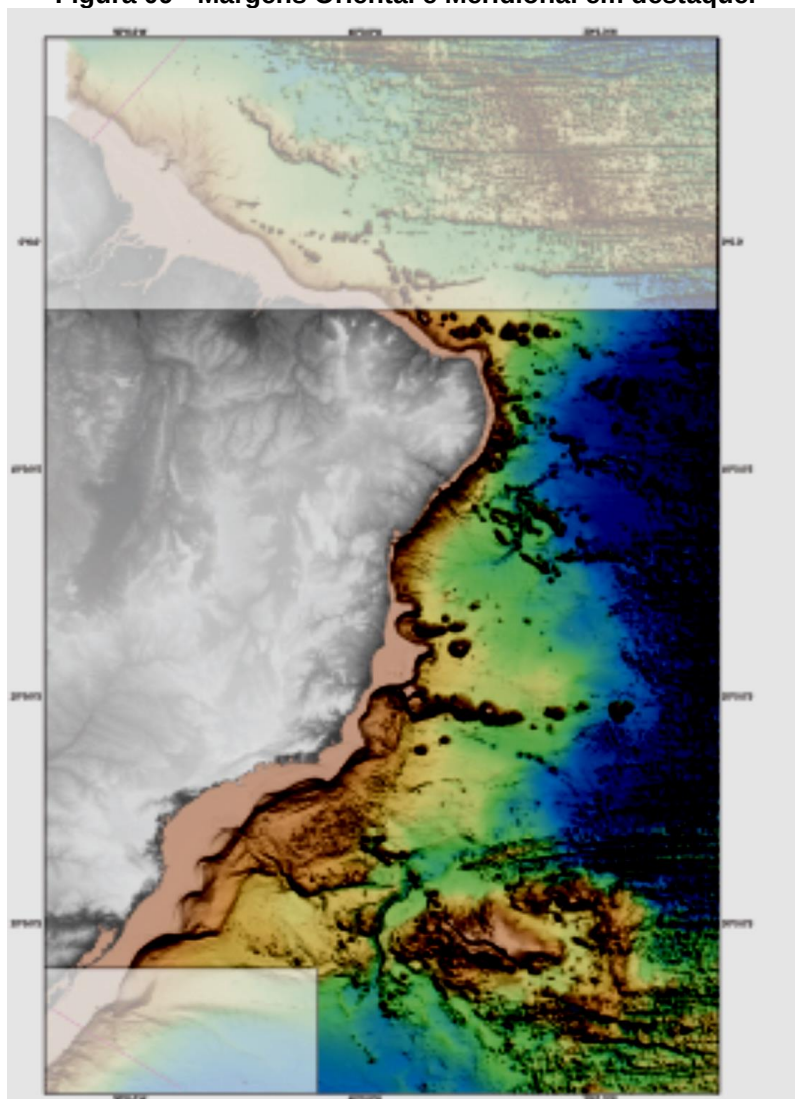


Fonte: LEPLAC, 2017, p. 12.

² Trata-se do “limite externo da plataforma continental estendida na Margem Equatorial Brasileira representada pela linha vermelha. A linha azul representa o além do limite de 200 M das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial. A linha magenta representa a fronteira marítima lateral com a República Francesa (Departamento da Guiana). As feições morfológicas proeminentes, classificadas como componentes ou prolongamentos naturais da Margem Continental Brasileira também são indicadas” [tradução livre] (LEPLAC, 2017, p. 12).

Complementarmente, o Brasil encaminhou à CLPC, em dezembro de 2018, um conjunto de informações sobre a região correspondente a Margem Oriental e Meridional (CLCS, 2018, s.n.). O país incluiu, nesta submissão parcialmente revisada, a elevação de Rio Grande. Observa-se que, caso obtenha parecer favorável, a região da Amazônia Azul passará a deter de uma área superior a 5 milhões de Km² (LEPLAC, 2022, s.n.). Dessa maneira, para efeitos de compreensão e visualização da região referente à Margem Oriental e Meridional, expõe-se a figura a seguir.

Figura 09 - Margens Oriental e Meridional em destaque.



Fonte: LEPLAC, 2018, p. 13.

Nesta terceira submissão parcial revisada, referente à região da Margem Oriental e Meridional, o Brasil fundamentou seu pleito com base no artigo 76, nos parágrafos § 1, 3, 4, 5 e 7 da CNUDM. Amparando-se, nos elementos conceituais (plataforma continental, margem continental, talude) e nos limites, para além de 200

Posteriormente, depois das três submissões parciais revisadas serem submetidas, em 8 de março de 2019, a CPLC deu parecer favorável para o Brasil, concordando com as revisões realizadas referente a Região Sul. Resultante dessa avaliação, instituiu-se uma Comissão Mista entre Brasil e Uruguai para que ambos os Estados avaliassem conjuntamente os limites de suas plataformas continentais estendidas, além da zona contígua, ZEE, mar territorial em suas fronteiras laterais (FARIA, 2022, s.n.). Esta instituição está em consonância com o que admite o artigo 76, § 10 da CNUDM, sobre a possibilidade de delimitações realizadas entre Estados com “com costas adjacentes ou situadas frente a frente” (CNUDM, 1982, art. 76, § 10).

No que se refere à postulação revisada referente à Margem Equatorial, a Subcomissão da CLPC, aprovou parcialmente o pleito brasileiro. No entanto, solicitou informações adicionais sobre os procedimentos técnicos adotados pelo Brasil para mensurar a base do pé do talude em quatro subáreas (Cone do Amazonas Sul, Platô de Paracurú, Platô Norte Brasileiro e a Cadeia Norte Brasileira), todas localizadas nesta mesma região (FARIA, 2022, s.n.).

Quanto à Margem Oriental e Meridional, o Brasil aguarda as conclusões dos debates e avaliações referentes à Margem Equatorial para, em seguida, submeter ao plenário da CLPC (FARIA, 2022, s.n.). Registra-se que, em 2022, a CLPC passou por uma alteração nas eleições de seus membros e as perspectivas apontam para que estas conclusões sejam efetuas entre 2023 e 2025 (FARIAS, 2022, s.n.).

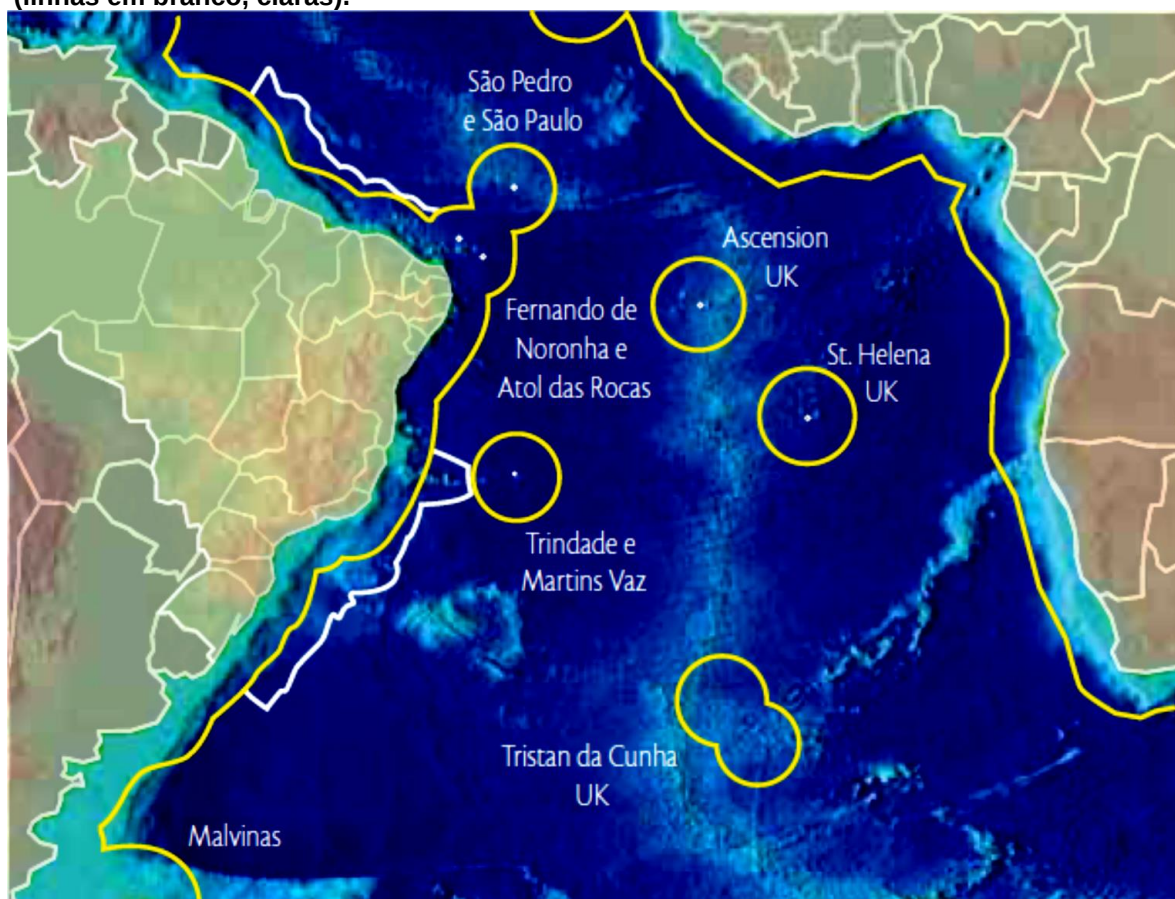
Diante do exposto, torna-se pertinente compreender as implicações para o Brasil decorrente da ampliação jurídica de sua plataforma continental para além das 200 M., conforme será tratado a seguir.

4.2 IMPLICAÇÕES DA AMPLIAÇÃO JURÍDICA DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA PARA O INTERESSE NACIONAL

A ampliação jurídica da plataforma continental do Brasil espelha algumas implicações de seus interesses. Do ponto de vista geopolítico, a ampliação e reconhecimento jurídico dos limites da plataforma continental brasileira é um aspecto fundamental para a estabilidade do Atlântico Sul. Ressalta-se, nesse ambiente, a presença das demais plataformas continentais de outros países, a exemplo da presença do Reino Unido e, por outro lado, de toda a costa oeste que envolve os países do continente africano. Sobre esta configuração, a figura 11, exposta a seguir,

demonstra a região do Atlântico Sul e Equatorial, evidenciando as distintas ZEE (em linhas amarelas) e, no caso brasileiro, a região do pleito do Brasil em expandir sua plataforma continental (linhas em branco, claras).

Figura 11 – Oceano Atlântico Sul e Equatorial, mostrando a localização das diferentes zonas econômicas exclusivas (linhas amarelas) e a expansão da plataforma continental brasileira (linhas em branco, claras).



Fonte: CGEE, 2008, p. 50.

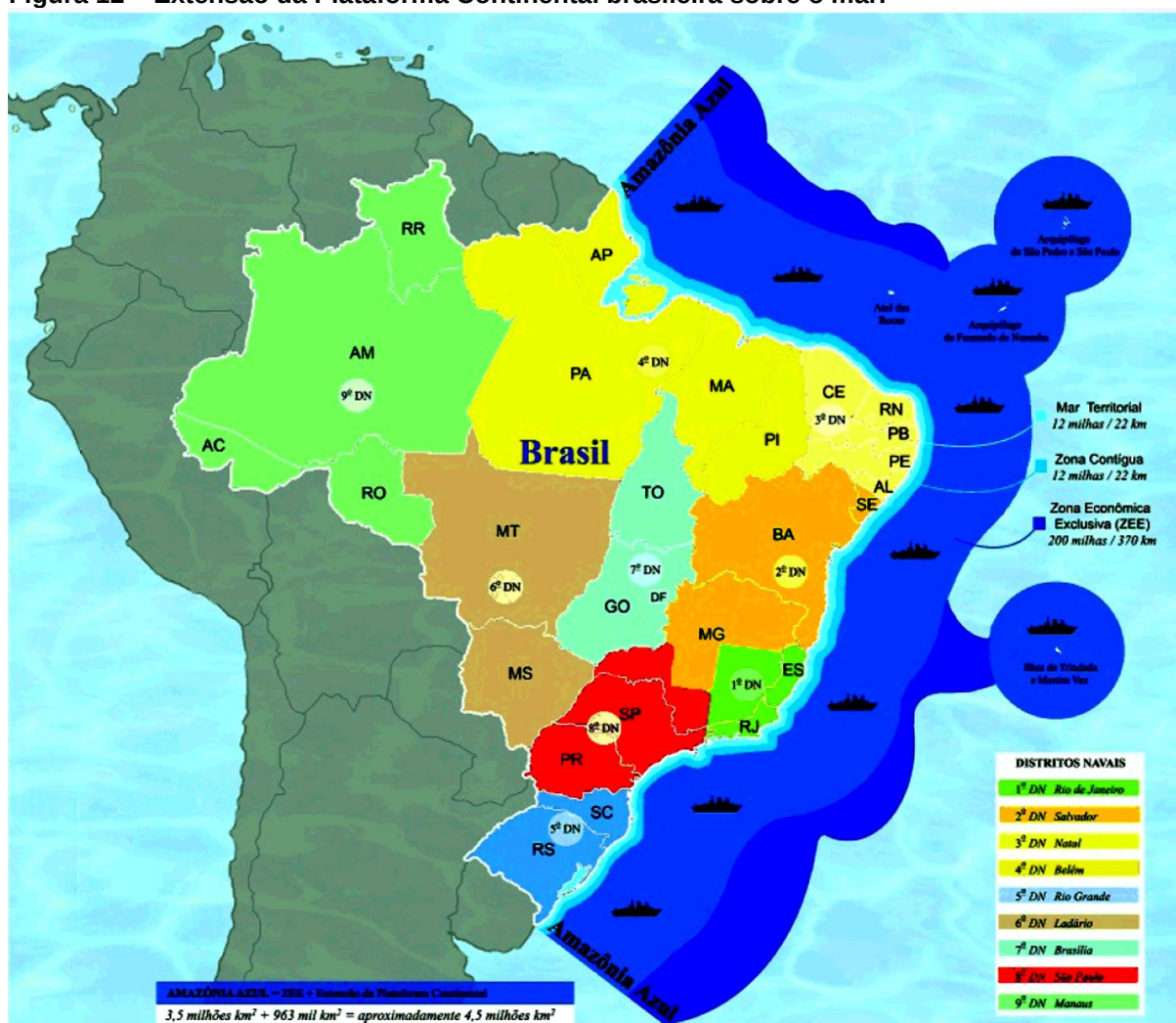
Outrossim, sublinha-se que a expertise desenvolvida nos trabalhos executados no processo de reconhecimento da ampliação da plataforma continental levou o Brasil a estabelecer alguns processos de cooperação. Destacam-se, principalmente, os processos cooperativos com os países africanos, com o intuito de que estes passassem a elaborar estudos qualificados para a delimitação de suas respectivas margens continentais (MOHRIAK; TORRES, 2017, p. 78).

Indubitavelmente, a proposta de extensão da plataforma continental brasileira reconfigura um novo desenho do alcance da jurisdição brasileira na geografia de seu território sobre o mar. Nesses termos, cumpre salientar o que dispõe a Lei 8.617/1993, em seu artigo 12, por meio do qual salvaguarda os direitos de soberania exercidos

pelo Brasil em sua plataforma continental. Assegura-se, nesse sentido, o direito brasileiro de exercer atividades de exploração sobre os recursos naturais existentes na área (Lei 8.617, 1993, art. 12), bem como os direitos consagrados dos Estados costeiros direcionados à plataforma continental, conforme estão previstos no artigo 77 da CNUDM (CNUDM, 1982, art. 77). Daí nasce a necessidade de enfatizar a legitimidade brasileira na ampliação da plataforma continental com o propósito de estender o exercício de sua soberania na região.

Neste cenário, os aspectos da geopolítica regional e a necessidade de reconhecimento dos interesses do Brasil elevaram o debate e as preocupações pertinentes à Amazônia Azul. Desta maneira, ressalta-se que a Marinha do Brasil marca sua presença ao longo de toda a extensão, contando com nove distritos navais, além da expansão da plataforma continental brasileira, conforme está ilustrado na figura a seguir.

Figura 12 – Extensão da Plataforma Continental brasileira sobre o mar.



Fonte: CEMBRA, 2019, p. 11.

Sublinha-se, em vista disto, que no plano que afeta a segurança no Atlântico Sul, Guerra sinaliza a existência de algumas ameaças ao tráfego marítimo, como situações passíveis de ocorrer, entre estas, destacam-se as práticas de contrabando, o exercício do narcotráfico, os processos de imigração de natureza ilegal, a ocorrência de crimes ligados às degradações ambientais, as práticas ligadas ao terrorismo e a emergência da pirataria (GUERRA, 2011, p. 71). Por outro lado, Abdenur e Souza Neto identificaram a importância da atuação do Brasil na região do Atlântico Sul. Além disso, os autores chamam a atenção para o papel regional que o Brasil pode exercer nessa região (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014a, p. 28; ABDENUR; SOUZA NETO, 2014b, p. 5-6).

Dessa forma, o olhar para o pleito brasileiro, em estender a sua plataforma continental, passa por interesses estratégicos de que o país não pode abdicar. Com isso, as Forças Armadas Brasileiras demonstraram comprometimento com as estratégias em prol da proteção e segurança do espaço marinho brasileiro. Fica, portanto, evidenciado o papel estratégico que a Amazônia Azul representa, enquanto sua relevância territorial para o país, e, por isso, amplia-se o debate e a ênfase dada a essa região, principalmente, após as descobertas do pré-sal, o que naquele momento descortinou um amplo leque de possibilidade para o desenvolvimento do Brasil (MATTOS, 2014a, p. 5).

Em suma, entende-se que deter do reconhecimento jurídico, nas bases do regime internacional para as plataformas continentais, salvaguarda a soberania brasileira sobre as regiões adicionadas, bem como reforça a defesa dos interesses nacionais quanto ao aproveitamento e uso dos recursos naturais, sobretudo, afastando a possibilidade de eventuais litígios com os demais países desta região. Portanto, ao considerar o que ficou evidenciado, em seguida, passar-se-á para as considerações finais deste trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que ficou exposto, cumpre ressaltar que este trabalho analisou o processo do reconhecimento jurídico do pleito brasileiro em relação à ampliação da plataforma continental com supedâneo no direito internacional do mar e do ordenamento jurídico brasileiro durante o período 1982-2022. Partiu-se, nesse sentido, do entendimento sobre a relevância do mar na formação dos Estados e da necessidade de se promover um processo de codificação do direito internacional do mar a fim de solucionar os potenciais litígios entre os países. Assim, dentro desse contexto, ocorreu o processo de institucionalização da CNUDM e, em específico, no que se refere à construção de um regime jurídico internacional para a plataforma continental, criou-se a CLPC.

A investigação ora empreendida permitiu estabelecer uma compreensão sobre a importância na definição dos aparatos jurídicos internacionais sobre o mar, conforme ficou evidenciado na CNUDM e seus reflexos no ordenamento jurídico brasileiro. Ressaltou-se, com isso, o interesse brasileiro em estender sua plataforma continental sobre o mar, para além das 200 M., ao mesmo tempo em que procurou legitimar este desígnio no que ficou pactuado na CNUDM.

Desta forma, diagnostica-se a perceptível influência da CNUDM no ordenamento jurídico brasileiro, proporcionando ao pleito brasileiro um alicerce jurídico fundamental para o alcance da ampliação de sua plataforma. Consistiu, portanto, na instrumentalização do aparato jurídico internacional como um dos mecanismos de defesa do interesse nacional do Brasil.

Na qualidade de um dos construtores da arquitetura internacional para o Direito do Mar, o Brasil se posicionou como um dos países adotantes das delimitações expressas pela CNUDM, o que refletiu na Lei 8.617/1993. Além disso, aponta-se que o pleito pela ampliação jurídica da plataforma continental brasileira, para além das 200 M. esteve ancorado no que estabelece o artigo 76 da CNUDM ao evidenciar os limites e delimitações estabelecidos. Desta forma, cumpre destacar que estes limites definidores foram essenciais para a suporte legal do pleito brasileiro junto à CLPC.

Para a gestão do processo de resposta das recomendações dadas pela CLPC, o Estado brasileiro decidiu submeter três submissões parciais revisadas, correspondentes a três regiões (Margem Sul, Margem Equatorial, Margem Oriental e

Meridional) da Plataforma Continental. As submissões parciais revisadas, ancoradas no artigo 76, § 8 da CNUDM, possibilitaram ao Brasil realizar estudos de reavaliações a fim de subsidiar aos questionamentos propostos pela CLPC, bem como refutar, com a demonstração de pareceres técnicos-científicos as alegações propostas pelo Brasil.

Para tanto, diante da necessidade de um amplo estudo, (re)avaliações e produção de relatórios técnico-científicos que embasassem o pleito e as submissões revisadas, diversos organismos nacionais foram e estão envolvidos nesse processo, dentre estes destacaram-se o papel da Marinha do Brasil e dos trabalhos desenvolvidos pela CIRM, por meio da qual institucionalizou-se o LEPLAC. No âmbito do LEPLAC desenvolveu-se trabalhos para subsidiar a reivindicação brasileira perante à CLPC. Estes estudos foram depositados na CLPC em conformidade ao que dispõe o artigo 76, § 9 da CNUDM. Dentro dessa conjuntura, pode-se afirmar que o pleito brasileiro em conseguir a ampliação da plataforma continental pode ser explicado pela adoção de dispositivos conceituais e delimitadores fixados na CNUDM e incorporados pelo Brasil em sua reivindicação junto à CLPC.

Em face do que ficou observado, ressalta-se a ampliação dos debates em torno das potencialidades dos recursos naturais existentes nas regiões da extensão da plataforma continental estendida do Brasil. Assim, faz-se necessário uma maior divulgação nas mídias e espaços públicos com o propósito de visibilizar a importância deste espaço marítimo perante à população brasileira.

Do ponto de vista institucional, considera-se fundamental a ampliação dos acessos as informações, com a atualização dos dados referentes aos processos envolvendo a solicitação brasileira junto à CLPC. Ressalta-se, ainda, a necessidade de desenvolvimento e profissionalização de recursos humanos dotados da expertise necessária aos diversos projetos, aproveitamento e preservação dos recursos naturais constantes na plataforma continental brasileira. Ademais, sobre o aspecto burocrático-institucional, reconhece-se a necessidade de maior interação entre os recursos humanos onusiano, atuantes na CLPC, e a delegação brasileira, quanto ao trato das submissões do Brasil no referido organismo internacional. Este movimento poderá contribuir para a celeridade dos processos decisórios institucionais.

No plano das relações internacionais do Brasil, as áreas adicionadas pelo país junto à CLPC demonstram o alcance do potencial brasileiro sobre o mar. Nesse sentido, evidencia-se a necessidade de um reengajamento da política externa brasileira no desenvolvimento de parcerias estratégicas, principalmente, neste

contexto, com Argentina e Uruguai, de modo a possibilitar a instituição de processos de cooperação internacionais em matérias de aproveitamento, preservação e sustentabilidade dos recursos naturais presentes ao longo da costa sul-atlântica desses países.

Enquanto ator construtor da paz internacional e por sua vocação pacifista, o Brasil pode contribuir para o aprimoramento das discussões no regime internacional do direito do mar. Uma das temáticas a serem melhor colocadas pode se concentrar nas consequências advindas das alterações climáticas, o que exigirá um maior engajamento dos países na adoção de medidas de contenção desses efeitos, bem como a elaboração de iniciativas dedicadas a preservação do meio ambiente nos espaços de suas plataformas continentais e nos espaços marinhos em geral.

Obviamente, com o passar das décadas, o regime internacional do direito do mar exige a adoção de mecanismos e a incorporação de tratativas direcionadas às novas demandas dos Estados perante os desafios socioambientais no mundo contemporâneo. Nesses termos, considera-se pertinente que as discussões empreendidas no âmbito da CLPC, quanto ao trato das questões referentes ao uso e aproveitamento dos recursos marinhos nas plataformas continentais dos países estejam, por sua vez, ancoradas nos marcos do 14º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que prescreve a promoção de mecanismos de preservação e práticas de sustentabilidade dos espaços marinhos.

Diante destes termos, o presente trabalho ainda abre espaços para o desenvolvimento de novas agendas de pesquisas que circundam a temática. Sugere-se, portanto, investigações direcionadas às discussões internas da CLPC, quanto aos seus membros votantes; como outros países estão pleiteando e utilizando-se dos dispositivos legais da CNUDM em suas propostas, bem como discussões referentes a atualização da CNUDM em face dos desafios ambientais contemporâneos. No que se refere ao pleito brasileiro, sugere-se acompanhar os próximos passos que o país adotará em função dos pareceres emitidos pela CLPC. Tais ganhos poderão dar legitimidade ao exercício da soberania brasileira sobre as regiões pleiteadas e, além disso, favorecerá o processo de desenvolvimento de pesquisas, estudos e inovações sobre os recursos naturais existentes na plataforma continental do Brasil.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana E; SOUZA NETO, Danilo M. O atlântico sul e a cooperação em defesa entre o Brasil e a África. *In: O Brasil e a segurança em seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Reginaldo Mattar Nasser; Rodrigo Fracalossi de Moraes (Orgs). Brasília: IPEA, 2014a, p. 215-238.

_____. O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Nº 57 v. 1, 2014b, p. 5-21.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, compilado até a Emenda Constitucional no 105/2019. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2020a.

_____. **Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989**. 1989 Presidência da República. Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d98145.htm#:~:text=DECRETO%20No%2098.145%2C%20DE,Brasileira%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20providencias. Acesso em: 16 de nov. 2022.

_____. **Lei 8.617 de 04 de janeiro de 1993**. 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm. Último acesso em: 11 de outubro de 2022.

_____. **Continental Shelf and UNCLOS article 76**. Brazilian Submission. Executive Summary. Brazilian Continental Shelf Survey Project. 2004. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra04/bra_exec_sum.pdf. Acesso em: 25 de nov. 2022.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional**. 2020b.

BRASIL. MARINHA DO BRASIL. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. Acesso em: 24 de nov. 2022.

CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. **Plataforma continental**: a última fronteira da mineração brasileira. Brasília: DNPM, 2011.

CEMBRA. **Informativo Cembra**. Centro de Excelência para o Mar Brasileiro. N. 7, Informativo Cembra. 2019. Disponível em:

https://cembra.org.br/images/Informativo/informativo_cembra_2019_n7.pdf. Acesso em: 11 de jun. 2021.

CGEE. **Mar e Ambientes Costeiros**. Ciência, Tecnologia e Inovação. Brasília, DF: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, 2007. Disponível em: https://www.cgee.org.br/documents/10195/734063/mar_e_ambientes_costeiros_5021.pdf/e4a4d40b-fbc3-4da8-9c7c-552ec0f27470?version=1.3. Acesso em: 22 de nov. 2022.

CIRM. **Comissão Interministerial para Recursos do Mar**. Marinha do Brasil. 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/atas>. Acesso em: 05 de jun. 2022.

CLCS. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines**: Submissions to the Commission. Partial revised Submission by Brazil. Updated on 11 June 2019. 2019. Commission on the Limits of the Continental Shelf. CLCS, 2019. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra_rev.htm. Acesso em: 26 de nov. 2022.

_____. **Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Selected documents of the Commission**. CLCS, 2018. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_documents.htm#Statements%20by%20the%20Chairman%20of%20the%20Commission. Acesso em: 05 de jun. 2021.

_____. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines**: Submissions to the Commission: Partial revised Submission by Brazil. Updated on 8 September 2017. 2017. Commission on the Limits of the Continental Shelf. CLCS, 2017. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra_rev2.htm. Acesso em: 26 de nov. 2022.

CNUDM. **Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar**. Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. 1982. Disponível: <https://bo.io.gov.mo/bo/ii/2007/30/aviso19-01.asp>. Acesso em: 12 de out. de 2022.

COLLIER, David. Understanding Process Tracing. In: **Political Science and Politics**, 44, n. 04, 2011, p. 823-830. Disponível em: <https://polisci.berkeley.edu/sites/default/files/people/u3827/Understanding%20Process%20Tracing.pdf>. Acesso em: 21 de mai. 2022.

FARIA, Antônio Fernando G. “Os Bandeirantes das Longitudes Salgadas” Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira. **Clube Naval SEDE SOCIAL**. YouTube. 23 de junho de 2022. 2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=g0fuKWkSUI8&t=2610s>. Acesso em: 28 de nov. 2022.

FIGUEIRÔA, Christiano Sávio Barros. **Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar**. Brasília: FUNAG, 2014.

FIORATI, Jete Jane. **A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados**. Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 34 n. 133, 1997, p. 129-154.

GUERRA, Wilson Barbosa. O Brasil e a segurança no Atlântico Sul. **Nação e Defesa**. Nº 128, 2011, p. 67-76.

LEPLAC. **Continental shelf and UNCLOS article 76**. Brazilian partial revised submission to the commission on the limits of the continental shelf. Brazilian Southern Region. Executive summary. 2015. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_rev15/Executive_Summary_Brazilian_Partial_Revised_Submission_SR.pdf. Acesso em: 26 de nov. 2022

_____. **Continental shelf and UNCLOS article 76**. Brazilian partial revised submission to the commission on the limits of the continental shelf. Brazilian Equatorial Margin. Executive summary. 2017. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_rev17/BR-EM-ExecutiveSummary.pdf. Acesso em: 26 de nov. 2022.

_____. **Continental shelf and UNCLOS article 76**. Brazilian partial revised submission to the commission on the limits of the continental shelf. Brazilian Oriental and Meridional Margin. Executive summary. 2018. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/bra02_rev18/BR-OMM-ExecutiveSummary.pdf. Acesso em: 26 de nov. 2022.

_____. **Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira**. Disponível: <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>. 2022. Acesso em: 16 de nov. 2022.

LUIS, Camila C. Ribeiro. **Ao mar, navegar é preciso**: o pensamento estratégico da Marinha vis-a-vis à política externa brasileira. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais. São Paulo: UNESP/UNICAMP/PUC-SP, 2013.

MACHADO, Luiz Alberto Figueiredo. **A plataforma continental brasileira e o direito do mar**: considerações para uma ação política. Brasília: FUNAG, 2015.

MATTOS, Adherbal Meira. O novo direito do mar, Amazonia Azul e Pré-sal. **Revista da Faculdade de Direito**, v. 01, n. 1, 2014a, p. 1-15.

_____. Os novos limites dos espaços marítimos nos trinta anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. André Panno Beirão e Antônio Celso Alves Pereira (Org.). Brasília: FUNAG, 2014b, p. 21-66.

_____. A Convenção de Montego Bay: prós e contras. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, 2012, p. 57-70.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: FUNAG, 2015.

MOHRIAK, Webster U.; TORRES, Luiz C. Levantamentos geofísicos para a delimitação da margem continental brasileira. Dossiê Amazônia Azul. **Revista USP**. Superintendência de Comunicação Social da Universidade de São Paulo. nº 113, 2017, p. 59-80. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/139339>. Acesso em 21 de nov. 2022.

MORAES, Rodrigo F. Do *mare liberum* ao *mare clausum*: soberania marítima e exploração econômica das águas jurisdicionais e da área. In: **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico**: América do Sul e Atlântico Sul. Reginaldo Mattar Nasser, Rodrigo Fracalossi de Moraes (Org.). Brasília: IPEA, 2014.

MORE, Rodrigo F. Considerations about the recommendations of the Commission on the Limits of the Continental Shelf on the Amazon fan. **Revista Brasileira de Política Internacional**, 57 (1), 2014, p. 117-142. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbpi/a/w5d3MXWq8t4WwqD5tPs4D5G/?lang=en>. Acesso em: 26 de nov. 2022.

PAIM, Maria Augusta. **A expansão da Amazônia Azul: a plataforma continental do Brasil além das 200 milhas náuticas**. Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. André Panno Beirão, Antônio Celso Alves Pereira (organizadores). Brasília: FUNAG, 2014, p. 313-346.

RANGEL, Vicente Marotta. Settlement of disputes relating to the delimitation of the outer continental shelf: the role of International Courts and Arbitral Tribunals. In: **The International Journal of Marine and Coastal Law**, vol 21, n. 3, 2006, p. 347-362.

RESENDE, Erica S. A.; CARDOSO, Nayara Tavares. Amazonia Azul do Brasil: extensão da soberania, defesa e segurança no Atlântico Sul. **Revista da Escola Superior de Guerra** v. 35, n. 74, 2020, p. 138-162.

ROCHA, André Luiz Nelson dos Santos Cavalcanti da. **Da jurisdição para a solução de controvérsias na plataforma continental estendida com limites pendentes de definição**. Dissertação de Mestrado em Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Programa de Pós-Graduação em Direito. Natal-RN: UFRN, 2021.

SILVA, Alexandre P. O novo pleito brasileiro no mar: a plataforma continental estendida e o Projeto Amazônia Azul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, n. 56 (1), 2013, p. 104-121. Disponível: <https://www.scielo.br/j/rbpi/a/XXvRDWKRqHfYYS5ShLDQ3kk/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 de nov. 2022.

SILVA, Alexandre Pereira da. A comissão de limites da plataforma continental (CLPC) e os desafios na delimitação das plataformas continentais estendidas. **Revista de Direito Internacional**, v. 12, n. 1, 2015, p. 169-184. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3331>. Acesso em: 11 de jun. 2022.

SOUZA, Silvano D. **O Brasil do Pré-sal**: a soberania permanente sobre os recursos naturais como obrigação ambiental internacional. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC, 2012.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **A Nova Dimensão do Direito Internacional Público**. Brasília: Instituto Rio Branco, 2003.

WIESEBRON, M. Amazônia Azul: pensando a defesa do território marítimo brasileiro. **Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**. v.2, n.3, 2013, p.107-131.

ZANIN, Renata B. O Direito do mar e a legislação brasileira: a influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal. **Revista Brasileira de Direito Constitucional – RBDC**, n. 16, 2010, p. 83-97.

ZANIN, Renata B.; MORE, Rodrigo F. Um regime de exploração do solo e subsolo da plataforma continental brasileira: reflexões para um futuro já presente. In: **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. André Panno Beirão e Antônio Celso Alves Pereira (Orgs.). Brasília: FUNAG, 2014, p. 345-462.