

**XXIV CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI - UFMG/FUMEC/DOM  
HELDER CÂMARA**

**DIREITO E SUSTENTABILIDADE I**

**BEATRIZ SOUZA COSTA**

**MARIANA RIBEIRO SANTIAGO**

Todos os direitos reservados e protegidos.

Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

#### **Diretoria – Conpedi**

**Presidente** - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UFRN

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. José Alcebíades de Oliveira Junior - UFRGS

**Vice-presidente Sudeste** - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM

**Vice-presidente Nordeste** - Profa. Dra. Gina Vidal Marcílio Pompeu - UNIFOR

**Vice-presidente Norte/Centro** - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes - IDP

**Secretário Executivo** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC

**Secretário Adjunto** - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

#### **Conselho Fiscal**

Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG /PUC PR

Prof. Dr. Roberto Correia da Silva Gomes Caldas - PUC SP

Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini Sanches - UNINOVE

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS (suplente)

Prof. Dr. Paulo Roberto Lyrio Pimenta - UFBA (suplente)

**Representante Discente** - Mestrando Caio Augusto Souza Lara - UFMG (titular)

#### **Secretarias**

**Diretor de Informática** - Prof. Dr. Aires José Rover – UFSC

**Diretor de Relações com a Graduação** - Prof. Dr. Alexandre Walmott Borgs – UFU

**Diretor de Relações Internacionais** - Prof. Dr. Antonio Carlos Diniz Murta - FUMEC

**Diretora de Apoio Institucional** - Profa. Dra. Clerilei Aparecida Bier - UDESC

**Diretor de Educação Jurídica** - Prof. Dr. Eid Badr - UEA / ESBAM / OAB-AM

**Diretoras de Eventos** - Profa. Dra. Valesca Raizer Borges Moschen – UFES e Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - UNICURITIBA

**Diretor de Apoio Interinstitucional** - Prof. Dr. Vladimir Oliveira da Silveira – UNINOVE

---

D598

Direito e sustentabilidade I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/UFMG/FUMEC/  
Dom Helder Câmara;  
coordenadores: Beatriz Souza Costa, Mariana Ribeiro Santiago – Florianópolis: CONPEDI,  
2015.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-085-5

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: DIREITO E POLÍTICA: da vulnerabilidade à sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Encontros. 2. Sustentabilidade. I.  
Congresso Nacional do CONPEDI - UFMG/FUMEC/Dom Helder Câmara (25. : 2015 : Belo  
Horizonte, MG).

CDU: 34



# **XXIV CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI - UFMG/FUMEC /DOM HELDER CÂMARA**

## **DIREITO E SUSTENTABILIDADE I**

---

### **Apresentação**

É com grande satisfação que introduzimos o grande público na presente obra coletiva, composta por artigos criteriosamente selecionados, para apresentação e debates no Grupo de Trabalho intitulado Direito e Sustentabilidade I, durante o XXIV Congresso Nacional do CONPEDI, ocorrido entre 11 e 14 de novembro de 2015, em Belo Horizonte/MG, sobre o tema Direito e política: da vulnerabilidade à sustentabilidade.

Os aludidos trabalhos, de incontestável relevância para a pesquisa em direito no Brasil, demonstram notável rigor técnico, sensibilidade e originalidade, em reflexões sobre o tema da sustentabilidade, à luz da ética e da solidariedade social, paradigma materializado na Constituição Federal.

De fato, não se pode olvidar que a matéria em foco implica num olhar atento para as questões ambientais, mas, ainda, extrapolam tal viés, com claro impacto em segmentos como desenvolvimento social e economia, envolvendo as figuras do Estado, do consumidor e da empresa, demandando uma análise integrada e interdisciplinar.

Os temas tratados nesta obra mergulham na sustentabilidade enquanto valor, na relação entre sustentabilidade e ética, na ecoeconomia, no princípio do protetor-beneficiário, na teoria do decrescimento, nos aspectos educacionais, no desenvolvimento humano e social, na responsabilidade social da empresa, na interface entre consumo e sustentabilidade, na proteção das culturas, no direito de águas, na política de resíduos sólidos, na extrafiscalidade ambiental, na responsabilidade penal etc.

Nesse prisma, a presente obra coletiva, de inegável valor científico, demonstra uma visão lúcida e avançada sobre a questão da sustentabilidade, suas problemáticas e sutilezas, sua importância para a defesa de uma sociedade equilibrada e das gerações futuras, tudo em perfeita consonância com os ditames da democracia, pelo que certamente logrará êxito junto à comunidade acadêmica. Boa leitura!

**A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E SUA  
IMPORTÂNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO BRASIL:  
CONSIDERAÇÕES SOBRE O DIREITO DO MAR, SUSTENTABILIDADE  
MARÍTIMA E AMAZÔNIA AZUL**

**UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND ITS  
IMPORTANCE FOR THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF BRAZIL:  
CONSIDERATIONS ON THE LAW OF THE SEA, SUSTAINABILITY AND THE  
BLUE AMAZONIA**

**Susana Camargo Vieira  
Clarice Souza Prados**

**Resumo**

Graças ao desenvolvimento científico e tecnológico que o planeta conheceu nos séculos XX e XXI, vê-se hoje os oceanos como a nova fronteira econômica a ser desbravada. A Convenção Internacional sobre o Direito do Mar - CIDM- veio para regulamentar essa nova realidade, e criou novas figuras jurídicas, como a da plataforma continental estendida, que apresentam desafios e oportunidades para um país com a extensão litorânea (e abundantes recursos vivos e não vivos) do nosso. Como fazer isso de maneira sustentável e socialmente justa? A questão é crucial para todos, mas mais especialmente para países em desenvolvimento/emergentes, os quais, se por um lado podem ser ricos em recursos, frequentemente não dispõem da tecnologia mais avançada e/ou dos recursos financeiros que exigiria um processo de pesquisa e exploração mais moderno e ambientalmente mais eficiente. Como o Direito nacional e internacional pode ajudar a resolver/evitar problemas? Qual o mecanismo de governança previsto? Eis a justificativa da escolha do tema para este artigo. Na busca de respostas às questões formuladas, e recorrendo-se ao método de pesquisa bibliográfica e documental, depois de uma breve introdução do tema procura-se explicar como a CIDM disciplina o regime jurídico do mar territorial, de seu espaço aéreo sobrejacente, de seu leito e subsolo; a seguir aborda-se, sem pretensão de grande aprofundamento, a questão desenvolvimento sustentável/sustentabilidade de uma perspectiva do direito do mar; para chegar finalmente ao grande desafio representado pela Amazônia Azul. Seguem-se conclusões.

**Palavras-chave:** Direito do mar, Sustentabilidade, Plataforma continental estendida, Amazônia azul

**Abstract/Resumen/Résumé**

Advancement in science and technology in centuries XX and XXI led the world to perceive the oceans (the sea) as the new economic frontier to be braved. The International Convention on the Law of the Sea ICLOS was established to rule this new reality and has created new legal figures, such as that of the extended continental shelf, which present challenges and

possibilities to a country with the coastal extension (and abundant live and non live resources) of that of ours. How can this be achieved in a sustainable and socially fair manner? A crucial question for all, but most especially for developing/emerging countries which, if on one hand may be rich in resources, frequently cannot avail themselves of the most advanced technologies and financial resources required by a more modern and environmentally efficient process of exploitation. How can Law national or international help solve/avoid problems? What governance mechanism is foreseen? Thus was subject chosen for this paper. In order to reply to these questions, and resorting to bibliographic and documental research, the paper introduces the theme, then aims at explaining how ICLOS disciplines the legal regime of the territorial sea, its overlaying airspace, seabed and subsoil; it then addresses, not in depth, the issue of sustainable development/sustainability from the perspective of the law of the sea, in order to finally address the big challenge of the Brazilian claim to its extended continental shelf, which became internally known as Blue Amazonia. Concluding thoughts are then presented

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Law of the sea, Sustainability, Extended continental shelf, Blue amazonia

## 1. INTRODUÇÃO

Desde épocas mais remotas, mares e oceanos são usados como via de transporte e como fonte de recursos biológicos. O mar é fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações e, por que não, da própria sobrevivência da vida no planeta. Reginaldo Gomes Garcia dos Reis e Francisco Eduardo Alves de Almeida (2012) resumem bem a questão:

O mar tem sido objeto de admiração do ser humano desde os tempos mais antigos. No mar o homem tem obtido alimento por meio da pesca e tem prospectado petróleo, principal fonte de energia na atualidade, além de nódulos polimetálicos compostos de metais nobres e indispensáveis. A partir do mar o homem tem obtido energia por meio de estações maregráficas e de torres de energia eólica posicionadas nas praias contíguas a ele.

Já Luiz Henrique Pereira da Fonseca (1989) lembra que a maior parte do comércio mundial tem sido realizada por via marítima – e que, no caso do Brasil, isso chegava a 98% do volume das exportações em 1980. Some-se a tais fatos que o mundo é composto por cerca de três quartos de água. Portanto, fica clara a enorme importância geopolítica do mar: expansão de território, defesa e economia.

Foram justamente esses fatores que levaram à necessidade de se fazer uma convenção internacional para regular a utilização e exploração econômica do mar, sob pena de, na ausência de uma norma internacional sobre o tema ocorrerem conflitos e guerras entre países. Até então, a questão dos mares era regulada basicamente pelo direito consuetudinário e, como diz Mazzuoli (2008, p. 689), antigamente, no direito internacional clássico, ocorria “*uma única divisão dos espaços marinhos (a existente entre a zona de soberania do Estado e o alto mar)*”.

Os primeiros acordos sobre o tema foram bilaterais. Só em 1958 foi realizada a 1.<sup>a</sup> Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar (da qual 86 Estados participaram) e que adotou quatro convenções (sobre Mar Territorial, plataforma continental, alto mar e pesca e conservação dos recursos vivos do mar). Já em 1960 houve a 2.<sup>a</sup> Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, para tratar da extensão do territorial, até então não delimitado (a qual já reuniu 88 Estados).

A rápida evolução da ciência e da tecnologia exigiu que se convocasse, em 1973, a 3.<sup>a</sup> Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Participaram 164 países, entre membros e não membros da ONU e ao final foi aprovada uma Convenção Internacional sobre o Direito do Mar (130 países votaram a favor, 04 contra – Estados Unidos da América, Venezuela, Israel e Turquia e 17 abstenções. Essa convenção foi assinada em Montego Bay, Jamaica, no ano de 1982 e está em vigor até a presente data).

Referida Convenção entrou em vigor em 1994, depois de obter mais da metade das ratificações necessárias para tanto. Foi ratificada pelo Brasil em 22 de Dezembro de 1988 e entrou

em vigor em 1995 através do Decreto n.º 1.530, de 22 de junho de 1995, assinado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso.(BADARÓ, 2012)

A convenção tem como objetivo:

“estabelecer um novo regime legal abrangente para os mares e oceanos e, no que concerne às questões ambientais, estabelecer regras práticas relativas aos padrões ambientais, assim como o cumprimento dos dispositivos que regulamentam a poluição do meio ambiente marinho; promover a utilização equitativa e eficiente dos recursos naturais, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho.”<sup>1</sup>

Embora a referida convenção não use a expressão desenvolvimento sustentável, percebe-se nitidamente sua preocupação com esse tema, quando aborda aspectos significativos da sustentabilidade como o controle da poluição ou de seus efeitos e o dever de cooperação internacional, já que a proteção e preservação do meio marítimo ultrapassam as barreiras de um Estado.

A questão da plataforma continental estendida (que no Brasil recebeu o nome de Amazônia Azul, um paralelo com a Amazônia Verde(ambas ricas em diversidade natural, mas cada uma com suas peculiaridades)foi escolhida como tema deste trabalho face a sua grande importância para os interesses nacionais, pois aumenta a fronteira natural do país. Sendo um tema claramente delimitado, pois a Convenção sobre o Direito do Mar,extremamente extensa e complexa, regulamenta diversos temas que não são objeto desse trabalho.

Procura-se, assim entender e explicar a importância da convenção para a proteção do meio ambiente marítimo, bem como se é aplicado o princípio da sustentabilidade, embora a mesma não prevê expressamente esse princípio. E por fim analisa a importância da plataforma continental estendida. Para tanto, recorre-se ao método de pesquisa bibliográfica e documental.

## **2. REGIME JURÍDICO DO MAR TERRITORIAL, SEU ESPAÇO AÉREO SOBREJACENTE, LEITO E SUBSOLO.**

O preâmbulo da Convenção já deixa claro a importância de se adotar uma convenção global sobre o Direito do Mar para manutenção da paz, da justiça e do progresso da humanidade.

Para uma devida compreensão do tema em estudo, mister se faz compreender diversos institutos previstos na referida convenção. Dando início ao que se entende por linha de base.A linha de base, segundo Mattos (2014, p. 24), é conceituada:

Como a linha de baixa-mar, ao longo da costa (daí a preferência pela expressão país costeiro, do que país ribeirinho), conforme as cartas náuticas de grande escala, oficialmente reconhecidas, independentemente dos métodos de traçado (poligonal, curvas tangentes ou linhas paralelas).

---

<sup>1</sup> Texto extraído do Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/assuntos-internacionais/temas-multilaterais/item/885-direito-do-mar>. Acesso em 08 jun. 2015.

O conceito de linha de base vem descrito no artigo 5. da Convenção sobre o direito do Mar, sendo que é a partir dessa que os diversos regimes jurídicos do mar se estabelecem, daí sua vital importância para o direito do mar. A linha de base trata-se de linha intermediária entre o alto mar e a terra firme.

A linha de base brasileira encontra-se estabelecida pelo Decreto 8.400, de 04 de fevereiro de 2015, que estabelece os pontos apropriados para o traçado da linha ao longo da costa brasileira continental e insular.<sup>2</sup>

## 2.1 Águas Interiores

As águas interiores, outro instituto previsto na convenção, juridicamente, compreende-se as que se encontram aquém da linha de base ou de partida do mar territorial. (baías, os portos, desembocaduras de rios e estuários, v.g).

*“Como se percebe, as águas interiores às quais se refere à Convenção são águas que fazem parte do mar aberto, não sendo ‘interiores’ propriamente ditas. Trata-se apenas de uma ficção jurídica, uma vez que as mesmas não chegam a penetrar no território do Estado. Estão localizadas entre a costa e a linha de base do mar territorial. (MAZZUOLI, 2008, P. 691)*

Nesse espaço o Estado exerce ilimitadamente sua soberania, não havendo direito de passagem inocente de navegação estrangeira, salvo a exceção do art. 8.º 2.ª da Convenção.<sup>3</sup>

## 2.2 Mar Territorial

Pode-se dizer que é o espaço do mar onde o Estado costeiro exerce sua soberania. Essa soberania se estende ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo desse mar.

Sua extensão é de até 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base, sendo que sua existência encontra-se justificada pela necessidade de segurança, conservação e de defesa do Estado ribeirinho, além de motivos econômicos, de política aduaneira e fiscal.

Contudo, no mar territorial deve ser observado o direito de passagem inocente, conforme estabelecido pelos artigos 17 e seguintes da Convenção, razão pela qual os navios de outros

---

<sup>2</sup>BRASIL. Decreto n. 8.400, de 4 de fevereiro de 2015. Estabelece os pontos apropriados para o traçado da Linha de Base do Brasil ao longo da costa brasileira continental e insular e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8400.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8400.htm).>. Acesso em 27 jun. 2015.

<sup>3</sup> 2. Quando o traçado de uma linha de base reta, de conformidade com o método estabelecido no artigo 7, encerrar, como águas interiores, águas que anteriormente não eram consideradas como tais, aplicar-se-á a essas águas o direito de passagem inocente\*, de acordo com o estabelecido na presente Convenção.



estados podem navegar pelo mar territorial, desde que não penetrem nas águas interiores, nem façam escala em ancoradouro ou instalação portuária fora das águas interiores.

A passagem deve se dar de forma rápida e contínua, sendo tolerado o parar e fundear, desde que se trate de incidentes comuns de navegação, motivos de força maior ou para prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves.

O artigo 19 da Convenção traz um elenco exemplificativo sobre o que não se considera passagem inocente, dentre eles atos que atentem contra a soberania do estado, sua segurança, pesca, enfim, qualquer atividade que não esteja relacionada diretamente com a passagem.

Frise-se que submarinos que desejem exercer o direito de passagem inocente o devem fazer navegando na superfície do mar e arvorando sua bandeira, tudo nos termos do artigo 20 da convenção.

Quanto às embarcações bélicas, via de regra não têm direito de passagem inocente, salvo nos casos quando as águas territoriais se encontram delimitadas de tal maneira que a passagem através delas seja necessária para o tráfico internacional.

Os Estados devem obedecer ao Direito de passagem inocente. Contudo, havendo infração criminal que traga conseqüências para o Estado Costeiro; se a infração criminal puder afetar a paz do país ou a ordem no mar territorial ou se a assistência tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado da Bandeira, além de medidas necessárias para repressão ao tráfico de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas, o Estado costeiro poderá exercer sua jurisdição penal a bordo no navio a fim de deter qualquer pessoa ou realizar investigação. (art. 27 da Convenção)

### **2.3 Zona Contígua:**

A zona contígua também é um instituto previsto na convenção, trata-se da faixa de mar que se inicia imediatamente após o mar territorial, onde o Estado Costeiro pode exercer o direito de fiscalização para evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial.

Sua extensão vai até 24 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base.

### **2.4 Estreitos:**

São acidentes geográficos naturais que fazem comunicar dois mares entre si. Tratam-se de corredores de águas integrantes do mar territorial de um ou mais Estados e que beneficiam a

navegação internacional entre áreas de alto mar ou zona econômica exclusiva, havendo direito de passagem inocente sobre os mesmos.

## **2.5 Canais Internacionais:**

Diferenciam-se dos estreitos por serem vias artificiais ligando dois mares (Ex: Canal do Panamá). Geralmente construído no interior de determinado Estado e sujeito à sua jurisdição, salvo se houver tratado internacional entre o Estado onde há o canal internacional e Estados estrangeiros dispendo de forma diversa.

## **2.6 Fundos Marinhos**

Chamada de área pela Convenção, refere-se ao leito do mar na região dos fundos marinhos. Trata-se de um espaço considerado internacional, sem sujeição à soberania de qualquer Estado, sendo que seus recursos são de patrimônio comum da Humanidade, conforme dispõe o artigo 136 da Convenção, o que significa que nenhum Estado ou pessoa pode se apropriar da referida área ou parte dela.

Os Estados têm o direito de utilização desse espaço somente para fins pacíficos, podendo ser explorado em alguns casos, desde que observada as normas da Convenção, dentre elas: transferência de tecnologia (art. 144), proteção do patrimônio marinho e da via humana (art. 145 e 146), harmonização das atividades na Área e no meio Marinho (art. 146), participação dos Estados no desenvolvimento da área.

Para administrar referido espaço do mar, a Convenção criou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, responsável pela administração da Área.

## **2.7 Alto Mar**

O Alto Mar é definido pelo critério residual. Refere-se de todas as partes marítimas não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagas de um Estado arquipelágico.

Está aberto a todos os Estados, observadas as normas desta convenção, sendo importante atentar para a liberdade de pesca, desde que observada as normas da seção 2 da Convenção, a liberdade de construção de ilhas artificiais, observadas as restrições da parte IV e a liberdade de investigação científica, desde que observada os termos das Partes VI e XIII da Convenção e direito de instalação de cabos e dutos.

A Convenção veda a utilização do Alto Mar para tráfico de pessoas humanas e a pirataria, essa entendida como saque, depredação ou apresamento efetuados em outros navios, geralmente com o uso da força.

Nesse diapasão, é importante observar que o pirata é considerado apátrida em sua atividade ilícita, razão pela qual a lei nacional do pirata não o protege quando na prática da pirataria.

## **2.8 Zona Econômica Exclusiva**

Refere-se à faixa de mar com extensão máxima de 200 milhas contadas a partir da linha de base. Neste espaço o Estado tem direitos de soberania para fins de exploração, aproveitamento e conservação de recursos naturais, podendo explorá-la para fins econômicos, como produção de energia, além de exercer jurisdição sobre colocação e utilização de ilhas artificiais, investigação científica marinha e proteção e preservação do meio ambiente.

Explica Mazzuoli (2008) que os direitos de soberania são taxativos e expressos na Convenção.

Os Estados costeiros têm a obrigação de conservação dos recursos vivos na Zona Econômica Exclusiva. (v.g. regulamentação de captura dos recursos vivos – peixes, camarão, lagosta, etc; não permitir poluição).

No caso dos Estados que não possuem litoral, para não ficarem prejudicados economicamente, têm direito de participar em uma base equitativa no aproveitamento de uma parte dos excedentes dos recursos vivos das zonas dos Estados Costeiros da mesma sub-região ou região. Referida norma é de suma importância para manutenção da paz, permitindo a Estados desfavorecidos economicamente poderem ter acesso econômico aos recursos marinhos.

Situação similar ocorre com os Estados Geograficamente desfavorecidos, que são os Estados costeiros cuja situação geográfica os torne dependentes do aproveitamento dos recursos vivos da zona econômica exclusiva de outros estados.

Os demais estados podem utilizar a zona econômica exclusiva para navegação, vôo, operação de cabos e dutos, dentre outros.

## **2.9 Plataforma Continental**

A plataforma continental também, como os demais acima, é um instituto jurídico previsto na Convenção, trata-se de uma extensão suave que se inicia no litoral, onde termina a terra firme, e vai até uma certa distância da costa, para além das águas territoriais, onde se inclina radicalmente até cair nas extremas profundezas do alto mar.

Segundo os geólogos, os continentes se encontram assentados sobre uma espécie de base ou plataforma submersa, com ligeiro declive, chegando à profundidade de 200 metros, caindo então para as profundidades abissais subitamente. (WEIGERT e BADARÓ, 2012)

Compreendem o leito e subsolo das áreas marinhas que se estendem além do seu mar territorial, até uma distância máxima de 200 milhas marítimas a partir da linha de base. Profundidade geralmente não ultrapassa os 200 metros.

O interesse nessas áreas cresceu a partir da descoberta de petróleo nessas regiões. Hoje tratam-se de áreas fundamentais para o desenvolvimento econômico dos países, tendo em vista inúmeros minerais valiosos existentes nesses locais.

Os Estados têm direito de exploração econômica dos recursos minerais (v.g., petróleo) e também recursos naturais da plataforma continental.

Existe possibilidade de extensão da Plataforma Continental, o que é interessante para diversos estados, que passam a ter uma maior área para exploração dos recursos naturais e minerais do mar. Os requisitos necessários para tanto serão tratados especificamente em tópico apartado, atinente à extensão da Plataforma Continental e a Amazônia Azul brasileira.

### **3. SUSTENTABILIDADE MARÍTIMA**

Desde a antiguidade o mar tem sido objeto de relevância global devido as suas várias funções estratégicas, como meio de comunicação e transporte e também a de constituir e abrigar reservatórios enormes e diversificados de seres vivos e não vivos. Sendo assim o mar sempre esteve em pauta nos diversos momentos históricos, no entanto no século XX que surge a preocupação com o meio ambiente marítimo.

Nas décadas de 60 e 70 ocorreram diversas catástrofes ecológicas, como enormes vazamentos de óleo no oceano. Diante disso a consciência humana sentiu necessidade de maior proteção das águas marítimas. Nesse cenário destacou-se a Convenção de Bruxelas, de 1969, visando à possibilidade de intervenção no mar contra navios estrangeiros em caso de acidente de poluição pelos hidrocarbonetos, bem como a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição do mar por hidrocarbonetos.

Em 1972 foi realizada a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, conhecida como Conferência de Estocolmo, que, dentre outros vários objetivos, visa à proteção do meio ambiente marítimo em harmonia com o desenvolvimento, conforme observa o Princípio 7 da citada Conferência:

Os Estados deverão tomar todas as medidas possíveis para impedir a poluição dos mares por substâncias que possam por em perigo a saúde do homem, os recursos vivos e a vida

marinha, menosprezar as possibilidades de derramamento ou impedir outras utilizações legítimas do mar.<sup>4</sup>

No ano de 1982 foi adotada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, mas apenas em 1994 que entrou em vigor internacionalmente, tendo como finalidade precípua normatizar as questões controversas existentes no que tange ao direito marítimo, visando à proteção dos recursos marinhos, bem como garantir que os países utilizem os recursos marítimos dentro do princípio da sustentabilidade.

Há várias normas de cunho internacional sobre o direito do mar, mas a que se encontra no vértice da pirâmide é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, pois é um tratado universal de abrangência geral sobre a matéria.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não usa expressamente a expressão desenvolvimento sustentável, mas seus dispositivos abordam aspectos significativos da sustentabilidade como o controle da poluição ou de seus efeitos e o dever de cooperação internacional, já que a proteção e preservação do meio marítimo ultrapassam as barreiras de um Estado.

Na justificativa para a Elaboração da Convenção nota-se claramente a presença do princípio do desenvolvimento sustentável:

[...] Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho.

Tendo presente que a consecução destes objetivos contribuirá para o estabelecimento de uma ordem econômica internacional justa e equitativa que tenha em conta os interesses e as necessidades da humanidade em geral e, em particular, os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, quer costeiros quer sem litoral.[...]<sup>5</sup>

A definição de desenvolvimento sustentável foi difundida no Relatório Brundtland, apresentando em 1987 pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas (ONU), a qual foi estabelecida pela Assembleia Geral da ONU, em 1983 e concluída em 1987 com o relatório citado. Em conformidade com Susana Camargo Vieira (2008):

O conceito de desenvolvimento sustentável – entendido como aquele que atende às necessidades das gerações presentes, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atender a suas próprias necessidades – foi popularizado pelo Relatório Brundtland, e tornou-se realmente um item na agenda internacional a partir da ECO 92; já a questão da proteção ambiental dela constava desde o final dos anos 60.

---

<sup>4</sup> Texto extraído da **Declaração de Estocolmo sobre o meio ambiente humano**. Disponível em: <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Meio-Ambiente/declaracao-de-estocolmo-sobre-o-ambiente-humano.html>. Acessado em 02 junho de 2015.

<sup>5</sup> Texto extraído da **Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>. Acessado em 02 de junho de 2015.

No ano de 1992 aconteceu a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como Rio 92, tendo em vista que foi realizada na cidade do Rio de Janeiro. Essa conferência oficializou a expressão desenvolvimento sustentável e abordou temas como a proteção das áreas oceânicas e marítimas e das zonas costeiras e conservação, bem como o uso racional e desenvolvimento de seus recursos vivos. Ademais, essa Convenção ensinou que os países tomassem medidas necessárias para garantir o desenvolvimento em harmonia com a preservação ambiental.

Nas palavras de ÉdisMiralé (2014, p. 1591):

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento – CNUMAD (Rio 92), em que se oficializou a expressão *desenvolvimento sustentável* foi convocada para que os países se dessem conta da necessidade de reverter o crescente processo de degradação do Planeta, mediante a consideração da variável ambiental nos processos de elaboração e de implementação de políticas públicas e da adoção, em todos os setores, de medidas tendentes a garantir a compatibilização do processo de desenvolvimento com a preservação ambiental.

Portanto, há uma vasta normatização que objetiva a proteção e preservação do meio ambiente marítimo. Embora no corpo dessas normas, como visto, não haja expressamente a expressão desenvolvimento sustentável do mar, é notório a sua aplicação, uma vez que as normas citadas acima visam à proteção e preservação do meio marítimo em equilíbrio com a economia e com o meio social.

#### **4. A AMAZÔNIA AZUL**

Frisa-se que o Brasil assinou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1982, sendo ratificada em 1988 com perfeita harmonia com a Constituição Federal de 1988, tornando-se uma norma interna, fazendo parte da vasta legislação brasileira sobre o Direito do Mar.

No entanto, desde 1993 a Lei 8.617 já havia internalizado formalmente a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. É notória a compatibilidade dos dois textos e em diversas partes da Lei houve transcrição do disposto da citada Convenção.

De acordo com a Convenção, inicialmente a plataforma continental se estende até 200 milhas marítimas das linhas de base. Ocorre que os Estados costeiros que possuem plataformas continentais com limite exterior que ultrapasse 200 milhas, ou seja, possuem prolongamento natural que ultrapassa as 200 milhas marítimas das linhas de base como no caso Brasil, podem, com base no artigo 76 da Convenção, pleitear que sua Plataforma Continental continue até que esse prolongamento se acabe ou até o limite de 350 milhas.

No entanto, os Estados costeiros que objetivam a extensão da plataforma continental devem submeter o seu pedido à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), que após a análise dos pedidos fará recomendações aos Estados costeiros. Ocorre que foi fixada a data limite para a apresentação do pedido, que findou em 13 de maio de 2009.

Em 2004, o Brasil submeteu seu pedido CLPC para a extensão da plataforma continental ao Secretário-Geral da ONU, com base no artigo 76 da CNUDM. A área total postulada pelo Brasil além das 200 milhas marítimas das linhas de base corresponde a aproximadamente 960 mil km<sup>2</sup>.

No entanto, os Estados Unidos, país não parte da CIDM, apresenta contestação ao pedido brasileiro junto à Comissão de extensão da plataforma continental. Sem dúvida a extensão plataforma continental brasileira não consagra os interesses norte-americanos, uma vez que a extensão da plataforma continental (rica em recursos de enorme potencial econômico) assegura direitos de soberania sobre os recursos vivos e não vivos que possam ser explorados na respectiva área, não permitindo que nenhum outro Estado possa exercer a exploração nessa área, a não ser que o Estado interessado obtenha autorização prévia expressa para explorar.

Entretanto, a CLPC não aceitou o pedido dos Estados Unidos, sob o fundamento que a extensão da plataforma continental brasileira em nada prejudicaria os EUA, bem como não afeta os interesses direitos do país norte-americano. Assim explica Maria Augusta Paim:

Durante os trâmites do pedido brasileiro perante a CLPC, os Estados Unidos apresentaram comentários em relação à espessura dos sedimentos e às características da cadeia Vitória-Trindade. Todavia, a CLPC desconsiderou os comentários dos Estados Unidos, sob o fundamento de que as comunicações de terceiros somente seriam consideradas no caso de interesses diretos, isto é, decorrentes de disputas entre Estados com litorais opostos ou adjacentes ou de outros casos de disputas marítimas ou territoriais não resolvidas. (2014, p. 334)

Em 2007, a Convenção apresentou as recomendações ao Brasil, entretanto não foi reconhecido o total pleiteado da plataforma continental estendida brasileira. Nas palavras de Marotta (2012):

Quase três anos depois, em abril de 2007, a Comissão encaminhou suas recomendações ao governo brasileiro, sem deferir o pleito de nosso país em sua amplitude. Do total aproximado de 960 mil km<sup>2</sup> da área reivindicada além das 200 milhas náuticas, a Comissão de Limites não concordou com cerca de 190 mil km<sup>2</sup> dessa área. Proposta revisada do Limite Exterior da Plataforma Continental foi a seguir encaminhada pelo nosso governo à Comissão de Limites, em conformidade com despacho exarado na Exposição de Motivos n. 263, de 16 de junho de 2008, publicada no *Diário Oficial da União* de 4 de julho de 2008.

A plataforma continental brasileira recebe o nome de Amazônia Azul, um paralelo com a Amazônia Verde, enquanto a primeira se refere ao meio ambiente do mar, a segunda diz respeito ao meio ambiente terrestre, ambas ricas em recursos naturais vivos e não vivos e objetos de exploração do ser humano.

No entanto, no que tange a Amazônia Verde o assunto se torna mais delicado e complexo, uma vez que afeta profundamente a questão populacional, pois as atividades econômicas no meio ambiente terrestre são sentidas direta e imediatamente pela população local, o que não ocorre de forma tão incisiva na Amazônia Azul, uma vez que na mesma, por diversas vezes, não há uma população local, caso em que os efeitos sociais das atividades realizadas no mar são sentidas em menor complexidade que na Amazônia Verde.

Nesse diapasão, nota-se que as explorações das riquezas naturais terrestre são bem mais complexas que no mar, já que afeta o bem estar das pessoas, havendo mais direitos a serem respeitados e mais deveres a serem cumpridos.

Sem pretender, no entanto, um aprofundamento das questões referentes à relação entre equidade e sustentabilidade, é fato que, mais uma vez, a análise e as possibilidades de exploração das riquezas naturais são bem mais complexas em terra firme do que no mar. Na Amazônia Azul, com as poucas exceções já apontadas, existe a possibilidade de explorar os recursos existentes sem impactos diretos sobre as populações locais, embora seja preciso cuidar da degradação dos ecossistemas, da possibilidade de perda de recursos por sobreexploração e destruição de *habitats*, da exploração de espécies altamente migratórias e de efeitos sobre o clima. [...] Na Amazônia Azul, sendo que os principais efeitos econômicos da exploração de suas riquezas influenciam apenas indiretamente os processos sociais locais, é possível decidir de modo mais rápido e barato, pois há menos interessados direitos e as vantagens do progresso econômico de agregação de valor no território brasileiro, são bem menos polêmicas do que aquelas que devem ser sopesadas com o deslocamento de populações e a transformação de suas formas tradicionais de vida. (COSTA e SOLA, 2012, p.177)

Entretanto, isso não significa que a Amazônia Azul não merece a devida proteção, pois é um grande repositório de riquezas, sendo de fundamental importância para o desenvolvimento do país e para a melhoria da qualidade de vida quando explorado de forma sustentável. Sendo assim, deve ser respeitada e explorada em conformidade com a legislação ambiental nacional e internacional, e atendendo ao princípio da sustentabilidade, para não comprometer o meio ambiente sadio e ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações, já que o meio ambiente marítimo também é de vital importância para o equilíbrio ambiental global.

É necessário ressaltar que o Estado costeiro exerce direitos de soberania na plataforma continental, incluindo a plataforma continental estendida, ou seja, o Brasil exerce direito de soberania na Amazônia Azul no que se refere à exploração e aproveitamento de todos os seus recursos naturais, bem como a sua proteção e preservação. É preciso deixar claro que exercer direito de soberania é diferente de exercer direito de propriedade, pois a Amazônia Azul não é extensão do território brasileiro, apenas está sob sua soberania.

Vicente Marotta Rangel elucida de forma clara a questão do direito de soberania na plataforma continental:

São direitos de soberania os que o Estado costeiro exerce sobre a respectiva plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais. São direitos exclusivos, independentemente de ocupação real ou fictícia ou de qualquer declaração expressa. Recursos naturais abrangem não apenas recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar, mas também “os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias,



isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito e subsolo” (artigo 77, § 4o). Trata-se, como se sabe, do caso notório das lagostas, sobre as quais, pois, nosso país exerce direitos de soberania. (2012, p. 49-60)

Sem dúvida alguma a plataforma continental brasileira é rica em recursos minerais, conseqüentemente o Brasil é destaque na exploração marítima de recursos naturais, como petróleo e gás natural. Ademais, a plataforma continental estendida aumenta o acesso a recursos de importante potencial econômico para manter a autossuficiência do Brasil no que tange a esses recursos. Essa extensão também amplia a área de responsabilidade brasileira para a proteção e preservação, bem como implantação de medidas para evitar a poluição na referida área.

O governo brasileiro aprovou em fevereiro de 2005 a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), com a finalidade precípua de orientar o desenvolvimento das atividades que objetivam à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos minerais da plataforma continental em conformidade com os interesses brasileiros, de forma sustentável a garantir o meio ambiente marítimo sadio e ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações. Objetivando a garantir o desenvolvimento social, econômico e ambiental do País. Como explica Maria Augusta Paim:

Nas últimas décadas, o Brasil tem feito pesquisas para conhecimento da área e avaliação do potencial dos recursos de sua plataforma continental. Em 1980, o governo brasileiro aprovou a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), oficialmente instituída pelo Decreto nº 5.377, de 23 de fevereiro de 2005, com a finalidade de, entre outras ações, orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos minerais da plataforma continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável, para o desenvolvimento socioeconômico do País. (2014, p. 24)

Por fim, faz-se necessário destacar que as questões que se referem à plataforma continental atingem não somente aspectos ambientais ou no que se refere à exploração econômica dos diversos recursos ambientais, tanto vivos ou não vivos, mas também questões de segurança nacional, já que a plataforma continental estendida é uma fronteira natural e por diversas vezes pode ser objeto desejo de outros países devido às riquezas minerais nela encontradas.

Assim, Alcindo Gonçalves e Maria Luiza Machado Granziera concluem:

A Amazônia Azul constitui uma gigantesca área onde diferentes atividades serão certamente praticadas. Trata-se de reconhecer desde logo seu potencial econômico, de exploração de recursos naturais, como é o caso da exploração e produção de petróleo e gás em águas profundas. Mas as ações na área vão além das complexas atividades econômicas. A Amazônia Azul é fronteira natural do país, e como tal, implica em questões de segurança nacional, afetas aos órgãos de defesa do Brasil. A biodiversidade marinha é outro ponto importante: a área abriga diferentes espécies que devem ser preservadas e cuja exploração precisa ser desenvolvida segundo critérios técnicos estritos. Em suma: na Amazônia Azul há problemas e questões que envolvem temas ligados a segurança nacional, à exploração econômica de recursos, à preservação do meio ambiente, à navegação (e por conseqüência ao comércio internacional), à pesquisa científica. (2012, p.177)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a evolução da ciência e tecnologia a relevância global do mar, tanto no que se refere a sua importância como meio de transporte e comunicação, como também no que na tange a suas riquezas naturais, tornou-se necessário rever tratados internacionais pré-existentes e negociar e criar, em 1982, uma nova Convenção Internacional sobre o Direito do Mar, para regulamentar a utilização e exploração econômica do mar face a novas circunstâncias e possibilidades, sob pena de, na ausência de uma norma internacional sobre o tema, ocorrerem conflitos e até mesmo guerras entre países.

A Convenção do Direito do Mar, ao regulamentar a exploração econômica do mar, o fez com preocupação e cautela, a fim de preservar e proteger um meio ambiente marítimo saudável, respeitando o princípio da sustentabilidade. Embora na Convenção não se encontre expressamente a expressão desenvolvimento sustentável do mar (até por datar de antes da Conferência do Rio, Rio 92, que consagrou o termo), é evidente a preocupação com o assunto, uma vez que a mesma implementou normas que visam à proteção e preservação do meio marítimo em equilíbrio com a economia e com o meio social.

Quando são abordados os temas direito do mar e sustentabilidade marítima se torna impossível não tratar da questão da plataforma continental estendida, que no Brasil recebeu o nome de Amazônia Azul (um paralelo com a Amazônia Verde), devido ao seu alto índice de recursos marítimos naturais vivos e não vivos. Diferem uma da outra, principalmente no que se refere à densidade populacional, pois devido à Amazônia Verde ser mais habitada que a Amazônia Azul ela se torna mais complexa, uma vez que a população é atingida de forma direta e imediata.

O potencial de riqueza em recursos vivos e não vivos da Amazônia Azul coloca o Brasil em destaque na exploração marítima de recursos naturais, vivos e não vivos (fala-se mais de petróleo e gás natural, mas como o progresso da ciência e da tecnologia a cada dia permitem descortinar novos horizontes, ainda não se conhece todos os recursos minerais da região). A instituição da plataforma continental estendida aumenta exponencialmente o campo (geográfico) para acesso a, e exploração de, recursos de importante potencial econômico para o Brasil. Não é por outra razão que os Estados Unidos – país não Parte da CIDM – contesta a pretensão brasileira junto à Comissão.

A Amazônia Azul também amplia a área de responsabilidade brasileira no que se refere à proteção e preservação do meio ambiente marítimo, bem como em implantação de medidas para evitar a poluição na referida área, visando a atender o princípio da sustentabilidade.

Por fim, quando se fala de Amazônia Azul, não se deve limitar a apreciação apenas a aspectos ambientais ou de exploração econômica dos diversos recursos ambientais, tanto vivos

quanto não vivos; deve-se considerar o aspecto da segurança nacional, uma vez que a plataforma continental estendida é uma fronteira natural e por diversas vezes pode ser objeto desejo de outros países devido às riquezas naturais nela encontradas.

Por todas as razões acima, é muito importante que o tema seja constantemente estudado, e preferivelmente sob o enfoque multi-disciplinar exigido pelo desenvolvimento sustentável, por nossas Universidades e Pesquisadores. Especialmente no campo do Direito (arma dos fracos contra os fortes...) há que se desenvolver capacidades e conhecimentos que permitam, ao país, defender seus interesses e pretensões, contribuindo para um desenvolvimento também econômico, mas mais sustentável e justo. Como defender a Amazônia Azul se não a conhecermos, e nem ao ordenamento jurídico que lhe deve garantir reconhecimento?

## **BIBLIOGRAFIA:**

BRASIL. Decreto n. 8.400, de 4 de fevereiro de 2015. Estabelece os pontos apropriados para o traçado da Linha de Base do Brasil ao longo da costa brasileira continental e insular e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8400.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8400.htm).>. Acesso em 27 jun. 2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/assuntos-internacionais/temas-multilaterais/item/885-direito-do-mar>.

**Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>. Acessado em 02 de junho de 2015.

COSTA, José Augusto Fontoura. SOLA, Fernando. Amazônia Verde e Azul: desenvolvimento e meio ambiente. In: Júnior, Ilques Barbosa. MORE, Rodrigo Fernandes. Amazônia Azul. Política, Estratégia e Direito para o Oceano do Brasil. 1. ed. Rio de Janeiro: SagServ, FEMAR, 2012.

**Declaração de Estocolmo sobre o meio ambiente humano.** Disponível em: <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Meio-Ambiente/declaracao-de-estocolmo-sobre-o-ambiente-humano.html>. Acessado em 02 junho de 2015.

FONSECA. Luis Henrique da. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas. FONSECA. Luiz Henrique da. Brasília, Ministério das Relações Exteriores, 1989, pág. 17. Disponível em: [http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao\\_MarItima\\_Internacional\\_IMO.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao_MarItima_Internacional_IMO.pdf). Acesso em 22 jun. 2015.

GONÇALVES, Alcindo. GRANZIERA Maria Luiza Machado. Amazônia Azul e governança. In: Júnior, Ilques Barbosa. MORE, Rodrigo Fernandes. Amazônia Azul. Política, Estratégia e Direito para o Oceano do Brasil. 1. ed. Rio de Janeiro: SagServ, FEMAR, 2012.

Marinha do Brasil. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz\\_azul/html/importancia.html](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/importancia.html)>. Acesso em 05. jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Disponível em: <<https://www1.mar.mil.br/dhn/?q=node/35>>. Acesso em 10.06.2015.

MATTOS. Adherbal Meira. OS NOVOS LIMITES DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS NOS TRINTA ANOS DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. In: BEIRÃO, André Panno. PEREIRA, Antônio Celso Alves. Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar (orgs.). Brasília: FUNAC, 2014, pág 24. Disponível em: [http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao\\_do\\_Direito\\_do\\_Mar.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf). Acesso em 28 mai. 2015.

MAZZUOLI. Valério de Oliveira. CURSO DE DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO. 3.<sup>a</sup> ed. Revista. Atualizada e ampliada. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**. 9.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2014.

PAIM, Maria Augusta. A expansão da Amazônia Azul: a plataforma continental do Brasil além das 200 milhas náuticas. In: BEIRÃO, André Panno. PEREIRA, Antônio Celso Alves. Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar (orgs.). Brasília: FUNAC, 2014, pág 24. Disponível em: [http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao\\_do\\_Direito\\_do\\_Mar.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf). Acesso em 28 mai. 2015

RANGEL, Vicente Marotta. **Regime Jurídico de Exploração do Pré-Sal**. Revista USP, São Paulo, n. 95, p. 49-60, set/ out/ nov 2012. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/viewFile/52238/56274>. Acessado em 06 de junho de 2015.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia. Almeida, Francisco Eduardo Alves de. A luta pelo domínio do mar na História. In: Júnior, Ilques Barbosa. MORE, Rodrigo Fernandes. Amazônia Azul. Política, Estratégia e Direito para o Oceano do Brasil. 1. ed. Rio de Janeiro: SagServ, FEMAR, 2012.

VIEIRA, Susana Camargo. From Sustainable Development to Earth System Governance – a view from the South. In Leonardo Nehmer C. Brandt, Anuario Brasileiro de Direito Internacional Vol. 2 nr 11 pp 167-176.

VIEIRA, Susana Camargo. **Desenvolvimento sustentável: a evolução do conceito.** *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano13, n.961, 13 nov. 2008. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/11961>. Acessado em: 28 de maio 2015.

WEIGERT. Fernanda. BADARÓ. Rui Aurélio de Lacerda. A convenção das nações unidas para o direito do mar e a instituição do tribunal internacional para o direito do mar. *Revista de Direito Internacional (Brazilian Journal of International Law)*. vol. 9. n. 1, 2012. Disponível em: <<http://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/index.php/rdi/article/view/1614>>. Acesso em 03 jun. 2015.