

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO DE JOINVILLE
CURSO DE ENGENHARIA NAVAL

MILENA RIOS HENRIQUE

**FUNDAMENTOS DO DIREITO MARÍTIMO PARA ANÁLISE DA
DOCUMENTAÇÃO APLICADA ÀS AÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO**

Joinville

2020

MILENA RIOS HENRIQUE

**FUNDAMENTOS DO DIREITO MARÍTIMO PARA ANÁLISE DA
DOCUMENTAÇÃO APLICADA ÀS AÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO**

Trabalho apresentado como requisito para obtenção do título de bacharel no Curso de Graduação em Engenharia Naval do Centro Tecnológico de Joinville da Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientador: Dr. Thiago Pontin Tancredi

Coorientador: Dr. Rafael Gallina Delatorre

Joinville

2020

RESUMO

De acordo com a Convenção de Montego Bay, referente à terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, realizada em 1982, o território marítimo brasileiro abrange as zonas sob soberania ou jurisdição nacional, sendo estas o Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e, por fim, a Plataforma Continental (PC). Tais zonas representam aproximadamente, 4,5 milhões de km^2 , que podem chegar a 5,7 milhões de km^2 , caso a proposta de expansão da Plataforma Continental brasileira seja aprovada. Sendo assim, o Brasil controla um território marítimo no qual monitora o tráfego de embarcações e detém o direito de pesquisa e exploração de todos os recursos vivos e minerais. No entanto, conforme definido pela Organização das Nações Unidas (ONU), contraposto ao direito de soberania, recai a obrigatoriedade de assegurar proteção territorial e coordenar missões de busca e salvamento nesta área. O envolvimento de diferentes países com múltiplos graus de direitos e deveres torna o entendimento do Direito Marítimo tarefa complexa, dotada de significativa lacuna textual voltada para entusiastas da área. Publicada em 1984, a Lei nº 7.273 dispõe sobre a busca e salvamento de vidas humanas em perigo no mar, portos e vias navegáveis, e em seu Art. 2º concede ao Ministério da Marinha a competência das providências necessárias ao socorro, podendo essa atividade, como disposto em parágrafo único, ser delegada à órgãos federais, estaduais, municipais e/ou particulares. O Brasil é signatário da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR); sendo estruturado pelo Comando de Operações Navais, o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR). As documentações que normatizam as ações de resgate a sobreviventes são compostas, adicionalmente, pelo Anexo 12 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) e pelos manuais IAMSAR. Nesse contexto, este trabalho apresenta uma síntese das diretrizes e protocolos utilizados no planejamento de ações de socorro, estabelecidos a partir da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no terceiro volume do Manual IAMSAR, além de apresentar os fundamentos do Direito Marítimo que substanciam tais textos.

Palavras-chave: Direito do Mar. SAR. SOLAS. IAMSAR. SALVAMAR.

ABSTRACT

According to Montego Bay Convention, referring to the third United Nations Conference on the Law of the Sea, accomplished in 1982, the Brazilian Maritime Territory covers areas under national sovereignty or jurisdiction, such as the Territorial Sea, Contiguous Zone, Exclusive Economic Zone and, finally, Continental Platform. Thus, Brazil controls a maritime territory of, approximately, 4.5 million km^2 , in which monitors vessel traffic and holds exploration rights for research and for all living and mineral resources, a number that can reach 5,7 million km^2 , if the proposed expansion of the Brazilian Continental Platform is approved. However, opposed to this right of sovereignty, there is an obligation to ensure territorial protection and coordinate search and rescue missions in this area, determined by the United Nations. The involvement of different countries with multiple degrees of rights and duties makes the understanding of Maritime Law a complex task, endowed with a significant textual gap aimed at area enthusiasts. Published in 1984, the law number 7,273 dispose about the search and rescue of human lives in danger at sea, ports and inland waterways, and in its Article 2 grants the Ministry of the Navy the competence to implement all measures related to rescue, including delegating this activity to federal, state, municipal and/or private agencies. Brazil is a signatory to the Internacional Convention for the Safety of Life at Sea and the Internacional Convention on Maritime Search and Rescue; being structured by the Naval Operations Command, the Navy Search and Rescue Service. The documentation that standardizes rescue actions for survivors is additionally composed of Annex 12 of the Internacional Civil Aviation Convention and IAMSAR Manuals. In this context, this work presents a synthesis of guidelines and protocols used on planning rescue actions, established from the Internacional Convention for the Safety of Life at Sea and in the third volume of the IAMSAR Manual, in addition to presenting the foundations of Maritime Law that substantiates such texts.

Keywords: Maritime Law. SAR. SOLAS. IAMSAR.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Documentação básica às ações de busca e salvamento.....	12
Figura 2 – Sistematização da fundamentação teórica.....	15
Figura 3 - Fluxograma relacional da aplicabilidade do Direito Público e Privado na navegação marítima.....	17
Figura 4 - Linha do tempo dos eventos que precedem a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	22
Figura 5 - Eventos basilares à efetivação da CNUDM III no Brasil.....	23
Figura 6 - Sequenciamento do processo de criação das Convenções Marítimas.....	25
Figura 7 - Descrição das etapas de criação das Convenções Marítimas.....	26
Figura 8 - Espaços permissíveis ao domínio marítimo pelos Estados.....	29
Figura 9 - Diferenciação entre os termos Estado de Bandeira e Estado Costeiro.....	32
Figura 10 - Espaços marítimos brasileiros.....	41
Figura 11 - Fontes Estatutos Jurídicos Mar, Portos e Navios.....	47
Figura 12 - Fontes Segurança da Navegação.....	48
Figura 13 - Sistema de Regulamentação Marítima.....	50
Figura 14 - Incremento ao território marítimo brasileiro.....	59
Figura 15 - Margem Sul delimitada em vermelho.....	60
Figura 16 - Margem Equatorial delimitada em vermelho.....	61
Figura 17 - Margem Meridional delimitada em vermelho contínuo.....	62
Figura 18 - Área de Busca.....	74
Figura 19 - Valores de Wu para navios mercantes (km (NM)).	75
Figura 20 - Fator de correção (fw).....	75
Figura 21 - Busca em Quadros Crescentes (SS).....	76
Figura 22 - Busca em Vetores (VS).....	77
Figura 23 - Busca em Linha de Trajetória (TS).....	78
Figura 24 - Busca em Trajetórias Paralelas (PS)	78
Figura 25 - Tempo de sobrevivência de pessoas na água.....	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Análise quantitativa dos limites (em milhas) do Mar Territorial.....	29
Tabela 2 - Status dos pedidos de expansão da PC brasileira.....	63
Tabela 3 - Análise dos espaços marítimos nacionais.	63
Tabela 4 - Frequências DSC.	68
Tabela 5 - Equipamentos GMDSS específicos por áreas marítimas.....	69

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A – Área de busca

AJB – Águas Jurisdicionais Brasileiras

C - Cobertura

CACI – Convenção de Aviação Civil Internacional

CAMRJ – Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro

CIJ – Corte Internacional de Justiça

CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

CLCP – Comissão de Limites da Plataforma Continental

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CSP – Commence Search Point

DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil

DPC – Diretoria de Portos e Costas

DSC – Chamada Seletiva Digital

ERG – Elevação do Rio Grande

ETA – Hora Estimada de Chegada

f_w – Fator de correção

GDS – Geographical Disadvantages States

GMDSS – Sistema Marítimo Global de Socorro e Salvamento

IAMSAR – International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual

IMO – Organização Marítima Internacional

ISA – International SeaBed Authority

ITLOS – International Tribunal for the Law of the Sea

LEPLAC – Plano de Levantamento da Plataforma Continental

LLS – Land Locked States

MLAW – Maritime Law Academy

MT – Mar Territorial

MTPA – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

OACI – Organização de Aviação Civil Internacional

ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONU – Organização das Nações Unidas

OIT – Organização Internacional do Trabalho
PC – Plataforma Continental
PCG – Plataforma Continental Geográfica
PCJ – Plataforma Continental Jurídica
PETROBRAS – Empresa Brasileira de Petróleo S.A.
PNGC – Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNRM – Política Nacional para os Recursos do Mar
PS – Busca em Trajetórias Paralelas
PSRM – Plano Setorial para os Recursos do Mar
S – Espaçamento entre trajetórias
R – Raio de busca
SALVAMAR – Serviço de Busca e Salvamento da Marinha
SAR – Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos
SS – Busca em Quadros Crescentes
SOLAS – Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
TS – Busca em Linha de Trajetória
TSN – Track Line Search Non-Return
TSR – Track Line Search Return
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNIFOR – Universidade de Fortaleza
VS – Busca em Vetores
ZC – Zona Contígua
ZEE – Zona Econômica Exclusiva
W – Largura de varredura
 W_c – Largura de varredura corrigida
 W_c – Largura de varredura não corrigida

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	OBJETIVOS	12
1.1.1	Objetivo Geral	13
1.1.2	Objetivos específicos	13
2	METODOLOGIA	14
2.1	ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	15
3	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
3.1	CONCEITOS E CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO	16
3.1.1	Fundamentos e Princípios do Direito do Mar	18
3.1.2	Fontes do Direito do Mar	19
3.2	HISTÓRIA DO DIREITO MARÍTIMO.....	21
3.2.1	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)	22
3.2.2	Processo de efetivação das Convenções Marítimas	25
3.3	DIVISÃO DO ESPAÇO MARÍTIMO E PODER DE JURISDIÇÃO	27
3.3.1	Mar Territorial	29
3.3.2	Zona Contígua	33
3.3.3	Zona Econômica Exclusiva	34
3.3.4	Plataforma Continental	36
3.3.5	Alto-Mar	38
3.3.6	Poder Jurisdicional do Estado Brasileiro	42
<u>3.3.6.1</u>	<u>Fontes Jurídicas do Direito Marítimo no Brasil</u>	<u>45</u>
3.4	PANORAMA DO SISTEMA DE REGULAMENTAÇÃO.....	49
3.4.1	Organização Marítima Internacional (IMO)	51
3.4.2	Organização Internacional do Trabalho (OIT)	53
3.5	AMAZÔNIA AZUL	54
3.5.1	Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC)	57
4	DOCUMENTAÇÃO BÁSICA ÀS AÇÕES SAR	64
4.1	CONVENÇÃO SOLAS	65
4.1.1	Dispositivos gerais sobre busca e salvamento	66
4.2	MANUAL IAMSAR.....	70

4.2.1	Procedimentos iniciais ao recebimento de alerta de perigo.....	71
4.2.2	Planejamento e fase de busca	73
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	80
	REFERÊNCIAS	82
	ANEXO A – AÇÕES IMEDIATAS AO RECEBER ALERTA VHF/MF DSC	88
	ANEXO B – AÇÕES IMEDIATAS AO RECEBER ALERTA VHF/HF DSC.....	89
	ANEXO C – GRÁFICOS VELOCIDADE DE ABATIMENTO	90

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento dos povos sempre esteve associado ao transporte marítimo. Stopford (2009) cita que a primeira rota marítima comercial conhecida, data de 3000 a.C. e ia da Mesopotâmia (Barém) até o Rio Indo, no oeste da Índia. As transações baseavam-se na troca de azeite e tâmaras por cobre e, possivelmente, marfim. Em mais de cinco mil anos de história, esse modal nunca deixou de apresentar protagonismo no desenvolvimento dos povos e nações.

A fim de enfatizar a importância do transporte marítimo para o desenvolvimento de uma sociedade, Adam Smith escreve:

Como é o poder de troca que leva à divisão do trabalho, assim a extensão dessa divisão deve sempre ser limitada pela extensão desse poder, ou, em outros termos, pela extensão do mercado. (SMITH, 1996, p. 77).

O autor reitera ainda a importância deste modal comparando-o ao transporte terrestre e descreve o seu processo de expansão:

Já que o transporte fluvial ou marítimo abre um mercado mais vasto para qualquer tipo de trabalho do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo dos rios navegáveis que, naturalmente, todo tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se, e somente depois de muito tempo esses aperfeiçoamentos se estendem ao interior de um país. (SMITH, 1996, p. 78).

Fundamentado no Direito Consuetudinário, o Direito Marítimo surge como um instrumento de regulamentação de práticas comerciais. Após séculos de história nos quais o ambiente marinho era considerado *res communis*¹ pelo Direito Contemporâneo, emerge a preocupação com práticas humanitárias, relacionadas à segurança da navegação, à proteção ambiental e aos procedimentos de busca e salvamento em casos de acidentes com sobreviventes e/ou fatalidades.

Imagine um cenário em que um navio mercante projetado por um escritório norueguês, construído por um estaleiro japonês, classificado por uma sociedade americana, segurado por uma empresa inglesa, dotado de uma tripulação grega, navegando sob bandeira panamenha, contratado por um armador brasileiro sofre um acidente ao se aproximar da costa chinesa para

¹ Patrimônio comum a toda humanidade.

descarregar minério de ferro. A que bandeira caberá os deveres de prestar socorro e instaurar investigação em caso de acidente marítimo? É evidente que caímos em um imenso e complexo problema jurisdicional.

Devido a inexistência de um órgão legislativo soberano internacionalmente, o sistema de regulamentação marítima é atribuído à Organização das Nações Unidas (ONU), que em 1973 realizou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), responsável por consolidar o Direito do Mar como Direito Positivo². Suplementares à CNUDM III estão a Organização Internacional do Trabalho (OMT) e a Organização Marítima Internacional (IMO), com autoridade para estabelecer um conjunto de leis marítimas consistente e universal (STOPFORD, 2009; MARTINS, 2015a).

Dentre as normatizações referentes à CNUDM III destaca-se a divisão do território marítimo em cinco espaços distintos: Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC) e Alto-Mar, essenciais para que os Estados exerçam o seu poder de soberania e jurisdição. Por sua vez, a atribuição de competência jurisdicional em casos de acidentes de navegação condiciona-se a dois fatores: a região marítima de ocorrência do fato e o Estado de registro da embarcação, também denominado de Estado de bandeira³ (MARTINS, 2015a).

Dentre as convenções estabelecidas pela IMO, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), que entrou em vigor em 1965, e a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR), com vigência internacional a partir de 1985, destacam-se pela pertinência à segurança e protocolos de busca e salvamento em casos de acidentes marítimos.

Análoga à Organização Marítima Internacional, no cenário da aviação, opera a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), criada em 1944, na Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI), também conhecida como Convenção de Chicago. Dentre os documentos que regulam as práticas para as ações de busca e salvamento destacam-se o Anexo 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional e os Manuais IAMSAR, *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* (SAMPAIO et al., 2016).

Assim, considera-se como documentação básica relativas às ações de busca e salvamento: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, os

² Diz-se Direito Positivo aquele que se encontra normatizado em leis e outros códigos escritos.

³ Tal definição será elucidada em capítulos posteriores.

Manuais IAMSAR, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos e o Anexo 12 à Convenção de Aviação Civil Internacional⁴, conforme o disposto na Figura 1.

No entanto, a análise normativa deste trabalho terá foco nas duas primeiras documentações citadas, destacadas em laranja na imagem abaixo. A escolha da Convenção SOLAS é justificada pela sua notoriedade no campo das Ciências Navais, enquanto o terceiro volume do Manual IAMSAR foi selecionado devido ao caráter prático de seus dispositivos.

Figura 1 - Documentação básica às ações de busca e salvamento.



Fonte: Autor (2020).

1.1 OBJETIVOS

Com o propósito de dissertar sobre a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e o terceiro volume do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR) como documentos centrais relacionados às ações de busca e salvamento, propõe-se os seguintes objetivos.

⁴ Destaca-se que o Anexo 12, apesar de ser resultante da Convenção de Aviação Civil Internacional, apresenta protocolos e diretrizes que contemplam os cenários aéreo e marítimo.

1.1.1 Objetivo Geral

Expor os protocolos e diretrizes pertencentes à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e o terceiro volume do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR); conciliando as práticas atuais de busca e salvamento aos fundamentos do Direito Marítimo.

1.1.2 Objetivos específicos

- a) Descrever os aspectos conceituais do Direito Marítimo de maneira geral;
- b) Descrever os fundamentos, princípios e fontes do Direito Marítimo;
- c) Estabelecer a história do Direito Marítimo e sua relação com o surgimento de políticas sobre a segurança da navegação;
- d) Caracterizar a divisão do espaço marítimo brasileiro;
- e) Caracterizar o poder de jurisdição do Estado sobre o espaço marítimo e a competência jurídica em casos de acidentes de navegação;
- f) Descrever o panorama do sistema de regulamentação;
- g) Delimitar a influência da Amazônia Azul nos limites territoriais brasileiros.
- h) Identificar e sistematizar os protocolos e diretrizes dispostos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no terceiro volume do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento.

Os objetivos específicos determinam a trajetória que o presente trabalho irá percorrer ao longo deste texto a fim de atingir o objetivo geral proposto.

2 METODOLOGIA

Em se tratando de um trabalho exploratório que objetiva introduzir e sintetizar uma farta e pulverizada literatura sobre o assunto, a metodologia proposta foca essencialmente na busca, compreensão e análise dos principais textos acerca do tema. As técnicas e ferramentas utilizadas são as tradicionalmente associadas à esse tipo de trabalho, tais como busca por periódicos, livros e artigos; elaboração de fluxogramas e resumos textuais.

Para atender os objetivos propostos e compreender a fundamentação dos protocolos e diretrizes que definem as ações de busca e salvamento faz-se necessário subdividir os conceitos apresentados neste trabalho em duas categorias: aqueles precedentes e fundamentais ao entendimento da documentação que rege o sistema SAR e os propriamente normatizados por esses documentos.

A fundamentação da categoria que precede a análise dos documentos básicos tem como cerne os conceitos e terminologias pertinentes à história e prática do Direito Marítimo. A este propósito foram consultados, substancialmente, os volumes I e III da obra Curso de Direito Marítimo e o Vade Mecum de Direito Marítimo, da autora *Eliane Maria Octaviano Martins*, bem como fontes jurídicas diversas tais como Leis, Decretos e Convenções, encontradas em sites de domínio público, a exemplo da Câmara Legislativa e do Planalto do Governo.

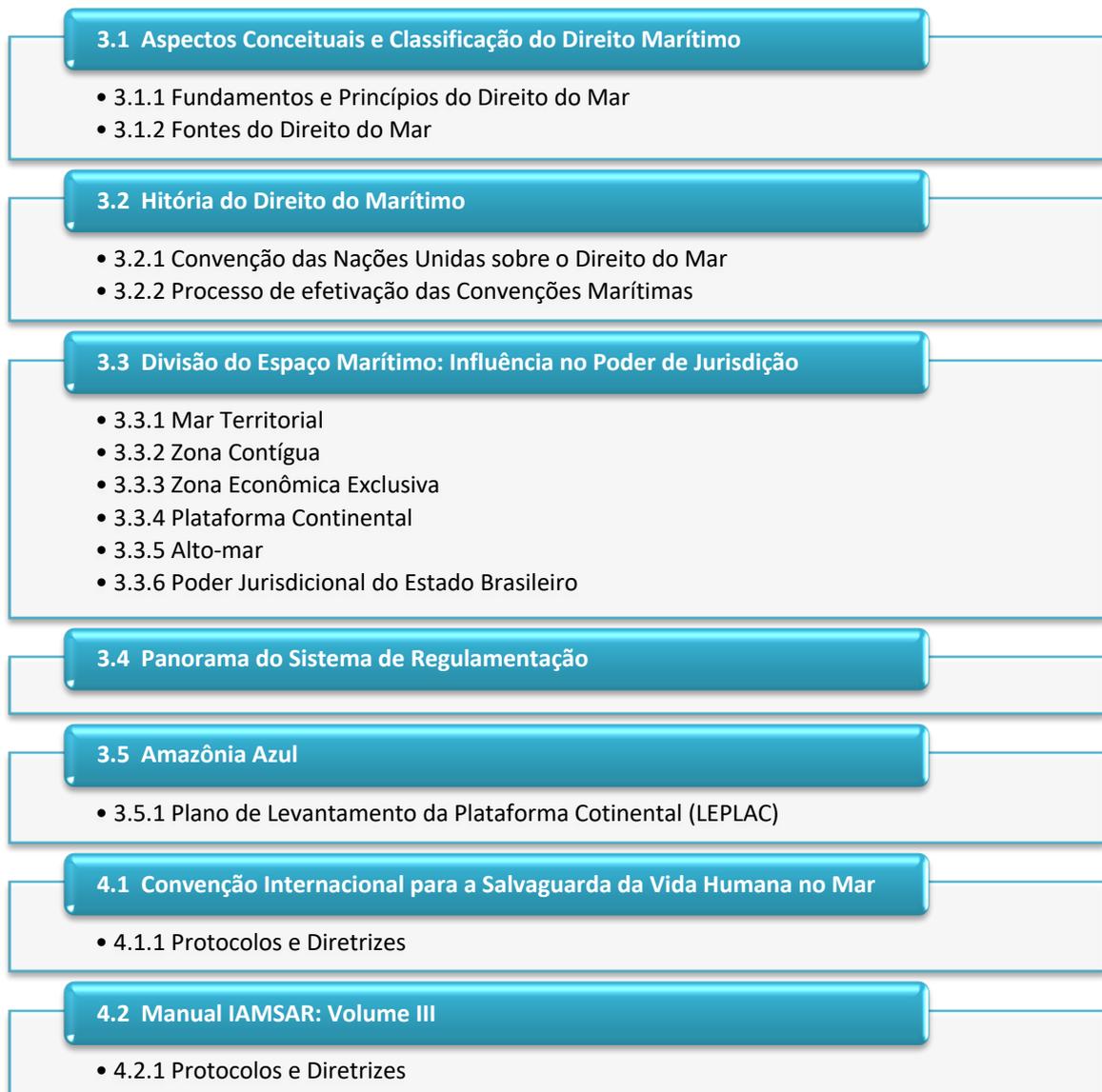
Autora do Curso de Direito Marítimo, Volumes I, II e III, e responsável por compilar os textos constituintes do Vade Mecum de Direito Marítimo, Eliane Martins preside, atualmente, a Câmara Arbitral Marítima do Rio de Janeiro (CAMRJ). Tem como vertentes do conhecimento os campos do Direito Marítimo, Direito Internacional Privado, Direito Civil, Direito Contratual, Direito dos Seguros, Avarias Marítimas, Contratos Marítimos, Direito do Mar, Direito da Navegação e Direito do Comércio Internacional. Em relação à carreira docente, atua como professora convidada no programa de pós-graduação da Maritime Law Academy (MLAW), no Instituto Navigare, na Universidade de Fortaleza (UNIFOR) e na Pontifícia Universidade Católica, em São Paulo (CNPQ, 2019).

A análise da documentação das ações de busca e salvamento concentram-se nos documentos da Convenção SOLAS, 1974, e do terceiro volume do Manual IAMSAR, 2011, que podem ser encontrados no acervo do site da Marinha do Brasil, ambos traduzidos para o Português.

2.1 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Com o propósito de discorrer acerca das políticas normativas aos procedimentos de busca e salvamento e empregando as referências bibliográficas discutidas neste capítulo, organizou-se de forma sistêmica os conceitos a serem abordados nos Capítulos 3 e 4, conforme disposto na Figura 2. Reitera-se que a fundamentação apresentada até a Seção 3.5 constitui conteúdo relacionado ao Direito Marítimo, indispensável para entendimento da documentação que será abordada a partir do Capítulo 4.

Figura 2 – Sistematização da fundamentação teórica.



Fonte: Autor (2020).

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo são apresentados os fundamentos necessários à compreensão dos procedimentos normatizados para busca e salvamento em ações de resgate, os quais incluem conceitos acerca do Direito Marítimo. Por sua vez, a aplicabilidade dessas normas está sujeita ao entendimento de questões que suscitam a obrigatoriedade de discorrer sobre o sistema regulamentar, jurisprudencial e de responsabilidade jurídica ao qual o espaço marítimo e o Estado estão submetidos.

3.1 CONCEITOS E CLASSIFICAÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO

Em análise do Direito Contemporâneo, define-se pragmaticamente por Direito Marítimo o complexo de regras que regulamentam o estatuto jurídico do tráfego e tráfico marítimos, sem caráter distintivo entre direito público e privado. Entende-se por tráfego “a navegação sob a égide do trânsito dos navios ou embarcações, o deslocamento de um navio de um ponto a outro” (MARTINS, 2013, p. 2). Enquanto o tráfico marítimo “consigna um conjunto heterogêneo das atividades da indústria *shipping* no comércio marítimo internacional”⁵ (MARTINS, 2013, p. 2).

Ao analisar a história do Direito Marítimo verifica-se a mutabilidade de sua definição. No século XIX validou-se como um ramo do direito mercantil, para então, no século XX, ser considerado como um sistema unificado; compreendendo o Direito Marítimo e Aéreo. Ainda em meados do século XX, contraposta à interpretação pragmática da contemporaneidade, aflora a concepção tradicionalista do Direito Marítimo como uma divisão do direito público e privado nos âmbitos interno e internacional (MARTINS, 2013).

Mello discorre em seu livro Curso de Direito Internacional sobre a intrínseca relação dos Estados na formação das práticas jurídicas. “O D. Internacional se reduz às relações dos Estados e é o produto da vontade destes mesmos Estados.” (BOURQUIN, [1950] apud MELLO, 2000, p. 67). A interdependência entre estes sujeitos reitera a definição do Direito

⁵ Reitera-se as alteridades dos conceitos em: “Tráfego marítimo é comércio marítimo. Tráfego marítimo significa trânsito marítimo.” (MARTINS, 2013, p. 4).

Internacional Público Marítimo como o ramo que normatiza as relações entre os Estados no que se refere as regras alusivas ao tráfego marítimo internacional, a segurança da navegação em alto-mar e a proteção ao meio ambiente marinho, contemplando o princípio da liberdade dos mares que fundamenta-se na concepção do mar como *res communis*, isto é, patrimônio comum a toda a humanidade (MARTINS, 2013).

No que se refere ao tráfego marítimo, regimentado pelo Direito Público, predomina-se o fator político, sendo que o poder estatal tem responsabilidade sobre as regras da navegação voltadas à jurisdição, soberania e segurança. Por outro lado, no tráfico marítimo, regido pelo Direito Privado, há preponderância do fator econômico e do poder empresarial, como sintetizado na Figura 3 (MARTINS, 2013).

Figura 3 - Fluxograma relacional da aplicabilidade do Direito Público e Privado na navegação marítima.



Fonte: Autor (2020).

É importante salientar que o Direito Público engloba o Direito Internacional Público Marítimo e o Direito do Mar. Com o intuito de diferenciar terminologias de semelhança lexical, tais como *marítimo* e *do mar*, dispõe-se:

A utilização da expressão direito do mar não acarretou o desuso do “direito marítimo”. Este passou a regular as questões correspondentes ao transporte marítimo mercantil e assuntos relacionados, enquanto aquele ficou responsável por abordar as questões relativas aos espaços marítimos e sua utilização. Podemos definir, então, o direito marítimo como o conjunto de regras e normas relacionadas à navegação, ao comércio marítimo e aos contratos mercantis, além dos direitos e obrigações do armador, dos capitães e outros interessados nos serviços de navegação marítima. Já o direito do mar pode ser entendido como o direito dos espaços marítimos, os direitos e deveres de todos os Estados e da comunidade internacional (não somente dos Estados costeiros) sobre o mar no seu conjunto e sobre as atividades nele desenvolvidas. (ZANELLA, [2013] apud MARTINS, 2013, p. 25-6).

3.1.1 Fundamentos e Princípios do Direito do Mar

Elucidadas as atribuições do Direito Marítimo e do Direito do Mar, infere-se que as práticas concernentes as ações de busca e salvamento relacionam-se, *stricto sensu*, ao Direito do Mar, decorrente da sua intrínseca relação com o espaço marítimo e sua utilização. A respeito da afinidade teórica com o Direito Internacional, Menezes discorre:

O Direito do Mar pode ser entendido como um microssistema derivado do Direito Internacional, que guarda com ele uma relação simbiótica, na medida em que as matérias não reguladas pela Convenção são regidas pelas normas e princípios do Direito Internacional geral. O Direito do Mar, contudo, tem autonomia, lógica própria e, na base de seus princípios supracitados, uma força motivadora. (MENEZES, 2015, p. 47).

A compreensão das normas que regem o Direito do Mar, não obstante o seu caráter individual, condiciona-se aos preceitos do Direito Internacional, visto que seus princípios se vinculam, em geral, aos da sociedade internacional. Para o jurista espanhol Carrillo Salcedo constituem-se normas de *Jus Cogens*: “1) a igualdade jurídica dos Estados e o princípio da não intervenção; 2) a proibição do uso da força nas relações internacionais e a obrigação da solução pacífica das controvérsias; 3) o princípio da autodeterminação dos povos; 4) os direitos fundamentais do homem.” (MELLO, 2000, p.75). Adicionalmente aponta-se a liberdade dos mares e o direito humanitário (MENEZES, 2015).

Em 1969, na Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, originou-se o termo jurídico *Jus Cogens*. O qual se refere a uma norma dotada do princípio de inderrogabilidade, ou seja, cujo efeito não se pode ser invalidado pela vontade das partes. Apenas normas *Jus Cogens* são passíveis de anular outras igualmente cogentes.

A admissibilidade de princípios gerais do Direito Internacional (DI) como normas *Jus Cogens* é refutada por alguns doutrinadores internacionalistas (CASTRO, 2016). O jurista francês, Michel Virally, dispõe que “O DI é o local de encontro das ideologias que dividem o mundo”. (MELLO, 2000, p. 67). Chaumont argumenta que o Direito Internacional apresenta três contradições fundamentais: “a) a soberania do Estado e a necessidade de cooperação; b) o DI procura assegurar a paz e a segurança, mas existem as exigências revolucionárias nacionais; c) a soberania e igualdade dos Estados e por outro lado o enorme poder dos supergrandes.” (MELLO, 2000, p. 68). É crucial evidenciar que a necessidade de cooperação entre os Estados encontra-se subordinada à concepção de obrigatoriedade (MENEZES, 2015).

No tocante às normas jurídicas internacionais, Serge Sur, define que “Os atos unilaterais só são obrigatórios para os Estados que os aceitam.”, (MELLO, 2000, p. 73), contudo, ao caracterizarem-se como normas inderrogáveis e não representativas à comunidade internacional, não configuram normas *Jus Cogens*. Barile complementa ainda que “As normas internacionais são cumpridas porque elas são desejadas pelos Estados.” (MELLO, 2000, p. 77). Por fim, Henkin pontua que “Há interesse dos Estados em manterem as relações internacionais dentro de certa ordem.” (MELLO, 2000, p. 76; CASTRO et al., 2016).

3.1.2 Fontes do Direito do Mar

É imprescindível que se identifique as fontes de um sistema jurídico, dado que esse reconhecimento confere validade aos fundamentos normativos que serão sustentados pelo hermeneuta. “Toda norma jurídica tem, propositalmente, uma margem de indeterminação, em consequência de sua abstração e generalidade. Tal fato é que permite a atuação do intérprete.” (LUMIA, 1989 apud MELLO, 2000, p. 89). Em caráter aditivo, Vellas enfatiza a necessidade da existência de lacunas nos elementos normativos, pois a imprecisão terminológica garante que as normas sejam legitimadas com maior facilidade (MELLO, 2000; MENEZES, 2015).

Destoando de Lumia (1989) e Vellas ([1967]), Lacharrière ([1968]), jurista responsável por publicações concernentes ao Direito do Mar e com participação ativa na III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), dispõe: “A imprecisão tem o defeito de ser explorada pelas subjetividades dos Estados.” (LACHARRIÈRE, [1968] apud MELLO, 2000, p. 89). Ainda acerca das possíveis interpretações, a validação das fontes

jurídicas possibilita ao intérprete sustentar a abordagem acordada (MENEZES, 2015; SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL, 2019).

Uma vez que o Direito do Mar vincula-se indissociavelmente ao Direito Internacional Público (DIP), ambos manifestam, a um só tempo, autonomia e afinidade de fontes jurídicas. Assim, além das tradicionais fontes do DIP, o DM incorpora os preceitos do Direito Interno dos Estados, conferindo particularidade às práticas jurídicas.

É preciso compreender as fontes do Direito do Mar a partir do objeto material que o sistema jurídico procura exprimir, dos sujeitos, dos princípios específicos que regulam suas relações jurídicas, extrapolando a análise de uma teoria geral para tratar de um ambiente específico dotado de uma lógica normativa própria, decorrente da norma internacional, mas com costumes e características que lhe são particulares. (MENEZES, 2015, p. 66).

A unificação do Direito do Mar conferiu autossuficiência normativa aos Estados nas áreas em seu poder jurisdicional. Sendo que constituem ações afirmativas de soberania: “a) os atos jurídicos, legislativos, regulamentares e jurisdicionais; b) as decisões em espécie e c) os atos materiais expressando uma conduta, como as abstenções, que também podem ser consideradas uma modalidade de expressão da vontade unilateral.” (MENEZES, 2015, p. 67).

Assim como os princípios do Direito do Mar associam-se aos princípios do Direito Internacional, suas fontes apresentam fundamentação semelhante. Tal constatação pode ser vista no Art. 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça (CIJ) que dispõe: “Na solução de controvérsias que lhe forem submetidas, a Corte aplicará as convenções internacionais, o costume internacional e os princípios gerais do direito.” (TRINDADE, 2017, p. 54). Por fim, considera-se a doutrina e a jurisprudência como instrumentos secundários às fontes do direito (MENEZES, 2015; NOVO, 2018).

As diretivas dispostas, em caráter integralizado, no Art. 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, parte integrante da Carta das Nações Unidas enunciam:

1. A Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas, aplicará: a) as convenções internacionais, quer gerais, quer especiais, que estabeleçam regras expressamente reconhecidas pelos Estados litigantes; b) o costume internacional, como prova de uma prática geral aceita como sendo o direito; c) os princípios gerais de direito, reconhecidos pelas nações civilizadas; d) sob ressalva da disposição do Artigo 59, as decisões judiciais e a doutrina dos juristas mais qualificados das diferentes nações, como meio de auxiliar a determinação das regras de direito.

2. A presente disposição não prejudicará a faculdade da Corte de decidir uma questão *ex aequo et bono*, se as partes concordarem. (ONU, 1945, p. 7).

Em retrospecto, os atos unilaterais dos Estados notabilizam-se como fonte do Direito Internacional e, por conseguinte, do Direito do Mar. Tal situação remonta as práticas do Direito Consuetudinário, nas quais as ações dos Estados configuram modelo de conduta a ser seguido.

A autonomia jurídica das organizações internacionais legitimou-se como fonte de direito na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Adicionalmente, enquanto a doutrina contribui com o desenvolvimento de pesquisas essenciais ao Direito do Mar, objetivando a completude de campos normativos imprecisos, a jurisprudência, intensifica a atuação dos tribunais internacionais (MENEZES, 2015).

3.2 HISTÓRIA DO DIREITO MARÍTIMO

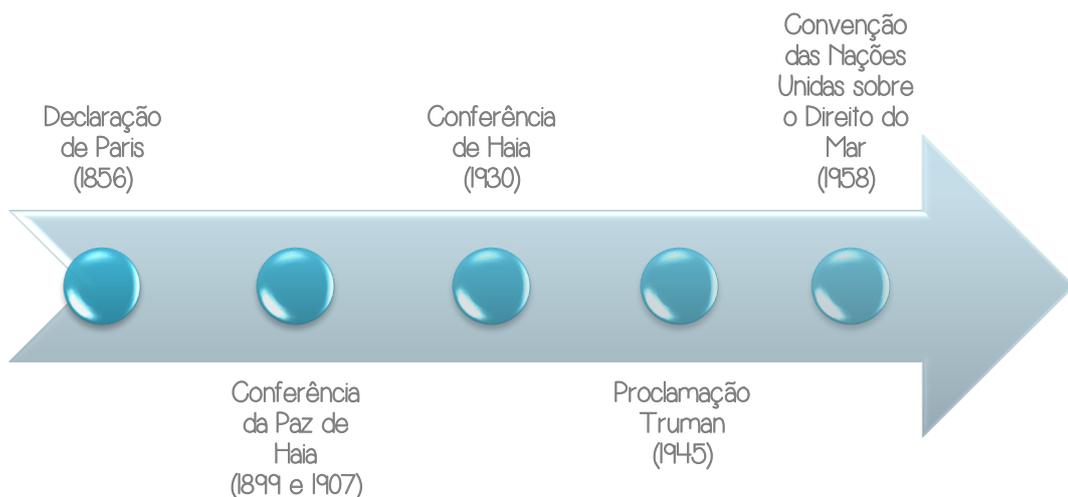
A história do Direito Marítimo reporta-se à Idade Antiga (30 a.C. à 117 d.C.), quando os romanos cercaram o Mar Mediterrâneo e o intitularam *Mare Nostrum* ou Nosso Mar. Já no século XVII, Hugo Grotius publicou a obra *Mare Liberum* ou Mar Livre, em 1609. No mesmo ano, em oposição a esse pensamento, John Selden publicou *Mare Clausum*, legitimando o julgamento de que “O mar é suscetível de apropriação e domínio, sem, contudo, excluir a liberdade coletiva de navegação.” (MARTINS, 2015a, p. 6).

A compreensão do Direito Marítimo tem como égide as práticas consuetudinárias, na medida em que se manifesta nos hábitos e costumes da sociedade. Não obstante, a consolidação das atividades comerciais dos Estados colonizadores incitou a normatização das condutas em vigência, sucedendo-se ao Direito Positivista. O ato de regulamentar as práticas naturais ao costume suscitou que os Estados estabelecessem uma zona de domínio absoluto costeira ao seu território (MENEZES, 2015).

Em 1856, a Declaração de Paris atuou na normatização das atividades bélicas em território marítimo, sendo então sucedida pela Conferência de Paz de Haia (1899 e 1907). Com o propósito de estabelecer um aprimoramento das zonas de domínio dos Estados, inicialmente fundamentadas pelo Direito Consuetudinário, a Conferência de Haia (1930) provocou infindáveis discordâncias entre os 33 Estados integrantes e não ensejou um consenso de seus participantes (MARTINS, 2015a; MENEZES, 2015).

Em 1945, Harry Truman declarou soberania sobre os recursos naturais existentes na plataforma continental que se estende às imediações do território norte-americano. No processo denominado *Proclamação Truman*, define-se plataforma continental como sendo “[...] as terras submersas, contíguas ao território terrestre e cobertas por não mais que 100 braças (200 metros) de águas.” (MARTINS, 2015a, p. 7). Assim, Truman deu início a um movimento de asserção jurisdicional que progrediu para a unificação normativa do Direito do Mar, que culminou com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, em 1958. Na Figura 4 são dispostos os eventos que precederam a CNUDM (MARTINS, 2015a).

Figura 4 - Linha do tempo dos eventos que precedem a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.



Fonte: Autor (2020).

3.2.1 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)

A consagração do processo de codificação do princípio fundamental de liberdade dos mares ocorreu durante a I Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, CNUDM I, ou ainda, Unclos I, em 1958. Tal convenção deliberou internacionalmente sobre a delimitação

do Mar Territorial, Zona Contígua, Plataforma Continental e Alto-Mar, e sobre a preservação de recursos biológicos. Apesar da presença de 86 Estados, não foi anuída por alguns países, inclusive, o Brasil. Em decorrência à falta de abrangência resolutiva, realizou-se a II CNUDM, em 1960, com a participação de 88 Estados (MARTINS, 2015a).

A conjuntura da não concordância entre os Estados participantes resultou em um conflito de interesses entre as grandes potências e os países menos desenvolvidos, que postulavam as riquezas alocadas às proximidades de suas costas. A par do surgimento de movimentos de identificação de soberania formados por polos bipartidos, desenvolve-se um contexto propício à III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1973 (MENEZES, 2015).

Com 164 Estados participantes, o desfecho do processo deliberativo ocorreu em 1982, em Montego Bay, Jamaica. O Brasil aderiu à CNUDM III no mesmo ano de sua conclusão, todavia, a Convenção foi ratificada pelo Poder Executivo, apenas, em 1988. A Lei nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993 regulou as condutas predecessoras às recentes diretrizes normativas. Por fim, o Decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995 proclamou a vigência da Convenção. Na Figura 5 ordena-se os eventos basilares à efetivação da CNUDM III no Brasil, a qual foi internacionalmente homologada em 1994, outorgando universalidade aos conceitos do Direito do Mar (MARTINS, 2015a).

Figura 5 - Eventos basilares à efetivação da CNUDM III no Brasil.



Fonte: Autor (2020).

A Constituição do Mar, como é conhecida a CNUDM III, é composta por 320 Artigos, XVII Partes e IX Anexos. Em seu Art. 76, Parte VI e Anexo II, concebe a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), com o desígnio de avaliar as demandas estatais por estender seus limites de jurisdição para além das 200 milhas marítimas. Além disso, o texto busca conciliar os interesses dos Estados costeiros aos interesses dos Estados geograficamente desfavorecidos ou sem litorais (MARTINS, 2015a; REVISTA DE DIREITO INTERNACIONAL, 2015).

Simultaneamente à CLPC instituiu-se, no Art. 156, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos⁶ e o Tribunal Internacional do Direito do Mar⁷. Enquanto a Autoridade tem por finalidade gerir as atividades nos fundos marinhos, oceanos e subsolo, ao Tribunal atribui-se o ofício de julgar as disputas decorrentes da interpretação e aplicação da CNUDM III (MARTINS, 2015a; BRASIL, 2019; SEA, 2019).

O caráter universal do Direito do Mar foi construído sob a égide do princípio da cooperação internacional, da resolução pacífica de conflitos e da legitimação do espaço marítimo, fora dos limites de jurisdição nacional, como *res communis*, ou seja, patrimônio comum a toda a sociedade.

O cientista político Harold Laski define por sociedade internacional “[...] um grupo de seres humanos vivendo e trabalhando juntos para a satisfação de seus interesses mútuos.” (MELLO, 2000, p. 47; MARTINS, 2015a).

Em consonância com as afirmativas de que “a) o Estado é a forma mais elevada de vida social; b) a sociedade internacional não possui uma autoridade superior aos membros que a compõem; c) entre os Estados só existe guerra.” (MELLO, 2000, p. 47), desponta a doutrina de inexistência da sociedade internacional. A propósito de refutar este conceito, dispõe-se:

Limitar a organização da vida social na figura do Estado é limitar o progresso humano e negar um dos ideais de nossa época, que é o da integração internacional. Outra objeção é também passível de crítica, porque os seus autores estão obcecados pela figura da sociedade estatal e consideram que todas as outras sociedades devem tê-las por modelo. Eles não vêem que novas formas societárias podem surgir sem que nada impeça tal fato. (MELLO, 2000, p. 48).

⁶ International SeaBed Authority (ISA).

⁷ International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS).

Sucedidos trinta anos da III Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar evidencia-se a delimitação do espaço marítimo, segurança nas relações internacionais, respeito à soberania dos Estados e uso pacífico dos mares. Em oposição aos bônus inerentes à universalização do Direito do Mar irrompem quotas de captura na zona econômica exclusiva e medidas brandas contra o comércio ilícito de entorpecentes (MATTOS, 2014).

3.2.2 Processo de efetivação das Convenções Marítimas

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar universalizou as políticas do Direito do Mar. É fundamental elucidar que, juridicamente, convenções não constituem leis, pois manifestam-se como acordos internacionais que os Estados “[...] utilizam como base para promulgar sua legislação marítima.” (STOPFORD, 2009, p. 739). Sistemáticamente, descreve-se o processo de implementação de convenções marítimas em quatro etapas: consulta e produção textual, adesão, assinatura e ratificação, conforme disposto na Figura 6 (STOPFORD, 2009).

Figura 6 - Sequenciamento do processo de criação das Convenções Marítimas.



Fonte: Autor (2020).

A elaboração de uma convenção inicia-se no reconhecimento das lacunas normativas e na elaboração de um projeto jurídico preliminar. Após o deferimento do texto regulamentar ordenado, os países podem assinar e iniciar os trâmites para ratificação da Convenção, iniciando as tratativas associadas a legislação interna dos Estados. A Convenção concretiza-se em Lei e inicia vigência quando um número mínimo de países signatários, usualmente dois terços dos participantes, conclui o processo de legitimação. As etapas concernentes à implementação das Convenções são resumidas na Figura 7 (STOPFORD, 2009).

Figura 7 - Descrição das etapas de criação das Convenções Marítimas.

Etapa 1 → Consulta e Produção textual

- Identifica-se as temáticas de normatização deficitária ou inexistentes;
- Reunem-se os governos interessados para debate de propostas escritas;
- Em caso de anuência majoritária, a agência elabora um projeto de Convenção;
- Moção circula pelos Estados membros.

Etapa 2 → Odesão

- Convoca-se nova Assembleia para deferimento do texto regulamentar.

Etapa 3 → Assinatura

- Estados estão aptos a assinar a Convenção, vinculando as normas ao sistema jurídico interno.

Etapa 4 → Ratificação

- Ratifica-se a Convenção adicionando-a à legislação interna;
- Inicia vigência internacional quando um número mínimo de Estados signatários concluem o processo de ratificação;
- Convenção valida-se como Lei nos países que a ratificaram.

Fonte: Adaptado de Stopford (2009).

3.3 DIVISÃO DO ESPAÇO MARÍTIMO E PODER DE JURISDIÇÃO

“O direito não é senão uma forma ‘eufemizada’ e, logo, mais doce e eficaz de fazer ‘política’, cujas fronteiras com a política-assumida-come-tal variam em função de estratégias conjunturais.” (HESPANHA, 1993 apud MELLO, 2000, p. 81). Pode-se extrapolar a citação do historiador e jurista português, António Hespanha, para o contexto do Direito do Mar, visto que a delimitação do espaço e consequente anuência jurídica condiciona-se a interesses políticos (MARTINS, 2015a).

Juridicamente, o princípio da liberdade dos mares atua como agente orientador do processamento normativo de titularidade e exercício de direitos. Portanto, delimitar o espaço marítimo consiste em determinar sua extensão e fixar limites, adotando como referência a linha de base, sobre a qual dispõe-se:

O conceito de linha de base pode ser entendido como uma linha imaginária traçada a partir da costa do Estado ribeirinho, com a finalidade de ser a base do cálculo de delimitação dos espaços oceânicos. Existem duas formas de demarcação das linhas de base: a primeira é denominada linha de base normal e a segunda é chamada de linha de base reta. (ZANELLA, [2013] apud MARTINS, 2015a, p. 45).

As diretrizes para determinação das linhas de base constam no Artigo 5 e Artigo 7 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Devido a não singularidade dos critérios, os Estados devem submeter-se ao consentimento dos signatários da Convenção. A definição do conceito de linha de base normal pode ser vista em:

As linhas de base normal são determinadas através da baixa-mar, ou seja, são traçadas a partir da maré mais baixa ao largo da costa. Podemos definir essa linha de base como o limite do nível mais baixo da maré de determinada costa. [...] Esse modelo de linha de base normal é definido no art. 5º da CNUDM e não existe nenhum padrão universal internacional pelo qual os Estados determinem essa linha, sendo ela calculada e respeitada “tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, oficialmente reconhecidas pelos Estados costeiros”. Ainda, a convenção afirma que, para recifes, baixios e fundos altos isolados, que fiquem descobertos na maré baixa, desde que não se situem fora do limite exterior do mar territorial, a linha de base a ser utilizada deve ser a normal. (ZANELLA [2013] apud MARTINS, 2015a, p. 45).

Alternativamente à linha de base normal, a delimitação do espaço marítimo pode ser orientada pela união dos pontos de relevo da costa, desconsiderando as marés. Em seu Art. 7º, a CNUDM III enumera circunstâncias em que a utilização da linha de base reta é válida.

1. Nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, pode ser adotado o método das linhas de base retas que unam os pontos apropriados para traçar a linha de base da qual se mede a largura do mar territorial.
2. Nos locais em que, devido à existência de um delta e de outros acidentes naturais, a linha da costa seja muito instável, os pontos apropriados podem ser escolhidos ao longo da linha de baixa-mar mais avançada em direção ao mar e, mesmo que a linha de baixa-mar retroceda posteriormente, essas linhas de base reta continuarão em vigor até que o Estado costeiro as modifique de conformidade com a presente Convenção.
3. O traçado dessas linhas de base retas não deve afastar-se consideravelmente da direção geral da costa e as zonas de mar situadas dentro dessas linhas devem estar suficientemente vinculadas ao domínio terrestre para ficarem submetidas ao domínio de águas interiores.
4. As linhas de base retas não serão traçadas em direção aos baixios que emergem na baixa-mar, nem a partir deles, a não ser que sobre os mesmos se tenham construído faróis ou instalações análogas que estejam permanentemente acima do nível do mar, ou a não ser que o traçado de tais linhas de base retas até àqueles baixios ou a partir destes tenha sido objeto de reconhecimento internacional geral.
5. Nos casos em que o método das linhas de base retas for aplicável, nos termos do parágrafo 1º, poder-se-á ter em conta, ao traçar determinadas linhas de base, os interesses econômicos próprios da região de que se trate, cuja realidade e importância estejam claramente demonstradas por uso prolongado.
6. O sistema de linhas de base retas não poderá ser aplicado por um Estado de modo a separar o mar territorial de outro Estado do alto mar ou de uma zona econômica exclusiva. (ONU, 1995, p. 5-6).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar reconhece a existência do Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental como espaços permissíveis ao estabelecimento de domínio marítimo pelos Estados, conforme Figura 8. Contrariamente, o alto-mar não pertence a nenhuma jurisdição, constituindo patrimônio comum da humanidade, *res communis* (STOPFORD, 2009; MARTINS, 2015a).

Figura 8 - Espaços permissíveis ao domínio marítimo pelos Estados.



Fonte: Autor (2020).

3.3.1 Mar Territorial

Delimitado a partir da linha de base, o mar territorial é definido como a “[...] faixa de água mais próxima da terra [...]” (STOPFORD, 2009, p. 727). Alternativamente, Martins escreve: “O mar territorial (*territorial sea*) é a faixa de mar que se estende desde a linha de base até uma distância de 12 milhas marítimas da costa sobre a qual o Estado exerce sua soberania, com algumas limitações determinadas pelo direito internacional.” (MARTINS, 2015a, p. 47).

Vale observar que os Estados adotam limites díspares para o Mar Territorial, variando de 3 a 200 milhas marítimas. Associa-se a extensão dessa área ao aumento da soberania do Estado costeiro, desde que seja capaz de assegurar militarmente suas águas jurisdicionais. Destaca-se que o Brasil é um dos 81 países que adotam a extensão do Mar Territorial em 12 milhas marítimas, conforme disposto na Tabela 1 (STOPFORD, 2009).

Tabela 1 - Análise quantitativa dos limites (em milhas) do Mar Territorial.

Distância em Milhas	Número de Países
3	20
4	2
6	4
12	81
15	1
20	1
30	2

Continuação	
35	1
50	4
70	1
100	1
150	1
200	13
Nenhum	5
Total	137

Fonte: Adaptado de Churchill e Lowe (1983) apud Martins (2015a).

O Estado costeiro detém soberania integral sobre a faixa que compreende o Mar Territorial, seu espaço aéreo e subsolo, conforme disposto no Art. 2º da CNUDM III, com restrição ao direito de passagem inocente (innocent passage ou passage inoffensive). Para completar tal definição, no Art. 17, Martins dispõe: “Define-se o direito de passagem inocente pelo direito dos navios, de qualquer bandeira, de atravessarem o mar territorial.” (MARTINS, 2015a, p. 48). Por fim, preceitua-se no Art. 18 o significado de passagem.

1. ‘Passagem’ significa a navegação pelo mar territorial com o fim de:
 - a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores;
 - b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.
2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronave em perigo ou em dificuldade grave. (ONU, 1995, p. 8-9).

Consoante aos princípios expedidos no Art. 19 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a passagem é considerada inofensiva “[...] desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, devendo ser efetuada nos termos da Convenção e das demais normas de direito internacional.” (ONU, 1995, p. 9). Caracterizam-se atividades que destituem a passagem inocente:

- a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em

- violação dos princípios de direito internacional enunciadas na Carta das Nações Unidas;
- b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;
 - c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro;
 - d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro;
 - e) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave;
 - f) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar;
 - g) o embarque, desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violações das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro;
 - h) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção;
 - i) qualquer atividade de pesca;
 - j) a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos;
 - k) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro;
 - l) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem. (ONU, 1995, p. 9-10).

Em análise hermenêutica, as terminologias *Estado de bandeira* e *Estado costeiro* devem ser particularizadas. Atribui-se ao Estado de bandeira, país no qual o navio logra registro, a “[...] responsabilidade legal primária pelo navio em termos de regulamentação da segurança, das leis de mão de obra e dos aspectos comerciais.” (STOPFORD, 2009, p. 726). Por sua vez, o direito dos Estados costeiros incide sobre aqueles que naveguem em sua jurisdição e condicionam-se às especificidades decorrentes da segmentação do espaço marítimo. A diferenciação entre os termos é simplificada na Figura 9 (STOPFORD, 2009).

Figura 9 – Diferenciação entre os termos Estado de Bandeira e Estado Costeiro.



Fonte: Autor (2020).

O domínio dos Estados costeiros à passagem inocente é cerceado nas jurisdições penal e civil, competindo à soberania dos Estados de bandeira. Em consequência, as práticas atinentes ao Direito Penal não se aplicam a navios estrangeiros em passagem prejudicial pelo Mar Territorial. Dispõem-se as exceções ao *Princípio da Jurisdição do Pavilhão* conforme Art. 27 da CNUDM III, a respeito de navios mercantes (MARTINS, 2015a).

- a) se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro;
- b) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;
- c) se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira;
- d) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas. (ONU, 1995, p. 13).

Encontram-se em vigência, na América Latina, o Código de Bustamante e o Tratado de Direito Penal Internacional. Os atos que normatizam as transgressões cometidas a bordo de embarcações estatuem soluções díspares perante delito equivalente, outorgando dualidade ao sistema jurídico. O Código de Bustamante atua em consonância aos preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e confere ao Estado de bandeira a autoridade penal sobre as embarcações estrangeiras, com ressalva aos casos de passagem prejudicial, em que a autoridade é transferida ao Estado costeiro (MARTINS, 2015a).

Em desacordo ao Código de Bustamante, o Tratado de Direito Penal Internacional preconiza “[...] que os delitos cometidos a bordo de navios estrangeiros que não sejam navios de guerra serão julgados de acordo com as leis do Estado em cujas águas territoriais se encontrar a embarcação no momento em que o delito for cometido.” (MARTINS, 2015a, p. 52). Adicionalmente, destaca-se a imunidade dos navios de guerra à jurisdição do Estado costeiro, salvos os casos em que houver descumprimento aos preceitos que constituem passagem inocente (MARTINS, 2015a).

No entanto, deve-se atentar às normas do Direito Interno de cada Estado. A exemplo do Brasil, verifica-se no Art. 109 da Constituição Federal que a competência para processar e julgar os crimes cometidos a bordo de embarcações e aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar, é entregue aos juízes federais (JÚNIOR; NOVELINO, 2016).

3.3.2 Zona Contígua

Adjacente ao Mar Territorial, a Zona Contígua (*contiguous zone*) estende-se por até 12 milhas marítimas se referenciada a partir do Mar Territorial ou 24 milhas marítimas a contar pela linha de base. Em conformidade com o Art. 33 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o Estado não exerce jurisdição civil, administrativa e penal, restringindo-se a medidas de fiscalização com o propósito de:

- a) evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial;
- b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial. (ONU, 1995, p. 15).

Prosper Weil sustenta que “O sistema normativo é apenas um instrumento manejado pelos juristas, mas cuja substância é determinada pelos políticos a serviço de objetivos de caráter político.” (MELLO, 2000, p. 77). Logo, garantir a soberania do Estado nos espaços marítimos é conferir significância política aos atos de um país.

As zonas contíguas são o reflexo, também, da necessidade de expandir a soberania do Estado nas zonas de alto-mar, naturalmente buscando, além do provável interesse econômico, a possibilidade de ter a sua área de jurisdição expandida para o exercício do seu poder de política. (SANTOS, [20--?] apud MARTINS, 2015a, p. 53).

3.3.3 Zona Econômica Exclusiva

O conceito de Zona Econômica Exclusiva (*exclusive economic zone*) originou-se na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar “[...] como forma de conciliação de interesses dos países em desenvolvimento, que advogavam maiores larguras para o mar territorial, e as pretensões dos países desenvolvidos em proteger a liberdade dos mares.” (MARTINS, 2015a, p 53). Adjacente ao Mar Territorial e sobreposta à Zona Contígua, dispõe de extensão máxima equivalente a 188 milhas marítimas, a partir do limite exterior do Mar Territorial, ou 200 milhas marítimas, a contar da linha de base (MARTINS, 2015a).

De natureza jurídica *sui generis*, a Zona Econômica Exclusiva é considerada por alguns doutrinadores como “[...] uma zona intermediária, quase alto-mar, ou ainda zona de soberania limitada.” (MARTINS, 2015a, p. 54), devido a liberdade dos Estados, costeiros ou não costeiros, em dispor do mar livremente em atos internacionais lícitos, como navegar e sobrevoar espaços que não tangem sua jurisdição. No tocante aos direitos de exploração para fins econômicos, equipara-se ao Mar Territorial, pela prevalência do Estado costeiro como detentor de recursos naturais. Todavia, estende “[...] tais direitos a Estados não costeiros, isto é, Estados sem litoral, e a Estados geograficamente desfavorecidos.” (MARTINS, 2015a, p. 53).

Subdividida nos Artigos 55 a 75, a Parte V da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, enuncia as disposições que normatizam a Zona Econômica Exclusiva. A concessão de recursos vivos a Estados não costeiros é outorgada mediante acordo bilateral entre as partes e seus preceitos discriminados no Art. 62.

O Estado costeiro deve determinar a sua capacidade de capturar os recursos vivos da zona econômica exclusiva. Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível deve dar a outros Estados acesso ao excedente desta captura, mediante acordos ou outros ajustes [...] (ONU, 1995, p. 29).

O reparte de excedentes entre os Estados sem litoral (*Land Locked States* – LLS) condiciona-se a fatores econômicos e geográficos. Nesse sentido pode-se observar o que diz Martins: “Infere-se que os Estados desenvolvidos sem litoral terão direito a participar do aproveitamento dos recursos vivos só nas ZEES dos Estados costeiros desenvolvidos da mesma sub-região ou região.” (MARTINS, 2015a, p. 57). Aos Estados costeiros preeminente

dependentes da economia advinda dos recursos da Zona Econômica Exclusiva, concede-se imunidade aos direitos dos Estados não costeiros (MARTINS, 2015a).

No Art. 70 da CNUDM III, são estabelecidos os direitos dos Estados geograficamente desfavorecidos (*Geographical Disadvantages States* – GDS):

Os Estados costeiros, incluindo Estados ribeirinhos de mares fechados ou semi-fechados, cuja situação geográfica os torne dependentes do aproveitamento dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas de outros Estados da sub-região ou região para permitir um adequado abastecimento de peixes para fins nutricionais da sua população ou de parte dela, e Estados costeiros que não possam reivindicar zonas econômicas exclusivas próprias. (ONU, 1995, p. 34).

Antes da análise normativa da Zona Econômica Exclusiva, é necessário discernir juridicamente os conceitos de jurisdição e soberania. Enquanto a jurisdição refere-se ao território sobre o qual estende-se o poder do Estado em decidir imperativamente, a soberania pode ser compreendida considerando tanto o enfoque político quanto o jurídico:

A soberania, do ponto de vista estritamente político, é a expressão de um poder de fato, existindo na medida em que, pela força, um Estado possa fazer prevalecer sua vontade. Entretanto, do ponto de vista jurídico, a soberania independe da eventual ineficácia de fato, caracterizando-se sempre suas violações como atos antijurídicos, passíveis de sanções e aptos a qualificar o violador como ofensor dos direitos dos Estados. (DALLARI, 1973, p. 409).

Em análise complementar, Francisco Rezek, antigo Ministro do Supremo Tribunal Federal e juiz da Corte Internacional de Justiça, dispõe: “A soberania do Estado costeiro na zona econômica exclusiva apresenta índole finalística, restringindo-se ao aproveitamento econômico e à jurisdição preservacionista e investigatória.” (MARTINS, 2015a, p. 55). No Art. 56 da CNUDM III pormenorizam-se as circunstâncias as quais condicionam-se os direitos de soberania e jurisdição dos Estados costeiros.

1. Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem:
 - a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;
 - b) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
 - i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

- ii) investigação científica e marinha;
- iii) proteção e preservação do meio marinho. (ONU, 1995, p. 25).

3.3.4 Plataforma Continental

O movimento de asserção jurisdicional superintendido por Harry Truman, ao fim da II Guerra Mundial, motivou a definição do conceito jurídico de Plataforma Continental. A *Proclamação Truman* originou-se como uma “[...] reivindicação unilateral estadunidense [...]” (MACHADO, 2015, p. 35) e, sem demora, reverberou; levando outros Estados a aderirem à “[...] ideia de buscar garantir direitos sobre recursos vivos e não vivos ainda não completamente conhecidos, mas que já se afiguravam importantes.” (MACHADO, 2015, p. 35-36).

Conforme o jurista brasileiro Celso D. de Albuquerque Mello dispõe, “[...] a noção de plataforma continental penetrou no campo do Direito Internacional Público devido a fatores exclusivamente econômicos.” (MELLO, 1968 apud MACHADO, 2015, p. 27). Em 1945, devido a “[...] ocorrência de avanços tecnológicos que permitiram, por um lado, o desenvolvimento da prospecção dos fundos marinhos e, por outro, a viabilidade econômica dos recursos ali presentes.” (MACHADO, 2015, p. 27), corroborou-se os esforços dos Estados em assegurar soberania sobre os espaços marítimos.

Consoante a este pensamento, o Art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar sobre a Plataforma Continental (*continental shelf*) preconiza:

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. (ONU, 1995, p. 37).

Não obstante o fato da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estreitar os seus preceitos legais à definição de Plataforma Continental Jurídica (PCJ), parte da doutrina preconiza a existência do conceito de Plataforma Continental Geográfica (PCG). Reitera-se que sob a égide da CNUDM III, não ocorre diferenciação conceitual entre os termos PCJ e PC.

Deve-se ter presente que o conceito jurídico de plataforma continental, conforme definido pelo Direito Internacional, ultrapassa os limites da plataforma continental geomorfológica, englobando também os demais

componentes da margem continental, ou seja, o talude e a elevação continental. Provocam justa confusão as divergências entre geólogos e juristas no emprego da expressão “plataforma continental”. (MACHADO, 2015, p. 26).

Em relação à definição da Plataforma Continental Geográfica considera-se que essas correspondem as áreas submarinas com “[...] gradiente de inclinação muito leve e baixas profundidades (até cerca de 180 metros).” (MACHADO, 2015, p. 25). Estende-se “[...] até produzir uma súbita inclinação, no ponto em que se inicia o talude continental.” (MACHADO, 2015, p. 25). Contrariamente à PCG, o talude continental apresenta inclinação acentuada, com largura entre 20 e 100 quilômetros e profundidade de 3 a 4 quilômetros. A fronteira do talude com a elevação continental é denominada pé do talude. Já a elevação continental “[...] constitui 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).

Por outro lado, a Plataforma Continental Geográfica estende-se por 12 milhas marítimas a partir da linha de base, integrando-se ao Mar Territorial. Concernente ao poder de jurisdição, o Estado costeiro exerce soberania integral e detém controle absoluto da exploração econômica regional. Destaca-se que o direito de passagem inocente concedido à navios mercantes pelo Mar Territorial e, conseqüentemente, pela PCG, condicionando-se ao Princípio da Jurisdição do Estado de Bandeira (MARTINS, 2015a).

Por fim, denomina-se Plataforma Continental Jurídica a faixa que se estende além do Mar Territorial. “Via de regra, sobre o direito de soberania na PC (ou PCJ), imperam as mesmas restrições atinentes à ZEE” (MARTINS, 2015a, p. 60), com exoneração ao direito de exploração e aproveitamento de recursos naturais excedentes aos Estados sem litoral ou Estados geograficamente desfavorecidos. Adicionalmente, compete ao Estado costeiro “[...] autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.” (MARTINS, 2015a, p. 61).

Em assentimento à natureza autônoma do Estado costeiro e a não interferência nas águas sobrejacentes à Plataforma Continental, Martins discorre:

O direito do Estado costeiro sobre a PC não afeta o regime jurídico das águas sobrejacentes nem do espaço aéreo acima dessas águas e não deve afetar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados, previstos na convenção, nem ter como resultado uma ingerência injustificada em suas embarcações. (MARTINS, 2015a, p. 61).

3.3.5 Alto-Mar

Com base no Art. 86 da CNUDM III, pode-se entender por Alto-Mar (*open sea*): “[...] todas as áreas de mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago.” (ONU, 1995, p. 42). Alternativamente, define-se como “[...] o conjunto de zonas marítimas que não se encontram sob jurisdição de nenhum Estado.” (CRETELLA NETO, 2008 apud MARTINS, 2015a, p. 67), apresentando ilegitimidade qualquer requisição de soberania sobre esses espaços marítimos (MARTINS, 2015a).

Não obstante a existência de doutrinas díspares acerca da natureza jurídica do Alto-Mar, consente-se com a ideologia de *International Public Domain*, na qual pertence “[...] diretamente à sociedade internacional, podendo fazer uso dele qualquer um, desde que em estrita observância das normas do direito internacional.” (MARTINS, 2015a, p. 67). Faz-se indispensável salientar que o leito e o subsolo do Alto-Mar se integram em um sistema jurídico autônomo, denominado *Área* (MARTINS, 2015a).

Sobre isto, o jurista Celso D. de Albuquerque Mello observa que as sociedades internacionais manifestam-se nas relações entre as coletividades e não se limitam geograficamente, excedendo as fronteiras do Estado:

Existe uma sociedade internacional, porque existem relações contínuas entre as diversas coletividades que são formadas por homens que apresentam como característica a sociabilidade, que também se manifesta no mundo internacional. A sociabilidade não existe apenas dentro das fronteiras de um Estado, mas ultrapassa tais limites. (MELLO, 2000, p. 48).

Acordante a doutrina que consagra o Alto-Mar *res communis*, os direitos dos Estados costeiros e não costeiros, fundamentam-se nas seis liberdades básicas.

a) liberdade de navegação; b) liberdade de sobrevoos; c) liberdade de instalação de cabos e oleodutos; d) liberdade de construção de ilhas artificiais e outras instalações; e) liberdade de pesca; f) liberdade de pesquisa científica. Todos esses direitos devem ser exercidos levando em conta os interesses de outros Estados em seu exercício. (MENEZESS, 2015, p. 115).

Ao usufruir dos direitos admissíveis a todos aqueles que naveguem em Alto-Mar, os Estados resvalam-se em “[...] deveres estabelecidos na Convenção que, na essência, atendem à dimensão coletiva do uso do alto-mar.” (MENEZES, 2015, p. 121).

a) de manter sob controle o registro de navios e embarcações; b) prestar assistência; c) impedir o tráfico de escravos; d) utilizar o mar para fins pacíficos; e) não poluir; f) respeitar as regras internacionais de pesca e manutenção do meio marítimo; g) reprimir transmissões não autorizadas; e h) cooperar na repressão da pirataria. (MENEZES, 2015, p. 121).

Associa-se à liberdade de navegação, “[...] a atribuição de que cada Estado deve regular a relação ou o atributo da personalidade aos navios, dando-lhes nacionalidade e o direito/dever de arvorar a sua bandeira e, assim, estabelecer um vínculo político-jurídico do Estado com o navio.” (MENEZES 2015, p 116). Com o intuito de amparar o processo de escrituração, recai sobre o Estado a obrigatoriedade de construir um sistema jurídico, vinculado ao Direito Interno, que sustente o registro de navios (MENEZES, 2015).

No Art. 92 da CNUDM III, atinente ao poder jurisdicional do Estado de bandeira sobre navios que se encontrem em Alto-Mar, dispõe-se:

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto-mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade. (ONU, 1995, p. 43).

Em caso de acidente de navegação em Alto-Mar, incide sobre o Estado de bandeira a responsabilidade de “[...] ordenar a abertura de inquérito [...]” (MARTINS, 2015a, p. 68), “[...] podendo ocorrer competência concorrente, se o acidente ou incidente⁸ envolver navios de bandeiras diferentes.” (MARTINS, 2015a, p. 69). De maneira oposta, o julgamento das eventualidades que se sucedem em Mar Territorial ou em águas interiores compete à jurisdição *lex fori*, do local de ocorrência do fato.

Suplementarmente, aos casos de acidente de navegação ou abalroamento em que se atribua culpabilidade ao capitão ou demais funcionários, as disposições encontram-se no Art. 97 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:

Em caso de abalroamento ou de qualquer outro incidente de navegação ocorrido a um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade

⁸ O incidente é caracterizado como uma ocorrência que poderia levar a um acidente.

penal ou disciplinar para o capitão ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as do estado do qual essas pessoas sejam nacionais. (ONU, 1995, p. 46).

Alusivo ao Art. 97 da CNUDM III e em consonância com a não aplicabilidade de jurisdição em Alto-Mar, preceitua-se acerca da imunidade concedida aos Estados: “Nenhum apresamento ou retenção do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira.” (ONU, 1995, p. 46). A existência da prerrogativa da liberdade de navegação pode ser exonerada, conferindo aos Estados o direito de visita e direito de perseguição contínua (MARTINS, 2015a; MENEZES, 2015).

O princípio da imunidade emana que “[...] não assiste aos navios de guerra o direito de visita a navios estrangeiros.” (MARTINS, 2015a, p. 70). Enuncia-se por direito de visita, a prerrogativa das autoridades em “[...] exercer poder de polícia e averiguação, desde que tenha razoável motivo de suspeitar de atos ilícitos.” (MENEZES, 2015, p. 133).

Trata-se de uma limitação do instituto da imunidade, que será quebrado em caso de suspeita de prática de: a) pirataria; b) tráfico de escravos; c) transmissões não autorizadas; d) ausência de nacionalidade do navio; ou e) mesma nacionalidade entre navio de guerra e a embarcação visitada, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua própria bandeira. (MENEZES, 2015, p. 134).

*Ratio legis*⁹, o direito de perseguição contínua (*hot pursuit*) é assegurado aos navios de guerra ou aeronaves militares e “[...] somente poderá ser iniciada depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou auditivo, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo.” (MARTINS, 2015a, p. 71). Atribui-se ao Art. 111 da CNUDM III a enunciação dos preceitos que regimentam a prerrogativa à perseguição contínua.

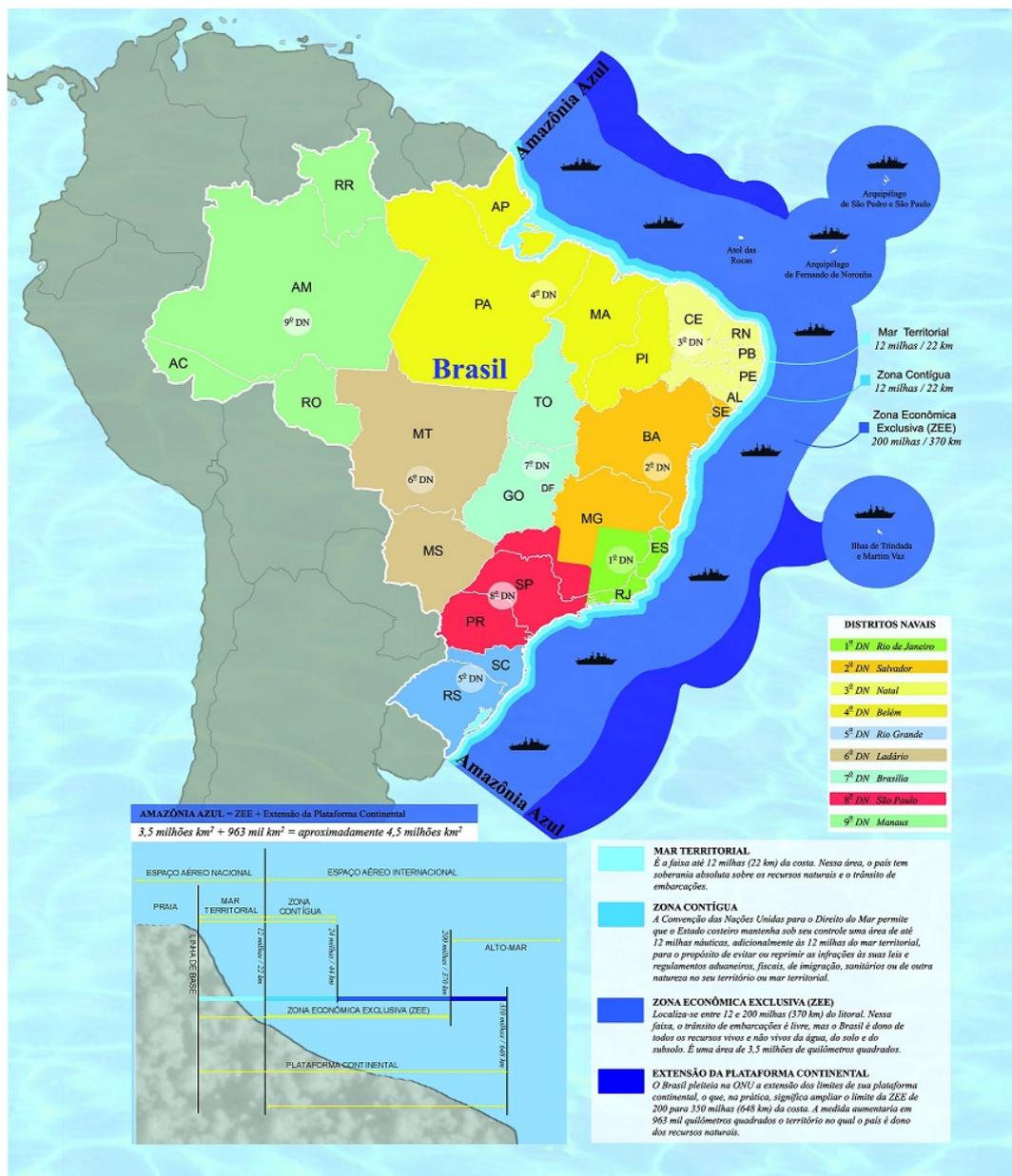
A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro

⁹ Locução latina que significa “em razão da lei”.

que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no mesmo momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada. (ONU, 1995, p. 50).

Após a descrição dos espaços marítimos e para melhor compreensão do leitor, é possível visualizar na Figura 10 como ocorre a divisão destes espaços no Brasil.

Figura 10 – Espaços marítimos brasileiros.



Fonte: Marinha do Brasil (2019g).

3.3.6 Poder Jurisdicional do Estado Brasileiro

De jure constituto, pelo direito vigente, os preceitos que regimentam a delimitação do território marítimo brasileiro, determinados pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e sancionados pela Lei nº 8.617/93 e Decreto 1.530/95, estabelecem que o domínio marítimo nacional compreende os espaços aos quais o Brasil exerce direito de soberania e jurisdição, as águas interiores e as áreas referentes ao Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental (MARTINS, 2015a).

Acordante definição estabelecida pela Normam-04/DPC, a Marinha do Brasil formalizou o conceito de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), conforme dispõe Capítulo I.

Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer. (MARINHA DO BRASIL, 2013, p. 11).

A aplicabilidade das leis e outorga de controle condiciona-se ao princípio da territorialidade, previsto no Art. 5º do Código Penal Brasileiro. Dispõe o caput: “Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.” (BRASIL, 1984).

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro, onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ao alto mar.

§ 2º - É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em vôo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil. (BRASIL, 1984).

Em caráter complementar à análise do poderio de jurisdição nacional, considera-se a hipótese de extraterritorialidade para as intervenções cometidas em território estrangeiro, consoante Art. 7º do Código Penal Brasileiro. No Inciso II, Alínea c, resvala-se na legalidade

do princípio à crimes praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras. Figuram como condições necessárias à aplicabilidade das leis nacionais a crimes cometidos no exterior:

a) entrar o agente no território nacional; b) ser o fato punível também nos países em que foi praticado; c) estar o crime incluído entre aqueles pelos quais a lei brasileira autoriza a extradição; d) não ter sido o agente absolvido no estrangeiro ou não ter aí cumprido a pena; e) não ter sido o agente perdoado no estrangeiro ou, por outro motivo, não estar extinta a punibilidade, segundo a lei mais favorável. (BRASIL, 1993).

O Estado brasileiro exerce jurisdição civil, penal e administrativa integral nas águas interiores, salvas as particularidades jurídicas atinentes ao princípio da extraterritorialidade. No que lhe concerne, “O Mar Territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.” (BRASIL, 1993, Art. 1º). Nos casos em que a costa apresentar recortes profundos e reentrâncias ou uma franja de ilhas, adotar-se-á o método das linhas de base retas, conforme Parágrafo Único do Art. 1º (MARTINS, 2015a).

De acordo com o Art. 2º da referida Lei, o Estado costeiro detém soberania integral no Mar Territorial, salvos os fatos em que há prevalência ao direito de passagem inocente, e a competência jurisdicional recai sobre o Estado de bandeira. Não obstante, o sistema jurídico brasileiro legitima o princípio da jurisdição concorrente, que prevê a atuação pluralizada dos Estados no processo deliberativo. Em consequência desse princípio, sentenças expressas em juízos estrangeiros poderão ter juridicidade em todo o território nacional (BITTENCOURT; TORMIN, 2015; MARTINS, 2015a).

Nos termos da Lei nº 8.617/93, referência às delimitações dos espaços marítimos, preceitua-se que a Zona Contígua brasileira “[...] compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.” (BRASIL, 1993, Art. 4º). Destitui-se o Estado costeiro de soberania, ao passo que, a admissibilidade de medidas fiscalizatórias condiciona-se a fins de:

- I – Evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território, ou no seu mar territorial;
- II – Reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial. (BRASIL, 1993).

A Zona Econômica Exclusiva limita-se a 200 milhas marítimas, se referenciada a partir da linha de base, de acordo com o Art. 6º da Lei 8.617/93. O litoral brasileiro estende-se por 8.698 km e dispõe de 3,5 milhões de km^2 de área pertencente à ZEE. Apesar do direito comum aos Estados de sobrevoar e navegar livremente nesta zona, o Estado costeiro detém soberania sobre a exploração de recursos para fins econômicos e possui direito exclusivo sobre as investigações científicas, proteção e preservação do meio marítimo, além da instalação e operação de estruturas (MARTINS, 2015a).

Com expressiva relevância econômica nas atividades de aproveitamento e exploração dos recursos minerais e combustíveis fósseis, a Plataforma Continental contém as principais reservas petrolíferas do Brasil. De acordo com o Boletim Anual de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural, referente ao ano de 2017, o Rio de Janeiro encarregou-se de 70% da produção marítima nacional, seguido pelo Espírito Santo com 15% e São Paulo com 14%. Adicionalmente, “De um total estimado em mais de dezessete bilhões de barris, apenas 12,7% são achados em terra e os restantes 87,3% sob o leito do mar.” (MACHADO, 2015, p. 79; MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2017).

Constituída de plataforma continental, talude e elevação continental, geralmente bem definidos, a margem continental nacional “[...] ultrapassa a largura de 200 milhas marítimas em diversos trechos do litoral.” (MACHADO, 2015, p. 76), destacando-se o cone do Rio Amazonas e o litoral do Espírito Santo até o limite Sul do país, tal como apontado por Machado:

A plataforma continental geomorfológica tem, ao longo da costa brasileira, largura variável, prolongando-se até a queda do talude em profundidade de 220 metros. O talude, por seu turno, é geralmente estreito e tem declive acentuado, até encontrar a elevação continental a profundidade entre 1.800 e 3.600 metros. A elevação continental vai desde o pé do talude até o início da bacia oceânica profunda, entre 4 mil e 5.600 metros de profundidade. (MACHADO, 2015, p. 76).

A Plataforma Continental brasileira abrange o leito e subsolo marinho, estendendo-se do mar territorial ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas, a contar da linha de base. Conforme disposto nos Arts. 12 e 13 da Lei nº 8.617/93, o Brasil detém soberania sobre a exploração dos recursos naturais e direito exclusivo de regulamentar a investigação científica, preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e uso de ilhas artificiais, instalações e estruturas nessas áreas (BRASIL, 1993).

De norte a sul do Brasil, a Zona Costeira (*coastal zone*), abrange, aproximadamente, 400 municípios, 17 estados e estende-se por 8.500 km. Conforme os preceitos emanados do Decreto nº 5.300, de 7 de dezembro de 2004, Art. 3º, Incisos I e II, o espaço constitui-se pela interação do ar, mar e terra. (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2019). Sobre isso convém observar o texto:

A zona costeira brasileira, considerada patrimônio nacional pela Constituição de 1988, corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre, com os seguintes limites:

I – Faixa marítima: espaço que se estende por doze milhas náuticas, medido a partir das linhas de base, compreendendo, dessa forma, a totalidade do mar territorial;

II – Faixa terrestre: espaço compreendido pelos limites dos Municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na zona costeira. (BRASIL, 2004).

Ressalta-se que em conformidade ao caput do Art. 255 da Constituição Federal de 1988, “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.” (BRASIL, 1988, Art. 255). No Parágrafo 4º atribui-se a característica de patrimônio nacional à Zona Costeira.

A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais. (BRASIL, 1988).

3.3.6.1 Fontes Jurídicas do Direito Marítimo no Brasil

Semanticamente, existe certa alteridade significativa na expressão fonte do direito, em consequência da ambiguidade que se atribui aos termos fonte e direito, isoladamente, conforme aponta o jurista brasileiro Tércio Sampaio Ferraz Júnior:

Na verdade, a expressão *fonte do direito* é uma metáfora cheia de ambiguidades. O uso da palavra está transposto e pretende significar origem, gênese. As discussões sobre o assunto, que mencionamos, revelam que muitas das disputas resultam daquela ambiguidade, posto que por fonte quer-se significar simultaneamente e, às vezes, confusamente, a origem histórica, sociológica, psicológica, mas também a gênese analítica, os processos de

elaboração e de dedução de regras obrigatórias ou, ainda, a natureza filosófica do direito, seu fundamento e sua justificação. Por sua vez, a própria expressão direito, igualmente vaga e ambígua, confere à teoria uma dose de imprecisão, pois ora estamos a pensar nas normas (direito objetivo), ora nas situações (direito subjetivo) e até na própria ciência jurídica e sua produção teórica (as fontes da ciência e do direito). (FERRAZ JUNIOR, 2003, p. 225).

Na doutrina contemporânea, legitima-se o direito não essencialmente como um dado, mas como um processo de constante criação, com cerne nas relações e manifestações humanas. Assumir o direito como objeto inacabado, isto é, em constante mutabilidade, é validar a complexidade de seu ordenamento jurídico e, por conseguinte, a necessidade de dispor de ampla variedade de fontes, aptas a normatizar os fatos e acontecimentos da sociedade que se tutela (FERRAZ JUNIOR, 2003; BORGES, 2013).

Ainda que não desfrute de unanimidade entre os juristas, a doutrina que classifica as fontes do direito em formais e materiais prepondera no cenário jurídico. De acordo com Ferraz Junior (2003), as fontes formais revelam o direito vigente, manifesto na Constituição, Tratados e Leis. Já as fontes materiais responsabilizam-se pela interpretação e consequente aplicação do direito às manifestações sociais, tal como descrito por Menezes:

É possível vislumbrar que além das fontes formais tradicionais, existem outras que são decorrentes da própria natureza do Direito do Mar e de seu ambiente transdisciplinar, as quais se colocam como fontes extrajurídicas. Por isso, é necessário destacar que, além das fontes tradicionais de Direito Internacional, há de se considerar o direito interno dos Estados como elemento normativo fundamental para a discussão das fontes. (MENEZES, 2015, p. 66-67).

Identificar e compreender integralmente as fontes do direito é fundamental à atuação do intérprete da lei, posto que confere legitimidade à fundamentação jurídica. Menezes (2015) enfatiza a indispensabilidade das fontes à construção de uma argumentação sólida:

Além disso, toda interpretação jurídica envolve a necessidade do estabelecimento de um ambiente de completude sistêmica, especialmente no caso da existência de lacunas ou vazios normativos, que não serão preenchidos por elementos exógenos ao campo sistêmico, mas justamente pelas fontes jurídicas que lhe garantirão coerência. (MENEZES, 2015, p. 66).

Ao considerar que, essencialmente, o Direito do Mar, pertence ao Direito Público, assume-se afinidade de fontes entre as matérias. Contudo, devido às particularidades e à complexidade de seu ordenamento jurídico, o Direito Marítimo, em completude, resvala-se em conteúdo *sui generis*, normatizado por lógica particular à doutrina (MENEZES, 2015):

O Direito Marítimo brasileiro é um conjunto de normas altamente complexo e de extrema especialidade, sendo regulado pelo direito internacional, interno, público e privado de diferentes épocas e hierarquias, o que requer dos operadores do direito grande esforço de interpretação e hermenêutica. (VIANNA, 2016, p. 4).

No tocante aos Estatutos Jurídicos do Mar, Portos e Navios e à Segurança da Navegação, compilou-se nas Figuras 11 e 12, respectivamente, as principais fontes dos temas, em conformidade com o acervo jurídico disponível no Vade Mecum de Direito Marítimo, organizado pela especialista Eliane Maria Octaviano Martins (MARTINS, 2015b).

Figura 11 - Fontes Estatutos Jurídicos Mar, Portos e Navios.

	1988: Constituição da República Federativa do Brasil
I. Estatuto Jurídico do Mar e dos Portos	1990: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM III - Decreto nº 99165
	1993: Lei nº 8617 - Dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências
II. Estatuto Jurídico dos Navios	1929: Convenção de Direito Internacional Privado - Código de Bustamante - Decreto nº 18871

Fonte: Adaptado de Martins (2015b).

Figura 12 - Fontes Segurança da Navegação.

**III.
Segurança
da
Navegação**

1984: Lei nº 7.203 - Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores

1984: Lei nº 7.273 - Dispõe sobre a busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores

1997: Lei nº 9.537 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta) - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências

1998: Decreto nº 2.596 - Regulamento do Tráfego Aquaviário (RLesta) - Regulamenta a Lei nº 9.537

2002: Decreto nº 4.406 - Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes

* Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas a Abaloamento, Assistência e Salvamento Marítimo (Decreto nº 10.773 de 1914)

* Solas 74 - Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar

* ISM Code - Código Internacional de Gerenciamento de Segurança

* ISPS Code - Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias

* Código CIC - Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo, ou de um Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidente)

* Ripeam - Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abaloamentos no Mar (Decreto nº 80.068 de 1997)

* Convenção SAR - Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (Decreto nº 85 de 1991)

* Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo

* Convenção para a Suspensão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima - Convenção SUA (Decreto nº 6.136 de 2007)

* Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Via Marítima

3.4 PANORAMA DO SISTEMA DE REGULAMENTAÇÃO

Com a multiplicidade de países que integram o comitê da ONU e conseqüente diversidade de interesses, têm-se evidenciado significativa mudança normativa do direito positivista contemporâneo. Em face de um cenário regulamentar pluralista, insurgem tentativas de unificação da matéria. “Sob a égide do direito marítimo público e do direito do mar, houve inúmeras tentativas de harmonização que resultaram em radicais mudanças no quadro regulamentar marítimo, as quais afetaram tanto o tradicional direito marítimo privado como o direito do mar.” (MARTINS, 2013, p. 26).

Martins aponta que “Harmonizar não significa necessariamente unificar.” (MARTINS, 2013, p. 27). *A novo*¹⁰, “Harmonizar no sentido do comando normativo e identidade de efeitos, não necessariamente unificar no sentido de um texto único. Propugna-se que a unificação do direito marítimo, em sentido lato, enseja uma identidade das normas e respectivos efeitos.” (MARTINS, 2013, p. 27). Não obstante, o montante de normas, protocolos e convenções, considera-se que a sistematização integralizada do direito marítimo como uma ciência jurídica sólida e harmônica ainda não foi alcançada (MARTINS, 2013).

Hierarquicamente prepondera a atuação da Organização das Nações Unidas (ONU), que se manifesta perante a ratificação de quórum dos Estados. Verifica-se que a obrigatoriedade no cumprimento das legislações estende-se apenas aos países signatários da Convenção que inserem elementos do direito interno aos preceitos internacionais:

Independentemente da obrigatoriedade advinda da condição de Estado signatário das Convenções, os Estados elaboram as suas legislações internas de maneira a conciliar interesses do Estado e seus particulares com as normativas internacionais e viabilizar, portanto, a continuidade das transações internacionais. (MARTINS, 2013, p. 28).

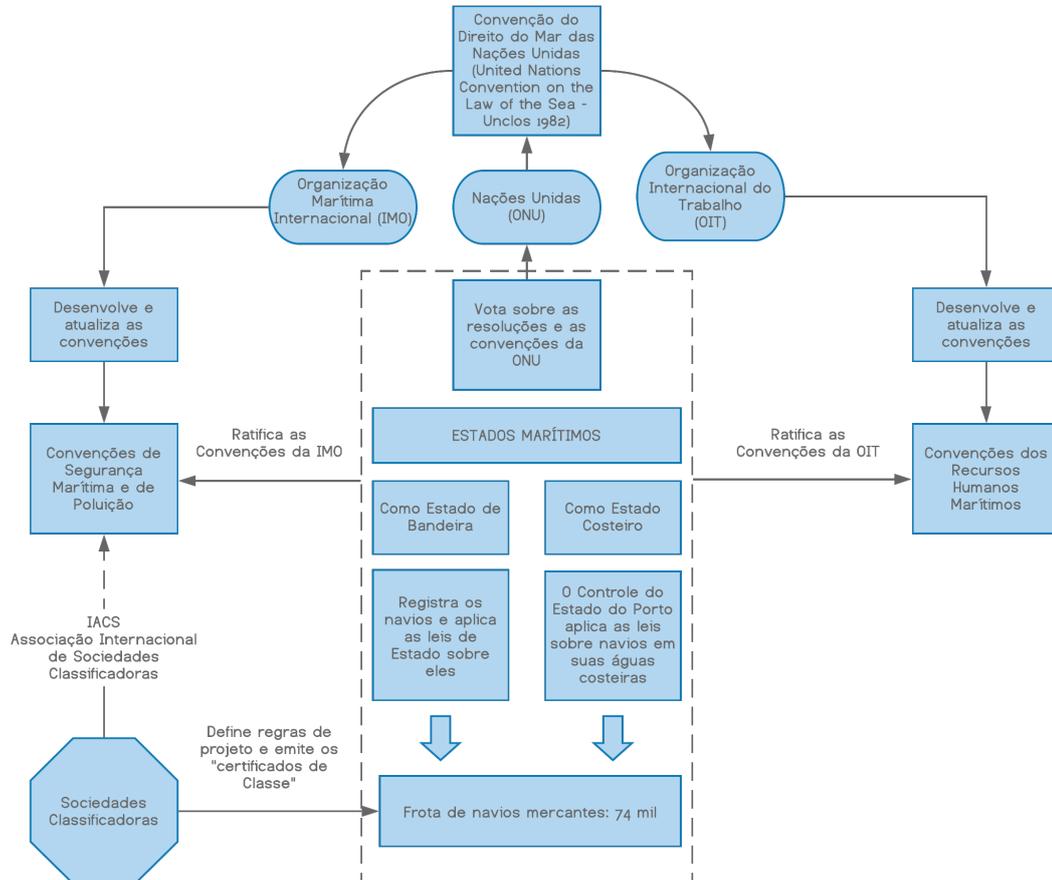
Ressalta-se que as normas emanadas pela ONU apresentam rígida hierarquização, distintivamente àquelas que regem o Direito Internacional. Consoante Paul Reuter et Jean Combacau, “Não há uma hierarquia clara entre as normas jurídicas internacionais.” (REUTER; COMBACAU, [1980] apud MELLO, 2000, p. 73). O cenário de regulamentação marítima tem cerne nos ordenamentos emanados pela Organização das Nações Unidas e incide sobre a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT).

¹⁰ Locução latina que significa “de novo” ou “novamente”.

Como agente primário do sistema de regulamentação marítima, disposto na Figura 13, a ONU tem por função gerir as necessidades individuais dos Estados, enquanto as agências das Nações Unidas encarregam-se das especificidades inerentes à matéria. Sobre isso Stopford escreve:

A difícil tarefa de coordenar os múltiplos interesses e conseguir um acordo relacionado a um conjunto de leis marítimas consistente é de responsabilidade das Nações Unidas. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar [United Nations Convention on the Law of the Sea, Unclos], de 1982, estabelece um enquadramento amplo, enquanto a tarefa de desenvolver e de manter regras exequíveis no âmbito desse enquadramento é delegada a duas agências das Nações Unidas: a IMO e a OMT. A IMO é responsável pelas regras sobre a segurança do navio, a poluição e a proteção, e a OMT é a responsável pelas leis que governam as pessoas a bordo dos navios. Essas duas organizações produzem “convenções” que se tornam lei quando são promulgadas por cada Estado marítimo. (STOPFORD, 2009, p. 719).

Figura 13 - Sistema de Regulamentação Marítima.



Fonte: Adaptado de Stopford (2009).

3.4.1 Organização Marítima Internacional (IMO)

Concebida em 1948, em Genebra, a Organização Marítima Internacional (IMO) tem como lema: *Safe, secure and efficient shipping on clean oceans* (MARTINS, 2013, p. 29). Entre as principais finalidades da entidade, destacam-se:

- I. Promover cooperação e troca de informações no campo internacional a respeito de assuntos técnicos de navegação comercial;
- II. Desenvolver a segurança no mar e reunir conferências sobre navegação;
- III. Estimular a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e a eficácia da navegação, o abandono de medidas discriminatórias aplicadas à navegação internacional;
- IV. Examinar questões relativas a práticas desleais de empresas de navegação;
- e
- V. Tratar de assuntos relativos à navegação marítima apresentados por outros órgãos das Nações Unidas. (MARTINS, 2013, p. 29).

Responsável por um acervo de, aproximadamente, cinquenta ordenamentos que abordam a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho, destacam-se como principais convenções da IMO no cenário regulamentar internacional:

- I. *International Convention for the Safety of Life at Sea* (Solas, 1974), que contempla o Código de Gerenciamento Ambiental (*International Safety Management Code – ISM Code*), que procede ao gerenciamento do meio ambiente e de navios visando à segurança da navegação e à proteção ambiental dos mares e oceanos, e o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*), criado por emenda da Convenção Solas/74 (Londres, 2002);
- II. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (1973) e protocolos de 1978 e 1997 (Marpol) e;
- III. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), alterada em 1995 e 2010 (Manila Amendments). (MARTINS, 2013, p. 30).

Entende-se a IMO como uma agência especializada da Organização das Nações Unidas, guarnecida de autoridade global no que concerne à implementação de estruturas normativas sólidas e eficazes ao sistema de transporte marítimo internacional. A Organização é composta por uma Assembleia, um Conselho, diferentes Comitês e Subcomitês, além de um Secretariado.

A Assembleia da IMO é atualmente constituída de 162 representantes dos Estados membros, com reuniões periódicas a cada dois anos (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2019). Sobre a composição da IMO, Martins afirma ainda:

No âmbito da IMO, destacam-se diversos Comitês, a saber: Comitê de Segurança Marítima (MSC); Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC); Comitê de Cooperação Técnica (TC); Comitê de Facilitação (FAL); e Comitê Jurídico (LEG). A IMO abrange ainda os subcomitês de Projeto e Equipamento; Proteção a Incêndio (FP); Linhas de Carga, Estabilidade e Segurança de Barcos de Pesca (SLF); Navegação (NAV); Comunicação e Equipamento de Salvatagem (Comsar); Normas de Treinamento e Serviço de Quarto (STW); Granéis, Líquidos e Gases (BLG); Mercadorias Perigosas, Cargas Sólidas e Contêineres (DSC); e Implementação dos Instrumentos da IMO (FSI). (MARTINS, 2013, p. 32).

Adicionalmente, resvala-se na atuação da Diretoria de Portos e Costas (DPC), promulgada pelo Decreto nº 65.611 de 23 de outubro de 1969, e cujo Art. 2º enumera as atribuições dessa entidade:

- I – Fiscalizar, no que concerne à Segurança Nacional, e de acordo com os compromissos internacionais assumidos, as atividades da Marinha Mercante Nacional e Estrangeiras;
- II – Estabelecer as condições de acesso, permanência, estacionamento, tráfego e saídas das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras, em relação aos portos, fundeadouros, águas territoriais e zona contígua;
- III – Cumprir e fazer cumprir as disposições vigentes sobre construções em terrenos de marinha e acrescidos, marginais das vias fluviais e lacustres de navegação, obras sobre águas e instalações de portos, na salvaguarda dos interesses da navegação e da defesa nacional;
- IV – Coordenar, apoiar e fiscalizar as atividades administrativas dos órgãos subordinados;
- V – Controlar e fiscalizar os assuntos atinentes a inscrição e registro das embarcações da Marinha Mercante;
- VI – Licenciatar construções, reparos e aquisições de embarcações no país ou no estrangeiro, dentro dos requisitos técnicos estabelecidos;
- VII – Expedir certificados para as embarcações, inclusive os de arqueação e borda livre, e elaborar instruções para proceder às vistorias necessárias à manutenção de suas condições de segurança e eficiência de acordo com as Leis, Decretos, Regulamentos, Convenções Internacionais e instruções vigentes, fiscalizando o processo de emissão dos certificados quando expedidos por entidades autorizadas pelo Governo Brasileiro;
- VIII – Estabelecer as condições a que deverão satisfazer a instalação e o funcionamento dos estaleiros, oficinas, diques e carreiras de construção e reparos navais, não pertencentes à MG, licenciando-os e fiscalizando seu funcionamento;
- IX – Aprovar e fiscalizar as rotações das embarcações da Marinha Mercante;

- X – Planejar, executar e controlar as atividades relacionadas com o Ensino Profissional do pessoal da Marinha Mercante;
- XI – Controlar e fiscalizar as inscrições do pessoal da Marinha Mercante;
- XII – Estabelecer normas disciplinares, no que se refere à conduta e às atividades do pessoal da Marinha Mercante;
- XIII - Dirigir e fiscalizar os serviços de Praticagem em todo território nacional;
- XIV – Elaborar instruções sobre o serviço de assistência e salvamento marítimo no interior dos portos;
- XV – Organizar e exercer a política naval;
- XVI – Instaurar e fazer instaurar inquéritos para apurar os incidentes, acidentes e sinistros relacionados com as atividades marítimas, tanto no que concerne ao material como ao pessoal;
- XVII – Elaborar instituições sobre as embarcações submersas ou encalhadas quando da competência do Ministério da Marinha;
- XVIII – Manter intercâmbio com Entidades Públicas ou Privadas afins. (BRASIL, 1969).

3.4.2 Organização Internacional do Trabalho (OIT)

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) ou *International Labor Organization* (ILO) foi fundada em 1919 sob a égide de regulamentar questões trabalhistas para diversos setores, dispondo de resoluções e convenções específicas à esfera marítima, conforme texto da própria OIT:

A missão da OIT é promover oportunidades para que homens e mulheres possam ter acesso a um trabalho decente e produtivo, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade. Para a OIT, o trabalho decente é condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável. (OIT, 2019a).

O *Trabalho Decente* é o ponto de convergência dos objetivos estratégicos da Organização Internacional do Trabalho e incluem-se nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definidos pela ONU para a Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável. Dentre os objetivos ODS figuram:

1. O respeito aos direitos no trabalho, especialmente aqueles definidos como fundamentais (liberdade sindical, direito de negociação coletiva, eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação e erradicação de todas as formas de trabalho forçado e trabalho infantil);
2. A promoção do emprego produtivo e de qualidade;
3. A ampliação da proteção social;
4. E o fortalecimento do diálogo social. (OIT, 2019b).

Em linhas gerais, a OIT é composta por 187 Estados membros, possuindo a sede em Genebra, na Suíça. O modelo adotado nas relações avaliadas pela organização baseia-se no tripartismo, o qual possibilita a existência de uma relação tríplice entre autoridades governamentais, empregadores e empregados, representadas, respectivamente, pela Conferência Internacional do Trabalho, o Conselho de Administração e o Escritório Internacional do Trabalho. “A Conferência adota normas em forma de Convênios que, após entrarem em vigor, são incorporadas à legislação dos Estados-membros que as ratificam.” (MARTINS, 2013, p. 33), ao passo que o Escritório executa as deliberações das outras entidades (MARTINS, 2013).

3.5 AMAZÔNIA AZUL

O território marítimo brasileiro, que compreende o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental, totalizando extensão territorial de 200 milhas marítimas, é denominado Amazônia Azul. Conceitualmente, interpreta-se a nomenclatura política e estrategicamente, asseverando a polivalência do termo. Por manter estreita relação e potencialmente influenciar diversas áreas do conhecimento, “[...] orientando o desenvolvimento nacional e inserindo o Brasil na vanguarda da preservação e uso sustentável dos mares e rios.”, (MARINHA DO BRASIL, 2019a), constitui tema inestimável à contemporaneidade no que concerne as práticas e políticas marítimas.

Estima-se que o Brasil detenha direito à exploração de uma área oceânica de 4,5 milhões de km^2 , valor que poderá chegar a 5,7 milhões de km^2 , e que equivale a, aproximadamente, metade da área continental brasileira, ou a uma área equivalente à de toda a Floresta Amazônica.

Atinente ao aproveitamento do petróleo, do gás natural e dos minerais nucleares, o Art. 177 da Constituição Federal de 1988, alterado pela Emenda Constitucional nº 9, preceitua que tais recursos constituem monopólio da União. Adicionalmente, em Parágrafo 1º dispõe-se que a União poderá conceder o direito a empresas estatais ou privadas (FERRO; TEIXEIRA, 2009; MARINHA DO BRASIL, 2019b).

Mesmo após mais de uma década de sua descoberta, é essencial reconhecer a importância econômica das riquezas naturais do Pré-Sal. “Após o anúncio da descoberta da

província petrolífera do pré-sal foram geradas expectativas de que o desenvolvimento dos novos recursos abriria uma nova página na história brasileira, propiciando a mudança radical na estrutura social e econômica.” (SAUER; RODRIGUES, 2016, p. 186). Sobre isso destaca-se ainda:

No mar estão as reservas do pré-sal e dele retiramos cerca de 85% do petróleo, 75% do gás natural e 45% do pescado produzido no País. Por nossas rotas marítimas, escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro. Nessa área existem recursos naturais e uma rica biodiversidade ainda inexplorados. Buscando alertar a sociedade sobre a importância estratégica desse imenso espaço marítimo, a Marinha do Brasil passou a denominá-lo “Amazônia Azul”. (MARINHA DO BRASIL, 2019b).

Em consequência à disponibilidade de riquezas presentes na Amazônia Azul, Estados estrangeiros iniciam movimentos de apossamento sobre o território marítimo nacional, ameaçando patrimônio de valor inestimável à coletividade e a soberania da União, conforme destacado pela Marinha do Brasil:

O Brasil desenvolveu uma complexa tecnologia para explorar petróleo em profundidades acima de dez mil metros. Assim é explorado o produto (gás ou liquefeito) na Bacia de Santos, conhecida como pré-sal. As reservas brasileiras de gás e petróleo estão totalmente inseridas na área marítima, demonstrando um dos recursos econômicos e riquezas existentes em nossa “Amazônia Azul”, a qual cabe à Marinha do Brasil proteger da cobiça de algum aventureiro. (MARINHA DO BRASIL, 2019c).

A necessidade de assegurar proteção às Águas Jurisdicionais Brasileiras, surge como resposta ao direito de exploração sobre os recursos localizados nesta área. *Pari passu*, promove a modernização e a qualificação do poderio naval, fundamental à salvaguarda do território nacional, tal qual pode ser evidenciado no seguinte trecho:

Desde 2011, surgiu o conceito de “novas ameaças”, de grande preocupação da comunidade internacional, que engloba o combate ao terrorismo, ao narcotráfico, ao tráfico ilícito de armas, ao contrabando e descaminho, ao tráfico de pessoas e a antiga pirataria. Para que os países tenham capacidade de combater as “novas ameaças” e a pirataria, necessitam se estruturar de maneira adequada, com um sistema de gerenciamento e monitoramento reforçado por parcerias, compartilhamento de informações e cooperação com outras instituições e Marinhas. (MARINHA DO BRASIL, 2019d).

Com o intuito de alertar a população sobre a importância do território marítimo nacional, instituiu-se o Dia Nacional da Amazônia Azul, promulgado pela Lei nº 13.187 de 11

de novembro de 2015. Adicionalmente, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), criada em 16 de novembro de 1945, estabeleceu o ano de 2021 como o prelúdio do progresso científico sustentável nos oceanos:

Em dezembro de 2017, a Organização das Nações Unidas, por meio da UNESCO, estabeleceu o período de 2021 a 2030 como a década para o desenvolvimento sustentável da Ciência nos Oceanos, com o intuito de incrementar a coordenação e cooperação em pesquisas e programas científicos para o melhor gerenciamento dos mares e zonas costeiras, reduzindo os riscos das atividades marítimas. (MARINHA DO BRASIL, 2019a).

*Habetur pro veritate*¹¹ a expressividade política e econômica nacional da Amazônia Azul. Todavia, faz-se necessário avaliar as vias de direito que delinearão o assentimento da concepção a qual o cenário marítimo integrava-se. Nacionalmente, a primeira tentativa de demarcação do Mar Territorial, empreendida pelo lançamento do tiro de canhão, emana do Alvará de 24 de maio de 1805. Esse processo foi concluído no século XIX por ações diplomáticas, sendo consolidado apenas no século XX, devido a existência de impasses que até então permaneciam pendentes (MARTINS, 2015a).

Concernente à análise do processo de formação das políticas normativas, Martins discorre acerca da complexidade em estabelecer os fatores que moldam as características regimentais das práticas marítimas de um Estado:

Que fatores condicionam a elaboração da política marítima nacional, assim como sua consolidação/ transformação? A resposta a essa pergunta tem indicações interessantes, que devem ser consideradas. Nem sempre é fácil definir tais fatores: são eles também objeto de transformação, em decorrência da matéria a que se referem, do grau e dos efeitos das decisões a serem tomadas. Todavia, é possível identifica-los com precisão, desde que constem dos documentos de política externa e figurem em diplomas legais, em nível da política interna e das relações internacionais. (MARTINS, 2015a, p. 78).

Em 1970, o Decreto-Lei nº. 1.098 fixou o limite do Mar Territorial nacional em 200 milhas marítimas. Considera-se a Constituição Federal de 1988 como a primeira fonte de direito interna a enquadrar o quadro normativo brasileiro às políticas emanadas pela CNUDM III, declarada em vigor pelo Decreto nº. 1530 de 22 de junho de 1995. As documentações que amparam a consolidação da política marítima nacional sucedem-se pela Lei nº. 8.617/93, “[...]”

¹¹ Locução latina que significa “tem-se por verdade”.

que enquadra a normativa interna brasileira e os limites marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela CNUDM III.” (MARTINS, 2015a, p. 81).

Neste contexto, concebe-se a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) como “[...] o embrião para os programas científicos associados ao exercício e à garantia da soberania brasileira no mar [...]” (MARINHA DO BRASIL, 2019e), cujos objetivos podem ser vistos no trecho que se segue.

A PNRM tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social.

A PNRM visa essencialmente:

- Ao estabelecimento de princípios e objetivos para a elaboração de planos, programas e ações de governo no campo das atividades de formação de recursos humanos; no desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinha;
- À definição de ações para alcançar os objetivos estabelecidos nesta Política. (BRASIL, 2005).

Atinente à vertente científica, a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), criada pelo Decreto nº. 74.557 de 12 de setembro de 1974 responsabiliza-se por coordenar três programas alusivos à Amazônia Azul: o Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e, por fim, o Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM). As diretrizes que orientam as ações dos programas têm como cerne a fomentação ao “[...] conhecimento sobre o ambiente marinho, sua preservação, o uso racional dos recursos e a formação de recursos humanos.” (MARINHA DO BRASIL, 2019e).

3.5.1 Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC)

Em anuência às disposições estabelecidas pela Lei nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993, o limite exterior da Plataforma Continental deve ser fixado conforme Art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Caso o Estado anseie pleitear incremento do território para além das 200 milhas marítimas, observa-se as indicações dispostas no Art. 4º, Anexo II, da referida Convenção (MARINHA DO BRASIL, 2019f):

Quando um Estado costeiro tiver intenção de estabelecer, de conformidade com o Art. 76, o limite exterior da sua plataforma continental além das 200 milhas marítimas, apresentará à Comissão, logo que possível, mas em qualquer caso dentro dos 10 anos seguintes à entrada em vigor da presente Convenção para o referido Estado, as características de tal limite juntamente com as informações científicas e técnicas de apoio. O Estado costeiro comunicará ao mesmo tempo os nomes de quaisquer membros da Comissão que lhe tenham prestado assessoria científica e técnica. (CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2013, p. 151).

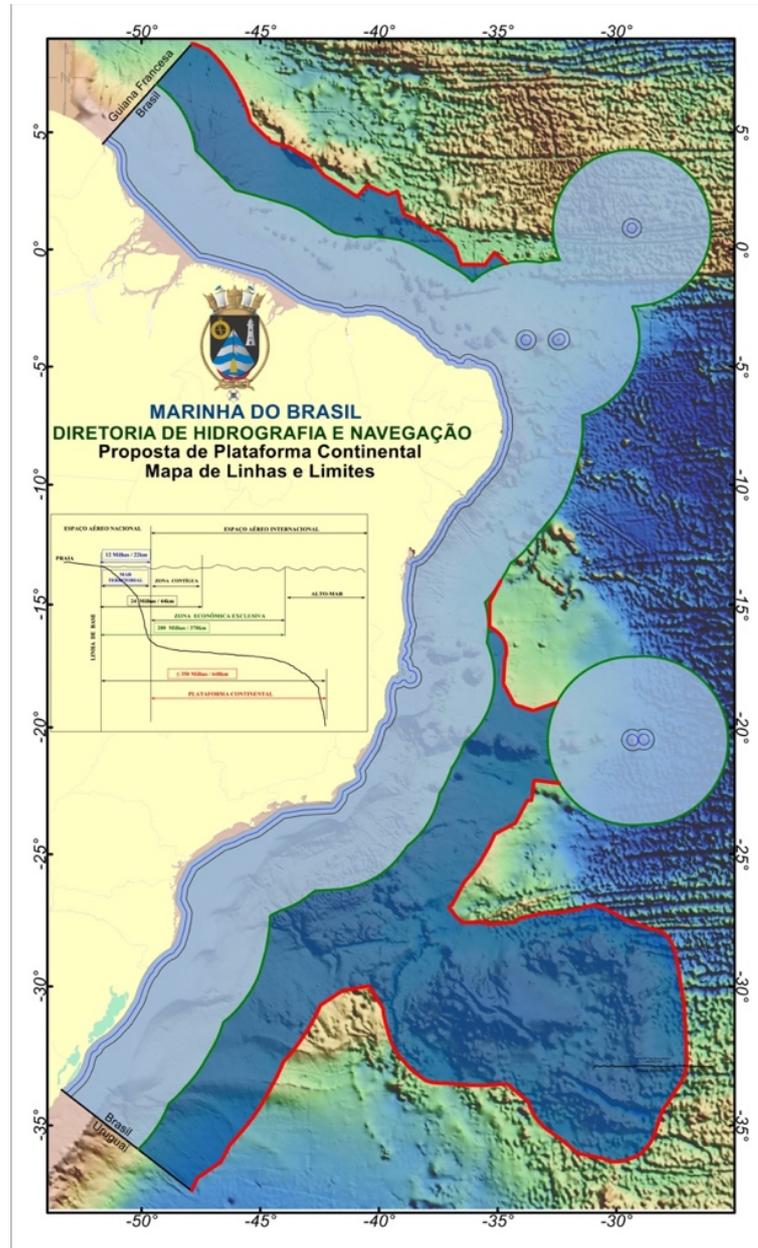
O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira foi instituído pelo Decreto nº 98.145 de 15 de setembro de 1989. Intercorre em duas fases, com a finalidade de “[...] estabelecer o limite exterior da nossa Plataforma Continental no seu enfoque jurídico, ou seja, determinar a área marítima, além das 200 milhas, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e do subsolo marinho.” (MARINHA DO BRASIL, 2019f).

Ao término da primeira fase, em novembro de 1996, sob gerenciamento da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e desenvolvidas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN) conjuntamente com a Empresa Brasileira de Petróleo S.A. (PETROBRAS), “[...] foram coletados cerca de 330.000 *km* de perfis sísmicos, batimétricos, magnetométricos e gravimétricos ao longo de toda extensão da margem continental brasileira.” (MARINHA DO BRASIL, 2019f).

Conforme Figura 14, a área total reivindicada, delimitada em vermelho e com preenchimento em azul escuro, corresponde a 960 mil *km*² para além das duzentas milhas marítimas e equipara-se a, aproximadamente, metade da área terrestre do território brasileiro, conforme registrado em:

Os 960 mil *km*², correspondentes à área total reivindicada além das duzentas milhas náuticas, se distribuíram ao longo da costa brasileira, principalmente nas regiões Norte (região do Cone do Amazonas e Cadeia Norte Brasileira), Sudeste (região da Cadeia Vitória-Trindade e Platô de São Paulo) e Sul (região de Platô de Santa Catarina e Cone do Rio Grande), equivalendo à soma das áreas dos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Nesses termos, a área oceânica sob jurisdição brasileira totalizou 4,4 milhões de *km*², o que corresponde, aproximadamente, à metade da área terrestre do território brasileiro, sendo considerada a Amazônia Azul. (MARINHA DO BRASIL, 2019f).

Figura 14 - Incremento ao território marítimo brasileiro.

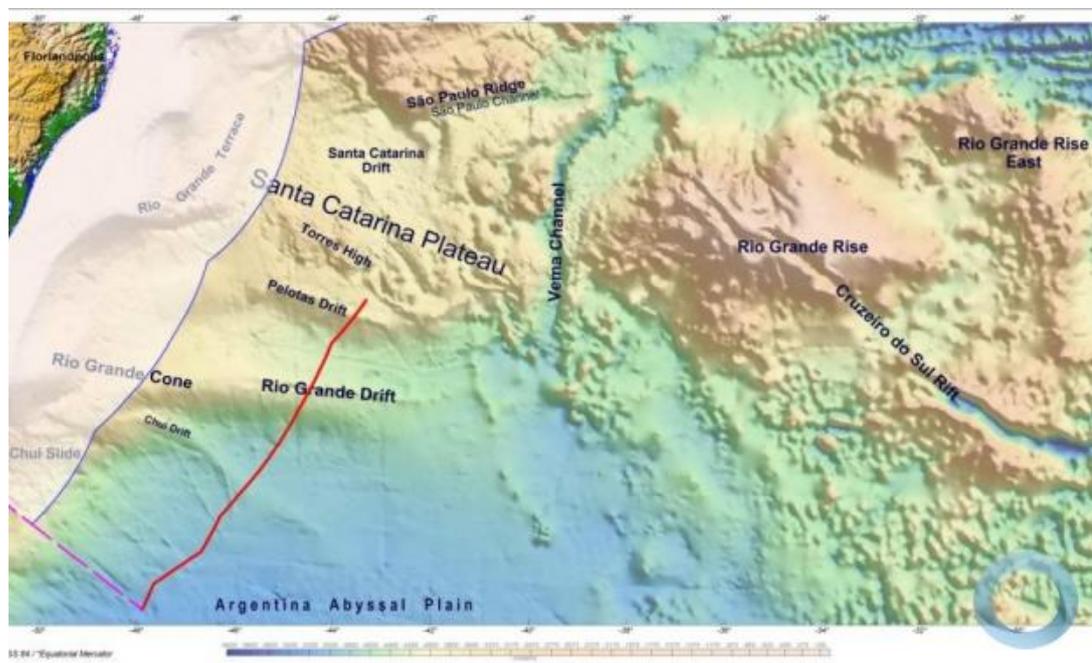


Fonte: Marinha do Brasil (2019).

Em maio de 2004 a proposta foi encaminhada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), entidade pertencente ao escopo da ONU. Decorridos praticamente três anos, em abril de 2007, a análise foi concluída e resultou em recomendações ao Governo Brasileiro no que concerne à extensão da área reivindicada. De um total de 960 mil km^2 , a CLPC negou incorporar cerca de 190 mil km^2 à Plataforma Continental, correspondendo a 20% da área total pleiteada (MARINHA DO BRASIL, 2019f).

Com a finalidade de revisar a proposta inicial, iniciou-se a segunda fase do projeto com a coleta de, aproximadamente, 440.000 km^2 perfis de dados. Adicionalmente, a margem continental brasileira foi dividida em três áreas distintas: Margem Sul, Margem Equatorial e Margem Oriental/Meridional. A Margem Sul, em vermelho, delimita-se inferiormente pelo mar Argentino e insere-se parcialmente na Margem Meridional, de acordo com a Figura 15 (DHN, 2015; MARINHA DO BRASIL, 2019f).

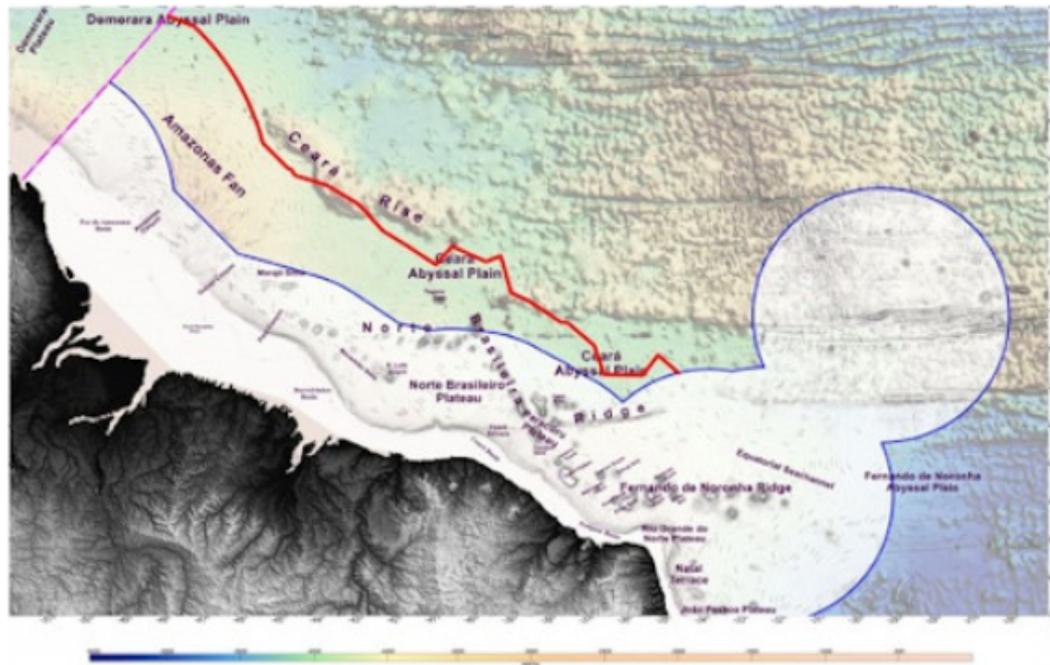
Figura 15 - Margem Sul delimitada em vermelho.



Fonte: DHN (2015).

A proposta alusiva à Margem Sul foi apresentada à Comissão de Limites em 25 de agosto de 2015 e endossada, em sua totalidade, em março de 2019, incorporando cerca de 170.000 km^2 à Plataforma Continental brasileira. Por conseguinte, iniciaram-se os trâmites relativos à Margem Equatorial, circunscrita em vermelho, prolongando-se “[...] desde o Limite Lateral Marítimo com a Guiana Francesa até a cadeia de Fernando de Noronha.” (MARINHA DO BRASIL, 2020) conforme Figura 16. Encaminhado à ONU em setembro de 2017, o pedido encontra-se em análise desde 2019 e, em caso de anuência, deverá incorporar 383.218 km^2 ao território marítimo nacional (MARINHA DO BRASIL, 2019f, 2020).

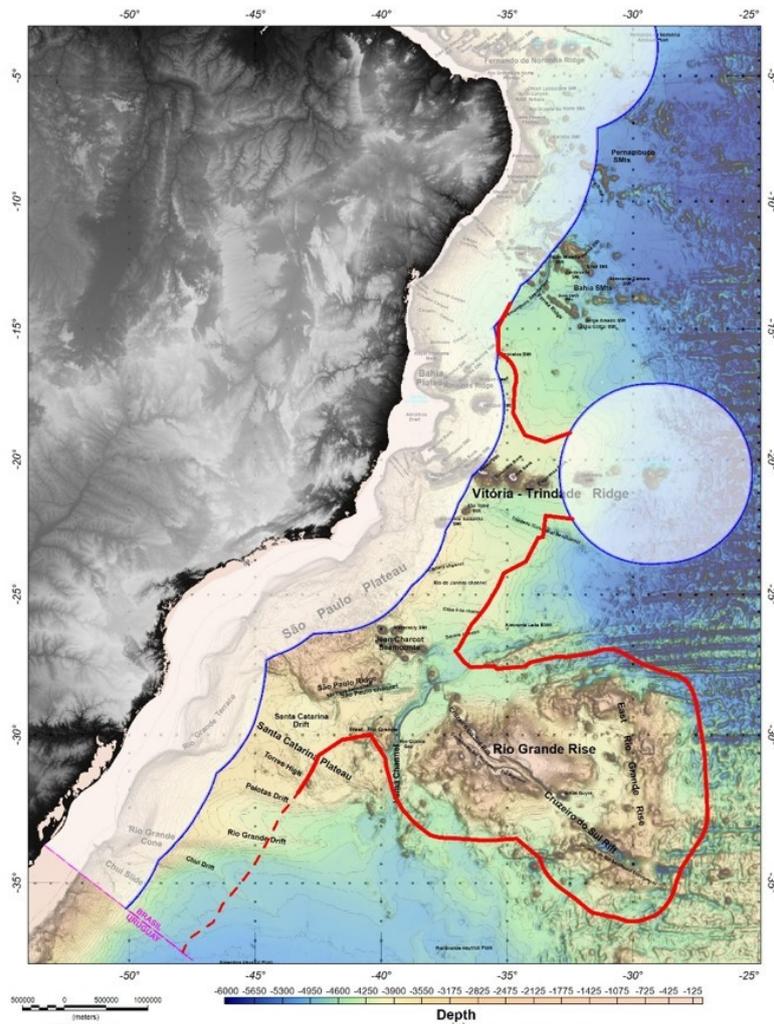
Figura 16 - Margem Equatorial delimitada em vermelho.



Fonte: DHN (2015).

Adicionalmente, a proposta concernente à Margem Meridional, delimitada em linha vermelha contínua, conforme disposto na Figura 17, foi encaminhada à ONU em dezembro de 2018 e dispõe sobre a inclusão da Elevação do Rio Grande (ERG) à Plataforma Continental brasileira. O processo de análise terá início em 2023 e, caso o pedido seja endossado pela CLPC, a Amazônia Azul totalizará cerca de 5,7 milhões de km^2 (MARINHA DO BRASIL, 2019f, 2020).

Figura 17 - Margem Meridional delimitada em vermelho.



Fonte: DHN (2015).

Observa-se que os trâmites relativos à Margem Sul estão concluídos desde março de 2019, enquanto o pedido de expansão da Margem Equatorial encontra-se em análise a partir do mesmo ano, conforme detalhado na Tabela 2. Por sua vez, o pedido da Margem Meridional, apesar de encaminhado à CLPC em 2018, tem análise prevista apenas para 2023.

Tabela 2 - Status dos pedidos de expansão da PC brasileira.

	Proposta	Envio à CLPC	Status
1ª Fase	960 mil km^2	Mai/2004	Aprovada em Abr/2007 com concessão de 80% da área pleiteada.
2ª Fase	Margem Sul	Ago/2015	Aprovada em Mar/2019.
	Margem Equatorial	Set/2017	Em análise desde 2019.
	Margem Meridional	Dez/2018	Análise prevista para 2023.

Fonte: Autor (2020).

Em concordância às informações dispostas na Tabela 3, o território nacional perfaz cerca de 13 milhões de km^2 . No que concerne à extensão da Amazônia Azul, compreendida por Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, somam-se, aproximadamente, 4,5 milhões de km^2 , que poderá atingir 5,7 milhões de km^2 , caso o território referente à Elevação do Rio Grande (ERG) seja incorporado à Margem Meridional.

Tabela 3 - Análise dos espaços marítimos nacionais.

Extensão territorial + Espaços Marítimos	12.971.000 km^2
Extensão territorial	8.500.000 km^2
MT + ZEE	3.508.000 km^2
PC	963.000 km^2
Amazônia Azul MT + ZEE + PC	4.471.000 km^2 (52% do território nacional)
Amazônia Azul + ERG	5.700.000 km^2

Fonte: Adaptado de Marinha do Brasil ([2019]).

4 DOCUMENTAÇÃO BÁSICA ÀS AÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

“A noção de Estado democrático de direito está indissociavelmente ligada à realização dos direitos fundamentais.” (JÚNIOR; NOVELINO, 2016, p. 14). Os princípios consagrados no caput do Art. 5º da Constituição Federal: inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, manifestam os direitos individuais e validam o princípio da prevalência dos direitos humanos (JÚNIOR; NOVELINO, 2016), tal como visto em:

O princípio da prevalência dos direitos humanos impõe ao Estado brasileiro deveres no âmbito interno e externo. Internamente, impõe não apenas a plena integração dos tratados e convenções internacionais de direitos humanos ao ordenamento jurídico pátrio, mas também a devida observância das normas consagradoras desses direitos. No plano internacional, exige o engajamento no processo de elaboração de normas protetivas dos direitos humanos, bem como o dever de adotar posições políticas e jurídicas contrárias aos Estados que não os respeitam. (PIOVESAN, 2014 apud JÚNIOR; NOVELINO, 2016, p. 27).

Ao empregar o postulado jurídico *beneficium juris nemini est denegandi* (a ninguém deve ser denegado o benefício do direito), pode-se estender os direitos fundamentais, tais como a inviolabilidade do direito à vida e à segurança, à pessoa ao mar, evidenciando que o Direito do Mar foi igualmente alicerçado sob a égide da proteção à integridade individual. Consoantes a essa premissa, Winter e Botelho (2015, p. 118) escrevem: “Compreender o ser humano como sujeito de direitos também no mar é pensar o direito nos seus novos desafios contemporâneos.”

“Visualizar o Direito do Mar como um mecanismo de humanização.” (WINTER; BOTELHO, 2015, p.129) é, portanto, compreender que a necessidade de prestar auxílio a pessoas em perigo no mar fundamenta-se, primordialmente, às questões humanitárias. Apesar de surgir como uma tradição consuetudinária, “[...] os estados caminham em direção à internacionalização das leis, primeiro pela harmonização das regulamentações locais, através de tratados bilaterais, acordos ou entendimentos entre as principais nações marítimas.” (SARDINHA, 2013, p. 6), para então, normatizar-se em convenções internacionais.

4.1 CONVENÇÃO SOLAS

Considera-se a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar¹² (SOLAS), como a precursora dos tratados internacionais sobre a segurança de navios mercantes. É interessante observar que essa Convenção irrompe como resposta ao naufrágio do Titanic, ocorrido em 14 de abril de 1912 e que resultou na morte de, aproximadamente, 1500 passageiros e tripulantes. O acidente incitou questionamentos sobre a segurança da navegação e a imprescindibilidade de regulamentar práticas internacionais que superintendessem o ambiente marítimo (SARDINHA, 2013).

A Convenção, em documento vigente, foi concluída em Londres, em 1 de novembro de 1974, e promulgada no Brasil pelo Decreto 92.610 de 2 de maio de 1986. Cronologicamente, é precedida por quatro outras versões que foram adotadas em 1914, 1929, 1948 e 1960. O objetivo do documento é padronizar as diretrizes para construção de navios, disponibilidade de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência e concessão de certificados (DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS, SEGURANÇA E SERVIÇOS MARÍTIMOS, 2020).

De maneira geral, o conteúdo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) encontra-se dividido em XII Capítulos. No que compete às políticas de busca e salvamento (SAR); destacam-se as normativas presentes nos Capítulos I, III e V que versam, respectivamente, sobre disposições gerais, equipamentos salva-vidas e outros dispositivos e segurança da navegação.

Adicionalmente, consoante Capítulo I, Parte A, Regra 1, determina-se que a referida Convenção será aplicável, *lato sensu*, a navios que efetuem viagens internacionais. Por sua vez, a Regra 3 preceitua que a Convenção não terá validade sobre navios de guerra e de transporte de tropas, navios de carga de arqueação bruta menor que 500¹³, navios sem meio de propulsão mecânica, navios de madeira, de construção primitiva, iates de recreio não empenhados em

¹² The Safety of Life at Sea Convention.

¹³ Tradicionalmente, a arqueação bruta de um navio era medida em unidades de volume e/ou unidades de massa, indicando a quantidade de carga passível de ser embarcada em um navio. No entanto, questões como a massa específica da carga, estabilidade da embarcação, arranjo interno dos tanques, entre outros; levaram à necessidade de padronizar esta medida. Atualmente, tal padronização é calculada por procedimento sistematicamente estruturado e expresso como número adimensional.

tráfego comercial e embarcações de pesca. No entanto, deve-se entender que cada capítulo irá estipular condições específicas de enquadramento.

4.1.1 Dispositivos gerais sobre busca e salvamento

Em consonância à Regra 1, acerca dos requisitos de aplicação do Capítulo III da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, sobre equipamentos salva-vidas e outros dispositivos, prescreve-se que as diretrizes do referido capítulo “[...] aplicar-se-á aos navios cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estejam em estado de construção semelhante, em 1º de Julho de 1998, ou depois”. (SOLAS, 1974, p. 297). Historicamente, a cerimônia de batimento de quilha consiste na fixação do primeiro prego nesse elemento estrutural e representa o início da construção de um navio. Por sua vez, o termo estágio de construção semelhante refere-se ao estágio em que: (PORTOGENTE, 2009).

- a. tem início a construção identificável com um navio específico;
- b. começou a montagem daquele navio, empregado pelo menos 50 toneladas, ou 1% da massa estimada de todo o material estrutural, tomando-se o menor desses valores. (SOLAS, 1974, p. 297).

Ao consentir às diretrizes de uma Convenção, o Governo Contratante obriga-se a cumpri-las sob pena de responsabilidade internacional, visto que a adesão é um ato discricionário do Estado e, desta forma, não poderá conflitar com o princípio jurídico do *pacta sunt servanda*, segundo o qual as partes têm o dever de cumprir e respeitar o que foi acordado no plano internacional. Em virtude do exposto, detém significativo mérito de análise a Regra 7, pertencente ao Capítulo V sobre segurança da navegação (MELLO, 2000).

1 Todos os Governos Contratantes comprometem-se a assegurar que sejam tomadas as medidas necessárias relativas às comunicações e à coordenação do socorro em sua área de responsabilidade, e ao salvamento de pessoas em perigo no mar nas proximidades de suas costas. Estas medidas deverão incluir a criação e a manutenção destas instalações de busca e salvamento na medida em que sejam consideradas necessárias, levando em consideração a densidade do tráfego marítimo e os perigos à navegação e deverão, na medida do possível, proporcionar os meios adequados para localizar e resgatar pessoas.

2 Todos os Governos Contratantes comprometem-se a disponibilizar para as Organizações as informações relativas aos serviços de busca e salvamento existentes e aos planos para realizar mudanças, se houver algum. (SOLAS, p. 363).

Ao que concerne o Capítulo V, a Regra 8 sobre sinais de salvamento, adiciona ao rol de obrigações dos Estados Contratantes, a adesão ao Código Internacional de Sinais pelos serviços de busca e salvamento na comunicação com navios ou pessoas em perigo. A Regra 21 reforça a Regra 8 ao tornar obrigatório que todos os navios disponham de uma cópia do volume III do manual IAMSAR. Por fim, a Regra 29 preceitua que “[...] deverá haver uma tabela ilustrada, prontamente disponível para o oficial de serviço de todo navio ao qual se aplica este capítulo, descrevendo os sinais de salvamento.” (SOLAS, 1974, p. 390).

Dispõe-se na Regra 21, Capítulo III, Seção 2, que “Os navios de passageiros com arqueação bruta igual a 500, ou mais, deverão ter em cada bordo pelo menos uma embarcação de salvamento [...]” (SOLAS, 1974, p. 322). No entanto, caso apresentem arqueação bruta inferior a 500 devem dispor de pelo menos uma embarcação de salvamento. Para navios de carga, em consonância à Regra 31 do referido capítulo, deverão possuir pelo menos uma embarcação de salvamento, independentemente de sua arqueação bruta, sendo que “[...] uma embarcação salva-vidas pode ser aceita como uma embarcação de salvamento¹⁴, desde que ela e os seus dispositivos de lançamento e de recolhimento atendam às exigências para uma embarcação de salvamento.” (SOLAS, 1974, p. 332).

A Regra 14, presente no Capítulo III, faz menção à estivagem das embarcações de salvamento e prescreve que as mesmas deverão ser estivadas garantindo prontidão para lançamento em, no máximo, 5 minutos. Caso as embarcações sejam do tipo inflável, o tempo deverá ser cumprido na condição totalmente inflada. Adicionalmente, a Regra 17 do referido capítulo abrange os dispositivos de embarque, lançamento e recolhimento das embarcações de salvamento (SOLAS, 1974), tal como enumerado a seguir:

1 Os dispositivos de embarque e de lançamento das embarcações de salvamento deverão ser tais que permitam que a embarcação possa ser embarcada e lançada no menor tempo possível.

4 O tempo de recolhimento da embarcação de salvamento não deverá ser superior a 5 minutos, em condições de mar moderadas, quando carregada com toda a sua lotação de passageiros e toda a sua dotação de equipamentos. Se a embarcação de salvamento for também uma embarcação salva-vidas, deverá ser possível obter esse tempo de recolhimento quando ela estiver carregada

¹⁴ Depreende-se da leitura dos dispositivos referentes às embarcações de salvamento e embarcações salva-vidas, que a última é sinônimo de embarcação de sobrevivência, ou seja, aquela utilizada por pessoa a bordo, em situações de emergência, para deixar a embarcação em perigo. Por seu turno, entende-se por embarcação de salvamento aquela empregada para resgatar pessoas ao mar, sendo operadas em ações de busca e salvamento.

com os seus equipamentos salva-vidas e com a sua lotação de passageiros aprovada, de seis pessoas, no mínimo.

5. Os dispositivos de embarque e recolhimento das embarcações de salvamento deverão permitir um manejo seguro e eficiente de uma maca transportando uma pessoa. Deverá haver estropos para recolhimento em caso de mau tempo, por uma questão de segurança, se as talhas pesadas constituírem um perigo. (SOLAS, 1974, p. 312).

De maneira geral e salvas as exceções dispostas na Regra 3, Capítulo IV, sobre radiocomunicações, todo navio deve ser capaz de receber e transmitir avisos de socorro, de terra para bordo e vice e versa, e de navio para navio, de acordo com as identidades do Sistema Marítimo Global de Socorro e Salvamento (GMDSS) e com as áreas marítimas A1, A2, A3 e A4, dentro das quais um navio pode navegar (SOLAS, 1974; MENDES, 2014).

A área marítima A1 estende-se de 20 a 50 milhas náuticas, a partir da Estação Costeira, enquanto A2, prolonga-se de 50 a 250 milhas náuticas, excluindo A1. No que concerne A3, apresenta-se entre 70° N e 70°S, e toda área excedente é reconhecida como A4, excluídas as áreas anteriores (SILVA et al., 2011).

A Chamada Seletiva Digital (DSC) nos rádios VHF, *very high frequency*, HF, *high frequency*, e MF, *medium frequency*, constitui a base para o sistema de radiocomunicação, sendo utilizada para “[...] comunicações de rotina e para a transmissão, reconhecimento e retransmissão de alertas de socorro.” (MENDES, 2014, p. 17). Na Tabela 4 dispõem-se as frequências de operação disponíveis relativas aos equipamentos VHF, HF e MF, a bordo de um navio.

Tabela 4 - Frequências DSC.

VHF	156,525 MHz (Canal 70)
MF	2.187,5 kHz
HF	4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 8.414,5 kHz 12.577 kHz e 12.804,5 kHz

Fonte: Silva et al. (2011).

A quantidade e o tipo de equipamento de comunicação requerido a bordo de um navio será definido pela sua área de operação, “[...] tendo em vista que os diferentes subsistemas de rádio incorporados ao sistema GMDSS têm limitações individuais com respeito à cobertura geográfica e aos serviços providos [...]” (SILVA et al., 2011, p. 74) conforme disposto na Tabela 5.

Tabela 5 - Equipamentos GMDSS específicos por áreas marítimas.

Área Marítima	Extensão	Equipamentos necessários
A1	20 a 50 milhas náuticas da Estação Costeira	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalação rádio VHF capaz de transmitir e receber na frequência de 156.525 MHz (canal 70) usando DSC. 2. Uma instalação rádio capaz de manter escuta contínua DSC no canal 70. 3. Receptor-transmissor radar operando na faixa de 9GHz. 4. Instalação rádio HF usando DSC.
A2	50 a 250 milhas náuticas da Estação Costeira	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalações requeridas para A1. 1. Instalação rádio MF capaz de transmitir e receber nas frequências de 2187.5 kHz usando DSC e 2182 kHz usando radiotelefonia. 2. Uma instalação rádio capaz de manter escuta contínua DSC na frequência 2187.5 kHz.
A3	Entre 70° N e 70°S	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalações requeridas para A2. 2. Satélite geoestacionário INMARSAT.
A4	Área excedente às demais áreas, a exemplo das áreas polares	<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalações requeridas para A2.

Fonte: Adaptado de SOLAS (1974).

4.2 MANUAL IAMSAR

O Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR) divide-se em três volumes, que podem ser usados “[...] como um documento independente, ou em conjunto com os outros dois volumes, como meio de obter uma visão abrangente do sistema SAR.” (IAMSAR, 2011, p. 5).

O volume I (Organização e Gerenciamento) apresenta caráter preliminar, conceituando o sistema SAR, discutindo sua implementação e aperfeiçoamento nos planos regionais e nacionais, bem como a cooperação entre Estados vizinhos a fim de se estabelecer um sistema de ação estruturado. Por sua vez, o volume II versa sobre a Coordenação de Missões e, conseqüentemente, destina-se àqueles envolvidos no planejamento de operações (IAMSAR, 2011).

Com qualidade prática, o terceiro volume (Facilidades Móveis) destina-se aos procedimentos referentes à execução das ações de busca e salvamento. Conforme Regra 21 disposta no Capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, todos os navios devem ter a bordo uma cópia atualizada do referido volume. Em geral, a associação dos três volumes tem por finalidade “[...] auxiliar os Estados a identificarem suas próprias necessidades de busca e salvamento [...]” (IAMSAR, 2011, p. 5), em consonância às obrigações reservadas aos países signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento e Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (IAMSAR, 2011).

A Seção 1 do Manual IAMSAR V.III apresenta-se como preâmbulo do documento, fornecendo a visão de aspectos fundamentais ao entendimento do sistema SAR, tais como propósito, responsabilidade, níveis de coordenação e organização nas esferas nacional e regional. Destina-se ainda à fornecer informações àqueles que operem aeronaves e embarcações, aos coordenadores de missões e aos que estejam em situação de emergência.

Quanto às reponsabilidades, *lato sensu*, “[...] os comandantes são obrigados a socorrer outros que se encontrem em perigo no mar, sempre que possam fazê-lo com segurança.” (IAMSAR, 2011, seç. 1, p. 2). No entanto, em caráter mais estrito, deve-se observar as reservas impostas à obrigação de socorrer de cada Convenção a qual o Estado seja signatário (IAMSAR, 2011).

Quanto aos níveis de coordenação, essas dividem-se em: coordenadores da cena de ação (OSCs), coordenadores da missão SAR (SMCs) e coordenadores de SAR (SCs). Os SCs integram o nível hierárquico nacional mais elevado e responsabilizam-se pelo gerenciamento do sistema, desenvolvimento de políticas e estabelecimento de centros de coordenação de salvamento (RCC) e subcentros de salvamento (RSC). Enquanto os SMCs orientam uma operação SAR específica e atuam apenas durante a ocorrência do incidente, “[...] até que um salvamento tenha sido executado ou que fique evidente que esforços adicionais não trarão mais resultados” (IAMSAR, 2011, seq. 1, p. 3) e se responsabilizam por todas as ações que conferem andamento e efetividade à missão (IAMSAR, 2011).

Adicionalmente, compete ao SMC designar um OSC quando coexistirem dois ou mais meios SAR em uma mesma missão, sendo responsável por supervisionar e coordenar as atividades em execução. “A pessoa encarregada da primeira instalação a chegar na cena de ação assumirá normalmente a função de OSC, até que o SMC determine que essa pessoa possa ser substituída.” (IAMSAR, 2011, seq. 1, p. 4).

Os Estados podem criar organizações próprias nacionais ou associarem-se “[...] a um ou mais Estados para formar uma organização regional de SAR, relacionada a uma determinada área oceânica ou continental.” (IAMSAR, 2011, seq. 1, p. 5).

4.2.1 Procedimentos iniciais ao recebimento de alerta de perigo

Conforme Seção 2 do Manual IAMSAR constituem métodos de notificação de perigo marítimos: chamadas de socorro emitidas diretamente ou por retransmissão, alertas e sinais visuais ou sonoros.

Após o recebimento do alerta de perigo um protocolo de ação imediata é iniciado, acusando seu recebimento e obtendo informações preliminares acerca da emergência, tais como posição, rumo e identidade da embarcação ou aeronave em perigo, tipo de carga transportada, número de pessoas a bordo, natureza do perigo, tipo de socorro necessário e, se houver, o número de vítimas (IAMSAR, 2011).

“Os navios devem manter comunicação constante com a embarcação ou aeronave em perigo enquanto tentam informar a situação ao sistema SAR.” (IAMSAR, 2011, seq. 2, p. 6), respondendo ao “RCC responsável pela SRR em que ocorreu o incidente, ao RCC mais

próximo, a qualquer RCC com quem possa estabelecer contato ou a qualquer instalação de comunicações (ex. posto de alerta).” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 3).

Faz-se necessário destacar que cada centro de coordenação de salvamento (RCC) detém responsabilidade por uma região de busca e salvamento (SRR), que pode ser dividida em subcentros de salvamento (RSC).

Adicionalmente, é mandatório que enviem à embarcação em perigo sua identidade, posição e velocidade, além da distância e da hora estimada de chegada (ETA) ao local. O fluxograma disposto no Anexo A, proposto pelo referido Manual, apresenta o sequenciamento de ações a serem realizadas após o recebimento de alerta de perigo via DSC MF, enquanto o Anexo B apresenta conteúdo semelhante para mensagens interceptadas via DSC HF. Nota-se no fluxograma disposto no Anexo A que posteriormente ao recebimento de um alerta de perigo deve-se decidir se a sua embarcação é capaz de prestar socorro e, em caso assertivo, deve-se reportar imediatamente ao RCC responsável.

A partir do momento que o Sistema SAR toma conhecimento do incidente será designado um coordenador de missão SAR (SMC) que se responsabilizará pela nomeação de um coordenador de cena de ação (OSC). Note que “Na prática, as expressões RCC e SMC são muitas vezes empregadas de uma maneira intercambiável, devido a sua íntima ligação.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 3). No entanto, como exposto anteriormente, o primeiro meio a chegar nas proximidades do incidente deverá assumir as funções de OSC, até que a nomeação oficial seja proferida.

Intitulados os responsáveis pela missão e cena de ação deve-se, em sequência, concentrar esforços na elaboração do plano de salvamento, tarefa usualmente designada ao SMC dirigente. O plano de salvamento deve ser concebido de forma diligente e compreender aspectos como o risco associado à missão SAR, o número, localização e disposição dos sobreviventes, as condições meteorológicas do local e o estado do mar, bem como os equipamentos e embarcações de assistência disponíveis (IAMSAR, 2011).

A escolha do sistema e da frequência de comunicação na cena de ação é incumbida ao SMC que deverá informá-las ao OSC, aos meios SAR e aos RCC vizinhos. Além da frequência principal de operação, deve ser escolhida uma secundária. No entanto, “Se existirem relativamente poucas unidades respondendo, as comunicações podem ser mantidas em uma única frequência de coordenação.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 8).

4.2.2 Planejamento e fase de busca

O planejamento da busca inicia-se pela determinação de dois componentes: o *datum* e a área de busca. Define-se o *datum* como “[...] um ponto de referência geográfico para a área onde será realizada a busca.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 17). Fatores como a posição e a hora informadas do incidente, o intervalo de tempo decorrido entre o incidente e a chegada ao local das unidades SAR, bem como os movimentos da embarcação acidentada devem ser considerados nessa decisão, visto que a posição de um objeto, transcorrido certo período de tempo, não será a mesma, sendo necessário, portanto, que o *datum* seja recalculado durante a execução da busca (IAMSAR, 2011), tal como enunciado por Soares:

A localização mais provável do objeto a que se destina uma busca, corrigida pelo seu movimento ao decorrer do tempo, é conhecida por *datum*. A determinação de um *datum* inicia-se quando é reportada a posição do incidente: a menos que o objeto de socorro esteja imobilizado, como num encalhe, a verdadeira posição durante a busca poderá ser substancialmente diferente da posição inicial. No entanto, o possível movimento do objeto em causa, deve ser considerado aquando o cálculo do *datum*. O *datum* deve ser recalculado periodicamente pois as forças que atuam no objeto continuarão a afetar a posição do mesmo ao longo do tempo. Para cada *datum* calculado (ou recalculado) poderá ser atribuído uma numeração sequencial (ex.: *Datum 1*, *Datum 2*, *Datum 3*) associado ao tempo de cálculo. (SOARES, 2017, p. 49).

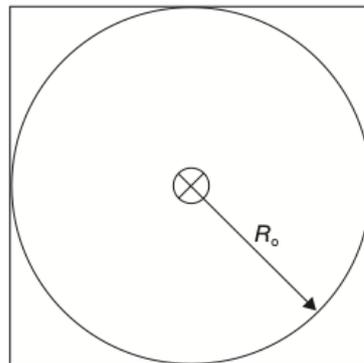
Entende-se por movimentos da embarcação acidentada, aqueles dependentes da deriva, que, por sua vez, pode ser decomposta em outros dois movimentos secundários: o abatimento (*leeway*) e a corrente de água total. A velocidade de abatimento apresenta mesma direção e relaciona-se à intensidade do vento, podendo ser determinada pelos gráficos presentes no Anexo D retirados do segundo volume do Manual IAMSAR. Por sua vez, a corrente “pode ser estimada utilizando o rumo da corrente e o abatimento calculados das embarcações na cena, ou perto dela.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 17).

A soma vetorial do abatimento e da corrente de água fornece a velocidade de deriva (IAMSAR, 2011). Contudo, atualmente, existem ferramentas para este cálculo, a exemplo do SARMAP, programa criado pela empresa norte americana ASA. O uso de ferramentas

computacionais garante não só maior precisão, mas também agilidade na obtenção de dados, características fundamentais ao serviço de busca e salvamento marítimos (SOARES, 2017).

Em circunstâncias que exigem ação imediata, normalmente aquelas que lidam como resgate de sobreviventes, a área de busca (A) é calculada estimando-se o raio de busca (R) em 10 milhas náuticas. O *datum* é então demarcado pelo uso de uma boia com marcador fumígeno¹⁵ ou qualquer outro objeto descartável altamente visível. A partir desta referência, um círculo com raio R e centro no *datum* é traçado. Em sequência, utilizando tangentes ao círculo, desenha-se um quadrado. O procedimento é melhor compreendido pela observação do esboço de uma área de busca genérica apresentada na Figura 18 (IAMSAR, 2011).

Figura 18 - Área de busca.



Fonte: IAMSAR (2016).

De forma complementar à área de busca será necessário estipular o padrão de busca a ser utilizado, o qual pode variar entre: Busca em Quadros Crescentes (SS), Busca em Vetores (VS), Busca em Linha de Trajetória (TS) ou Busca em Trajetórias Paralelas (PS).

Para entendimento do método de Buscas em Quadros Crescentes deve-se compreender as terminologias necessárias para sua aplicação na cena de ação: largura de varredura (W), cobertura (C) e espaçamento entre trajetórias (S) (IAMSAR, 2011).

A largura de Varredura (W) é um índice ou medida “[...] da facilidade ou da dificuldade de detectar um determinado objeto de busca [...]” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 19). A largura de varredura não corrigida (W_u) é obtida de acordo com o objeto de busca (para pessoa na água, bote salva-vidas por número de passageiros e embarcações miúdas) e a visibilidade meteorológica tabelada na Figura 19.

¹⁵ Adjetivo relativo àquilo que produz fumaça.

Figura 19 - Valores de Wu para navios mercantes (km (NM)).

Search object	Meteorological visibility (km (NM))				
	6 (3)	9 (5)	19 (10)	28 (15)	37 (20)
Person in water	0.7 (0.4)	0.9 (0.5)	1.1 (0.6)	1.3 (0.7)	1.3 (0.7)
4-person liferaft	4.2 (2.3)	5.9 (3.2)	7.8 (4.2)	9.1 (4.9)	10.2 (5.5)
6-person liferaft	4.6 (2.5)	6.7 (3.6)	9.3 (5.0)	11.5 (6.2)	12.8 (6.9)
15-person liferaft	4.8 (2.6)	7.4 (4.0)	9.4 (5.1)	11.9 (6.4)	13.5 (7.3)
25-person liferaft	5.0 (2.7)	7.8 (4.2)	9.6 (5.2)	12.0 (6.5)	13.9 (7.5)
Boat <5 m (17 ft)	2.0 (1.1)	2.6 (1.4)	3.5 (1.9)	3.9 (2.1)	4.3 (2.3)
Boat 7 m (23 ft)	3.7 (2.0)	5.4 (2.9)	8.0 (4.3)	9.6 (5.2)	10.7 (5.8)
Boat 12 m (40 ft)	5.2 (2.8)	8.3 (4.5)	14.1 (7.6)	17.4 (9.4)	21.5 (11.6)
Boat 24 m (79 ft)	5.9 (3.2)	10.4 (5.6)	19.8 (10.7)	27.2 (14.7)	33.5 (18.1)

Fonte: IAMSAR (2016).

Multiplicando-se o valor não corrigido da largura de varredura (W_u) pelo fator de correção (f_w), cujos valores dispõem-se na Figura 20, pode-se obter a largura de varredura corrigida (W_c). Por sua vez, a cobertura (C) “[...] é a razão entre a largura de varredura corrigida (W_c) e o espaçamento entre trajetórias (S).” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 20). Como a cobertura recomendada para a maioria das situações é equivalente a 1,0, têm-se que o espaçamento entre trajetórias será igual à largura de varredura corrigida (IAMSAR, 2011).

Figura 20 - Fator de correção (f_w).

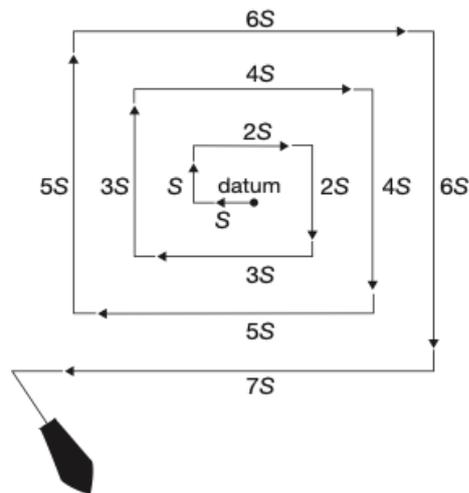
Weather: Winds km/h (kt) or seas m (ft)	Search object	
	Person in water, raft or boat < 10 m (33 ft)	Other search objects
Winds 0–28 km/h (0–15 kts) or seas 0–1 m (0–3 ft)	1.0	1.0
Winds 28–46 km/h (15–25 kts) or seas 1–1.5 m (3–5 ft)	0.5	0.9
Winds > 46 km/h (> 25 kts) or seas > 1.5 m (> 5 ft)	0.25	0.9

Fonte: IAMSAR (2016).

Calculado o valor do espaçamento entre trajetórias, apresenta-se na Figura 21 a representação esquemática do método de Busca em Quadros Crescentes (SS). Utiliza-se este método quando a posição do objetivo da busca “[...] é conhecida com limites relativamente próximos.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 23). A busca inicia-se pelo *datum*, com a realização de pernadas crescentes, sendo a primeira orientada “[...] diretamente contra o vento, para

minimizar os erros de navegação.” (IAMSAR, 2011, seç. 3, p. 23). Como abrange uma pequena área de busca, o procedimento deve ser realizado por embarcações miúdas.

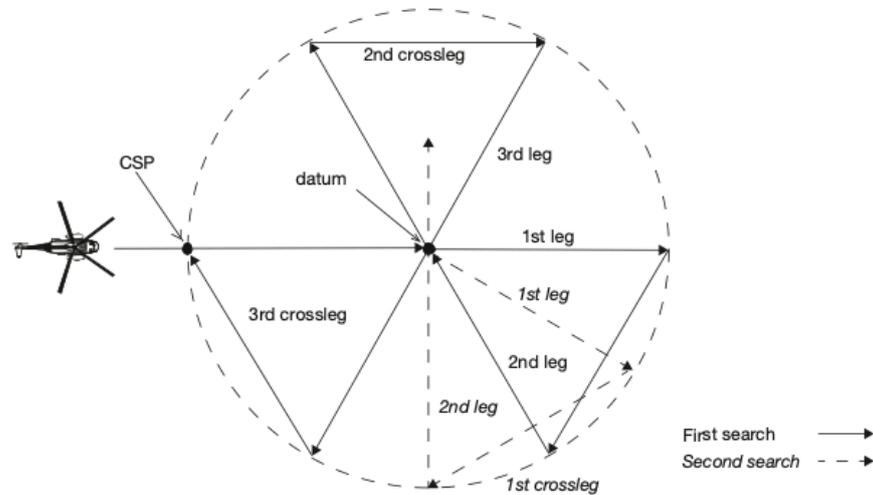
Figura 21 - Busca em Quadros Crescentes (SS).



Fonte: IAMSAR (2016).

Utiliza-se a Busca em Vetores (VS) “[...] quando a posição do objetivo da busca é conhecida com precisão e a área de busca é pequena.” (IAMSAR, 2011, seç. 3, p. 24), circular, com centro no *datum* e raio entre 2 e 5 milhas náuticas. A trajetória inicia-se no ponto inicial da busca, *Commence Search Point*, (CSP) e assim como na Busca em Quadros Crescentes o procedimento deve ser realizado por embarcações miúdas. Não se recomenda o uso de múltiplas embarcações, mas pode ser associado a uma aeronave. Dispõe-se na Figura 22 a representação esquemática do método VS (IAMSAR, 2011).

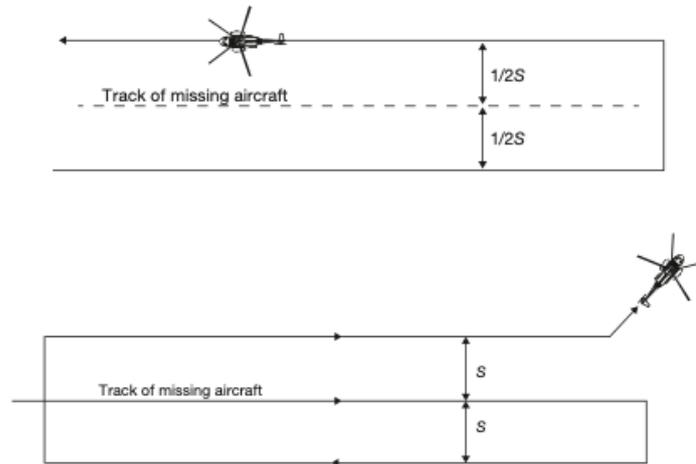
Figura 22 - Busca em Vetores (VS).



Fonte: IAMSAR (2016).

“Empregada muitas vezes como ação inicial de busca, devido à facilidade de planejamento e execução. “(IAMSAR, 2011, seç. 3, p. 27), a Busca em Linha de Trajetória (TS) é normalmente realizada por aeronaves, devido a sua alta velocidade, no entanto, também pode ser executada por embarcações, se assim determinado no planejamento da busca. O procedimento pode ser feito “[...] ao longo de um dos lados da linha da trajetória, voltando na direção oposta [...]” (IAMSAR, 2011, seç. 3, p. 27), movimento conhecido como *track line search return* (TSR), ou “[...] uma vez de cada, e em seguida o meio de busca prossegue o seu caminho e não volta.” (IAMSAR, 2011, seç. 3, p. 27), movimento denominado *track line search non-return* (TSN), conforme Figura 23.

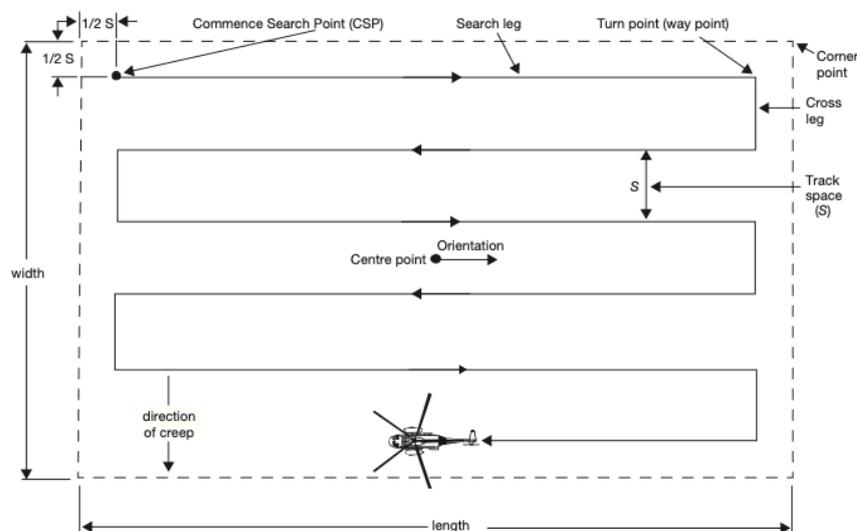
Figura 23 - Busca em Linha de Trajetória (TS).



Fonte: IAMSAR (2016).

Por fim, a Busca em Trajetórias Paralelas (PS) é utilizada quando a localização dos sobreviventes é incerta e necessita-se patrulhar uma grande área. Portanto, busca-se dividi-la em subáreas “[...] para que os meios de busca presentes ao mesmo tempo na cena de ação sejam designados para realizar buscas individuais [...]” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 28). O ponto inicial localiza-se em um dos vértices das subáreas, com distância igual à metade do espaçamento entre trajetórias, de acordo com a Figura 24.

Figura 24 - Busca em Trajetórias Paralelas (PS).

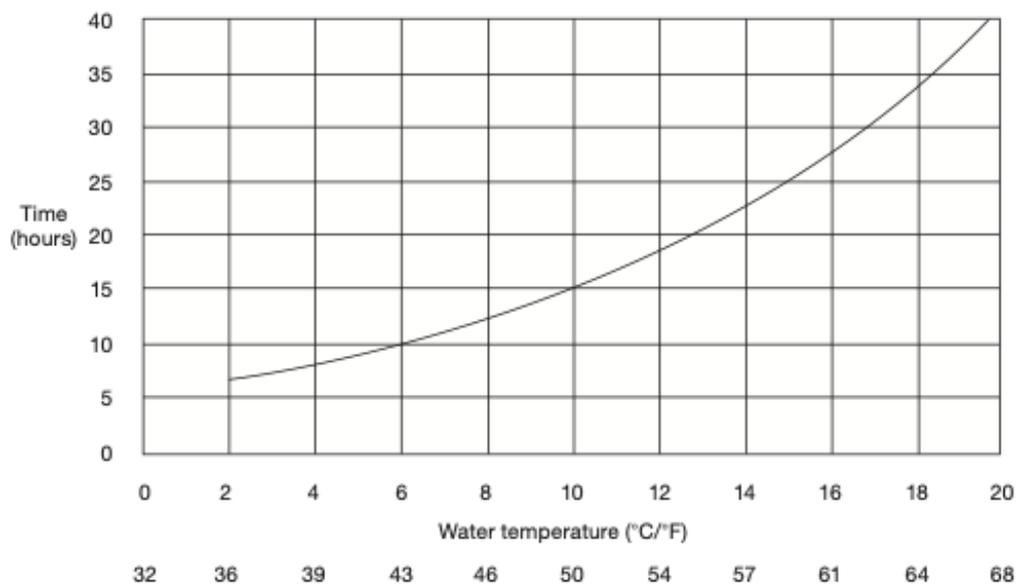


Fonte: IAMSAR (2016).

Compete ao coordenador da cena de ação (OSC) determinar o término da fase inicial de busca, quando da ausência de novas informações, verificando a necessidade de uma nova fase e o melhor método de busca a ser utilizado. A operação deve prosseguir “[...] até que tenham sido perdidas todas as esperanças razoáveis de resgatar sobreviventes.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 38). Assim, deve-se decidir quando decretar o encerramento permanente da busca, tendo como base critérios como a probabilidade da existência de sobreviventes e a viabilidade dos meios de busca e salvamento (IAMSAR, 2011).

A probabilidade da existência de sobreviventes pode ser avaliada de acordo com o gráfico disposto na Figura 25, que apresenta “[...] o limite superior realístico do tempo de sobrevivência para pessoas na água vestindo roupas normais a partir do momento de entrada na água.” (IAMSAR, 2011, seq. 3, p. 39). Por sua vez, a viabilidade dos meios de busca e salvamento dependerá de análise criteriosa realizada pelo coordenador da cena de ação.

Figura 25 - Tempo de sobrevivência de pessoas na água.



Fonte: IAMSAR (2016).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tão numerosos quanto os possíveis usos do mar, são as situações jurídicas que podem surgir em decorrência de tais usos. Não obstante, esses usos, em muitos casos, envolvem uma pluralidade de Estados, cada qual signatário de Convenções e Tratados diferentes, bem como detentor de um ordenamento jurídico próprio, concedendo complexidade ímpar à área do Direito do Mar.

Paradoxalmente, a literatura sobre o assunto é escassa e associa-se, muitas vezes, às fontes do Direito Internacional Público, visto que, “O Direito do Mar pode ser entendido como um microsistema derivado do Direito Internacional [...] (MENEZES, 2015, p.47). Neste contexto, o presente trabalho promove um esforço inicial em realizar uma síntese introdutória sobre o assunto, focando, em especial, nos fundamentos do Direito Marítimo e seu uso como ferramenta para melhor compreensão das políticas de busca e salvamento (SAR) atuais.

O Direito do Mar emerge sob a égide do Direito Consuetudinário e consolida-se como Direito Positivo em 1982, com a efetivação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Atua como ferramenta de validação jurídica do homem como sujeito de direitos no ambiente marítimo. Relembrando Winter e Botelho (2015, p. 129) “Compreender a sua construção humanitária é compreender a promoção da possibilidade de superação de uma estrutura míope do Direito do Mar voltado apenas a questões comerciais.”

Portanto, a fim de compreender as políticas de segurança da navegação e as estratégias de busca e salvamento dispostas nos objetos de estudo deste trabalho: Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e o terceiro volume do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento, é importante analisar o panorama de regulamentação, as competências jurisdicionais e a divisão do território marítimo nos âmbitos internacional e nacional.

Assim, este trabalho concretiza o objetivo de mapear a divisão do território marítimo, bem como as competências jurisdicionais em cada área, identificando as fontes do Direito que substanciam tais jurisdições. Sequencialmente, também apresenta uma síntese dos principais protocolos de busca e salvamento adotados tanto nos âmbitos nacional e internacional, identificando os textos normativos que regulamentam tais ações.

Em relação ao exemplo emblemático apresentado na introdução deste trabalho, observa-se que a resposta dependerá de uma série de fatores, tais como: natureza da ocorrência

(penal ou não), região da ocorrência, tipo de passagem (inocente ou não), tipo de embarcação (militar ou não), eventual prejuízo ao Estado costeiro, Estado de bandeira da embarcação, entre outros; conforme descrito ao longo de todo esse texto.

No entanto, é importante frisar que, assim como ressalta Martins (2013), embora exista um montante de normas, protocolos e convenções, considera-se que a sistematização integralizada do direito marítimo como uma ciência jurídica sólida e harmônica ainda não foi alcançada. Da mesma sorte, este texto não tem a pretensão de esgotar o assunto, mas apenas sinalizar potenciais questões que podem ser aprofundadas por diversos pesquisadores, das mais diversas áreas associadas a este importante recurso natural que é o mar.

REFERÊNCIAS

- BORGES, Vinícius Maranhão Coelho. **Fontes do Direito**. 2013. Disponível em: https://jus.com.br/artigos/48588/fontes-do-direito#_ftn3. Acesso em: 04 nov. 2019.
- BRASIL. Casa Civil. **Decreto nº 5.300**, de 07 de dezembro de 2004. Brasília, Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2004/decreto-5300-7-dezembro-2004-535018-publicacaooriginal-21847-pe.html>. Acesso em: 24 out. 2019.
- BRASIL. Casa Civil. **Decreto nº 65.611**, de 23 de outubro de 1969. Brasília, Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/488250/publicacao/15705181>. Acesso em: 20 nov. 2019.
- BRASIL. Casa Civil. **Lei nº 7.209**, de 11 de julho de 1984. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L7209.htm#art5. Acesso em: 10 out. 2019.
- BRASIL. Casa Civil. **Lei nº 7.273**, de 10 de dezembro de 1984. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L7273.htm. Acesso em: 20 ago. 2019.
- BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Boletim anual de exploração e produção de petróleo e gás natural**. 2017. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/documents/10584/2533848/Boletim+de+Exploração+e+Produção+de+Petróleo+e+Gás+Natural+ano+2017/e570ced2-86e2-485b-85a0-2c8d0407b945;jsessionid=69A481546F56441319E8CC3E8D0867E6.srv155>. Acesso em: 23 out. 2019.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Características e Limites da Zona Costeira e Espaço Marinho**. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro/zona-costeira-e-seus-multiplos-usos/caracteristicas-da-zona-costeira.html>. Acesso em: 24 out. 2019.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Anuário Estatístico de Transportes: 2010 - 2017**. 2018. Disponível em: http://transportes.gov.br/images/BIT_TESTE/Publicacoes/Apresentacao_AET_2018.pdf. Acesso em: 7 ago. 2019.
- BRASIL. Serviço Geológico. **International Seabed Authority**. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/Sobre/Assuntos-Internacionais/International-SeaBed-Authority---ISA-3942.html>. Acesso em: 18 set. 2019.
- BITTENCOURT, Vanessa; TORMIN, Camila. **Contratos Internacionais de Trabalho: Breve Análise Acerca dos Contratos Internacionais de Trabalho**. 2015. Disponível em: <https://vanbittencourt.jusbrasil.com.br/artigos/306634619/contratos-internacionais-de-trabalho?ref=serp>. Acesso em: 22 out. 2019.
- CASTRO, Christiano Alves Monteiro de; ALVIM, Eduardo Reis; ALVES, Marcos Fernando Cordeiro. Jus Cogens: origem, conceito, elementos informadores, hierarquia e fontes. **Revista Eletrônica de Direito Internacional**, v. 17, p.368-384, jan. 2016. Disponível em:

<http://centrodireitointernacional.com.br/wp-content/uploads/2014/05/JUS-COGENS-ORIGEM-CONCEITO-ELEMENTOS-INFORMADORES-HIERARQUIA-E-FONTES.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

CONVENÇÃO Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar = THE SAFETY of Life at Sea Convention. 1 novembro 1974. Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/solas_indice-2014_2.pdf. Acesso em: 13 abr. 2020.

CUNHA JÚNIOR, Dirley da; NOVELINO, Marcelo. **Constituição Federal para concursos: doutrina, jurisprudência e questões de concursos**. Doutrina, jurisprudência e questões de concursos. 7. ed. Salvador: Juspodivm, 2016. 1119 p.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **O mar territorial do estado brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1973. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/38632/37373>. Acesso em: 03 out. 2019.

DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS, SEGURANÇA E SERVIÇOS MARÍTIMOS. **Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)**. Disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/solas>. Acesso em: 02 abr. 2020.

DIRECTORATE OF HYDROGRAPHY AND NAVIGATION. **Continental Shelf and UNCLOS Article 76: brazilian partial revised submission to the commission on the limits of the continental shelf**. Brazilian Partial Revised Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf. 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: 11 mar. 2020.

FERRAZ JUNIOR, Tercio Sampaio. **Introdução ao estudo do direito: técnica, decisão, dominação**. 4. ed. São Paulo: Atlas S.A., 2003.

FERRO, Fernando; TEIXEIRA, Paulo. **Os desafios do Pré-Sal**. Brasília: Edições Câmara, 2009. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/Livro-pre-sal.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **About IMO**: Introduction to IMO. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 20 nov. 2019.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **The tribunal**. Disponível em: <https://www.itlos.org/en/the-tribunal/>. Acesso em: 18 set. 2019.

MACHADO, Luiz Alberto Figueiredo. **A plataforma continental brasileira e o direito do mar: considerações para uma ação política**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2015. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/20101979/a-plataforma-continental-brasileira-e-o-direito-do-mar-luiz-alberto-figueiredo-machado-1-ed-2015>. Acesso em: 07 out. 2019.

MANUAL Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento. Volume II. 2016. Disponível em: <http://www.icscc.org.cn/upload/file/20190102/Doc.9731-EN%20IAMSAR%20Manual%20-%20International%20Aeronautical%20and%20Maritime%20Search%20and%20Rescue%20Manual%20Volume%20II%20-%20Mission%20Co-ordination.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2020.

MANUAL Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento. Volume III. 2011. Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/iamsar_consolidado_com_emd_jul2013.pdf Acesso em: 20 abr. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Amazônia Azul**. 2019a. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/amazonia-azul.html. Acesso em: 23 nov. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Amazônia Azul**. 2019g. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/node/7797/backlinks>. Acesso em: 19 jun. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Amazônia Azul: novas dimensões**. Marinha do Brasil, [2019]. Color. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/noticias/Novas%20Dimensões%20da%20Amazônia%20Azul.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Bem-vindo à "Amazônia Azul"**. 2019b. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/index.html. Acesso em: 23 nov. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **DNH participa da 52ª Sessão da Comissão de Limites da Plataforma Continental, em Nova Iorque**. 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/dhn-participa-da-52a-sessao-da-comissao-de-limites-da-plataforma-continental-em-nova-iorque>. Acesso em: 12 mar. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras: Normam-04/DPC**. 2013. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam04_0_0.pdf. Acesso em: 10 out. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Plano de levantamento da plataforma continental brasileira**. 2019f. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>. Acesso em: 02 mar. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **SAR**. 2012a. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sar>. Acesso em: 22 ago. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **SOLAS**. 2012b. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/solas>. Acesso em: 02 abr. 2020.

MARINHA DO BRASIL. **Vertente científica.** 2019e. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/vertente-cientifica.html. Acesso em: 29 nov. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Vertente econômica.** 2019c. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/vertente-economica.html. Acesso em: 29 nov. 2019.

MARINHA DO BRASIL. **Vertente soberania.** 2019d. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/vertente-soberania.html. Acesso em: 29 nov. 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Currículo lattes.** 2019. Disponível em: <http://lattes.cnpq.br/2546717607480050>. Acesso em: 06 set. 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo: Volume I - Teoria Geral.** 4. ed. Barueri: Manole, 2013. Disponível em: <https://passeidireto.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520444719/cfi/4!/4/4@0.00:0.00>. Acesso em: 27 ago. 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo: Volume III - Contratos e Processos.** Barueri: Manole, 2015a. Disponível em: <https://passeidireto.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520446294/cfi/35!/4/4@0.00:0.0>. Acesso em: 22 ago. 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Vade Mecum de direito marítimo.** Barueri: Manole, 2015b. Disponível em: <https://passeidireto.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520451632/cfi/5!/4/4@0.00:28.5>. Acesso em: 06 nov. 2019.

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.** Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 21-66. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/19910431/reflexoes-sobre-a-covencao-do-direito-do-mar-andre-panno-beirao-antonio-celso-alves-pereira-orgs-1-ed-2014>. Acesso em: 18 set. 2019.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público.** 12. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2000. 1 v. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/38497735/curso-de-direito-internacional-vol-1-celso-mello>. Acesso em: 18 set. 2019.

MENDES, Lucas Soares. **Sistema global marítimo de socorro e segurança.** 2014. 28 f. TCC (Graduação) - Curso de Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha Ciaga, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/0000052c.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2020.

MENEZES, Wagner. **O Direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2015. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/19910485/o-direito-do-mar-wagner-menezes-1-ed-2015>. Acesso em: 10 set. 2019.

NOVO, Benigno Núñez. **O direito internacional**. 2018. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/70769/o-direito-internacional>. Acesso em: 24 set. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, Jamaica, 22 de junho de 1995. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/17195998/convencao-das-nacoes-unidas-sobre-o-direito-do-mar?q=linha%20de%20base%20e%20baixa%20mar&tipo=1>. Acesso: 26 set. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Estatuto da Corte Internacional de Justiça**. São Francisco, EUA, 26 de junho de 1945. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/22428842/legislacao-estatuto-da-corte-internacional-de-justica-1945>. Acesso: 25 set. 2019.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Conheça a OIT**. 2019a. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/conheca-a-oit/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 20 nov. 2019.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Trabalho decente**. 2019b. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 20 nov. 2019.

REVISTA DE DIREITO INTERNACIONAL. **Direito do mar e direito marítimo: aspectos internacionais e nacionais**. Uniceub, v. 12, n. 1, 2015. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3331/pdf>. Acesso em: 18 set. 2019.

SAMPAIO, Ten Cel Qoecta Rf Jair; OLIVEIRA, Cap Qoea Cta Rf Ivan França; SILVA JUNIOR, So Bct Carlos Reynald da. **Curso básico de busca e salvamento: SAR005**. [s.i.]: [s.n.], 2016. Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/61616455/apostila-sar005-versao-2017>. Acesso em: 23 ago. 2019.

SARDINHA, Alvaro. **Salv guarda da vida no mar: GMDSS, EPIRB, SART**. 2013. Disponível em: https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/08/salvaguarda-da-vida-no-mar_gmdss-epirb-sart1.pdf. Acesso em: 27 mar. 2020.

SAUER, Ildo L.; RODRIGUES, Larissa Araújo. **Pré-Sal e Petrobrás além dos discursos e mitos: disputas, riscos e desafios**. São Paulo, v. 30, n. 88, p.185-229, dez. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v30n88/0103-4014-ea-30-88-0185.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2019.

SILVA, Sérgio Silvan Brasileiro da; GATTI, Luiz Antonio; LONGO, Roberto Cassal. **Especial de radioperador geral**. 2. ed. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 2011. Disponível em: http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/EROG_2011_socorro_salvamento.pdf. Acesso em: 01 jun. 2020.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**. São Paulo: Nova Cultural Ltda, 1996. 1 v.

SOARES, Francisco Miguel Brito. **Modelo de deriva IAMSAR**: automatização do cálculo de deriva de objetos à superfície do mar a partir do método IAMSAR. 2017. 144 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Militares Navais, Escola Naval, Alfeite, 2017.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LE DROIT INTERNATIONAL. **Guy Ladreit De Lacharrière**. 2019. Disponível em: <http://www.sfdi.org/internationalistes/lacharriere-guy-ladreit-de/>. Acesso em: 24 set. 2019.

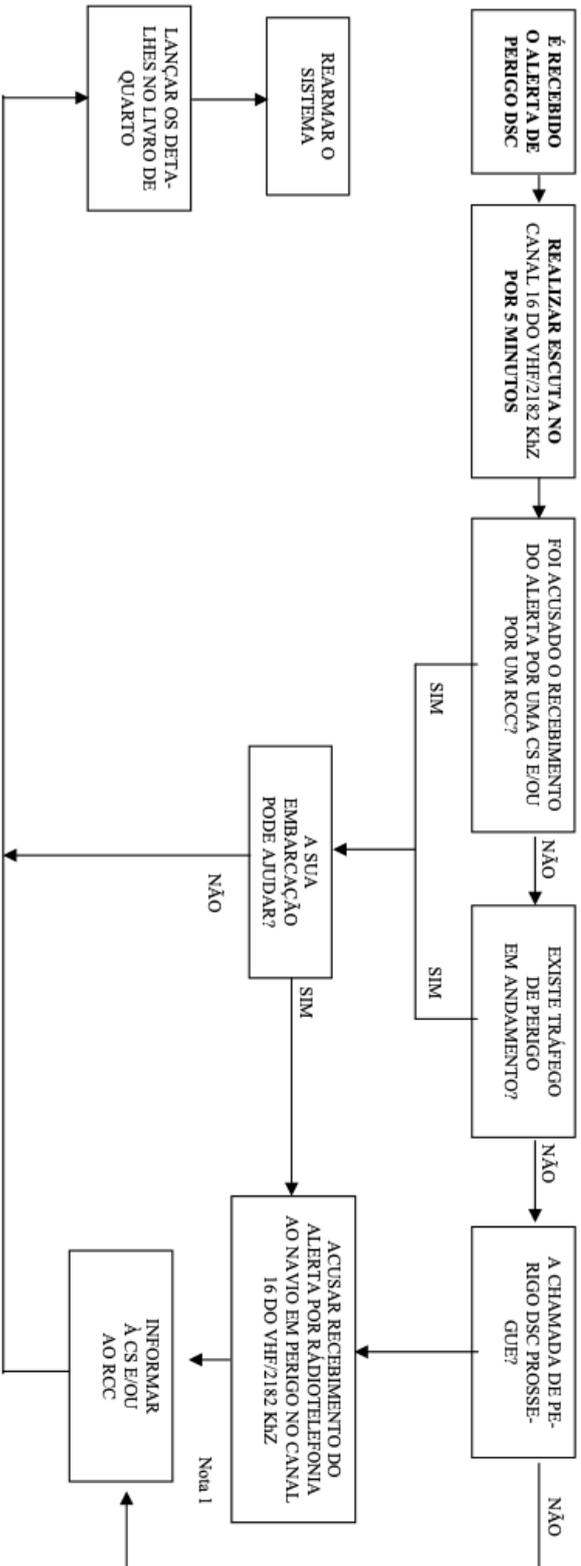
STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. 3. ed. São Paulo: Blucher, 2009. 890 p. Tradução de: Doutora Ana Cristina Paixão Casaca et al. Título original: Maritime Economics.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **Princípios do direito internacional contemporâneo**. 2. ed. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2017. Disponível em: <http://funag.gov.br/biblioteca/download/principios-do-direito-internacional-2017.pdf>. Acesso em: 24 set. 2019.

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito marítimo**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2016. Disponível em: https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2016-2_1.pdf. Acesso em: 05 nov. 2019.

WINTER, Luís Alexandre Carta; BOTELHO, Martinho Martins. **O direito internacional do mar e os direitos humanos**: algumas considerações em direito ao desenvolvimento. Revista Direito e Desenvolvimento, João Pessoa, v. 6, n. 11, p.117-131, jan. 2015.

ANEXO A – AÇÕES IMEDIATAS AO RECEBER ALERTA VHF/MF DSC



Observações:

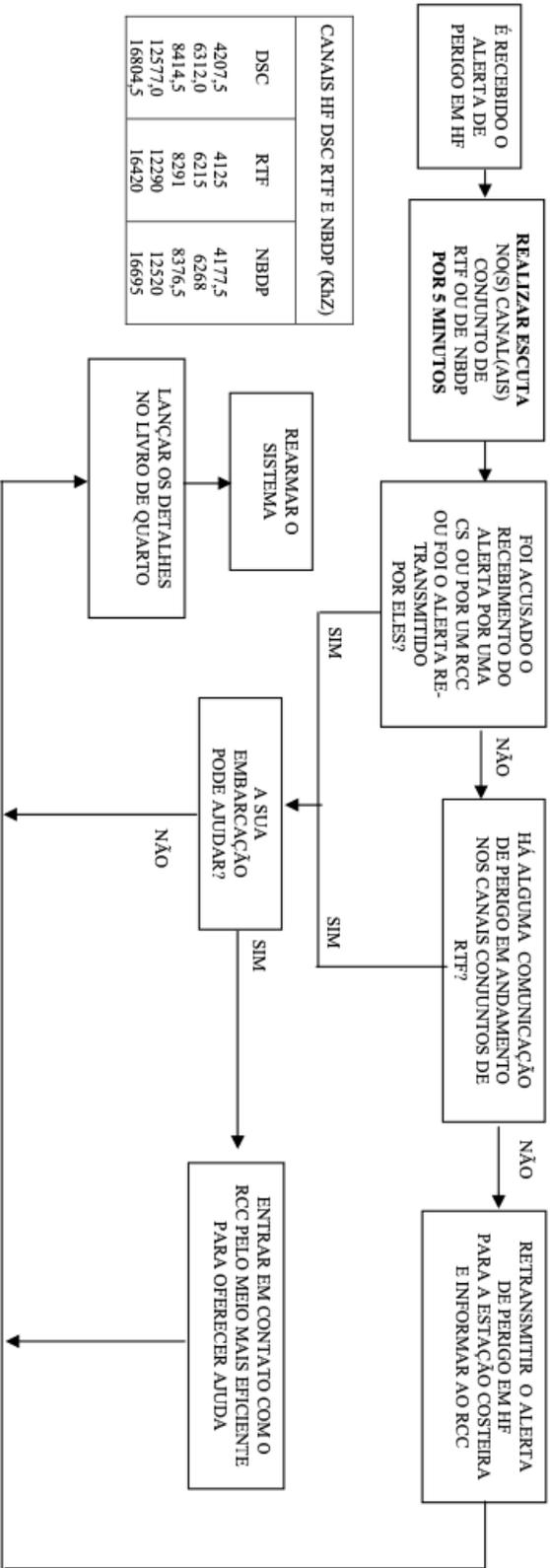
Nota 1: Um RCC e/ou uma Estação Costeira adequada e pertinente deverão ser devidamente informados. Se forem recebidos outros alertas de DSC da mesma origem e não houver dúvida de que o navio em perigo está nas proximidades, após consultar um RCC ou uma Estação Costeira, poderá ser acusado o recebimento do DSC para encerrar a chamada.

Nota 2: Em hipótese alguma é permitido que um navio retransmita um pedido de socorro DSC ao receber um alerta de DSC, seja pelo canal 70 do VHF ou pelo canal de 2187,5 KHz de MF.

CS= Estação Costeira

RCC= Centro de Coordenação de Salvamento

ANEXO B – AÇÕES IMEDIATAS AO RECEBER ALERTA VHF/HF DSC



CANAIS HF DSC RTF E NBDP (KHz)			
DSC	RTF	NBDP	
4207,5	4125	4177,5	
6312,0	6215	6268	
8414,5	8291	8376,5	
12577,0	12290	12520	
16804,5	16420	16695	

Observações:

Nota 1: Se estiver claro que o navio ou as pessoas em perigo não estão nas proximidades e/ou que há outras embarcações melhor localizadas para ajudar, deverão ser evitadas comunicações supérfluas que possam interferir com as atividades de busca e salvamento. Os detalhes deverão ser lançados no livro de quarto adequado.

Nota 2: O navio deve estabelecer comunicações com a estação que estiver controlando o socorro, como tiver sido determinado, e prestar a ajuda que for necessária e adequada.

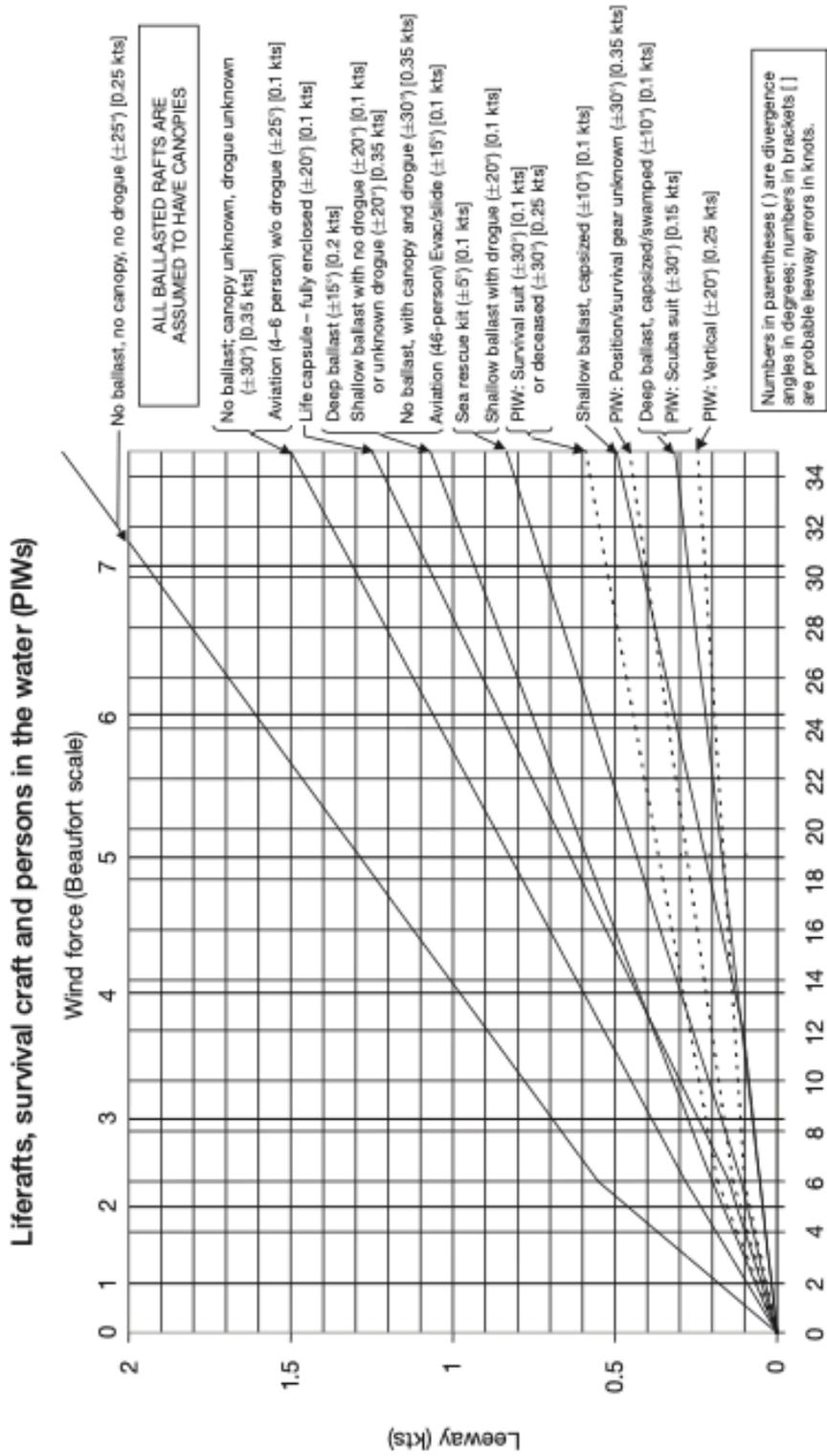
Nota 3: As retransmissões das chamadas de perigo devem ser iniciadas manualmente.

CS= Estação Costeira

RCC= Centro de Coordenação de Salvamento

ANEXO C – GRÁFICOS VELOCIDADE DE ABATIMENTO

Leeway charts



Adapted from Allen, A.A. and J.V. Plourde, 1999. Review of Leeway: Field Experiments and Implementation. U.S. Coast Guard Research and Development Center, Report No. CG-D-08-99. Available from NTIS, Springfield, VA 22161. Consult references for original equations.

Figure N-2 – Leeway of liferafts, survival craft and persons in the water (PIWs)

Power vessels, sailing vessels and person-powered craft

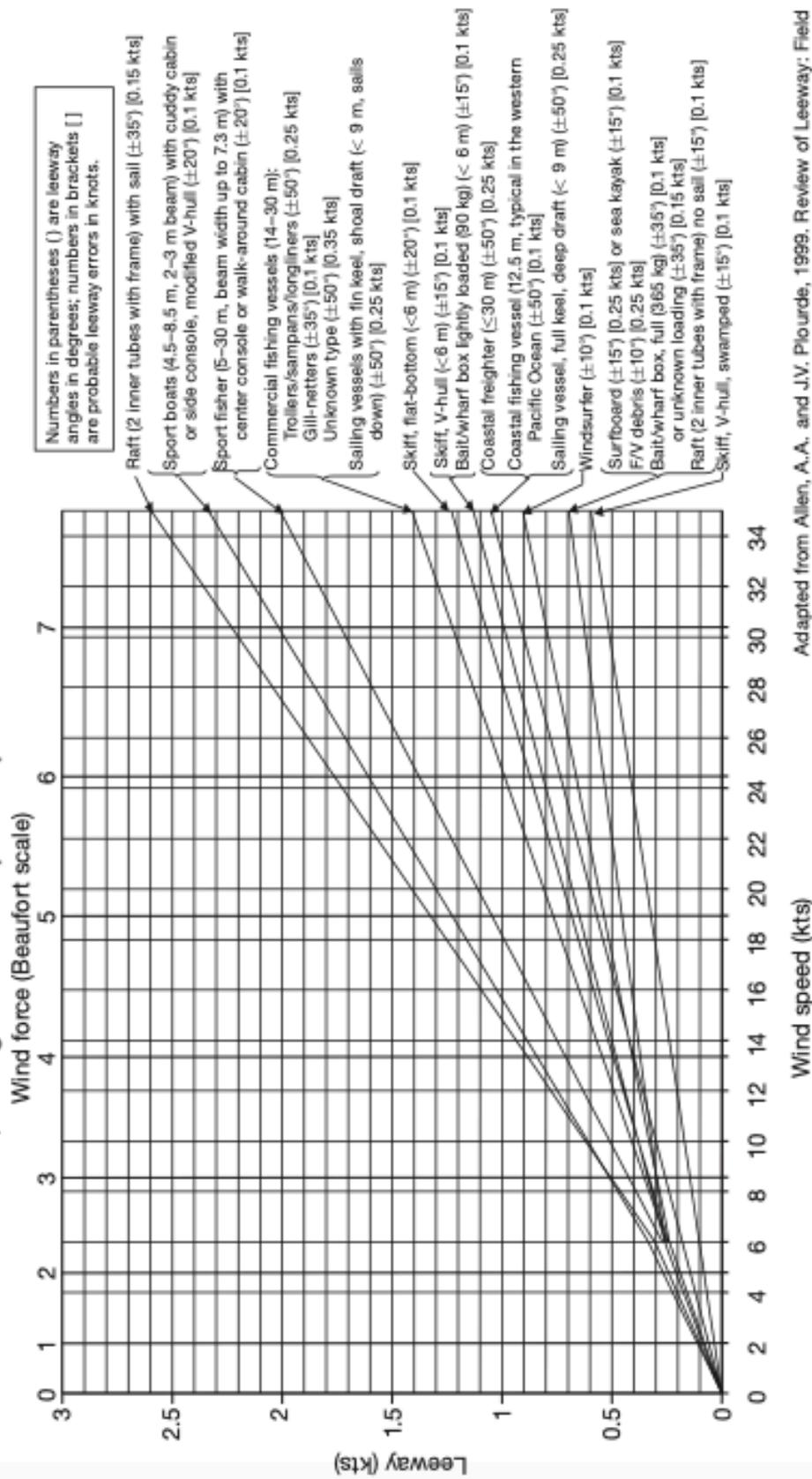


Figure N-3 – Leeway rates for various craft

Adapted from Allen, A.A. and J.V. Plourde, 1999. Review of Leeway: Field Experiments and Implementation. U.S. Coast Guard Research and Development Center, Report No. CG-D-08-99. Available from NTIS.