

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA
2017/2018**



TII

**A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL
DESAFIOS E OPORTUNIDADES**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

**João Manuel Góis Cancela
Primeiro-tenente**



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL
DESAFIOS E OPORTUNIDADES

João Manuel Góis Cancela
Primeiro-tenente

Trabalho de Investigação Individual da Unidade Curricular de TIFC

Pedrouços 2018



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL
DESAFIOS E OPORTUNIDADES

João Manuel Góis Cancela
Primeiro-tenente

Trabalho de Investigação Individual da UC de TIFC

Orientador: Capitão-de-fragata Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva

Pedrouços 2018



Declaração de compromisso anti plágio

Eu, **João Manuel Góis Cancela**, declaro por minha honra que o documento intitulado **A Extensão da Plataforma Continental – Desafios e Oportunidades**, corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto discente do **Curso de Promoção a Oficial Superior – Marinha, 2017/2018**, no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **18 de maio de 2018**

João Manuel Góis Cancela



Agradecimentos

A realização de um trabalho desta natureza só é possível graças à disponibilidade, boa vontade e apoio de um conjunto alargado de pessoas. A todos aqueles que abdicaram de uma parte do seu tempo em prol deste projeto, manifesto o meu profundo e sincero agradecimento.

Contudo, gostaria de endereçar um agradecimento muito especial ao meu orientador, Comandante Jaime Ferreira da Silva, pela inexcedível disponibilidade, permanente incentivo e pertinentes recomendações e sugestões ao longo deste percurso, que em muito excederam o que seria normal e expectável.

Gostaria também de agradecer ao Professor Doutor Manuel Pinto de Abreu, por quem nutro uma estima de longa data, a partilha do seu saber, levando-me a alargar horizontes relativamente a este projeto. Ao Professor Doutor Aldino Santos de Campos, meu antigo professor na Escola Naval, agradeço a pronta disponibilidade em conceder-me uma entrevista muito relevante para o desenvolvimento do trabalho. Ao Comandante João Fonseca Ribeiro agradeço igualmente a pronta disponibilidade, assim como a partilha da sua visão inovadora sobre os possíveis caminhos a seguir neste projeto.

Agradeço igualmente a todos os que se disponibilizaram a partilhar um pouco do seu conhecimento, particularmente ao Professor Doutor Pedro Madureira, da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, e à Dra. Raquel Costa, da Direção-Geral de Política do Mar. Obrigado por me terem recebido e pelos seus importantes contributos.

Por fim, uma palavra muito especial a quem me tem sempre incondicionalmente apoiado, nesta longa singradura, permitindo-me alentar a esperança, vencer tempestades e acreditar na bonança.



Índice

Introdução	1
1. A plataforma continental na sua multidimensionalidade.....	6
1.1. Dimensão legal	6
1.2. Dimensão política	8
1.3. Dimensão económica.....	9
1.4. Dimensão social.....	11
1.5. Dimensão tecnológica.....	11
1.6. Dimensão ambiental	12
1.7. Dimensão securitária	14
2. Identificação dos fatores estratégicos relevantes para a proteção da plataforma continental.....	16
2.1. Potencialidades	16
2.1.1. A articulação das políticas nacionais com as políticas da UE no âmbito dos assuntos do mar	16
2.1.2. A renovada importância do mar na agenda política nacional	17
2.1.3. O aumento da disponibilidade de recursos naturais	17
2.2. Vulnerabilidades	18
2.2.1. O conhecimento incompleto do valor da plataforma continental	18
2.2.2. A capacidade de vigilância e monitorização dos espaços marítimos nacionais.....	19
2.2.3. A pouca atratividade das profissões relacionadas com o mar	19
2.3. Oportunidades.....	20
2.3.1. O desenvolvimento científico-tecnológico no âmbito das novas tecnologias.....	20
2.3.2. O reconhecimento internacional de Portugal como um ator relevante nos assuntos do mar	21
2.3.3. A preservação dos oceanos enquanto ecossistema fundamental para a sustentabilidade do planeta	21
2.4. Ameaças.....	22
2.4.1. O interesse, de outros atores, pelos recursos do mar português.....	22
2.4.2. A existência de atividades concorrentes no mesmo espaço marítimo	23
2.4.3. A exploração não sustentada dos recursos marinhos	23



3. Linhas de ação para a proteção da plataforma continental	25
3.1. Linhas de ação genéticas	25
3.2. Linhas de ação estruturais.....	26
3.3. Linhas de ação operacionais	28
Conclusões.....	29
Bibliografia.....	33

Índice de Anexos

Anexo A — Parte VI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Plataforma Continental).....	Anx A-1
---	---------

Índice de Apêndices

Apêndice A — Objeto, Objetivos e Questões de Investigação.....	Apd A-1
Apêndice B — Matriz SWOT da função“proteção” da Plataforma Continental	Apd B-1

Índice de Figuras

Figura 1 – Proposta de Extensão da Plataforma Continental	1
Figura 2 – Modelo da “cebola de investigação”	4
Figura 3 – Regra de Gardiner	7
Figura 4 – Regra de Hedberg.....	7
Figura 5 – Extensão máxima, limite das 350 milhas.....	8
Figura 6 – Extensão máxima, limite das 100 milhas para lá da batimétrica dos 2500 m.....	8
Figura 7 – Localização dos recursos não vivos existentes na Plataforma Continental	10
Figura 8 – Delimitação da Plataforma Continental Estendida e respetivas AMP OSPAR .	13
Figura 9 – Áreas sob soberania, jurisdição e responsabilidade nacionais	14
Figura 10 – Áreas das campanhas EMEPC no âmbito do PEPC desde 2006	18
Figura 11 – O Mar “Português”.....	22



Resumo

Em agosto de 2017 começou a apreciação, pela subcomissão entretanto constituída, do Projeto de Extensão da Plataforma Continental que Portugal depositou, em 11 de maio de 2009, na Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas. Iniciou-se, assim, a derradeira etapa deste processo, conduzido desde 2005 pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, de reclamação de direitos exclusivos de soberania sobre os recursos existentes no leito e subsolo marinhos, esperando-se que até 2020 seja tomada uma decisão sobre a pretensão portuguesa.

Estima-se a existência, neste espaço marítimo, de recursos energéticos, minerais e biogénéticos que, pela sua natureza e quantidade, perspetivam um aumento do potencial estratégico nacional. Pretende-se com este trabalho, que tem por objeto de estudo a plataforma continental estendida portuguesa, conforme juridicamente definida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, contribuir para a formulação do pensamento estratégico nacional, tendo em vista a prosperidade e bem-estar das gerações futuras.

Para tal e numa primeira parte, é efetuada uma análise ao ambiente estratégico envolvente, a fim de se identificarem os aspetos relevantes da extensão da plataforma continental, nos domínios legal, político, económico, social, tecnológico, ambiental e securitário. Na segunda parte, decorrente da análise efetuada, são identificadas, no âmbito da proteção deste espaço marítimo, as principais potencialidades, vulnerabilidades, oportunidades e ameaças. Do seu cruzamento resultam ideias estratégicas que, na última parte do trabalho, levam à identificação e desenvolvimento, nos campos genético, estrutural e operacional, das principais linhas de ação de modo a garantir a proteção da plataforma continental.

A análise desenvolvida permitiu identificar vulnerabilidades que importa colmatar e ameaças que urge mitigar, identificando-se diversas linhas de ação que uma vez implementadas permitirão salvaguardar os interesses nacionais.

Palavras-chave

Extensão da Plataforma Continental, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estratégia, segurança marítima, proteção dos fundos marinhos



Abstract

On 11th May 2009, Portugal submitted its Proposal for the Extension of the Continental Shelf to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf. In the meantime, on August 2017, the elected subcommission started the final stage of this working process, conducted by the Portuguese Task Group for the Extension of the Continental Shelf (EMEPC) since 2005. Portugal claims exclusive rights of sovereignty over existing resources in the seabed and subsoil, and it is expected that by 2020 there will be a decision taken on the Portuguese claim.

It is estimated that in this maritime space there are energy, mineral and genetic resources, which, by their nature and quantity, are likely to increase the national power. The purpose of this essay is to study Portugal's Extension of the Continental Shelf, legally supported by the United Nations Convention on the Law of the Sea, and contribute to the formulation of strategic thinking, in view of the prosperity and well-being of future generations.

In order to identify the relevant aspects of the extension of the continental shelf in the legal, political, economic, social, technological and environmental areas, the surrounding strategic environment is scanned. In the second part, due to the analysis carried out, the main potentialities, vulnerabilities, opportunities and threats are identified within the scope of the protection of this maritime space. In the last part, strategic ideas lead to the identification and development, in the genetic, structural and operational fields, of the main lines of action in order to guarantee the protection of the continental shelf.

The developed analysis allowed identifying vulnerabilities that need to be taken in account and threats that need to be mitigated. Finally, there were identified several lines of action that once implemented will safeguard national interests

Keywords

Extension of the Continental Shelf, United Nations Convention on the Law of the Sea, strategy, maritime security, protection of the seabed



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

AEP	Agência Espacial Portuguesa
AMP	Área Marinha Protegida
AP	Área Programática
AUV	<i>Autonomous Underwater Vehicle</i>
CEO	Comissão Estratégica dos Oceanos
CIAM	Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar
CIDPC	Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar
DG MARE	Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e Pescas da Comissão Europeia
DGPM	Direção-Geral de Política do Mar
DQEM	Diretiva Quadro Estratégia Marinha
EMAM	Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
ESA	<i>European Spatial Agency</i>
FAP	Força Aérea Portuguesa
FCT	Fundação para a Ciência e a Tecnologia
FEAMP	Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e Pesca
FOR-MAR	Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar
FPAM	Fórum Permanente para os Assuntos do Mar
IUM	Instituto Universitário Militar
LBOGEM	Lei de Bases do Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional
MARNA	<i>Mid-Atlantic Ridge North of the Azores</i>
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
ONU	Organização das Nações Unidas
PESTEL	<i>Politic, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal</i>
PEPC	Projeto de Extensão da Plataforma Continental
PMI	Política Marítima Integrada
PSOEM	Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional
QC	Questão Central



QD	Questão Derivada
RBDN	Rede de Bibliotecas da Defesa Nacional
RCAAP	Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal
ROV	<i>Remotely Operated Vehicle</i>
SaeR	Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats</i>
SNIMar	Sistema Nacional de Informação do Mar
TII	Trabalho de Investigação Individual
TIFC	Trabalho Individual de Fim de Curso
TUPEM	Títulos de Utilização Privativa do Espaço Marítimo Nacional
UAV	<i>Unmanned Aerial Vehicle</i>
UC	Unidade Curricular
UE	União Europeia
VMI	Vigilância Marítima Integrada



Introdução

A 11 de maio de 2009, Portugal apresentou à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU) a sua proposta de extensão da plataforma continental. Complementarmente, a 1 de agosto de 2017, Portugal entregou uma adenda a esta proposta, baseada nos dados de batimetria, geologia e geofísica recolhidos pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) desde 2009, tendo resultado na definição de um novo limite exterior da plataforma continental (EMEPC, 2017a), conforme apresentado na figura 1.

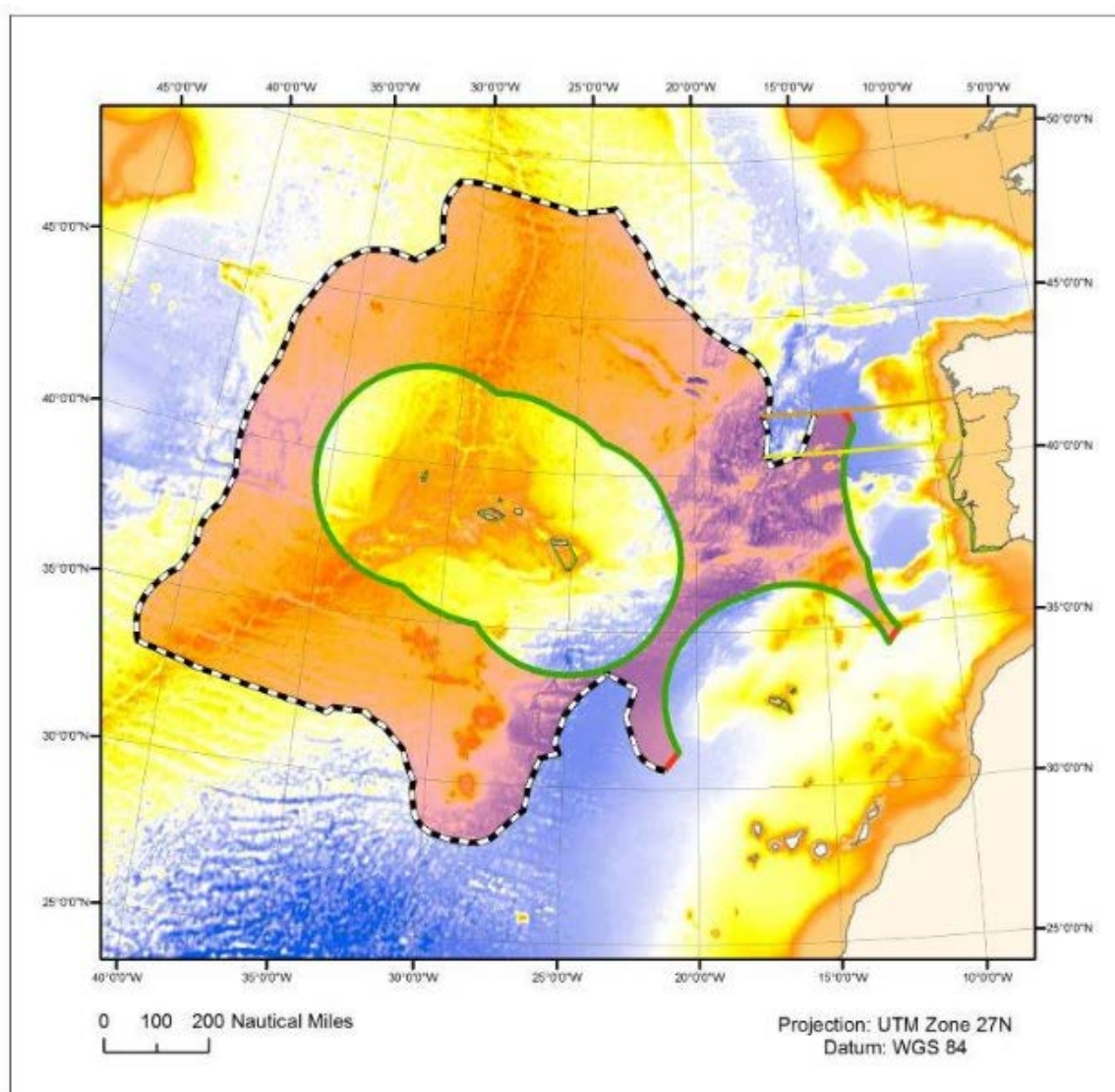


Figura 1 – Proposta de Extensão da Plataforma Continental

Fonte: EMEPC, 2017a



Entretanto e conforme previsto no artigo 76.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹, foi decidido constituir-se uma subcomissão para apreciação da submissão portuguesa relativa à definição do limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas². Após a nomeação dos sete membros da subcomissão, deu-se início, a 14 de agosto de 2017, à interação entre Portugal e a subcomissão, começando nessa data a derradeira etapa deste processo de reclamação de direitos de soberania sobre os recursos existentes no leito e subsolo marinhos.

Estima-se a existência, neste espaço marítimo, de recursos energéticos, minerais e biogénéticos que, pela sua natureza e quantidade, perspetivam um aumento do potencial estratégico nacional.

Paralelamente, estando em curso a apreciação da proposta portuguesa (EMEPC, 2017), prevê-se que até 2020 seja tomada uma decisão sobre a pretensão nacional, pelo que importa acautelar o futuro próximo. Deste modo, torna-se premente pensar no que fazer com este espaço marítimo, pelo que o presente trabalho, pela atualidade da temática, pretende constituir-se como um contributo para a preparação desse futuro que se deseja mais próspero e promissor.

Objeto de estudo, objetivos e questões da investigação

O objeto da investigação do presente Trabalho de Investigação Individual (TII) é a plataforma continental portuguesa estendida, juridicamente definida na CNUDM e geograficamente limitada desde a linha do mar territorial até aos limites exteriores que resultarem da apreciação da proposta depositada na CLPC. Temporalmente recuou-se até 3 de novembro de 1997, data da ratificação da CNUDM por Portugal³. Tematicamente e face à limitação em termos de dimensão imposta ao trabalho a desenvolver, a investigação teve o seu foco na proteção da plataforma continental, não obstante o desenvolvimento das necessárias ligações aos restantes elementos da tríade “conhecer-explorar-proteger”.

O Objetivo Geral (OG) da investigação foi definido como sendo “Contribuir para a formulação do pensamento estratégico nacional, tendo em vista a proteção e salvaguarda dos recursos existentes na plataforma continental estendida portuguesa”.

¹ Em Anexo A transcreve-se a parte da CNUDM referente à Plataforma Continental, podendo os respetivos artigos serem consultados sempre que lhes for feito referência.

² A CNUDM, na versão original em língua inglesa, apresenta o termo *nautical mile*, enquanto na tradução em língua portuguesa é referido o termo *milha marítima*. No presente trabalho será considerado que a mesma corresponde à distância de 1852m e será simplesmente utilizado o termo *milha*.

³ Conforme *consolidated table of ratifications of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, disponível em http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.



Tendo em consideração o OG foram definidos os seguintes objetivos específicos (OE):

- OE1: Analisar, no domínio dos assuntos do mar, o ambiente interno e externo nas suas múltiplas dimensões;
- OE2: Identificar, no âmbito da proteção da plataforma continental, as principais potencialidades, vulnerabilidades, oportunidades e ameaças que decorrem da análise do ambiente estratégico;
- OE3: Identificar e desenvolver, nos campos genético, estrutural e operacional, as principais linhas de ação que garantem a proteção da plataforma continental;

Atendendo aos objetivos definidos para este trabalho, foram formuladas a questão central (QC) e as questões derivadas (QD) a seguir indicadas:

- QC: Em que medida a proteção dos recursos da plataforma continental estendida contribui para a preservação dos recursos marinhos e para a prosperidade e bem-estar das gerações futuras?
- QD1: Quais as principais características do ambiente estratégico nacional e internacional no domínio dos assuntos do mar?
- QD2: Quais os aspetos mais relevantes do ambiente interno e externo no âmbito da proteção da plataforma continental?
- QD3: Quais as medidas a adotar para proteger a plataforma continental?

O Objeto, Objetivos e Questões de Investigação encontram-se compilados no Apêndice A.

Base conceptual

O presente TII, embora inserido na área científica das Ciências Militares, teve um especial enfoque em matérias de outras áreas do conhecimento, nomeadamente do Direito do Mar e da Estratégia.

No domínio do Direito do Mar e por forma a compreender o conceito jurídico de plataforma continental e a determinação dos seus limites, partiu-se da obra de referência de Armando Marques Guedes, “*Direito do Mar*” (1998).

Na área da Estratégia, especificamente na geoestratégia e no pensamento estratégico ligado aos assuntos do mar, António Silva Ribeiro, Armando Dias Correia e Sardinha Monteiro, pela profusão de literatura ou textos publicados, foram as referências seguidas, sendo que na área da Segurança Marítima, Vítor Lopo Cajarabille surgiu com particular



destaque. Estas personalidades têm em comum o botão de âncora no uniforme, assim como inúmeros trabalhos em publicações de referência, nomeadamente nas *Memórias*, da Academia de Marinha, nos *Anais do Clube Militar Naval*, nos *Cadernos Navais* e na revista *Nação e Defesa*.

Complementarmente recorreu-se a estes e a outros autores, através de artigos de menor dimensão publicados nos periódicos *Revista da Armada* e *Revista de Marinha*.

Breve síntese da metodologia da investigação

A metodologia selecionada para o processo de investigação deste trabalho foi delimitada nos fundamentos estabelecidos no manual de *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação* (IUM, 2016).

A figura 2 apresenta o modelo “cebola de investigação”, adaptado de Saunders *et al.* (2009). A metodologia de investigação baseou-se numa estratégia qualitativa, justificando-se pela intenção de se poder alcançar um entendimento mais profundo do objeto de estudo, em detrimento de uma mera medição e quantificação do fenómeno. Como desenho de pesquisa, foi adotado o estudo de caso. Como principais características, o estudo de caso é particular, descritivo, indutivo e holístico (IUM, 2016, p. 39). Realça-se a sua característica indutiva, porque parte do particular para o geral, conforme raciocínio adotado. No que diz respeito ao horizonte temporal, foi efetuado um estudo transversal, na medida em que os dados foram recolhidos num determinado instante de tempo.

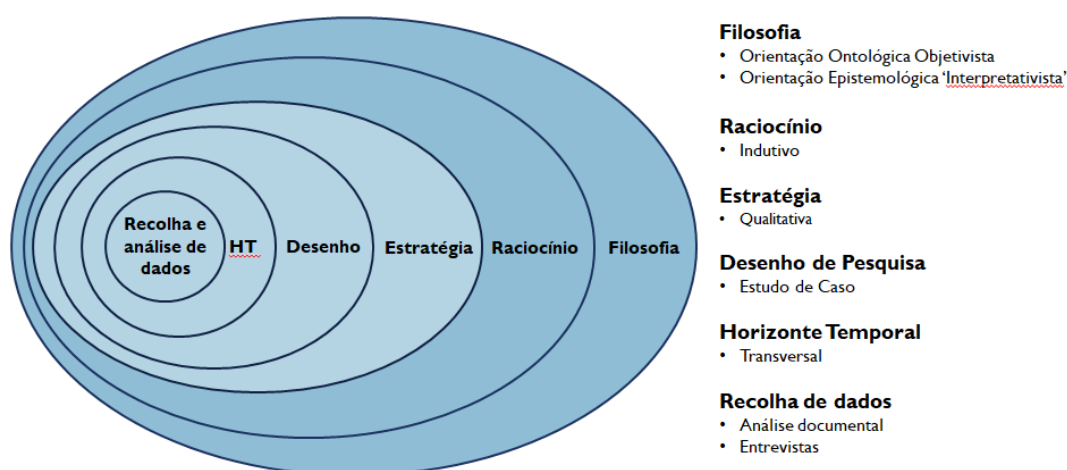


Figura 2 – Modelo da “cebola de investigação”

Fonte: Adaptado de Saunders, *et al.*, 2009



O presente TII foi desenvolvido ao longo de três fases diferentes. Uma inicial, conhecida como fase exploratória, seguida pela fase analítica, onde se centrou o grosso do trabalho, terminando com a terceira fase, a conclusiva.

Em termos de instrumentos metodológicos foi aplicada a análise documental e entrevistas. A pesquisa bibliográfica e documental foi efetuada na Rede de Bibliotecas da Defesa Nacional (RBDN), no Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP) e no Repositório do Instituto Universitário Militar (IUM), tendo a recolha de dados sido complementada com entrevistas semiestruturadas a especialistas⁴, pessoas com anteriores funções governativas⁵, funções de direção superior pública⁶ e personalidades com um conhecimento profundo do objeto de estudo⁷.

Organização do estudo

O presente trabalho foi redigido de acordo com as normas em vigor⁸. Para além da Introdução e da Conclusão, inclui três capítulos, alinhados com os respetivos OE. No primeiro capítulo foi efetuada uma análise ao ambiente interno e externo das dimensões legal, política, económica, social, tecnológica, ambiental e securitária. No segundo capítulo cruzaram-se os fatores estratégicos identificados de modo a desenvolver ideias estratégicas. Por fim, no terceiro capítulo, foram identificadas e desenvolvidas as principais linhas de ação que garantem a proteção da plataforma continental.

Desta forma, focado no OG, pretendeu-se dar coerência ao desenvolvimento do trabalho a fim de se conseguir alcançar uma resposta à QC de forma coerente e metodologicamente estruturada.

⁴ Aldino Santos Campos, membro da CLPC e anterior responsável pela EMEPC.

⁵ Manuel Pinto de Abreu, Secretário de Estado do Mar no XIX Governo Constitucional.

⁶ João Fonseca Ribeiro, Diretor-Geral de Política do Mar (Jan2013-Mar2015).

⁷ Raquel Costa, da DGPM e Pedro Madureira, da EMEPC.

⁸ NEP/ACA – 018 (Regras de apresentação e referência para os trabalhos escritos a realizar no IESM).



1. A plataforma continental na sua multidimensionalidade

Com a aprovação da proposta de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas, estima-se que a área deste espaço marítimo mais que duplique. Os números falam por si, mas mais do que mero cálculo, importa analisar, nas suas diferentes dimensões, este espaço marítimo.

Para tal, recorrer-se-á a uma análise PESTAL⁹. Contudo, tendo em conta que a CNUDM se constitui como a base legal do atual conceito de plataforma continental, este fator será o primeiro a ser analisado. Por outro lado, abordando este trabalho a proteção da plataforma continental, importa complementar a análise com o fator securitário.

1.1. Dimensão legal

A CNUDM, instituída em 10 de dezembro 1982, procurou promover a codificação da parte do Direito Internacional Público relativa aos espaços marítimos (Guedes, 1998, p. 11). Entrou em vigor na ordem internacional em 16 de novembro de 1994 e veio, pela primeira vez, definir de forma precisa os critérios para a delimitação do limite exterior da plataforma continental, estabelecendo o seu conceito jurídico atual.

Com a sua entrada em vigor, Portugal¹⁰, como Estado costeiro, passou a exercer direitos exclusivos¹¹ de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais existentes no leito e subsolo marinhos. Estes direitos, independentes da sua ocupação real ou de qualquer declaração expressa até às 200 milhas, podem estender-se para além dessa distância desde que se verifiquem determinadas condições geomorfológicas, geológicas e/ou geofísicas.

Para a determinação do limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas, o artigo 76.º da CNUDM estabelece a aplicação de duas regras positivas (regras de Gardiner e de Hedberg) e de duas regras negativas (que impõem restrições ou limites máximos). A aplicação das regras positivas está dependente da determinação do pé do talude¹² e, no caso da regra de Gardiner, também da espessura da camada sedimentar. De acordo com esta regra (figura 3), o limite exterior pode ser estendido até um ponto em que

⁹ Adaptação portuguesa do acrónimo anglo-saxónico PESTEL (*Politic, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal*).

¹⁰ Aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97, de 14 de outubro, foi depositado o instrumento de ratificação a 3 de novembro de 1997, conforme Aviso n.º 81/98 do Ministério dos Negócios Estrangeiros, publicado no Diário da República 1.ª Série, n.º 93 de 21 de abril de 1998.

¹¹ De acordo com o n.º 2 do artigo 77.º da CNUDM.

¹² Ponto de variação máxima do gradiente de inclinação.



a camada sedimentar seja de, pelo menos, 1% da distância mais curta ao pé do talude. No caso da regra de Hedberg (figura 4), pode ser estendido até às 60 milhas do pé do talude.

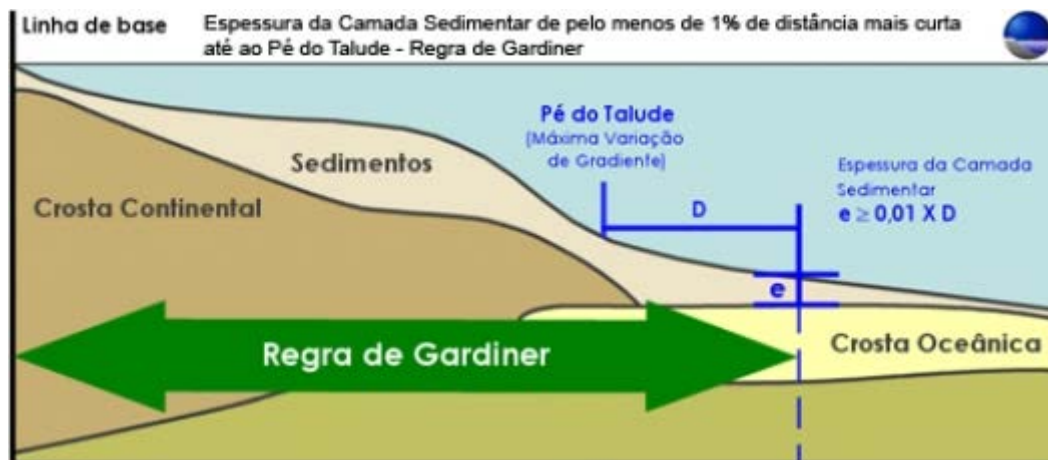


Figura 3 – Regra de Gardiner

Fonte: EMEPC, 2017b

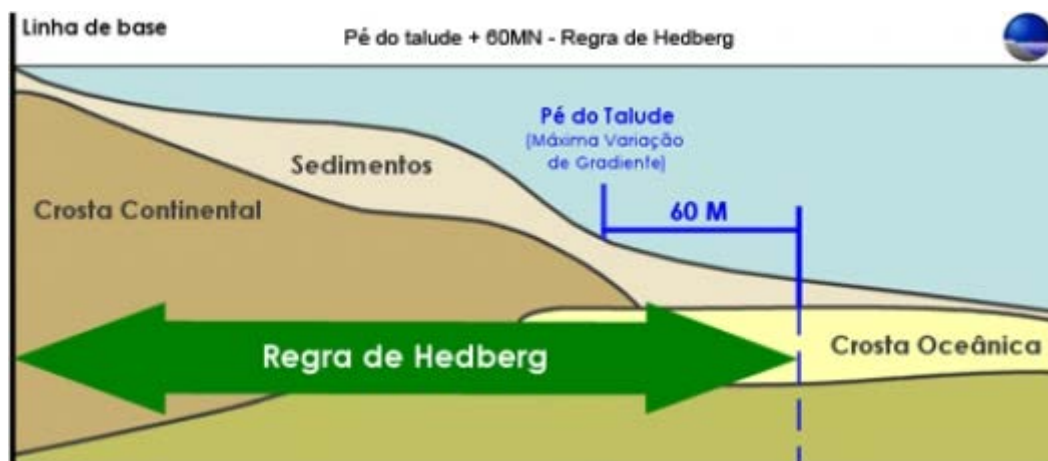


Figura 4 – Regra de Hedberg

Fonte: EMEPC, 2017b

Contudo, estes limites estão sujeitos à melhor das condições restritivas apresentadas nas figuras 5 e 6, isto é, um máximo de 350 milhas a contar das linhas de base ou 100 milhas para lá da isobatimétrica dos 2500 m.

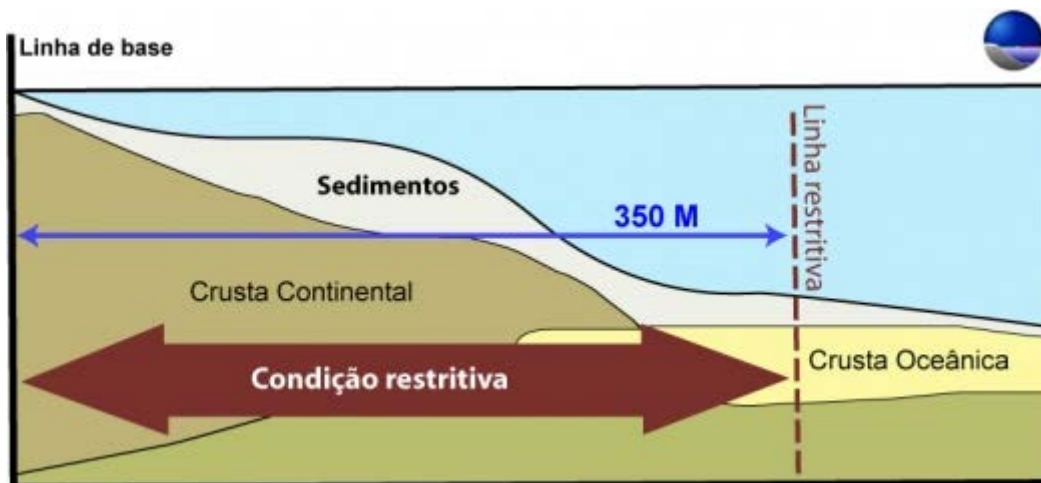


Figura 5 – Extensão máxima, limite das 350 milhas

Fonte: EMEPC, 2017b

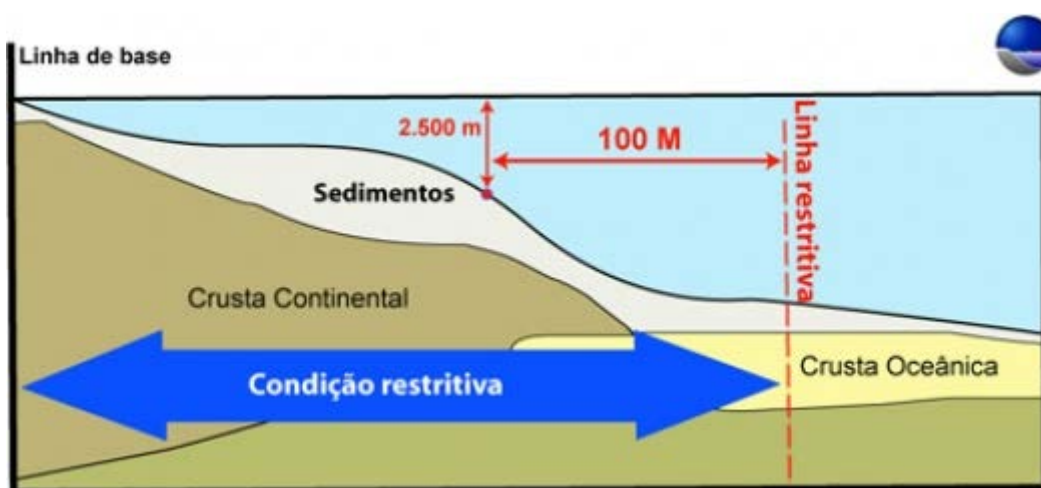


Figura 6 – Extensão máxima, limite das 100 milhas para lá da batimetria dos 2500 m

Fonte: EMEPC, 2017b

1.2. Dimensão política

No plano interno a condução do Projeto de Extensão da Plataforma Continental (PEPC) tem como elemento nuclear, desde 2005, a EMEPC¹³, tendo sido recentemente criado, no seu âmbito, o Grupo de Acompanhamento do Processo de Extensão da Plataforma Continental Portuguesa¹⁴, com a missão de acompanhar e potenciar os resultados das interações com a CLPC. Em termos governativos, a existência do Ministério do Mar, bem como a reformulação da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar

¹³ A EMEPC rege-se pelo disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-A/2016, de 28 de dezembro, terminando o seu mandato a 31 de dezembro de 2019.

¹⁴ Nos termos do despacho da Ministra do Mar n.º 3/2017, de 21 de abril, publicado no portal do Governo.



(CIAM)¹⁵, presidida pelo Primeiro-Ministro e composta, a título permanente, por todas/os as/os ministras/os e pelos membros dos Governos das Regiões Autónomas responsáveis pela área do mar, ao constituir-se como um Conselho de Ministros especializado poderá, caso haja vontade política, potenciar o aproveitamento do mar.

No plano externo, a governação dos oceanos e dos mares assenta, a nível europeu, na Política Marítima Integrada (PMI) da União Europeia (UE), cujas raízes provêm do Livro Verde, lançado em junho de 2006 e do Livro Azul, adotado em outubro de 2007, assim como de uma das suas iniciativas, a Estratégia Marítima da UE para a Área do Atlântico, lançada em novembro de 2010. Esta última tem vindo a ser dinamizada pelos sucessivos Planos de Ação, sendo ainda de referir, como instrumento de planeamento no âmbito securitário, a adoção pelo Conselho Europeu, em junho de 2014, da Estratégia de Segurança Marítima.

Devidamente alinhada com os aludidos instrumentos comunitários, a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), instituída em 2013¹⁶ e formulada com um prazo temporal até 2020, para além de identificar os domínios estratégicos que serão objeto da sua intervenção, estabelece um plano de ação que apresenta os programas e projetos a desenvolver. Este plano, designado Plano Mar-Portugal, procura dar resposta aos desafios de ordem económica, social, tecnológica e ambiental, encontrando-se na Área Programática (AP) “Pensamento e Ação Estratégica”, referência à “conclusão do processo de extensão da plataforma continental de Portugal no quadro da CNUDM”.

1.3. Dimensão económica

Numa perspetiva otimista, a Ministra do Mar afirma que o peso da economia do mar, de 3,1% da economia nacional¹⁷, ultrapassa a média mundial (Vitorino, 2017, p. 19), podendo vir a aumentar num futuro próximo, atendendo a que se estima a existência na plataforma continental portuguesa de recursos energéticos, minerais e biogenéticos que, pela sua natureza e quantidade, perspetivam um aumento do potencial estratégico nacional (Silva, 2014, p. 42).

O mapa da figura 7 permite perceber a distribuição heterogénea dos diferentes recursos não vivos atualmente conhecidos, ao longo da plataforma continental portuguesa.

¹⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 14/2016, de 3 de março.

¹⁶ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 23 de janeiro, veio substituir a ENM de 2006 e que tinha um prazo temporal até 2016.

¹⁷ Conta Satélite do Mar 2010-2013.

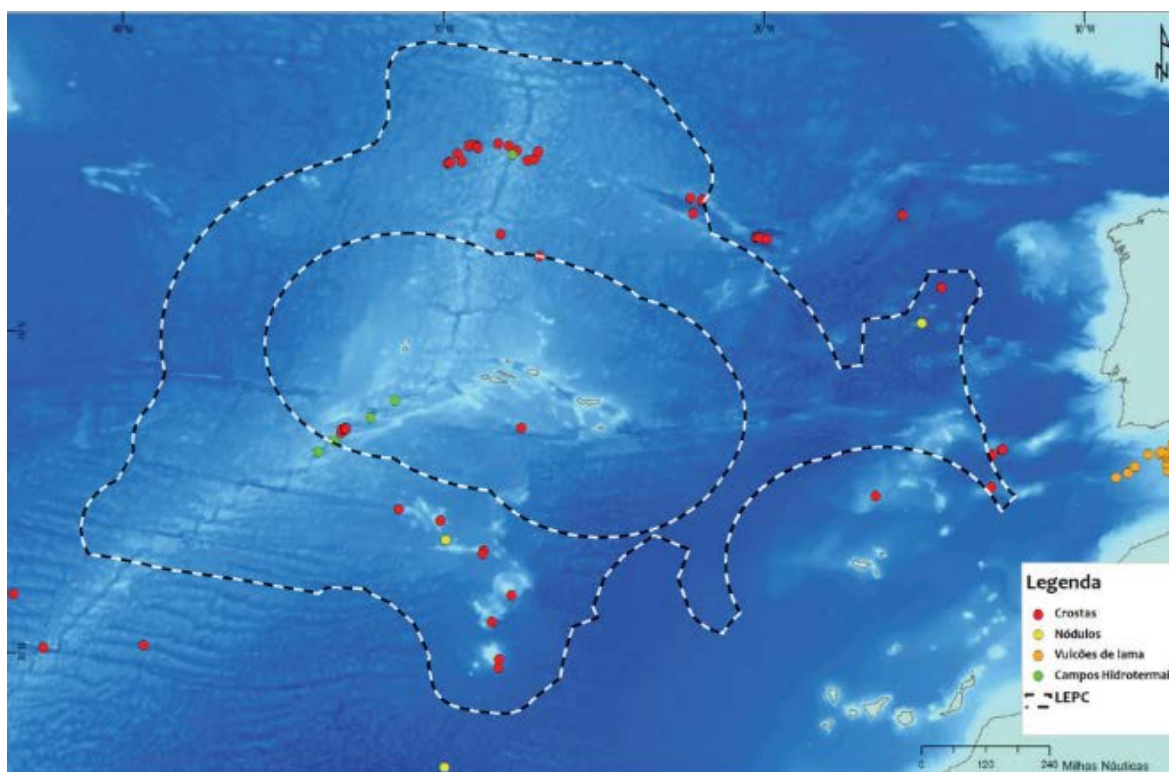


Figura 7 – Localização dos recursos não vivos existentes na Plataforma Continental

Fonte: EMEPC, 2014

Estes recursos variam desde as crostas de ferro e manganês (ricas em cobalto, telúrio e terras raras), nódulos polimetálicos (ricos em manganês, níquel, cobalto e cobre), hidratos de metano, comparáveis a pequenos blocos de gelo e que têm a sua origem nos vulcões de lama, bem como sulfuretos polimetálicos, ricos em cobre, zinco, chumbo, ouro e prata (EMEPC, 2014) que surgem junto dos campos hidrotermais.

Paralelamente a EMEPC reuniu, no decurso das campanhas, uma coleção¹⁸ com um número significativo de amostras que compreende fauna e flora, amostras de água e de sedimentos, na sua maioria recolhidas a grandes profundidades oceânicas¹⁹. Esta coleção tem vindo a ser potenciada em estudos académicos sobre biodiversidade e recursos genéticos, tendo em vista o desenvolvimento de aplicações no quadro da designada “biotecnologia azul”, passíveis de serem aplicados nos domínios das ciências farmacêuticas, médicas, biotecnológicas e bioquímicas.

Contudo, há um longo caminho a percorrer até se conhecer o verdadeiro valor do mar português.

¹⁸ Complementarmente à condução do PEPC, a EMEPC tem como objetivos apoiar a realização de projetos de investigação no quadro do projeto M@rBis e manutenção e atualização da estrutura de base de dados de apoio ao PEPC, dando continuidade ao Sistema Nacional de Informação do Mar (SNIMar).

¹⁹ Profundidades superiores a 1500 m.



1.4. Dimensão social

É um lugar comum afirmar que Portugal é um país marítimo. Será mesmo assim, ou a falta de um conceito estratégico nacional centrado no mar não nos permite voltar a ser um país de marinheiros?

Se é notório que uma geração inteira cresceu com o deslumbramento do sonho europeu, enquanto outra olhava para o mar com o saudosismo de tempos passados, importa perspetivar de que forma as gerações futuras poderão usar e aproveitar o potencial do mar.

A ENM 2013-2020 identifica como ações a desenvolver na AP Educação Ciência e Tecnologia a *promoção da literacia nacional do mar através da ação em contexto escolar e em contexto não formal, promovendo, para a primeira, a inclusão nos conteúdos educativos de todas as fases de ensino, das matérias e factos marítimos adequados, e, para a segunda, a disponibilização de materiais e a realização de programas de sensibilização e educação.*

Pese embora a dificuldade de integração da ENM com as restantes estratégias e programas nacionais, a EMEPC, na prossecução do seu objetivo de divulgar a importância da extensão da plataforma continental junto da sociedade, tem desenvolvido várias iniciativas, entre elas a divulgação do mapa “Portugal é Mar” e a promoção do Kit do Mar. Este último, pretende mobilizar a comunidade escolar para o tema “Oceano” através de vários tipos de projetos, iniciativas, atividades em sala de aula, ações de formação e recursos educativos *online*. Mais recentemente, lançado no ano letivo 2017/2018 como projeto-piloto, a “Escola Azul”²⁰ pretende promover a literacia do oceano, envolvendo ativamente a comunidade escolar na compreensão da influência mútua entre a humanidade e o oceano (DGPM, 2018).

1.5. Dimensão tecnológica

Recuando a 1998, o Governo deu um passo decisivo ao aprovar o Programa Dinamizador das Ciências e das Tecnologias do Mar, que teve como promotor a Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT). O investimento deu os seus frutos, tendo Portugal dado um salto no domínio científico, ao duplicar, em apenas dez anos, o número de mestres e doutorados na área das ciências e tecnologias do mar (Cunha, 2011, p. 37). Contudo, na área da formação de técnicos ligados à indústria do mar e aos vários

²⁰ O projeto “Escola Azul” é coordenado pela DGPM e conta com o apoio científico e de cooperação da Ciência Viva (DGPM, 2018).



subsectores, o panorama é diferente, com as profissões ligadas ao mar a continuarem a encontrar muita resistência entre os profissionais, sobretudo os mais jovens, ao mesmo tempo que permanecem socialmente pouco valorizadas.²¹

Encontrando-se as áreas mais remotas da plataforma continental a grandes distâncias dos pontos de apoio logístico, num ambiente meteorológico e oceanográfico adverso que constitui o Atlântico Norte, a par das suas grandes profundidades, colocar a tecnologia ao serviço do conhecimento, da prospeção e da exploração torna-se primordial. Neste campo importa destacar que a EMEPC passou a dispor, a partir de 2008, do *Remotely Operated Vehicle* (ROV) Luso, capaz de operar até aos 6000 m de profundidade. Portugal, tornou-se, assim, num dos poucos países do mundo com esta capacidade tecnológica, que permite o acesso à totalidade dos fundos marinhos sob soberania portuguesa (EMEPC, 2017c). Esta diferenciação colocou o país na vanguarda da robótica marinha, o que, associado a uma massa crítica de jovens investigadores de todo o país, potencia futuros avanços na área da robótica e da inteligência artificial (Rajan, 2014, p. 76).

Perspetiva-se ainda o desenvolvimento de outras áreas tecnológicas, como os *Autonomous Underwater Vehicle* (AUV), que se distinguem dos ROV por operarem de forma independente e sem ligação física ao navio-mãe, assim como dos satélites de órbita terrestre baixa (LEO) e os enxames de *Unmanned Aerial Vehicle* (UAV).

1.6. Dimensão ambiental

Na área da proteção do meio ambiental marinho, Portugal foi pioneiro ao propor, em outubro de 2006, que o campo hidrotermal *Rainbow* fosse uma Área Marinha Protegida (AMP) sob jurisdição portuguesa, no âmbito da Convenção para a Proteção do Meio Marinho no Atlântico Nordeste (Convenção OSPAR), de 1992. Foi assim internacionalmente reconhecida, pela primeira vez, a jurisdição por parte de um Estado, sobre o solo e subsolo de uma área para além das 200 milhas²². Em reunião ministerial da Convenção OSPAR, de 2010, foram criadas mais quatro AMP, conforme figura 8, correspondentes aos montes submarinos *Josephine*, *Altair*, *Antialtair* e ao complexo *Mid-*

²¹ Segundo Miguel Marques, sócio da consultora PwC, que realiza anualmente o barómetro da economia do mar, LEME, nos próximos anos o *cluster* do mar terá de duplicar o seu número de profissionais em Portugal, sendo necessário pelo menos 160 mil profissionais, até 2033 (Expresso, 2018).

²² Este feito foi por demais importante, na medida em que, já naquela altura, os estudos da margem continental dos Açores indicavam, com suficiente segurança, que o campo *Rainbow* se situava na plataforma continental exterior portuguesa (Ribeiro, 2017, p.39).

Atlantic Ridge North of the Azores (MARNA), sendo que as últimas três AMP então cumulativamente integradas no Parque Marinho dos Açores²³.

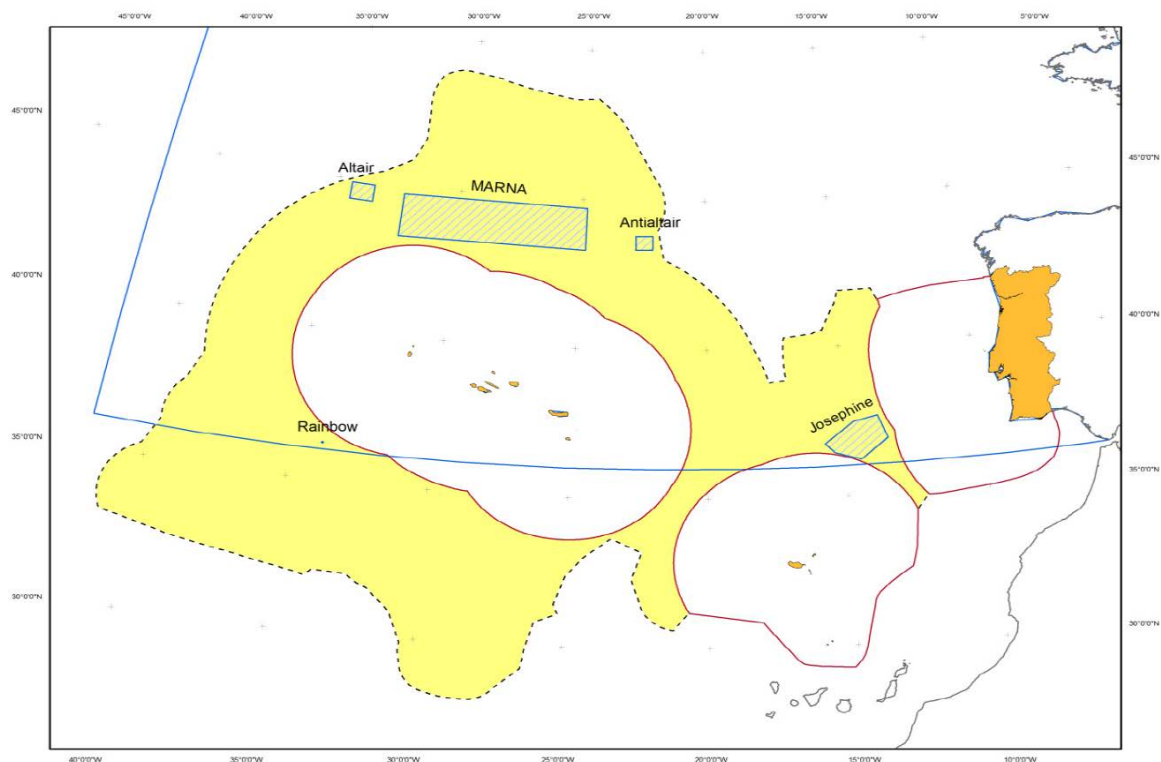


Figura 8 – Delimitação da Plataforma Continental Estendida e respetivas AMP OSPAR

Fonte: MAMAOT, 2012

As AMP, como espaços marinhos delimitados em águas oceânicas, têm o propósito de reforçar a conservação da natureza e da biodiversidade marinha, regendo-se por legislação específica. Contudo, conforme Ribeiro (2017, p. 41) chama a atenção, toda e qualquer iniciativa estadual de criação de AMP na plataforma continental exterior pode estar, à partida, condicionada. Na verdade, se o Estado costeiro possui todos os poderes para proibir, limitar, fiscalizar e punir as atividades desenvolvidas por nacionais ou não-nacionais no que diz respeito aos recursos e à investigação científica no leito e subsolo, o mesmo não acontece no espaço tridimensional pertencente ao alto mar, relativamente aos não-nacionais.

²³ Regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 28/2011/A, de 25 de junho.

1.7. Dimensão securitária

O conceito de segurança marítima surge num campo alargado. Na língua inglesa, este conceito está claramente separado entre *maritime safety* e *maritime security*. O primeiro campo, entre outros aspetos, engloba a segurança da navegação²⁴ (*safety of navigation*), a busca e salvamento marítimo, a proteção e preservação dos recursos naturais, do património cultural subaquático e do meio marinho, bem como a prevenção e combate à poluição. O segundo, insere-se na integridade de pessoas e bens no mar ou em instalações portuárias, incluindo a prevenção e repressão da criminalidade, combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria, bem como a prevenção e repressão da migração irregular.

Às tradicionais áreas marítimas de soberania, jurisdição e responsabilidade, já de si extensas, perspectiva-se, com a extensão da plataforma continental, o estabelecimento de novos limites muito para além das 200 milhas, conforme é perceptível pela área a cor mais escura, assinalada na figura 9.

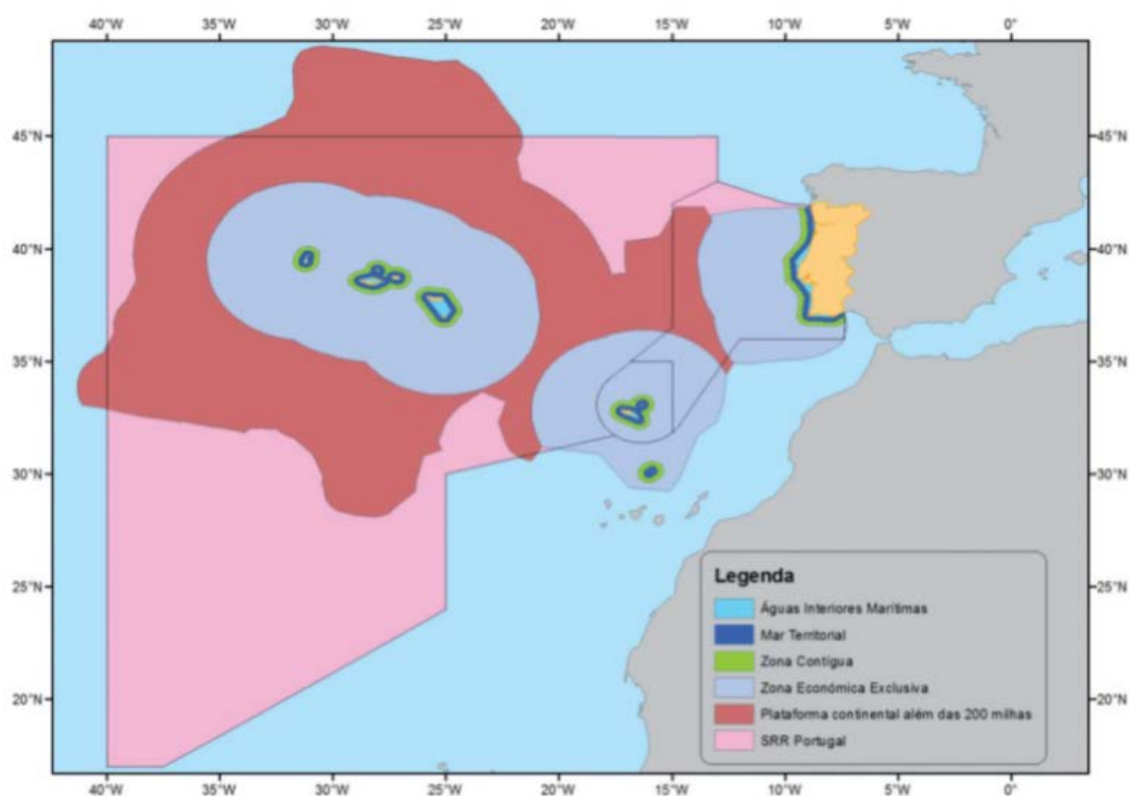


Figura 9 – Áreas sob soberania, jurisdição e responsabilidade nacionais

Fonte: DGRM, 2018

²⁴ No âmbito da segurança e controlo da navegação inclui-se, entre outros, a aplicação de regras internacionalmente aceites para a condução da navegação, o assinalamento marítimo e as ajudas e avisos à navegação.



Se os navios da Marinha Portuguesa e as aeronaves da Força Aérea Portuguesa (FAP) são importantes no desempenho das tradicionais missões de dissuasão, patrulha, vigilância e reconhecimento, a sua permanente presença em áreas remotas, como as que se perspectivam com a extensão da plataforma continental, torna-se inviável, pelo que o recurso a novos tipos de meios, como a utilização de satélites e de veículos autónomos será o caminho natural a ser seguido. A chave para o sucesso passará pelo estabelecimento de um permanente e atualizado panorama de conhecimento situacional marítimo, recorrendo a uma panóplia de fontes de dados e sistemas de fusão, processamento e disseminação de informação.

Em suma, a extensão da plataforma continental é um projeto de extrema importância para Portugal, com reflexos evidentes na definição da política de defesa nacional e que exige recursos humanos, materiais, financeiros e informacionais adequados.



2. Identificação dos fatores estratégicos relevantes para a proteção da plataforma continental

Como ficou patente na análise efetuada, são múltiplos os desafios decorrentes do alargamento da plataforma continental. Importa, em prol de uma efetiva proteção deste espaço e dos seus recursos, identificar, numa análise direcionada para o ambiente interno, as potencialidade e as vulnerabilidades, e numa análise ao ambiente externo, reconhecer as oportunidades e as ameaças.

Desta forma, recorrendo-se a uma análise SWOT²⁵, pretende-se cruzar os fatores estratégicos identificados de modo a desenvolver ideias estratégicas que permitam potenciar e explorar os fatores positivos e mitigar ou evitar os fatores negativos, conforme apresentado em Apêndice B.

2.1. Potencialidades

2.1.1. A articulação das políticas nacionais com as políticas da UE no âmbito dos assuntos do mar

O planeamento estratégico nacional do mar, enquadrado numa visão marítima integrada e em linha com a política europeia, garantidas e salvaguardadas as especificidades nacionais, encontra-se alinhado com os principais instrumentos europeus. Por um lado, a PMI visa garantir uma abordagem mais coerente dos assuntos marítimos, com uma coordenação reforçada entre diferentes domínios políticos, destacando-se o conhecimento e dados sobre o meio marinho, o ordenamento do espaço marítimo e a vigilância marítima integrada (Comissão Europeia, Assunto Marítimos, 2018). Complementarmente, a Estratégia para o Atlântico e respetivos Planos de Ação que têm por objetivo revitalizar a economia marinha e marítima na região do Atlântico (DGPM, 2018).

Uma análise ao principal instrumento de planeamento estratégico nacional do mar, a ENM, permite confirmar o alinhamento com a PMI²⁶, o que é evidente, entre outros aspetos e como refere Monteiro (2014, p. 5), pelas referências mencionadas no texto da ENM.

²⁵ Acrónimo para *Strengths* (potencialidades), *Weaknesses* (vulnerabilidades), *Opportunities* (oportunidades) e *Threats* (ameaças).

²⁶ Não será alheio o facto de Tiago Pitta e Cunha ter sido, como membro do Gabinete do Comissário Europeu para os Assuntos Marítimos, responsável pela PMI da UE.



Daqui resultam claros ganhos, como sejam muitos dos PA elencados no Plano Mar-Portugal beneficiarem de financiamento europeu, sendo esta uma potencialidade a ter em conta nas negociações dos próximos quadros de apoio comunitário.

2.1.2. A renovada importância do mar na agenda política nacional

Recuando a 1998, não será difícil reconhecer como marco nacional a realização da Exposição Mundial de Lisboa, cujo tema central foi *O Oceano, um património para o futuro*. Seguiu-se a elaboração, no início do século XXI, de vários documentos centrados na importância do mar como desígnio nacional, sendo de destacar, para além da já aludida ENM, a publicação, em 2003, pela Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO) do relatório *Oceano: Um desígnio nacional para o século XXI*, assim como, em 2009, o estudo *Hypercluster da Economia do Mar*, elaborado pela SaeR²⁷, sob a liderança de Ernâni Lopes.

Se atendermos igualmente à criação de diversos órgãos especializados²⁸, é notória a crescente importância do mar na agenda política nacional ao longo das duas últimas décadas, materializada na instituição, pelo XIX Governo Constitucional, de uma Secretaria de Estado do Mar e, pelo XXI Governo Constitucional, do Ministério do Mar.

É neste quadro de renovado interesse pelo mar que devem ser reunidas sinergias que permitam beneficiar do potencial do mar português. Desde logo reconhecendo a importância política da CIAM como estrutura de reflexão, coordenação e decisão estratégica sobre o mar, potenciando a coordenação transversal e integração intersectorial das políticas públicas relacionadas com o mar.

2.1.3. O aumento da disponibilidade de recursos naturais

Se observarmos o planeta terra como um sistema fechado, os recursos naturais estão limitados aos elementos existentes. Aumentando a área sobre os quais é possível a exploração dos mesmos, maior é a probabilidade de acesso a este tipo de recursos (Campos, 2018).

À medida que escasseiam ou mesmo face à sua ausência em terra, a exploração dos recursos dos fundos marinhos constitui-se, cada vez mais, como uma alternativa. Equação demasiado simplista se não tivermos em conta a natureza e profundidade dos fundos,

²⁷ SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco Lda.

²⁸ EMEPC e Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), em 2005; CIAM e Fórum Permanente dos Assuntos do Mar (FPAM), em 2007.

variável que poderá vir a ser resolvida tendo em conta a evolução registada, nos últimos anos, no campo da tecnologia prospetiva e extrativa desses recursos. É neste aumento de disponibilidade de recursos naturais, vivos e não vivos, que eventualmente está o maior potencial deste projeto nacional, atendendo que à luz do Direito do Mar, a reclamação e exercício dos direitos soberanos do Estado recai sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

Em suma, a importância de Portugal deter, de forma alargada, soberania sobre a plataforma continental, advém da possibilidade de ter elevados retornos económicos e financeiros decorrentes da sua exploração exclusiva.

2.2. Vulnerabilidades

2.2.1. O conhecimento incompleto do valor da plataforma continental

Pese embora o trabalho hercúleo levado a cabo pela EMEPC (figura 10), traduzido em mais de 1100 dias de missão na recolha e identificação de dados de batimetria, altimetria, satélite, magnetismo, gravimetria e sísmica, sem esquecer a inventariação de amostras geológicas (Silva, 2014, p. 94), muito ainda está por fazer, de modo a alcançar um conhecimento completo e agregado da imensa área que representa a plataforma continental.

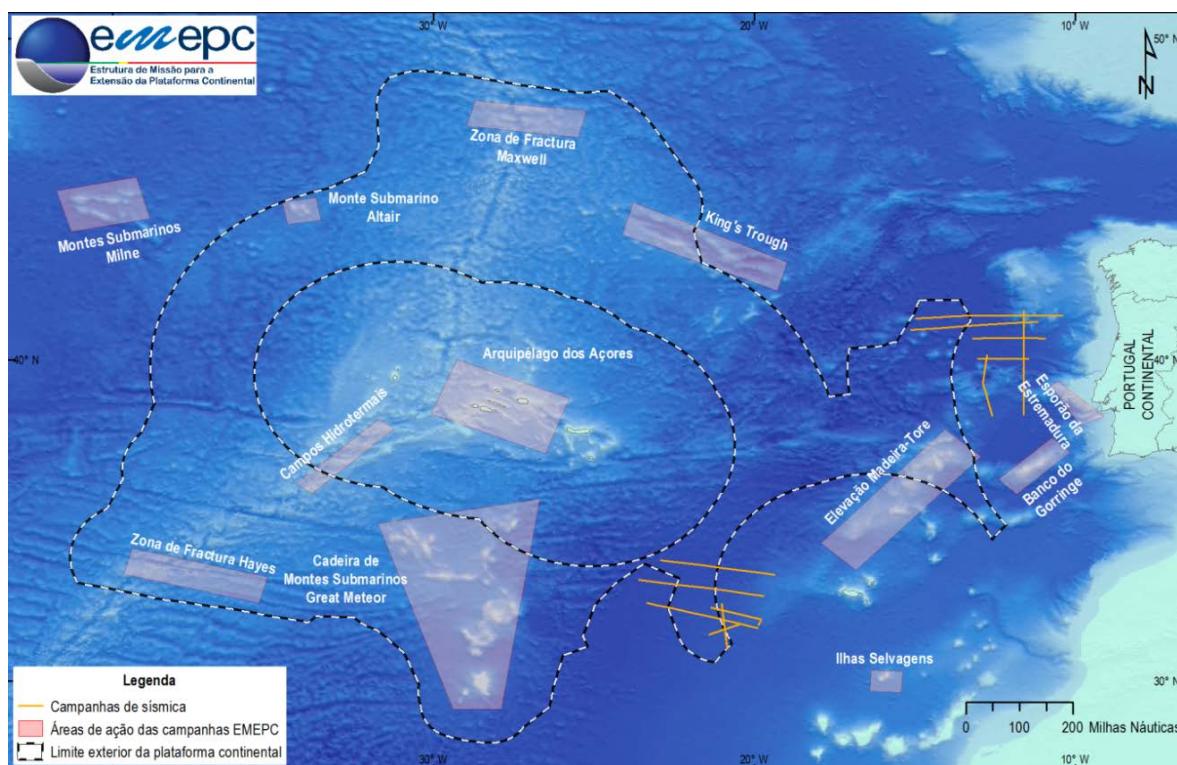


Figura 10 – Áreas das campanhas EMEPC no âmbito do PEPC desde 2006

Fonte: EMEPC, 2018



Madureira (2018) afirma que o conhecimento sobre os recursos naturais da plataforma continental portuguesa está ao nível dos recursos inferidos²⁹, isto é, o nível mais baixo de conhecimento geológico, sabendo-se que existem ou poderão existir, mas desconhecendo-se as suas dimensões, densidades ou quantidades.

Desta forma, só com a continuação do estudo científico da plataforma continental será possível colmatar esta vulnerabilidade, porque só com o conhecimento do seu verdadeiro valor, a decisão política tenderá a ser mais eficaz e eficiente na prossecução dos interesses nacionais.

2.2.2. A capacidade de vigilância e monitorização dos espaços marítimos nacionais

Não havendo estanquicidade de fronteiras no meio marinho, torna-se imperativo o planeamento e articulação entre autoridades e demais entidades competentes em sede de matéria. No campo da vigilância do exercício de atividades humanas nos espaços marítimos, encontra-se em fase de implementação, em Portugal, o projeto NIPIM@R³⁰. Este projeto tem como finalidade alcançar os objetivos da Vigilância Marítima Integrada (VMI), colocando à disposição das autoridades envolvidas capacidades tecnológicas e serviços inovadores, a fim de trocar informação e dados, aumentando a interoperabilidade organizacional, legal técnica e semântica entre os parceiros. Este é, segundo Ribeiro (2018), o primeiro exercício de governação para se alcançar a proteção, sendo o próximo desafio maximizar a eficácia e eficiência de utilização desta informação, nomeadamente na promoção do ambiente comum de partilha de informação através do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e Pesca (FEAMP), pois um pequeno país como Portugal, por si só, dificilmente conseguirá ter os meios necessários que permitam obter e agregar toda a informação.

Esta dependência de terceiros, particularmente no que diz respeito à partilha de informação, traduz-se numa vulnerabilidade que importa mitigar.

2.2.3. A pouca atratividade das profissões relacionadas com o mar

Para Ribeiro (2018), neste momento a nossa maior fragilidade é a certificação de recursos humanos, nomeadamente quadros técnicos ligados aos demais subsectores do mar.

²⁹ Madureira (2018) classifica os recursos, consoante o grau de conhecimento sobre os mesmos em recursos inferidos, recursos indicados e recursos medidos.

³⁰ Portaria n.º 118-B/2016, de 29 de abril.



Sendo a oferta formativa pouco conhecida e as profissões ligadas ao mar socialmente pouco valorizadas, o grande desafio passará por mostrar que as estas profissões podem proporcionar carreiras atrativas e financeiramente competitivas.

Sem dúvida que a pouca atratividade das profissões relacionadas com o mar, principalmente entre os jovens, é uma vulnerabilidade que importa combater porque sem mão-de-obra qualificada e sem massa crítica nacional aumenta a dependência externa do país relativamente à obtenção de recursos humanos qualificados.

2.3. Oportunidades

2.3.1. O desenvolvimento científico-tecnológico no âmbito das novas tecnologias

Nos últimos anos têm ocorrido grandes avanços tecnológicos, traduzidos na utilização de equipamentos autónomos, como sejam os ROV e AUV, associados a soluções de robótica e, mais recentemente, ao desenvolvimento da inteligência artificial.

Noutro campo e conforme foi transmitido por Ribeiro (2018), “o país precisa de investir mais na observação da terra a partir do espaço, até por razão da sua própria geografia”. Portugal tem feito o seu caminho, tendo recentemente aprovado em Conselho de Ministros³¹ uma resolução que determina a criação, instalação, financiamento e operação da Agência Espacial Portuguesa (AEP), que integrará todos os programas nacionais ligados ao espaço, assim como a criação, instalação e funcionamento do Centro Internacional de Investigação do Atlântico (AIR Center) nos Açores, que se irá dedicar ao espaço, oceanos, clima, energia e ciência de dados. Nesta área, estando Portugal alinhado com a *European Spatial Agency* (ESA), tem de haver arte e engenho para se beneficiar mais desta agência.

Com a proteção dos oceanos na ordem do dia da agenda internacional, Portugal poderá aproveitar esta oportunidade, de modo a orientar para o mar o desenvolvimento de novas soluções tecnológicas, otimizando o emprego de recursos.

³¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2015, de 15 de fevereiro, aprova a Estratégia Nacional para o Espaço.



2.3.2. O reconhecimento internacional de Portugal como um ator relevante nos assuntos do mar

De acordo com Ribeiro (2018), a avaliação e posição de Portugal relativamente aos assuntos do mar são tidas em conta nas decisões emanadas de Bruxelas³².

Noutro plano, o mundial, a ONU designou o período 2021-2030 como a “Década Internacional da Oceanografia para o Desenvolvimento Sustentável”³³, pelo que importa capitalizar o aludido reconhecimento internacional, influenciando a governação mundial dos oceanos. Como primeira oportunidade Portugal tem, desde já, a organização da Conferência dos Oceanos, em 2020, conforme intenção manifestada pela Ministra do Mar, a 6 de junho de 2017, em Nova Iorque, na sede da ONU. Portugal poderá, assim, reforçar a sua posição de destaque na área dos oceanos.

Esta, juntamente com outras iniciativas que possam surgir, constituem-se como oportunidades para Portugal poder influenciar decisões tomadas nos diferentes *fora* internacionais.

2.3.3. A preservação dos oceanos enquanto ecossistema fundamental para a sustentabilidade do planeta

O Oceano é hoje reconhecido como um espaço integrado, dinâmico e interativo com os outros espaços ambientais e ecossistemas afetados pela ação humana. (Ruivo, 2014, p.31). É neste contexto que em múltiplas instâncias internacionais, com destaque para a ONU e para UE, têm sido desenvolvidos esforços no sentido de caminhar para uma governação sustentável dos oceanos. O paradigma da preservação dos oceanos, ancorado na sua autorregeneração e limitado à proteção dos seus recursos tem vindo a alterar-se, promovendo-se hoje uma abordagem mais equilibrada na relação entre o Homem e o Oceano³⁴, onde este representa um papel primordial no equilíbrio ambiental e sustentabilidade do planeta.

Uma das iniciativas da UE, a Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM), determina o quadro de ação comunitária, no domínio da política para o meio marinho, no âmbito do qual os Estados-membros devem tomar as medidas necessárias para obter ou

³² Presentemente um português, João Aguiar Machado, é Diretor-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (DG MARE) da Comissão Europeia.

³³ Mais informação disponível em <https://news.un.org/en/story/2017/12/638452-un-designates-2021-2030-decade-ocean-science>.

³⁴ Atente-se, por exemplo, aos compromissos assumidos sobre proteção ambiental e exploração de recursos que saíram da Conferência *Our Ocean 2017*, ocorrida em Malta, em outubro último.

manter um bom estado ambiental no meio marinho até 2020. Com base na DQEM, Portugal alcançou o “Bom Estado Ambiental” nas cinco AMP, pelo que é este o ponto de partida não só para a sua manutenção, como também na oportunidade de alargamento a outras áreas, indo ao encontro da meta de, até 2020, 10% da área marinha sob a tutela dos Estados-membros ser decretada como AMP, devendo a sua gestão ser devidamente regulamentada e aplicada³⁵.

2.4. Ameaças

2.4.1. O interesse, de outros atores, pelos recursos do mar português

Com uma dimensão considerável em termos de plataforma continental, Portugal poderá ser alvo de disputa por tradicionais potências marítimas, mas também por atores continentais europeus, cuja configuração geográfica não permite um alargamento considerável da sua soberania, conforme se pode atestar na figura 11. Esta apetência não se cinge só aos recursos. Numa primeira fase, a sua localização e estimativas das quantidades existentes, pode constituir-se como informação privilegiada que interessa a investidores.



Figura 11 – O Mar “Português”

Fonte: Pereira, 2013

O interesse por informação do nosso mar tem sido uma constante ao longo dos últimos anos, com uma média diária de dois navios científicos estrangeiros a operar nos espaços marítimos nacionais (Silva, 2014, p. 119). Esta obtenção de informação pode

³⁵ *Aichi Biodiversity Targets*, inseridos no *Strategic Plan for Biodiversity 2011–2020*, no âmbito da Convenção sobre Diversidade Biológica.



influenciar a tomada de decisões, pelo que importa vigiar e monitorizar esta ameaça dissimulada.

2.4.2. A existência de atividades concorrentes no mesmo espaço marítimo

A atividade piscatória, socialmente importante e historicamente relevante no nosso passado coletivo, traz habitualmente a lume o direito consuetudinário de uso do mar. Mas a grande diversidade de usos hoje dada ao mar, como sejam o desporto, turismo e transporte marítimos, tenderá a incluir também atividades de prospeção, exploração e extração de recursos do fundo do mar. Acresce, ainda, que além dos usos conhecidos e até imaginados a curto ou médio prazo, outros haverá que poderão revolucionar a imagem que temos do espaço marítimo (Gouveia, 2011, p. 11), pelo que a existência de uma plataforma de governação para o ordenamento do espaço marítimo é fundamental para evitar o conflito de utilização.

Desta forma, a existência de interesses vários no mesmo espaço não pode constituir um obstáculo ou ameaça para a economia nacional ou para o próprio impacto ambiental e social nas populações.

2.4.3 A exploração não sustentada dos recursos marinhos

Uma exploração sustentada dos recursos tem de ser o resultado de um compromisso entre sociedade, economia e ambiente, que vise não só preservar o planeta, mas também satisfazer as necessidades básicas e a melhoria das condições de vida das populações. A exploração desregulada, ou com forte impacto ambiental, contraria este caminho e prejudica, a médio e longo prazo, a sustentabilidade dos ecossistemas e do planeta.

A título exemplificativo, atente-se ao caso dos hidratos de metano, existente em grandes quantidades nos vulcões de lama. Recurso energético de primeira grandeza, quer pela sua quantidade, quer pela sua localização, podem vir a constituir uma oportunidade do ponto de vista económico, em alternativa à exploração de petróleo no *offshore* e *deep offshore*, cuja prospeção tem vindo a ser desenvolvida ao longo das últimas décadas, ao largo do continente, sem resultados significativos. Contudo, a sua extração é muito complexa e poderá apresentar muitos problemas ambientais (Pinheiro, Magalhães & Monteiro, 2004, p. 149).



Esta, como qualquer outra atividade com forte impacto ambiental, deve ser devidamente ponderada, pelo que qualquer ameaça ao desenvolvimento sustentado deve ser combatida por forma a não comprometer as gerações futuras.



3. Linhas de ação para a proteção da plataforma continental

Sendo a extensão da plataforma continental um desígnio nacional, no qual o Estado português, no âmbito do processo estratégico, procura as melhores condições para poder superar os problemas antepostos pelos contrários, ou explorar as eventualidades proporcionadas pelas circunstâncias em ambiente de desacordo (Ribeiro, 2009, p.32), importa materializar as ideias estratégicas que resultaram da análise efetuada no capítulo anterior. Neste âmbito e tendo em conta que, para a materialização dos objetivos nacionais, existe um conjunto sequencial de atividades destinadas a gerar, criar, compor, organizar, articular e utilizar meios (Ribeiro, 2009, p. 22), serão separadamente identificadas as linhas de ação genéticas (geração e criação de meios), estruturais (composição, organização e articulação desses meios) e operacionais (utilização dos meios).

3.1. Linhas de ação genéticas

Com o aumento do interesse no desenvolvimento de atividades na plataforma continental, é exetável um incremento de diversos tipos de meios de prospeção e de exploração a operar na mesma área, surgindo novos desafios no âmbito da segurança marítima e, em particular, da segurança da navegação, como a produção e atualização da cartografia náutica e ajudas à navegação, assim como possíveis ações de busca e salvamento a grande distância. Assim, neste campo importa *assegurar as condições para a realização, em segurança, de atividades humanas no espaço correspondente à plataforma continental estendida*. Para tal, o Estado deve dotar a Marinha, a FAP e demais organismos competentes, na exata medida das efetivas disponibilidades financeiras do país, com os meios de que os seus dispositivos há muito carecem para continuar a cumprir as missões que lhes são confiadas, incluindo as do Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo, assim como as que se enquadram no âmbito das ciências e técnicas do mar.

Por outro lado, a uma nova área marítima corresponderão novas atividades a serem desenvolvidas por tecnologias emergentes. Se atendermos ao que se passou em terra, com a regulamentação do uso de *drones*, não é difícil projetar o desafio que acarreta a proliferação de atividades humanas em áreas remotas do espaço marítimo. Conforme defende Ribeiro (2018, p. 41) e à semelhança do que acontece em terra, no mar deve-se regulamentar as diferentes atividades, pelo que se torna necessário *promover um quadro jurídico-legal no domínio da exploração e preservação dos oceanos*. Neste âmbito, e conforme foi transmitido por Madureira (2018), importa legislar e regulamentar, não só a



utilização de todo o tipo de veículos autónomos não tripulados, como também antecipar os instrumentos legais e de fiscalização relativamente à celebração de contratos de exploração, recordando que, de acordo com o artigo 82.º da CNUDM, o Estado costeiro deve efetuar pagamentos à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos relativos ao aproveitamento dos recursos não vivos da plataforma continental para além das 200 milhas. Desta forma, com a legislação adequada, será possível exercer a efetiva autoridade do Estado no mar, fiscalizando e, quando necessário, aplicando sanções, demovendo o uso indevido deste espaço marítimo.

Por outro lado, a fim de tornar o mar mais atrativo para os jovens e financeiramente mais compensador para os seus profissionais, torna-se necessário *desenvolver uma cultura de segurança marítima, incrementando o ensino e formação no âmbito das ciências, técnicas e assuntos do mar*. Ao nível dos profissionais marítimos dos escalões da mestrança e marinhagem, importa promover e consolidar a oferta formativa do Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar – FOR-MAR, criado em 2008 e que conta atualmente com 12 polos de formação distribuídos geograficamente ao longo do território continental. Na Região Autónoma dos Açores, importa concluir a edificação, na cidade da Horta, da Escola do Mar, projeto que se prevê terminado em 2019 e que pretende ser um pertinente contributo para a qualificação de recursos humanos nas áreas profissionais afetas ao mar naquele arquipélago. Pequenos exemplos que, não obstante todos os riscos associados, são o caminho a prosseguir para embutir, de forma natural, uma cultura de segurança aos profissionais que fazem uso do mar. Da mesma forma, a adesão voluntária a projetos como o “Escola Azul”, contribuirão para melhorar a compreensão dos jovens sobre a importância de se proteger o mar, levando-os a desenvolver um sentimento de “proteger o que é nosso”, servindo igualmente de catalisador para a transmissão da mensagem a outras gerações.

3.2. Linhas de ação estruturais

Para um efetivo planeamento é fundamental deter informação integrada, sistematizada e de fácil leitura, pelo que importa *dinamizar a partilha aberta de informação sobre o mar português*. Neste campo, o projeto SNIMar³⁶, concluído em abril de 2017, identificou e harmonizou a informação sobre o ambiente marinho que se

³⁶ O projeto SNIMar – Preparação de Informação Geográfica Integrada para a Gestão de Águas Marinhas e Costeiras – foi uma iniciativa cofinanciada pelos EEA Grants e pelo Estado Português.



encontrava dispersa por diversas entidades públicas e centralizou-a numa plataforma tecnológica de fácil acesso e utilização: o geoportal SNIMar. O desafio passa agora por desenvolver ferramentas de gestão da informação que permitam colocar à disposição das diversas entidades os dados existentes sobre o ambiente e atividades no meio marinho. Desta forma, conjugando as atividades humanas com a informação ambiental das áreas onde as mesmas ocorrerem, será criada uma melhor perceção do valor que as mesmas representam. Assim, antecipam-se ameaças dissimuladas camufladas, como seja o caso dos cruzeiros científicos estrangeiros, atividade que importa controlar, salvaguardando os interesses nacionais. Esta medida é relevante porque sabendo-se a localização dos recursos de elevado interesse, poderão ser desenvolvidas ações conducentes a uma maior proteção desses mesmos recursos, inclusive tendo em vista a sua exploração sustentável ou a criação de AMP.

Aprovada em 2014³⁷ e desenvolvida no ano seguinte³⁸, a Lei de Bases do Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional (LBOGEM) é o instrumento legal e estrutural que visa promover o desenvolvimento sustentável e identificar as diferentes utilizações dadas ao espaço marítimo, bem como gerir as utilizações e os conflitos do espaço nas zonas marinhas, pelo que torna-se fundamental prosseguir com este trabalho e *aperfeiçoar o ordenamento do espaço marítimo*. Para tal deve-se implementar o Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional (PSOEM), atualmente em fase de elaboração, como ferramenta de ordenamento marítimo que permitirá emitir Títulos de Utilização Privativa do Espaço Marítimo Nacional (TUPEM). Estes instrumentos permitirão garantir a transparência e segurança jurídica, assim como a minimização dos impactos das atividades humanas nesse mesmo meio, contribuindo para a proteção e preservação dos recursos da plataforma continental. Um correto ordenamento permitirá igualmente um adequado planeamento e priorização das áreas a monitorizar, vigiar e proteger.

Noutro nível e na esteira dos bons resultados impulsionados pela FCT ao nível dos mestres, doutores e investigadores na área das ciências e tecnologias do mar, importa *fortalecer a articulação entre as universidades, centros de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) e as empresas*. O Gabinete Oceano, criado em 2015, com a função de apoio permanente ao Conselho Diretivo da FCT, analisa e explora os benefícios que a

³⁷ Lei n.º 17/2014, de 10 de abril.

³⁸ Decreto-Lei n.º 38/2015, de 12 de março.



participação nacional nos programas e instituições/organizações em assuntos do mar europeus e internacionais tem para a sociedade e economia portuguesas. Sem dúvida que o caminho a seguir passa por promover o estabelecimento de parcerias entre as universidades e indústria nacionais e suas congéneres estrangeiras, perspetivando-se que destas sinergias possam surgir soluções inovadoras no âmbito da robótica, veículos autónomos e inteligência artificial, a aplicar na vigilância, monitorização e proteção da plataforma continental.

3.3. Linhas de ação operacionais

Pese embora os mais recentes indicadores económicos sejam animadores, os recursos serão sempre limitados, pelo que importa *otimizar a presença nos espaços marítimos nacionais*. Isto poderá ocorrer através do recurso a novas tecnologias e meios autónomos, mais baratos e fáceis de operar, como também através da adoção de um novo paradigma, onde a sociedade civil, decorrente das suas atividades profissionais no mar, será naturalmente chamada a colaborar na presença e partilha de informação, pois como defende Ribeiro (2018), temos que ter noção de que a sociedade, tenderá ela própria a assumir a obtenção de conhecimento. Uma presença efetiva, visível e eficaz na atuação, aumenta a credibilidade do Estado na proteção dos seus recursos e interesses.

Por fim, sendo o PEPC um desígnio nacional, importa *fomentar a exploração sustentável dos recursos marinhos*. Neste campo importa monitorizar e vigiar as redes de AMP assim como correlacionar o conhecimento entre os recursos existentes e os possíveis impactos ambientais decorrentes da sua exploração, antecipando as medidas necessárias para uma adequada exploração sustentada dos mesmos. Por outro lado, a definição das áreas prioritárias a proteger, como resultado de um completo mapeamento dos recursos da plataforma continental, permitirá a sua salvaguarda para posterior exploração, tendo por base rigorosos critérios de sustentabilidade, de modo a não comprometer o valor seguro que representa para as gerações futuras (Silva, 2014, p. 139).



Conclusões

Com a apreciação do PEPC a decorrer no âmbito da CLPC da ONU e prevendo-se que nos próximos tempos seja tomada uma decisão sobre a pretensão nacional, importa acautelar o futuro próximo. Para tal, considera-se oportuna e adequada a formulação de pensamento estratégico conducente à proteção e salvaguarda dos recursos existentes na plataforma continental estendida.

Num mundo marcado pelo fenómeno da globalização, múltiplos desafios emergem, com evidentes reflexos no ambiente estratégico nacional e internacional no domínio dos assuntos do mar. Como principais desafios, sobressaem aqueles que estão relacionados com as dimensões legal, política, económica, social, tecnológica, ambiental e securitária.

A CNUDM, base legal do Direito do Mar, concede aos Estados costeiros direitos soberanos exclusivos para efeitos de exploração dos recursos existentes na plataforma continental. Quer isto dizer que, caso o Estado não venha a explorar a plataforma continental ou a não aproveitar os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas atividades sem o seu expresse consentimento.

Em termos políticos, ao desenvolver uma ENM devidamente alinhada com a política europeia, nomeadamente com a PMI e com a Estratégia de Segurança Marítima, Portugal encontra-se bem posicionado para fazer face aos novos desafios decorrentes do alargamento da sua plataforma continental.

Numa perspetiva económica, face à dimensão deste espaço marítimo e à existência, já comprovada, de recursos naturais (crostas ricas em ferro-mangânês, nódulos polimetálicos, hidratos de metano e sulfuretos polimetálicos), o seu aproveitamento poderá vir a ter um impacto positivo na economia nacional. Esta situação pode ser potenciada com a sucessiva diminuição dos recursos terrestres, constituindo-se o mar como a última grande mina mundial.

Ao abordar o mar nos programas escolares, pretende-se dar a conhecer aos jovens a imensidão de recursos existentes. Contudo, a sua exploração exigirá o desenvolvimento de tecnologia capaz de a efetivar, assim como meios sustentáveis e eficazes para a sua proteção.

Para uma efetiva proteção da plataforma continental, importa ter em conta as ideias estratégicas que resultam da análise dos ambientes interno e externo. Desta forma, deverão ser potenciados e explorados os fatores positivos que resultam das potencialidades e



oportunidades identificadas, assim como deverão ser mitigados ou evitados os fatores negativos que resultam das vulnerabilidades e ameaças identificadas.

Uma exploração sustentada dos recursos tem de ser o resultado de um compromisso entre sociedade, economia e ambiente. Surge assim como ideia chave a *sustentabilidade*. A exploração desregulada, ou com forte impacto ambiental, contraria este caminho e prejudica a sustentabilidade dos ecossistemas. Simultaneamente, a legislação reguladora do uso do mar e dos seus recursos poderá ser aperfeiçoada. Deste modo, com um quadro jurídico adequado, será possível exercer a efetiva autoridade do Estado no mar, garantindo a preservação e sustentabilidade dos recursos.

Por seu lado, o *conhecimento* constitui-se como elemento transversal à prospeção, exploração e proteção. Neste campo, o desenvolvimento de programas de investigação relacionados com os fundos marinhos surge como uma das atividades a que deverá ser dada primazia. Devem-se criar sinergias entre as universidades e os centros de IDI, assim como incrementar o ensino e formação no âmbito dos assuntos do mar. Só assim será possível embutir uma cultura de segurança, no seu conceito alargado, tanto para os que fazem do mar a sua profissão, como junto das gerações mais novas.

A proteção dos recursos passa ainda pelo conhecimento, o mais completo possível, das atividades humanas desenvolvidas na plataforma continental. Neste campo, não se pode descurar que outros atores procuram obter informação privilegiada, sendo os cruzeiros científicos um exemplo a ter em conta. A partilha de informação entre os diversos atores com interesse no mar será o caminho a seguir em prol de um correto *ordenamento* e adequada definição das áreas a monitorizar, vigiar e proteger. Assim, como pedra basilar no planeamento das atividades a serem desenvolvidas pelo Estado, surge o ordenamento do espaço marítimo.

Como última ideia chave surge a *segurança*. Primariamente na segurança de quem anda no mar, antevendo-se um aumento das atividades a serem desenvolvidas na plataforma continental e nas áreas sobrejacentes. Por outro lado, a segurança ambiental, sendo os oceanos um ecossistema fundamental na sustentabilidade do planeta. Por fim, a segurança e proteção dos recursos, sendo esta uma tarefa a que o Estado não se pode alienar. Assim, e por forma a otimizar a presença nos espaços marítimos deve-se fazer uso de novos meios tecnológicos, bem como a adoção de novos paradigmas, devendo os meios estatais estarem preparados para atuar cirurgicamente, onde e quando necessário.



Como ficou demonstrado, há um longo caminho a percorrer nos campos genético, estrutural e operacional, tendo em vista a proteção da plataforma continental.

Na geração e criação de meios, o Estado deve dotar-se com navios, aeronaves, satélite e veículos autónomos que permitam vigiar, de forma eficiente e eficaz, os vastos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. No campo dos recursos humanos, deve continuar o investimento na formação e qualificação dos seus profissionais, assim como, junto das escolas, incrementar o ensino e divulgação das matérias relacionadas com o mar.

Um correto e mais completo conhecimento situacional marítimo, bem como a promoção de sinergias entre os diversos centros de saber e conhecimento tenderão a melhorar a organização e articulação dos recursos anteriormente elencados. Deste modo, ao ser promovida a criação de soluções inovadoras no âmbito da gestão da informação, robótica e inteligência artificial, tende-se a maximizar a aplicação dos meios na vigilância, monitorização e proteção da plataforma continental.

Por fim, na utilização desses meios, o Estado deve otimizar o seu emprego. Tratando-se de uma vasta área, os recursos serão sempre limitados, pelo que definidas as áreas prioritárias e correlacionado o conhecimento entre os recursos existentes e o interesse de outros atores, importa atuar pronta e eficazmente. Monitorizar e vigiar as AMP, e operacionalizar a produção e disseminação de informação georreferenciada, em tempo real, são o caminho a seguir.

Das diversas conclusões apresentadas e que decorreram das respostas às QD, chegou-se à resposta à QC. Só protegemos e exploramos aquilo que conhecemos, sendo a proteção dos recursos da plataforma continental vital para, quando economicamente viável e ambientalmente sustentável, proceder-se à sua exploração, transformando o seu potencial estratégico em poder nacional. Perante o exposto, estamos em condições de afirmar que a extensão da plataforma continental portuguesa abre um conjunto de oportunidades, mas também de desafios, que importa ter em conta, fazendo deste espaço marítimo um elemento central na estratégia nacional, e dos seus recursos um fator de desenvolvimento económico e social.

Como principal limitação ao longo do desenvolvimento deste TII, identifica-se a exígua dimensão imposta à temática. Mesmo limitando os desafios e oportunidades da extensão da plataforma continental à sua proteção, a especificidade das matérias abordadas e as ideias estratégicas identificadas requerem um desenvolvimento mais detalhado.



Nesse sentido, como linhas de investigação a prosseguir no futuro, recomenda-se o aprofundamento das ideias estratégicas identificadas e o desenvolvimento das linhas de ação propostas, assim como o corelacionamento destas com os restantes elementos que constituem o triângulo “conhecer-explorar-protoger”.

Sendo a extensão da plataforma continental um projeto de extrema importância para Portugal, deve-se acautelar a sua proteção, começando desde já a preparar-se o dia de amanhã, executando as ações necessárias que garantam o nosso futuro coletivo, mais próspero e digno.



Bibliografia

- Abreu, M.P., Coelho, P.N., Lourenço, N., Campos, A.S., Conceição, P. Costa, R., e Dias, F.C., 2012. *A Extensão da Plataforma Continental, Um Projeto de Portugal – Seis anos de missão (2004-2010)*. Lisboa: Associação Fórum Empresarial da Economia do Mar.
- Abreu, M.P., 2018. O Projeto de Extensão da Plataforma Continental [Entrevista]. Pedrouços (20 fevereiro 2018).
- Barriga, F., 2012. Recursos naturais da crosta oceânica profunda: o futuro de Portugal está do lado do mar. In Academia de Marinha, Fonseca, J.A., Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2015. *Memórias 2012*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 397-399.
- Borges, R., 2017a. Vi(r)ver o Mar. Parte I. *Revista da Armada*, 520, pp. 24-25.
- Borges, R., 2017b. Vi(r)ver o Mar. Parte II – (Re)aproximação ao mar. Exemplos estrangeiros. *Revista da Armada*, 521, pp. 14-15.
- Borges, R., 2017c. Vi(r)ver o Mar. Parte IV – (Re)aproximação ao mar. Medidas nacionais I. *Revista da Armada*, 523, pp. 22-23.
- Borges, R., 2017d. Vi(r)ver o Mar. Parte V – (Re)aproximação ao mar. Medidas nacionais II. *Revista da Armada*, 524, pp. 16-17.
- Cajarabille, L., Duarte, R. e Afonso, P.V., 2010. *A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Cajarabille, V.L., 2014. A Segurança Marítima e o Mar Português. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 165-182.
- Cajarabille, V.L., 2015. Portugal, a estratégia marítima e o papel da União Europeia. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 109-123.
- Campos, A.J., 2016. Os desafios técnico-científicos do novo domínio geográfico de Portugal. *Revista de Marinha*, 93, pp. 26-27.
- Campos, A.S., 2018. O Projeto de Extensão da Plataforma Continental [Entrevista]. Pedrouços (19 janeiro 2018).
- Cardoso, F.J.C., 2017. O regime jurídico internacional dos fundos marinhos. *Revista de Marinha*, 96, pp. 44-46.
- CEO, 2004a. *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – Parte I*. Lisboa: Comissão Estratégica dos Oceanos.



- CEO, 2004b. *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – Parte II*. Lisboa: Comissão Estratégica dos Oceanos.
- Coelho, P., 2006. *O Processo de Extensão da Plataforma Continental*. Lisboa: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.
- Comissão Europeia, 2007. *Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia*. Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias.
- Comissão Europeia, Assunto Marítimos, 2018. *Política marítima integrada* [em linha] Bruxelas: CE. Disponível em https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt [acedido em 16 de fevereiro].
- Correia, A.J.D., 2010. *O Mar no Século XXI*. Aveiro: Fedrave.
- Correia, A.J.D., 2009. O mar, de novo destino de Portugal. *Revista da Armada*, 435, pp. 14-17.
- Correia, A.J.D., 2010a. O mar de hoje. *Revista da Armada*, 442, pp. 20-23.
- Correia, A.J.D., 2010b. O mar do futuro. *Revista da Armada*, 443, pp. 18-21.
- Costa, R., 2018. O Projeto “Escola Azul” [Entrevista]. Algés (6 março 2018).
- Cunha, T.P., 2011. *Portugal e o Mar – À Redescoberta da Geografia*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Direção-Geral de Política do Mar, 2018. Literacia do Oceano [em linha] Lisboa: DGPM. Disponível em <https://www.dgpm.mm.gov.pt/literacia-do-oceano> [acedido em 6 março 2018].
- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, 2018. Zonas Marítimas sob Soberania e ou Jurisdição Portuguesa [em linha] Lisboa: DGRM. Disponível em <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional> [acedido em 15 março 2018].
- Duarte, E.O., Melo, J.S. e Charrua, B.A., 2008. *O Impacto Estratégico Resultante da Extensão da Plataforma Continental Portuguesa*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Duarte, R., 2014a. A Europa, Portugal e o Mar. Parte I. *Revista da Armada*, 490, pp. 10-12.
- Duarte, R., 2014b. A Europa, Portugal e o Mar. Parte II. *Revista da Armada*, 491, pp. 10-12.
- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2014. *Atlas do Projeto de Extensão da Plataforma Continental*. Paço de Arcos: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.



- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2017a. *Projeto de Extensão da Plataforma Continental* [em linha] Lisboa: EMEPC. Disponível em <https://www.emepc.pt/pt/a-submissao-portuguesa> [acedido em 20 novembro 2017].
- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2017b. *Projeto de Extensão da Plataforma Continental* [em linha] Lisboa: EMEPC. Disponível em <https://www.emepc.pt/pt/criterios-de-extensao> [acedido em 15 dezembro 2017].
- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2017c. *ROV Luso* [em linha] Lisboa: EMEPC. Disponível em <https://www.emepc.pt/pt/o-rov-luso> [acedido em 20 dezembro 2017].
- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2018. *Campanhas PEPC* [em linha] Lisboa: EMEPC. Disponível em <https://www.emepc.pt/pt/campanhas-emepc> [acedido em 28 fevereiro 2018].
- Ferrão, M.C., 2009. *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas*. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa.
- Gomes, F.J.R.M., Moreira, A., Sacchetti, A.E.F., Matias, N.G.V. e Cajarabille, V.M.L., 2009. *Reflexões sobre o Mar - Uma homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Gonçalves, A.M., 2013. Dispositivos de segurança marítima. *Servir Portugal no mar. Revista da Armada*, 478, pp. 14-17.
- Gouveia, J.V., 2011. Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. *Revista da Armada*, 450, pp. 8-11.
- Graça, P.B. (coord.), 2015. *New Challenges of the Atlantic*. Lisbon: Institute of Social and Political Sciences of the University of Lisbon.
- Graça, P.B. e Martins, T. (coord.), 2014. *O Mar no Futuro de Portugal – Ciência e Visão Estratégica*. Lisboa: Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico.
- Guedes, A.M.M., 1998. *Direito do Mar*. s.l: Coimbra Editora
- Hilário, A., 2014. Perspetiva Biológica do Mar Português. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 503-520.
- Instituto Universitário Militar, 2016. Andrade, J.F.M.M.C-R. (edit.), Santos, L.A.B (coord.), Matias, R.M.X.F. *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação*. Cadernos do IESM, 8. Lisboa: Centro de Investigação e Desenvolvimento do Instituto de Estudos Superiores Militares.



- Lança, C., 2015, Proteção de recursos marinhos – perspectiva jurídica internacional. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 309-320.
- Lobo, A., Santos, C. e Lourenço, N., 2016. Perspetiva Económica do Mar Português. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 487-502.
- Madureira, P., 2018. O Projeto de Extensão da Plataforma Continental [Entrevista]. Paço de Arcos (6 abril 2018).
- Manuelito, A.C., 2015. *O mar português*. Lisboa: Instituto Português da Conjuntura Estratégica.
- Marques, M., 2015. O Financiamento e a Economia do Mar – desafios futuros. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 321-337.
- Martins, G.d’O., 2014. O que é mesmo o Mar Português. Da Finisterra aos Oceanos... In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 307-310.
- Matias, N.V., 2017. Portugal na Nova Descoberta do Mar. *Revista de Marinha*, 1000, pp. 11-12.
- Matias, N.V., Pereira, M.C., Gamito, M.T., Santos, F.D., Ruivo, M., Gameiro, M.I., Santos, R.S., Cajarabille, V.L., Sachetti, A.F., 2008. *O Mar no pensamento Estratégico Nacional*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional (Col. Nação e Defesa)
- Matias, N.V., Soromenho-Marques, V., Falcato, J. e Leitão, A.G., 2010. *Políticas Públicas do Mar: Para um Novo Conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos.
- Matias, V., 2005. *O Mar - Um oceano de oportunidades para Portugal*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2012. *Estratégia Marinha para a subdivisão da Plataforma Continental Estendida* (versão para consulta pública), Lisboa: Governo de Portugal.
- Monteiro, N.S., 2011. A segurança marítima como condição para o aproveitamento as potencialidades económicas do mar. In CMN, Lemos, C.M.R.S.O. (dir.), 2011. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval. III, pp. 483-505.
- Monteiro, N.S., 2010. O Tratado de Lisboa e a “Europa azul”. *Revista da Armada*, 447, pp. 11-13.



- Monteiro, N.S., 2014. *Stratégia* (4) – Estratégia Nacional para o Mar. *Revista da Armada*, 488, pp. 4-5.
- Monteiro, N.S., 2017a. *Stratégia* (31) – O valor económico do mar. *Revista da Armada*, 519, pp. 4-5.
- Monteiro, N.S., 2017b. *Stratégia* (32) – Novos usos do mar. *Revista da Armada*, 520, pp. 4-5.
- Moreira, A.A., 2014. A renovação do Conceito Estratégico Nacional e o Mar. In: Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 25-30.
- Neves, J.M.L.P e Duarte, A.C.R., 2013. *A Maritimidade Portuguesa - Do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Pacheco, M. B., 2014. A dimensão dos espaços marítimos de Portugal. In: CMN, Zambujo, H.V. (dir.), 2014. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval. CXLIV, pp. 105-122.
- Pacheco, M.B., 2013. A Plataforma Continental. *Revista da Armada*, 480, pp. 18-21.
- Pacheco, M.B., 2014. Perspetiva Geográfica do Mar Português. In: Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 463-485.
- Pereira, L.C.S., 2013. Pensar a «Defesa». *Revista da Armada*, 472, pp. 6-7.
- Pereira, L.C.S., 2014. Portugal e o Mar. In CMN, Zambujo, H.V. (dir.), 2014. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval. CXLIV, pp. 123-137.
- Pinheiro, L.M, Magalhães, V.H. & Monteiro, J.H., 2004. Vulcanismo de Lama, Hidratos de Metano e Potenciais Ocorrências de Hidrocarbonetos na Margem Sul Portuguesa. In: *Nação e Defesa*, Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, pp. 139-155.
- Rajan, K., 2014. Evolving trends in marine robotics and the role of artificial intelligence technics. In: Graça, P.B. e Martins, T. (coord.), 2014. *O Mar no Futuro de Portugal – Ciência e Visão Estratégica*. Lisboa: Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico.
- Ribeiro, A.S., 2009. *Teoria Geral da Estratégia: O essencial ao processo estratégico*. Coimbra: Almedina.
- Ribeiro, A.S., 2012a. Reflexão Estratégica (1) – A corrida ao Mar. *Revista da Armada*, 462, p. 8.



- Ribeiro, A.S., 2012b. Reflexão Estratégica (5) – A visão estratégica e holística do uso do mar. *Revista da Armada*, 466, p. 4.
- Ribeiro, J.F., 2018. O Projeto de Extensão da Plataforma Continental [Entrevista]. Pedrouços (29 fevereiro 2018).
- Ribeiro, M.C., 2017. Áreas Marinha Protegidas na Fronteira mais Remota. *Revista de Marinha*, 1000, pp. 38-41.
- Rocha, H.S., 2009. *Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Ruivo, M., 2014. Mudança de paradigma da relação dos sistemas humanos com o Oceano. Implicações estratégicas estruturais. In Academia de Marinha, Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2016. *Memórias 2014*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 31-39.
- Santos, H., 2012. Vida invisível em ambientes extremos no mar profundo: em busca de biomoléculas com elevado valor biotecnológico. In Academia de Marinha, Fonseca, J.A., Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2015. *Memórias 2012*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 401-402.
- Santos, R.S., 2012. Novas ferramentas para novas fronteiras: biotelemetria e conservação marinha nos Açores e no grande Atlântico. In Academia de Marinha, Fonseca, J.A., Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2015. *Memórias 2012*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 403-404.
- Santos, R.S., 2017. Crescimento Azul e Conhecimento Científico. *Revista de Marinha*, 1000, pp. 15-16.
- Silva, J.F., 2012. *A Plataforma Continental Portuguesa - Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)
- Silva, J.F., 2014. *O potencial do mar português: uma análise estratégica*; Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares (Coleção “Ares”).
- Soromenho-Marques, V., 2011. Ambiente e Segurança: tendências e perspectivas. In Academia de Marinha, Fonseca, J.A., Maia, J.S. e Soares, L.C. (coord. e rev.), 2015. *Memórias 2011*. Lisboa: Academia de Marinha. pp. 65-69.
- Till, G., Bessa, A.M., Ribeiro, A.S., Cajarabille, V.L., Moreira, A., Soares, C.V. e Graça, P.B., 2008. *Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha (Col. Cadernos Navais)



Vitorino, A.P., 2017. Portugal e a Extensão da Plataforma Continental – Fazer Acontecer o Mar. *Revista de Marinha*, 1000, pp. 8-9.



Anexo A — Parte VI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Plataforma Continental)

Artigo 76.º

Definição da plataforma continental

1 – 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.

2 – A plataforma continental de um Estado costeiro não se deve estender além dos limites previstos nos n.ºs 4 a 6.

3 – A margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continentais. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo.

4 – a) Para os fins da presente Convenção, o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem continental, quando essa margem se estender além das 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, por meio de:

i) Uma linha traçada de conformidade com o n.º 7, com referência aos pontos fixos mais exteriores em cada um dos quais a espessura das rochas sedimentares seja pelo menos 1% da distância mais curta entre esse ponto e o pé do talude continental; ou

ii) Uma linha traçada de conformidade com o n.º 7, com referência a pontos fixos situados a não mais de 60 milhas marítimas do pé do talude continental.

b) Salvo prova em contrário, o pé do talude continental deve ser determinado como o ponto de variação máxima do gradiente na sua base.

5 – Os pontos fixos que constituem a linha dos limites exteriores da plataforma continental no leito do mar, traçada de conformidade com as subalíneas i) e ii) da alínea a) do n.º 4, devem estar situados a uma distância que não exceda 350 milhas marítimas da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou uma distância que não exceda 100 milhas marítimas de isóbata de 2500 m, que é uma linha que une profundidades de 2500 m.

6 – Não obstante as disposições do n.º 5, no caso das cristas submarinas, o limite exterior da plataforma continental não deve exceder 350 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. O presente número não se aplica a elevações submarinas que sejam componentes naturais da margem continental, tais como os seus planaltos, elevações continentais, topos, bancos e esporões.

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



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

9 – O Estado costeiro deve depositar junto do Secretário-Geral das Nações Unidas mapas e informações pertinentes, incluindo dados geodésicos, que descrevam permanentemente os limites exteriores da sua plataforma continental. O Secretário-Geral deve dar a esses documentos a devida publicidade.

10 – As disposições do presente artigo não prejudicam a questão da delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente.

Artigo 77.º

Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental

1 – O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

2 – Os direitos a que se refere o n.º 1 são exclusivos, no sentido de que, se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas actividades sem o expresse consentimento desse Estado.

3 – Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental são independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa.

4 – Os recursos naturais a que se referem as disposições da presente parte são os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contacto físico com esse leito ou subsolo.

Artigo 78.º

Regime jurídico das águas e do espaço aéreo sobrejacentes e direitos e liberdades de outros Estados

1 – Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não afectam o regime jurídico das águas sobrejacentes do espaço aéreo acima dessas águas.

2 – O exercício dos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não deve afectar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados, previstos na presente Convenção, nem ter como resultado uma ingerência injustificada neles.

Artigo 79.º

Cabos e ductos submarinos na plataforma continental

1 – Todos os Estados têm o direito de colocar cabos e ductos submarinos na plataforma continental de conformidade com as disposições do presente artigo.



2 – Sob reserva do seu direito de tomar medidas razoáveis para a exploração da plataforma continental, o aproveitamento dos seus recursos naturais e a prevenção, redução e controlo da poluição causada por ductos, o Estado costeiro não pode impedir a colocação ou a manutenção dos referidos cabos ou ductos.

3 – O traçado da linha para a colocação de tais ductos na plataforma continental fica sujeito ao consentimento do Estado costeiro.

4 – Nenhuma das disposições da presente parte afecta o direito do Estado costeiro de estabelecer condições para os cabos e ductos que penetrem no seu território ou no seu mar territorial, nem a sua jurisdição sobre os cabos e ductos construídos ou utilizados em relação com a exploração da sua plataforma continental ou com o aproveitamento dos seus recursos, ou com o funcionamento de ilhas artificiais, instalações e estruturas sob sua jurisdição.

5 – Quando colocarem cabos ou ductos submarinos, os Estados devem ter em devida conta os cabos ou ductos já instalados. Em particular, não devem dificultar a possibilidade de reparar os cabos ou ductos existentes.

Artigo 80.º

Ilhas artificiais, instalações e estruturas na plataforma continental

O artigo 60.º aplica-se, *mutatis mutandis*, às ilhas artificiais, instalações e estruturas sobre a plataforma continental.

Artigo 81.º

Perfurações na plataforma continental

O Estado costeiro terá o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.

Artigo 82.º

Pagamentos e contribuições relativos ao aproveitamento da plataforma continental além de 200 milhas marítimas

1 – O Estado costeiro deve efectuar pagamentos ou contribuições em espécie relativos ao aproveitamento dos recursos não vivos da plataforma continental além de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

2 – Os pagamentos e contribuições devem ser efectuados anualmente em relação a toda a produção de um sítio após os primeiros cinco anos de produção nesse sítio. No sexto ano, a taxa de pagamento ou contribuição será de 1% do valor ou volume da produção no sítio.

A taxa deve aumentar 1% em cada ano seguinte até ao décimo segundo ano, e daí por diante deve ser mantida em 7%. A produção não deve incluir os recursos utilizados em relação com o aproveitamento.

3 – Um Estado em desenvolvimento que seja importador substancial de um recurso mineral extraído da sua plataforma continental fica isento desses pagamentos ou contribuições em relação a esse recurso mineral.

4 – Os pagamentos ou contribuições devem ser efectuados por intermédio da Autoridade, que os distribuirá entre os Estados Partes na presente Convenção na base de critérios de



repartição equitativa, tendo em conta os interesses e necessidades dos Estados em desenvolvimento, particularmente entre eles, os menos desenvolvidos e os sem litoral.

Artigo 83.º

Delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente

1 – A delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional a que se faz referência no artigo 38.º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa.

2 – Se não se chegar a acordo dentro de um prazo razoável, os Estados interessados devem recorrer aos procedimentos previstos na parte XV.

3 – Enquanto não se chegar a um acordo conforme ao previsto no n.º 1, os Estados interessados, num espírito de compreensão e cooperação, devem fazer todos os esforços para chegar a ajustes provisórios de carácter prático e, durante este período de transição, nada devem fazer que possa comprometer ou entravar a conclusão do acordo definitivo. Tais ajustes não devem prejudicar a delimitação definitiva.

4 – Quando existir um acordo em vigor entre os Estados interessados, as questões relativas à delimitação da plataforma continental devem ser resolvidas de conformidade com as disposições desse acordo.

Artigo 84.º

Cartas e listas de coordenadas geográficas

1 – Nos termos da presente parte, as linhas de limite exterior da plataforma continental e as linhas de delimitação traçadas de conformidade com o artigo 83.º devem ser indicadas em cartas de escala ou escalas adequadas para a determinação da sua posição. Quando apropriado, as linhas de limite exterior ou as linhas de delimitação podem ser substituídas por listas de coordenadas geográficas de pontos, em que conste especificamente a sua origem geodésica.

2 – O Estado costeiro deve dar a devida publicidade a tais cartas ou listas de coordenadas geográficas e deve depositar um exemplar de cada carta ou lista junto do Secretário-Geral das Nações Unidas e, no caso daquelas que indicam as linhas de limite exterior da plataforma continental, junto do secretário-geral da Autoridade.

Artigo 85.º

Escavação de túneis

A presente parte não prejudica o direito do Estado costeiro de aproveitar o subsolo por meio de escavação de túneis, independentemente da profundidade das águas no local considerado.



Apêndice A — Objeto, Objetivos e Questões de Investigação

Objeto da Investigação (OI)	Objetivo Geral (OG)	Objetivos Específicos (OE)	Questão Central (QC)	Questões derivadas (QD)
Plataforma continental estendida, juridicamente definida na CNUDM, temporalmente analisada desde 14 de outubro de 1997 e tematicamente limitada à sua proteção	Contribuir para a formulação do pensamento estratégico nacional, tendo em vista a proteção e salvaguarda dos recursos existentes na plataforma continental estendida portuguesa	OE1 – Analisar, no domínio dos assuntos do mar, o ambiente interno e externo nas suas múltiplas dimensões;	QC – Em que medida a proteção dos recursos da plataforma continental estendida contribui para a preservação dos recursos marinhos e para a prosperidade e bem-estar das gerações futuras?	QD1 – Quais as principais características do ambiente estratégico nacional e internacional no domínio dos assuntos do mar?
		OE2 – Identificar, no âmbito da proteção da plataforma continental, as principais potencialidades, vulnerabilidades, oportunidades e ameaças que decorrem da análise do ambiente estratégico;		QD2 – Quais os aspetos mais relevantes do ambiente interno e externo no âmbito da proteção da plataforma continental?
		OE3 – Identificar e desenvolver, nos campos genético, estrutural e operacional, as principais linhas de ação que garantem a proteção da plataforma continental.		QD3 – Quais as medidas a adotar para proteger a plataforma continental?

Apêndice B — Matriz SWOT da função “proteção” da Plataforma Continental

		AMBIENTE INTERNO	
AMBIENTE EXTERNO		Potencialidades (<i>Strenghts</i>) 1. A articulação das políticas nacionais com as políticas da UE no âmbito dos assuntos do mar; 2. A renovada importância do mar na agenda política nacional; 3. O aumento da disponibilidade de recursos naturais.	Vulnerabilidade (<i>Weaknesses</i>) 1. O conhecimento incompleto do valor da plataforma continental; 2. A capacidade de vigilância e monitorização dos espaços marítimos nacionais; 3. A pouca atratividade das profissões relacionadas com o mar.
	Oportunidades (<i>Opportunities</i>) 1. O desenvolvimento científico-tecnológico no âmbito das novas tecnologias; 2. O reconhecimento internacional de Portugal como ator relevante nos assuntos do mar; 3. A preservação dos oceanos, enquanto ecossistema fundamental para a sustentabilidade do planeta.	SUSTENTABILIDADE Ideias Estratégicas (SO) 1. Fomentar a exploração sustentável dos recursos marinhos; 2. Promover um quadro jurídico-legal no âmbito da exploração e preservação dos oceanos.	CONHECIMENTO Ideias Estratégicas (WO) 1. Desenvolver uma cultura de segurança marítima, incrementando o ensino e formação no âmbito das ciências, técnicas e assuntos do mar; 2. Fortalecer a articulação entre as universidades, centros de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) e as empresas.
	Ameaças (<i>Threats</i>) 1. O interesse, de outros atores, pelos recursos do mar português; 2. A existência de atividades concorrentes no mesmo espaço marítimo; 3. A exploração não sustentada dos recursos marinhos.	ORDENAMENTO Ideias Estratégicas (ST) 1. Dinamizar a partilha aberta de informação sobre o mar português; 2. Aperfeiçoar o ordenamento do espaço marítimo.	SEGURANÇA Ideias Estratégicas (WT) 1. Otimizar a presença nos espaços marítimos nacionais; 2. Assegurar as condições para a realização, em segurança, de atividades humanas no espaço correspondente à plataforma continental estendida.