

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

COGEAE – PUC-SP

LEONARDO COSTA FRADE

**CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY DE 1982:
EVOLUÇÃO HISTÓRICA E CODIFICAÇÃO DO
DIREITO DO MAR E SEUS REFLEXOS NO
DIREITO INTERNO BRASILEIRO**

São Paulo

2014

LEONARDO COSTA FRADE
R.A: 00090967

**CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY DE 1982: EVOLUÇÃO
HISTÓRICA E CODIFICAÇÃO DO DIREITO DO MAR E SEUS
REFLEXOS NO DIREITO INTERNO BRASILEIRO**

Monografia apresentada a Coordenadoria Geral de Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão (COGEAE) da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo para obtenção do título de Especialista em Direito Internacional.

Orientação: Professor Henrique Araújo Torreira de Mattos

São Paulo
2014

Dedico este trabalho a toda minha família, que me acompanha em todos os momentos, sejam eles vitoriosos, sejam eles angustiantes.

Agradeço a todo corpo docente do curso de Direito Internacional da Coordenadoria Geral de Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão da PUC-SP pela maestria, pelo zelo e pela inestimável colaboração na busca da construção do conhecimento do Direito Internacional.

“Fiat Justitia, Pareat Mundus”

RESUMO

A presente pesquisa traz ao seio acadêmico um breve estudo sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ou simplesmente Convenção de Montego Bay, de 1982. Sua codificação representou um avanço não só para o Direito Internacional, mas também, para toda humanidade, uma vez que o espaço oceânico constitui o meio mais eficiente para a conexão entre os mais diversos povos que habitam nosso Planeta, e sobre o qual não é crível nenhum tipo de apropriação ou imposição.

O que se pretende no presente trabalho é analisar os aspectos históricos que proporcionaram essa codificação, os institutos jurídicos presentes na referida Convenção, e por fim, seus reflexos no ordenamento jurídico interno brasileiro.

No primeiro capítulo, o estudo se lança sobre os principais fatos históricos relacionados com os espaços oceânicos, utilizando como lapso temporal o período que parte da Antiguidade Clássica e termina na elaboração da CNUDM, em 1982, que representa, acima de tudo, um instrumento histórico contundente, destinado ao estabelecimento do equilíbrio de poder entre os Estados Partes da Convenção, especialmente no tocante à assimétrica relação existente entre potências marítimas e países em desenvolvimento, pelo menos no que diz respeito ao Direito do Mar. Embates e contendas jurídicas relacionadas com a liberdade dos mares e delimitação dos espaços marítimos, uma constante no período anterior a consecução da CNUDM, também serão apreciados no transcorrer da pesquisa, em razão dos seus resultados servirem, em grande parte, como princípios basilares para a formulação da Convenção. Trata-se de um apanhado histórico conciso, utilizado apenas para situar o leitor quanto à progressão lenta e gradual dos princípios e costumes que culminaram com a formulação do Tratado.

Seguindo, no segundo capítulo, a pesquisa se volta à análise dos institutos jurídicos que regulam as diversidades hídricas que compõem os oceanos, por exemplo, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, plataforma continental e alto mar. Ademais, o trabalho mergulha em questões que tratam da jurisdição e competência do Estado costeiro em relação aos espaços marinhos bem como, os mecanismos de solução de controvérsias pertinentes ao

Direito do Mar, ocasião em que serão estudadas as atuações do Tribunal Internacional do Direito do Mar perante alguns casos emblemáticos submetido à sua jurisdição.

Por fim, no terceiro e último capítulo, serão abordadas as questões que envolvem a delimitação do espaço marítimo brasileiro e seus esforços para adequar seu direito interno aos preceitos consagrados na CNUDM. Além disso, a importância da Convenção para o Estado Brasileiro e suas implicações políticas e econômicas também serão analisadas oportunamente no presente estudo.

ABSTRACT

This research presents a brief within the academic study of the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), or simply UNCLOS, 1982. Their coding represented a breakthrough not only International Law, but also for all mankind, since the ocean space is the most efficient means for connection among the various peoples that inhabit our planet, and about which it is not credible any appropriation or levy. The aim of this paper is to analyze the historical aspects that provided these coding, legal institutes present in said Convention, and finally, his reflections on the Brazilian domestic law.

In the first chapter the study pounces on major historical events related to oceanic areas, using as a time lapse of the period of classical antiquity and ends in the drafting of UNCLOS in 1982, which is, above all, a blunt instrument history, for the establishment of the balance of power between the States Parties to the Convention, especially with regard to the asymmetric relationship between maritime powers and developing countries, at least with regard to the Law of the Sea being knocked and legal contentions relating to freedom of seas and delimitation of maritime spaces, a constant in the previous achievement of UNCLOS period, will also be assessed during the study, because their results serve largely as guiding principles for the formulation of the Convention. This is a concise historical overview used only to position the reader as to the slow and gradual progression of the principles and practices that led to the formulation of the Treaty.

Following in the second chapter, the research turns to the analysis of legal institutions governing water diversities that make the oceans, for example, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone, continental shelf and high seas. Moreover, the work delves into issues concerning the jurisdiction and competence of the coastal State in relation to marine areas, as well as the mechanisms for resolving the relevant Law of the Sea occasion controversies that the proceedings of the International Tribunal for the Law will be studied in sea before some emblematic cases submitted to its jurisdiction.

Finally, the third and final chapter, we will discuss the issues surrounding the delimitation of maritime space and Brazilian efforts to adapt its domestic law to

the precepts enshrined in UNCLOS. Moreover, the importance of the Convention for the Brazilian state and its political and economic implications are also analyzed in this timely study.

ABREVIATURAS

AGNU – Assembléia Geral das Nações Unidas

CCFM – Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos

CIJ – Corte Internacional de Justiça

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CMB – Convenção de Montego Bay

CLPC - Comissão dos Limites da Plataforma Continental

COI – Comissão Oceanográfica Intergovernamental

CPPS – Comissão Permanente do Pacífico Sul

ECOSOC - Conselho Econômico e Social das Nações Unidas

ITLOS – International Tribunal for the Law of the Sea

LDN – Liga das Nações

OMI – Organização Marítima Internacional

ONU – Organização das Nações Unidas

PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

RDA – República Democrática da Alemanha

RFA – República Federal da Alemanha

TIDM – Tribunal Internacional do Direito do Mar

UE – União Européia

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

Sumário

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA CODIFICAÇÃO DO DIREITO DO MAR	16
1. Evolução Histórica	16
2. Conferências Internacionais Referentes ao Direito do Mar.....	19
2.1. Conferência de Decodificação da Haia de 1930	19
2.2. Primeira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1958.....	19
2.3. Segunda Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1960.....	20
2.4. Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar– Convenção de Montego Bay- 1982.....	21
3. Convenções Regionais sobre o Direito do Mar.....	23
3.1. Conferências Americanas	23
3.1.1. A Conferência de Santiago 1952.....	23
3.1.2. A Conferência de Montevideú 1970	24
CAPÍTULO II – CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY – 1982	27
1. Aspectos Gerais da Convenção	27
2. Águas Interiores	29
3. Mar Territorial	32
3.1. Histórico	32
3.2. Conceito e Limites do Mar Territorial.....	34
3.3. Direito de Passagem Inofensiva.....	36
4. Zona Contígua.....	38
5. Zona Econômica Exclusiva	39
5.1. Histórico	39
5.2. Conceito e Limites da Zona Econômica Exclusiva.....	39
5.3. Direitos, Deveres e Jurisdição dos Estados Costeiros perante às Zonas Econômicas Exclusivas.....	40
5.4. Direitos e Deveres de Terceiros em Relação com a Zona Econômica Exclusiva.....	41
6. Plataforma Continental.....	42
6.1. Conceito e Limites da Plataforma Continental.....	42
6.2. Direitos e Deveres dos Estados perante a Plataforma Continental.....	43
6.3. Comissão de Limites da Plataforma Continental.....	45
6.4. Delimitação da Plataforma Continental entre Estados adjacentes.....	46
6.5. Guerra da Lagosta de 1963	47

7. Alto Mar	48
7.1. Conceito	48
7.2. Regime Jurídico do Alto-Mar (Direitos e Deveres)	49
7.3. Restrição à liberdade dos mares.....	53
7.3.1. Proibição do Transporte de Escravos	53
7.3.2. Repressão à Pirataria	54
7.3.3. Tráfico Ilícito de Entorpecentes.....	55
7.3.4. Transmissões não Autorizadas.....	55
7.4. Direito de Visita (Right of Visit and Search)	56
7.5. Direito de Perseguição (Hot Pursuit)	57
8. Direito de Acesso ao Mar e Liberdade de Trânsito	60
9. A Área ou Fundos Marinhos.....	61
9.1. Histórico	61
9.2. Conceito e Regime Jurídico	63
9.3. Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos	64
9.4. Mecanismo de Solução de Controvérsias Referentes aos Fundos Marinhos	66
10. Trânsito Marítimo: Estreitos e Canais Internacionais.....	68
10.1. Estreitos	69
10.2. Canais Internacionais	72
11. Estados Arquipélagos	73
12. Mecanismos de Solução de Controvérsias Previstos na Convenção de Montego Bay ...	74
12.1. Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM)	75
12.2. Corte Internacional de Justiça (CIJ)	77
12.3. Corte Arbitral	83
12.4. Corte Arbitral Especial	88
CAPÍTULO III - REFLEXOS E APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY DE 1982 NO BRASIL	91
1. O Brasil e os Espaços Marítimos ao Longo dos Tempos.....	91
2. A Constituição Federal e o Direito do Mar	97
3. Regulamentação Interna.....	98
4. Proposta Brasileira para Ampliação da Plataforma Continental - O Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC).....	101
4.1. Potencial Econômico da Plataforma Continental Brasileira.....	101
4.2. Proposta de Ampliação da Plataforma Continental Brasileira.....	102
CONCLUSÃO	106
BIBLIOGRAFIA.....	108

TEXTOS.....	110
DOCUMENTOS ELETRÔNICOS	112
ANEXOS.....	114

INTRODUÇÃO

O Domínio Público Internacional, por muitos, é entendido como espaços físicos ou extensões do Planeta que, por causa de sua utilidade ou natureza, desperta o interesse de diversos Estados Soberanos, ou até mesmo, de toda a comunidade internacional, ainda que, sobre este espaço, incida alguma soberania. Por exclusão, todos os espaços não submetidos a uma única jurisdição nacional são considerados domínio público.

O tema mostrou-se um terreno fértil para debates doutrinários ao longo da história, especialmente com relação à sua natureza. Duas correntes surgiram em relação ao domínio público internacional, sendo uma defensora da natureza de “*res nullius*” (coisa sem dono, passível de apropriação pelo Estado) e outra defensora da condição de “*res communis*” (coisa pertencente a todos) desses espaços.

No primeiro caso, seus defensores, compostos essencialmente por potências marítimas e países desenvolvidos, afirmavam que essas regiões não estariam sujeitas a nenhuma jurisdição ou regulamentação jurídica, sendo a sua ocupação efetivada conforme o princípio do “*first come, first served*” (quem chega primeiro se estabelece). Já a segunda corrente, amplamente defendida pelos países em desenvolvimento e diversas organizações não-governamentais, afirmava que o domínio público seria propriedade internacional, não podendo ser individualizada por nenhum Estado, ficando sujeita a regras internacionais. (TRINDADE, 2003) Atualmente predomina o entendimento de que domínio público internacional é patrimônio comum da humanidade, o que gera responsabilidades e obrigações a todos os Estados. Diante deste quadro, se faz necessária a criação de normas que regulamentem a ocupação, exploração e preservação das zonas polares, dos espaços oceânicos e do espaço aéreo e extra-atmosférico, convencionalmente determinado Domínio Público Internacional.

O espaço oceânico (alvo da pesquisa) representa cerca de três quartos da superfície do Planeta e foi por meio do mar que a humanidade estabeleceu suas primeiras conexões econômicas e políticas de ordem global. As questões referentes aos mares e oceanos estão inter-relacionadas, razão pela qual, se faz necessária a tutela de uma ordem jurídica voltada para: promoção do seu uso pacífico, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a proteção e preservação dos

fundos marinhos, bem como a facilidade na comunicação internacional e o transporte de riquezas. A indivisibilidade geográfica do mar se defronta com a diversidade jurídica das águas que o integram e com os interesses dos Estados soberanos, justificando assim, a atuação positiva do Direito.

Embora o processo de elaboração da CNUDM tenha percorrido o lapso temporal de nove anos, iniciando em 1973, tendo sido concluído em 1982, o fato é que, ao longo de décadas, seus alicerces foram paulatinamente solidificados, ora por meio de acordos bilaterais ou regionais pertinentes ao tema, ora baseados nos costumes da navegação e princípios que regiam as relações envolvendo o espaço marítimo. Durante o século XX, por diversas razões que serão abordadas no decorrer da pesquisa, a causa ganhou contornos mais robustos, e começaram a ser elaboradas convenções destinadas à criação de um tratado voltado à tutela dos espaços oceânicos. A primeira tentativa de constituir um acordo internacional referente aos espaços marinhos ocorreu em 1930, quando foi realizada a Conferência de Decodificação da Haia, seguida, posteriormente, pela Primeira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar e pela Segunda Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958 e 1960, respectivamente. Apesar do fracasso, as referidas conferências contribuíram de modo imensurável para a decodificação definitiva do Direito do Mar, consolidado na Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1982.

A partir da constituição da CNUDM as relações entre os Estados e os espaços oceânicos, assim como entre Estados e Estados, passaram por profundas transformações. A efetividade da CNUDM representou o fim do arbítrio absoluto sobre os mares, obrigando diversos Estados a reverem e reformularem suas políticas destinadas aos espaços marítimos, já que foram delimitadas todas as ficções jurídicas que compõe as diferentes porções de água marinha pertencentes aos espaços oceânicos. Além disso, ficou reservado aos países em desenvolvimento o direito exclusivo de exploração dos recursos existentes dentro de seus limites marítimos assim como, acesso ao mar por países sem litoral ou geograficamente desfavorecidos.

Ao longo do século XX, assim como outros diversos países, o Brasil adotou algumas medidas unilaterais e regionais voltadas a efetivar sua soberania sobre seu território marítimo, medidas estas que não contavam com o reconhecimento internacional, estando, portanto carente de legitimidade. Contudo,

com o advento da CNUDM e a consequente adesão do Governo Brasileiro ao Tratado ficou garantido, assim como a todos os outros Estados Partes, soberania sobre seu território oceânico, exclusividade na exploração de recursos, além de um processo legítimo de ampliação de sua plataforma continental, coordenado pela Comissão de Limites da Plataforma Continental.

Por fim, não devemos confundir Direito do Mar com Direito Marítimo; embora pareçam semelhantes, existe uma grande diferença entre os institutos.

O Direito do Mar consagra o equilíbrio entre a liberdade dos mares a soberania dos Estados costeiros sobre as águas territoriais regulamentando o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental, fundos marinhos, passagem inocente e passagem em trânsito exploração dos recursos, etc.

O Direito Internacional do Mar, para Ricardo Seitenfus, tem como finalidade “... o desafio de *regulamentar as atividades humanas que se desenrolam nestes conjuntos, e fazer com que a humanidade como um todo possa verificar-se das riquezas marítimas, não somente os países que possuem os meios materiais para fazê-lo*”. (SEITENFUS, 2002, sp)

Já o direito marítimo é um ramo do direito privado que regula as atividades privadas da navegação, como por exemplo, contratos marítimos, acidentes entre navegações, seguros marítimos, atividade portuária, transporte, embarque e desembarque de mercadorias, etc.

CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA CODIFICAÇÃO DO DIREITO DO MAR

1. Evolução Histórica

Desde os tempos mais remotos o mar é utilizado como meio de subsistência, transporte e comércio, sendo responsável pelo estreitamento dos laços comerciais e políticos com as mais diversas civilizações ao longo da história.

Durante séculos reinou sobre o domínio marítimo o arbítrio absoluto. Ao longo dos tempos, diversos Estados proclamaram, de forma arbitrária e unilateral, seus direitos soberanos em relação aos espaços oceânicos. Alvo de disputas por cerca de dois mil anos, o regime jurídico das águas marítimas e oceânicas foi codificado em 1982, com a finalização dos trabalhos da Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, também conhecida como Convenção de Montego Bay.

As primeiras manifestações jurídicas relativas ao Direito do Mar podem ser encontradas no Código de Hamurabi (ano 1.700 a.C) que regulamentava questões relativas à construção naval, abalroamento, responsabilidades do fretador, dentre outras¹. No entanto é na Antiguidade Clássica que as normas jurídicas sobre o mar adquirem contornos mais relevantes.

No período da Antiguidade Clássica, o espaço navegável restringia-se, basicamente, ao Mar Mediterrâneo, Mar Jônico e Mar Egeu, onde se localizavam as principais Polis Gregas. Posteriormente, a ascensão do Império Romano, viabilizada por meio da sua máquina expansionista, conquistou tudo e todos ao longo da costa do Mar Mediterrâneo, da Ásia Menor à Península Ibérica. Em razão dessa hegemonia, surge o primeiro ato voltado ao domínio do mar por meio do Direito, consistente no “*Mare Nostrum*”, referindo-se ao Mar Mediterrâneo. (VICENTINO, 1997)

No fim da Idade Média, o continente europeu havia passado por profundas transformações. Crescimento demográfico, renascimento urbano e comercial, surgimento de corporações e a formação de monarquias nacionais

¹ ZANIN, Renata Baptista. **Direito do Mar e a Legislação Brasileira: A Influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal**. São Paulo: Revista Brasileira de Direito Constitucional, 2010, p.83

criavam um novo cenário. Cidades litorâneas italianas como Gênova e Veneza foram profundamente beneficiadas com a retomada do comércio entre Oriente e Ocidente e passaram a reclamar sua soberania sobre grandes porções marítimas. Veneza proclamava direitos sobre o Mar Adriático, Gênova sobre o Mar da Ligúria. Seguindo o mesmo exemplo, outros Estados costeiros passaram a declarar-se soberanos em relação ao espaço marítimo. É o caso da Dinamarca em relação ao Mar Báltico; Inglaterra sobre o Mar do Norte, Mar da Irlanda e Canal da Mancha; Portugal sobre o Oceano Índico e Sul do Oceano Atlântico; Espanha em relação ao Oceano Pacífico e Norte do Oceano Atlântico. Esse período marca o início do estabelecimento de direitos sobre mares adjacentes ao território.

Na segunda metade do século XV os ibéricos lançaram-se rumo à maior empreitada já vista na história da humanidade ao inaugurarem o período das Grandes Navegações. Impulsionados pela interrupção das rotas comerciais com o Oriente, em razão do fechamento dos estreitos de Bósforo e Dardanelos após a conquista de Constantinopla pelos turcos otomanos, em 1453, nautas lusos² buscavam rotas alternativas navegando em mar aberto. Após a descoberta da América pelos espanhóis e das rotas orientais pelos portugueses, ambos começaram a reivindicar a soberania sobre mares e rotas marítimas recém descobertas, coibindo a permanência de embarcações de outras nações nessas áreas. Tem início uma disputa sobre a apropriação do mar entre as duas potências marítimas que durará pouco mais de 200 anos³.

Durante o século XVII, já na Idade Moderna, ainda predominava o conceito de “*Mare Clausum*”, ou seja, controle sobre os espaços oceânicos por um Estado com poderes hegemônicos para tanto. Inconformados com a divisão do

² Ávidos por conquistas territoriais e comerciais, nautas lusos descobriram e estabeleceram diversas rotas marítimas: 1) *Bartolomeu Dias* (primeiro navegador a contornar o Cabo da Boa Esperança, onde conecta os oceanos Atlântico e Índico); 2) *Vasco da Gama* (primeiro navegador a chegar à Índia contornando o continente africano); *Fernão de Magalhães* (primeiro navegador a contornar o estreito que conecta os oceanos Atlântico e Pacífico, entre Chile e Argentina. O estreito carrega seu nome, sendo conhecido como Estreito de Magalhães); *Gaspar Corte Real* (atravessou o oceano Atlântico e chegou ao Canadá).

³ Com intuito de definir os direitos de cada um dos países sobre os espaços oceânicos, foram formulados três tratados: Tratado de Toledo (1480), Bula Papal Inter Coetera (1493) e Tratado de Tordesilhas (1494), todos garantindo soberania ibérica sobre os mares e territórios ultramarinos. O Tratado de Tordesilhas vigorou de 1494 a 1750. Por meio deste instrumento Portugal e Espanha praticamente dividiam o mundo em dois.

mundo entre Portugal e Espanha, os governos da Inglaterra, França⁴ e Holanda iniciaram uma disputa sobre o controle dos mares, ensejando uma contenda doutrinária entre juristas europeus. O holandês Hugo Grócio e antes dele Fernando Vasquez Menchaca (*As Controvérsias Ilustres*) combatiam severamente o monopólio dos mares, estabelecendo o princípio do “*Mare Liberum*”⁵, de 1609. Por outro lado, juristas como o lisboeta Serafim de Freitas (*Do Justo Império Asiático dos Portugueses*) e o inglês John Selden defendiam o “*Mare Clausum*”⁶, de 1635. Os argumentos favoráveis aos defensores da livre utilização dos oceanos prevaleceram, e a partir de então, foi reconhecido o *princípio da liberdade de navegação marítima*, que mais tarde, evoluiu para o *princípio da liberdade dos mares*.

Já no século XX, respaldados pelas maravilhas tecnológicas proporcionadas pela II Revolução Industrial, os Estados lançaram-se na conquista do mar, desenvolvendo mecanismos cada vez mais eficazes voltados à exploração do potencial econômico dos oceanos. Temerosos quanto a segurança de seus territórios diversos Estados costeiros implementaram políticas unilaterais voltadas à demarcação de território marítimo sob sua jurisdição. Diante dessa nova realidade a atuação jurídica sobre o domínio marítimo não poderia mais ser adiada, visto que um acordo teria o condão de dirimir conflitos de interesses, promover a paz e fortalecer as estruturas da comunidade internacional. Passou-se então a arquitetar um possível acordo que estabelecesse os limites jurisdicionais dos Estados em relação ao mar, ocasionando profundo descontentamento das potências marítimas, receosas com a possibilidade da restrição da liberdade da navegação diante da formulação de um acordo internacional sobre o tema.

Nesse sentido, com o intuito de estabelecer um regime jurídico sobre o domínio marítimo, foram formuladas quatro conferências de âmbito global ao longo do século XX, que serão tratadas oportunamente no decorrer do presente estudo.

São elas:

⁴ O Rei da França, Francisco I, insatisfeito com o Tratado de Tordesilhas afirmou: “*gostaria de ver a cláusula do testamento de Adão me exclui da partilha do mundo*”.

⁵ “*Mare Liberum*” – para Hugo Grócio, a política de mar fechado praticada por Portugal e Espanha impedia a livre navegação holandesa. O jurista sustentou que o mar era livre para a navegação comercial e de vital importância para o intercâmbio entre as civilizações. Suas posições contrárias ao monopólio do mar culminaram com o reconhecimento do princípio da liberdade da navegação marítima.

⁶ “*Mare Clausum*” – para John Selden, o espaço marítimo seria tão passível de apropriação quanto o território terrestre.

- *Conferência de Decodificação da Haia de 1930;*
- *I Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1958;*
- *II Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1960;*
- *III Conferência Internacional sobre o Direito do Mar Convenção de Montego Bay- 1982.*

2. Conferências Internacionais Referentes ao Direito do Mar

2.1. Conferência de Decodificação da Haia de 1930

Visando desenvolver o direito internacional, a Liga das Nações criou, em 1924, uma comissão composta por diversos peritos encarregados de apontar as normas consuetudinárias passíveis de codificação. Em 1927 a LDN convocou a *Conferência de Decodificação da Haia, realizada em de 1930*, com a finalidade de codificar três temas: a questão das águas territoriais, responsabilidade por danos a bens de estrangeiros e conflito de nacionalidade.

Esta foi a primeira tentativa de sistematizar as normas, até então costumeiras, pertinentes ao Direito do Mar, contudo, a prematura tentativa de codificação e as posições contrárias entre os conferentes impediram um acordo.

2.2. Primeira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1958

Convocada pela Assembléia Geral das Nações Unidas, a *I Convenção Internacional sobre o Direito do Mar* ocorreu em Genebra, em 1958 e contou com a participação de 86 (oitenta e seis) nações, 07 (sete) instituições especializadas e 09 (nove) organizações intergovernamentais.

O texto final do documento já previa, ainda que de forma incipiente, diversos institutos que mais tarde seriam codificados na Convenção de Montego Bay de 1982. Neste sentido, podemos citar a liberdade de navegação, liberdade de pesca, colocação de dutos submarinos, impossibilidade de apropriação ou sujeição do alto-mar à soberania de um Estado qualquer, acesso ao mar para Estados sem litoral, direito de sobrevôo, etc.

A Conferência resultou na constituição de cinco comissões independentes, responsáveis pela formulação das seguintes convenções:

- *Convenção do Mar Territorial e da zona Contígua de 1958;*
- *Convenção do Alto-Mar de 1958;*
- *Convenção da Plataforma Continental de 1958;*
- *Convenção da Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Alto Mar de 1958;*
- *Protocolo Facultativo sobre a Solução Obrigatória de controvérsias de 1958.*

As Convenções formuladas na Conferência de Genebra não foram aceitas pelos países em desenvolvimento, que viam em seu conteúdo a codificação de práticas que não atendiam seus interesses. Essa oposição contribuiu para o fracasso de questões referentes à largura do mar territorial, delimitação de zona de pesca, liberdade de navegação, passagem por estreitos e canais internacionais, dentre outras. Apesar de tudo, a *I Conferência* obteve êxito ao codificar algumas regras do Direito Internacional do Mar, consolidando, por exemplo, a expressão Mar Territorial. Até então, outros termos eram usados, como por exemplo, águas jurisdicionais, mar marginal, águas territoriais, mar nacional, mar litoral, etc.

2.3. Segunda Conferência Internacional sobre o Direito do Mar- 1960

Um dispositivo previsto nas disposições finais da *I Conferência* estabelecia a convocação de uma nova conferência voltada a debater as questões da *largura do mar territorial* e os *limites de uma zona de pesca*, que permaneciam sem solução. Aqueles que se opuseram a demarcação do mar territorial, em 1958, buscavam impedir a convocação de uma nova conferência sob o argumento de que o lapso temporal não seria suficiente para encontrar uma definição imediata⁷. Apesar disso o plenário da Assembléia Geral convocou a *II Conferência Internacional sobre o Direito do Mar*, ocorrida em 1960, em Genebra, contando com a participação de 88 (oitenta e oito) Estados.

⁷ TRINDADE, **A Nova Dimensão do Direito Internacional Público**. Coleção Rio Branco. Brasília, 2003, p.44-45

Nenhuma das propostas submetidas à votação chegou a ser aprovada. A proposta formulada por Canadá e Estados Unidos, não foi aprovada por apenas um voto e previa a adoção da fórmula “6+6” para o limite do mar territorial, sendo 6 milhas marítimas sujeitas à soberania do Estado costeiro e outras 6 milhas marítimas de zona exclusiva de pesca. (ACCIOLY, 2011, p.609)

A única proposta de caráter inovador, apresentada na *II Conferência* foi aquela formulada pela Delegação do México, que determinava a largura de 12 milhas marítimas⁸ para o Mar Territorial. Contudo, os novos esforços de codificação não foram em vão. Em matéria de pescas os Estados costeiros passaram a demonstrar um interesse efetivo na criação de uma zona de pesca adjacente ao mar territorial.

2.4. Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar– Convenção de Montego Bay- 1982

O cenário internacional correspondente ao período entre a I Conferência (1958) e a Convenção de Montego Bay (1982) é caracterizado por conturbações e conflitos de ordem econômica, política e social. Podemos citar como exemplo a Guerra Fria, Choque do Petróleo (1973), Revolução Iraniana (1979) e, principalmente, o processo de descolonização dos países afro-asiáticos.

A importância do processo anticolonialista justifica-se, pois, neste curto recorte temporal, mais de 40 (quarenta) países afro-asiáticos se tornaram independentes, impulsionados pelo nacionalismo, declínio do poder europeu, e reconhecimento pela Organização das Nações Unidas da sua condição de sujeito de Direito Internacional. Por fim, não menos importante, contavam com o apoio dos Estados Unidos e União Soviética que enxergavam nesse processo uma oportunidade para ampliar suas zonas de influência. A descolonização abrupta dos Estados recém criados gerou o ingresso de dezenas de novos países Africanos e Asiáticos nas Nações Unidas e no sistema-mundo, aumentando o número de Estados favoráveis à ampliação da soberania estatal sobre o espaço marítimo.

A conferência durou quase dez anos, tendo início em 1973 e finalizando em 1982. Na ocasião participaram 164 (cento e sessenta e quatro) Estados,

⁸ 1 milha marítima = 1852 metros

membros ou não-membros das Nações Unidas. Levado a plenário, o texto do tratado foi aprovado, por 130 (cento e trinta) países que passaram a adotar a Convenção sobre o Direito do Mar. Quatro (4) Estados votaram contra (EUA⁹, Venezuela, Israel¹⁰ e Turquia) e outros 17 (dezesete) abstiveram, entre as quais figuraram as do Reino Unido, República Federal da Alemanha, Itália, União Soviética e outros países socialistas da Europa¹¹. Após ter sido assinada, o Secretário-Geral da ONU à época, o peruano Javier Pérez de Cuéllard, descreveu o tratado, como *“possivelmente o mais significativo instrumento legal do século”*¹².

A Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar estabeleceu uma verdadeira sistematização do Direito Internacional do Mar, decretando, de uma vez por todas, o fim da internacionalização do espaço marinho, criando o foro adequado para as negociações acerca da liberdade de navegação, da apropriação de espaços marítimos por jurisdições nacionais, dos limites à soberania, dos mecanismos de solução de controvérsias, proteção do meio ambiente, exploração dos recursos, dentre outros.

O Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 22 de Dezembro de 1988, ajustando princípios de seu direito interno ao Tratado, antes de encontrar-se obrigado a fazê-lo no plano internacional. Assim, foi criada a Lei 8.617, de 4 de Janeiro de 1993, que dispõe sobre mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental e da outras providências.

⁹ EUA – defensores do princípio do “first come first served”, viam no espaço oceânico a natureza de “res nullius”, não aceitando a regra do “res communis”, como patrimônio comum da humanidade.

¹⁰ Israel votou contra frente a possibilidade da Organização para a Libertação Palestina se beneficiar da exploração dos recursos provenientes do mar.

¹¹ As abstenções decorreram principalmente pela percepção de que algumas previsões favoreciam os EUA

¹² FONSECA. **Organização Marítima Internacional IMO: Visão Política de um Organismo especializado das Nações Unidas**. Brasília, Ministério das Relações Exteriores: Funag. 1989, p. 89 e TRINDADE, **A Nova Dimensão do Direito Internacional Público**. Coleção Rio Branco. Brasília, 2003, p.44-49

3. Convenções Regionais sobre o Direito do Mar

Em meados do século XX diversos Estados costeiros passaram a proclamar, unilateralmente, soberania sobre uma faixa mais ampla de água adjacente ao seu território continental. Esses atos isolados assentavam-se na defesa de seus interesses econômicos (geralmente ligado à indústria pesqueira) e políticos (ligados principalmente à defesa do território). Atentos a esses desígnios alguns Estados conceberam diversas conferências e declarações de âmbito regional.

Convenções Americanas – Conferência de Santiago (1952); A Décima Conferência Interamericana (1954); Conferência de Montevideu (1970); Conferência de Lima (1970); A Conferência Especializada dos Países das Caraíbas sobre os Problemas do Mar (1972); Declaração de São Domingos (1972).

Convenções Européias – Acordos de Lisboa (1930); Convenção de Bruxelas (1952); Conferência de Londres (1964); Convênio Luso-Espanhol sobre Pesca Marítima, Declaração dos Estados Bálticos (1967); de Cooperação em Matéria Pesqueira (1969) e Convenção de Londres sobre Alijamento, de 1972.

A presente pesquisa se aterá apenas ao estudo da Conferência de Santiago (1952) e da Conferência de Montevideu (1970) já que a elaboração desses acordos gerou reflexos no direito interno brasileiro. Ademais, a quantidade de acordos regionais pertinentes ao Direito do Mar é demasiadamente grande, razão pela qual, as declarações e conferências citadas acima foram trazidas à tona apenas em caráter exemplificativo.

3.1. Conferências Americanas

3.1.1. A Conferência de Santiago 1952

Seguindo o exemplo Norte-Americano que, em 1946, aumentou deliberadamente o limite de suas águas territoriais para 200 milhas marítimas, Equador, Peru e Chile assinaram, em 1952, a Conferência de Santiago. O Documento tinha em vista proteger e assegurar a soberania desses Estados sobre seu território marítimo adjacente, impedindo deste modo, o ingresso de frotas estrangeiras e a exploração dos recursos ali existentes por terceiros.

Ao final, o Documento estabelecia a jurisdição exclusiva dos Estados signatários sobre uma extensão de 200 milhas do mar adjacente às suas respectivas costas, bem como, a criação da Comissão Permanente do Pacífico Sul. A principal função da CPPS é unificar as políticas e as posições dos países membros, ajudando-os a defender seus interesses internacionalmente, além de incentivar a cooperação entre eles.

Obviamente a medida causou a reação de diversas nações, principalmente dos Estados Unidos e Reino Unido que apresentaram protestos formais contra a Conferência, alegando prejuízo aos seus interesses econômicos, e de sua indústria de pesca.

3.1.2. A Conferência de Montevideú 1970

Os países signatários da Conferência de Santiago buscavam elaborar uma estratégia horizontal para defender a tese de 200 milhas marítimas. Para isso formularam a Conferência de Montevideú de 1970.

Ao final o documento declarava o direito do estado costeiro de explorar os recursos de suas águas adjacentes, aplicando jurisdição e competência de acordo com critérios geomorfológicos, geográficos e geológicos.

O Chile, o Peru, o Equador e posteriormente o Brasil, adequaram seus ordenamentos jurídicos internos ao que previa a Conferência. No caso Brasileiro, a ampliação era disciplinada pelo Decreto-Lei nº 1.098 de 1970.

*Art. 1º “O mar territorial do Brasil abrange uma faixa de **200 (duzentas) milhas** marítimas de largura, medidas a partir da linha do baixa mar do litoral continental e insular brasileiro adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras.”*

Art. 2º A soberania do Brasil se estende no espaço aéreo acima do mar territorial, bem como ao leito e subsolo deste mar.

Posteriormente o dispositivo foi revogado pela Lei 8.617, de 1993, adequando-se ao que dispunha a Convenção de Montego Bay, de 1982, estipulando

12 milhas para o mar territorial e outras 188 milhas para a Zona Econômica Exclusiva, termos estes que serão esclarecidos oportunamente no presente estudo.

Observamos que a inexistência de um arcabouço normativo que regulamentasse o Direito do Mar de modo abrangente e exaustivo propiciou o surgimento de diversos acordos regionais com objetivo de suprir necessidades econômicas, políticas, ambientais, ou quaisquer outras de interesse dos Estados. Muitos desses acordos ainda estão em vigor, principalmente àqueles voltados à cooperação entre Estados costeiros nas mais diversas matérias (pesca, preservação do meio ambiente marinho, pesquisa científica, inspeção de embarcações, etc.). A CNUDM reconhece a existência e eficácia desses acordos, pois em linhas gerais, representam instrumentos destinados ao uso pacífico dos oceanos, e como tais, devem ser preservados. Como preconiza o artigo 282 da CNUDM, na hipótese de controvérsia envolvendo dois Estados Partes da Convenção, e existindo um acordo bilateral ou regional pertinente ao caso, os procedimentos dos eventuais acordos deverão prevalecer sobre os procedimentos previstos na CNUDM, salvo disposição contrária das partes.

Por outro lado, os acordos bilaterais ou regionais destinados à delimitação jurídica das águas territoriais não contaram com a mesma receptividade. É certo que a existência de algum título histórico ou circunstância especial que delimite o espaço oceânico de Estados bifrontes, de modo diverso daqueles estabelecidos no bojo da CNUDM, mas dentro dos limites ali previstos, não será prejudicada¹³. Contudo, os acordos bilaterais e regionais ou medidas unilaterais que delimitaram as águas territoriais além daquilo que está consagrado na CNUDM (12 milhas marítimas),¹⁴ não foram reconhecidos pela comunidade internacional nem pelo “Tratado do Mar”.

Nesse sentido podemos citar a Conferência de Montevideú, de 1970, que fixou a largura do mar territorial em 200 milhas marítimas, ocasionado um conflito de normas a partir do advento da CNUDM, de 1982. Ao aderirem à Convenção de Montego Bay, às partes da Conferência de Montevideú, adequaram seu direito interno aos preceitos contidos na CNUDM. Foi o que ocorreu com o Brasil, pois, como citado acima, o Decreto-Lei nº 1.098 de 1970, que regulamentava

¹³ Artigo 15 da CNUDM.

¹⁴ Artigo 3º da CNUDM.

a Conferência de Montevideú foi revogado pela Lei 8.617, de 1993, que passou a disciplinar as questões envolvendo os espaços oceânicos em conformidade com as determinações da Convenção de Montego Bay, de 1982.

Apesar de tudo, não podemos nos furtar de mencionar que o alinhamento das propostas dos países membros da Conferência de Montevideú, durante a elaboração da Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, contribuiu decisivamente para a criação de uma zona econômica exclusiva com extensão de 188 milhas marítimas, contadas a partir das 12 milhas marítimas de mar territorial, perfazendo um total de 200 milhas marítimas de território marinho submetido exclusivamente à soberania do Estado costeiro, principalmente no que diz respeito à exploração econômica dos recursos ali encontrados. (CASTRO, 1989)

CAPÍTULO II – CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY – 1982

1. Aspectos Gerais da Convenção

Os princípios estabelecidos nas duas últimas Conferências, Primeira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958 e Segunda Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1960, embora notáveis, mostraram-se incapazes e obsoletos para gerir as atuais necessidades referentes ao mar. Questões como a delimitação do mar territorial e zona de pesca não foram pacificadas, ocasionando medidas unilaterais oriundas de Estados costeiros voltadas à demarcação do território marítimo. Apesar das diversas fórmulas apresentadas em ambas as Conferências para delimitar os espaços oceânicos, nenhuma delas foi aprovada pelos membros presentes (MAZZUOLI, 2006 e ACCIOLY, 2011 e TRINDADE, 2012). Prudentemente, a elaboração da Convenção de Montego Bay, de 1982, preencheu uma lacuna legal ao codificar o Direito do Mar de modo coerente com as demandas contemporâneas.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM ou UNCLOS em inglês) entrou em vigor internacionalmente em 16 de Novembro de 1994, doze meses após o depósito do 60º instrumento de ratificação. Atualmente a CNUDM conta com 166 Estados membros, denominados “*Estados Partes*”, sendo 165 (cento e sessenta e cinco) Estados e 1 (uma) Organização Internacional (União Européia – UE). A codificação da CNUDM representou um marco histórico no âmbito do Direito Internacional, pois passou a definir e regulamentar todos os espaços oceânicos, impondo limites à soberania e a jurisdição estatal sobre essas porções hídricas¹⁵.

O corpo do Tratado, seus anexos e eventuais emendas ficam depositados junto ao Secretário Geral das Nações Unidas, que na condição de depositário, fica responsável por enviar relatórios, notificar e transmitir a todos os

¹⁵ MAZZUOLI. **Curso de Direito Internacional Público**. 3ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p.438; e REZEK. **Direito Internacional Público**. 11ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 304, e ACCIOLY. **Manual de Direito Internacional Público**. 19ª edição. São Paulo: Saraiva, 2011. p.604.

Estados Partes, Autoridade e Organizações Internacionais competentes, a ocorrência de ratificações, adesões, denúncias e adoção de emendas.

O corpo normativo da Convenção abrange 320 artigos divididos em 17 Partes, além de 9 Anexos, que estabelecem um quadro jurídico amplo quanto a utilização pacífica e produtora do espaço oceânico e seus recursos.

O Preâmbulo evidencia o desejo dos Estados Partes em solucionar as questões relativas ao direito do mar imbuídos num espírito de cooperação mútua. Desse modo, o objetivo capital da Convenção é estabelecer *“com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho”*. Já a principal contribuição consiste no *“estabelecimento de uma ordem econômica internacional justa e equitativa que tenha em conta os interesses e as necessidades da humanidade em geral e, em particular, os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, quer costeiros quer sem litoral”*. O Preâmbulo consagra ainda, solenemente, que *“os fundos marinhos e oceânicos e o seu subsolo para além dos limites da jurisdição nacional, bem como os respectivos recursos são patrimônio comum da humanidade e que a exploração e o aproveitamento dos mesmos fundos serão feitos em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos Estados”*.

As dezessete Partes da Convenção tem de certa forma, um caráter exaustivo, visto que abrangem os mais diversos institutos referentes ao espaço marítimos. São eles: *II Mar Territorial e Zona Contígua; III Estreitos Utilizados para a Navegação Internacional; IV Estados Arquipélagos; V Zona Econômica Exclusiva; VI Plataforma Continental; VII Alto Mar; VIII Regime de Ilhas; IX Mares Fechados e Semifechados; X Direito de Acesso ao Mar e a Partir do Mar dos Estados Sem Litoral e Liberdade de Trânsito; XI A Área; XII Proteção e Preservação do Meio Marinho; XIII Investigação Científica Marinha; XIV Desenvolvimento e Transferência de Tecnologia Marinha; XV Solução de Controvérsias; XVI Disposições Gerais e XVII Disposições Finais*.

Os anexos são parte integrante da Convenção, e abordam os seguintes pontos: *(Anexo I) Espécies Altamente Migratórias; (Anexo II) Comissão de Limites da Plataforma Continental; (Anexo III) Condições Básicas para a Prospecção,*

Exploração e Aproveitamento; (Anexo IV) Estatuto da Empresa; (Anexo V) Conciliação; (Anexo VI) Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar; (Anexo VII) Arbitragem; (Anexo VIII) Arbitragem Especial; (Anexo IX) Participação de Organizações Internacionais.

Os institutos contidos na CNUDM abrangem praticamente todas as partes líquidas que compõem nosso planeta. Embora as águas representem um todo dominial, é formada por diferentes acidentes geográficos que trazem reflexos jurídicos distintos. O caráter exaustivo da Convenção inviabiliza uma abordagem mais profunda de todos esses institutos, razão pela qual, estudaremos as questões consideradas mais relevantes para o estudo. Serão alvos da pesquisa: *Águas Interiores; Mar Territorial; Zona Contígua; Zona Econômica Exclusiva; Plataforma Continental; Alto-Mar (Anexo 01); Direito de Acesso ao Mar e Liberdade de Trânsito Área ou Fundos Marinhos; Trânsito Marítimo; Estados Arquipélagos e Mecanismos de Solução de Controvérsias.*

2. Águas Interiores

Nos termos do artigo 8 §1 da CNUDM, “*excetuando o disposto na Parte IV (Estados Arquipélagos), as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial fazem parte das águas interiores do Estado*”.

Segundo o jurista francês Gilbert Charles Gidel (1880 – 1958), autor do célebre “*Le droit International public de la mer: le temp de paix*” a expressão águas interiores pode ser abordada em dois sentidos, sendo um geográfico e outro jurídico. No sentido geográfico águas interiores são aquelas porções de água situadas no âmbito espacial de soberania dos Estados, cercadas de terra por todos os lados, carentes de interesse internacional. Já no sentido jurídico, as águas interiores são aquelas situadas no lado interno da linha de base do mar territorial, ou seja, estão localizadas entre a costa e a linha de base do mar territorial (Mazzuoli, 2006). Assim, as águas interiores a que a Convenção se ocupa “*fazem parte daquela grande extensão de água salgada em comunicação livre na superfície da Terra, e sua*

*interioridade é pura ficção jurídica*¹⁶. Dessas águas, surgem “*recortes profundos e reentrâncias situadas aquém da linha de base do mar territorial*”¹⁷.

O Estado costeiro exerce soberania absoluta em relação às suas águas interiores. Os direitos envolvendo essas águas são mais abrangentes do que aqueles reconhecidos ao mar territorial, que tem soberania de caráter limitado. A consequência mais expressiva a esse respeito versa sobre o direito de passagem inocente.

O Estado costeiro, em tempos de paz, deve aceitar a passagem inofensiva de navios em seu mar territorial, conforme dispõe os artigos 17 a 26 da Convenção. Já em águas interiores, não é permitido o direito de passagem inocente, salvo previsão do artigo 8º § 2º da Convenção¹⁸. Portanto, penetrar nas águas interiores, acessar os portos ou realizar escala em ancoradouro, fica condicionada a autorização da Capitania dos Portos de cada Estado. Como regra, essa autorização é dada com antecedência, de modo recíproco e duradouro, visando aprimorar os trâmites comerciais e navegatórios. Como afirma Rezek, “*a autorização pode perfeitamente ser expressa por meio de tratado, aplicando a concessão mútua a todos as embarcações dos Estados pactuantes no caso de linhas regulares de carga ou passageiros.*” (REZEK, 2008, p.306)

O instituto das águas interiores compreende: *mares internos (fechados ou abertos); as baías e golfos; os estuários; os portos e ancoradouros; as desembocaduras e lagos*, sendo todos compreendidos como acidentes geográficos naturais ou artificiais. (Anexo 02)

• *Mares Internos*: previstos nos artigos 122 e 123 da CNUDM, são definidos como “*um golfo, baía ou mar rodeado por dois ou mais Estados e comunicando com outro mar ou oceano por uma saída estreita.*” Em outros termos, são espaços de água salgada rodeadas por terra que pode, ou não, ter conexão com outros mares ou oceanos.

¹⁶ REZEK. **Direito Internacional Público**. 11ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 305

¹⁷ Art.7º §1º da Convenção de Montego Bay de 1982.

¹⁸ Quando o traçado de uma linha de base reta, de conformidade com o método estabelecido no artigo 7º, encerrar, como águas interiores, águas que anteriormente não eram consideradas como tais, aplicar-se-á a essas águas o direito de passagem inocente, de acordo com o estabelecido na presente Convenção.

Os mares internos podem ser classificados em fechados ou semifechados:

Os “mares fechados” são aqueles cercados por terra em todos os lados, sem conexão navegável com outros mares e oceanos, ou sua conexão navegável ocorre por meio de estrito que não atinge a largura mínima de 24 milhas náuticas. São exemplos de mares fechados o Mar Morto, o Mar Cáspio e o Mar de Aral.

Já os “mares semifechados” são aqueles que, embora estejam rodeados de terra, apresentam uma passagem navegável com conexão para o alto mar. São exemplos de mares semifechados o Mar Negro, o Mar Báltico e o Mar Adriático.

- Golfos e Baías: a diferença entre golfo e baía consiste, basicamente, no diâmetro do raio de curvatura, e na abertura por onde penetra o mar. Os golfos são aberturas circulares no litoral com amplo raio de curvatura e com ampla abertura pela qual o mar penetra. Já a baía pode ser definida como reentrâncias menores, com curvatura mais acentuada e abertura de ligação com o mar mais estreita.

As diferenças conceituais pouco importam, pois o que deve ser considerado, em termos jurídicos, é a largura da entrada. Isso porque, se a abertura for inferior a 24 milhas marítimas, as porções líquidas serão consideradas águas interiores, ou seja, estão dentro do limite de competência jurisdicional do Estado. Por outro lado, aquelas que se encontram além desses limites são consideradas faixa de mar livre, pertencentes ao alto mar.

A Convenção regula a questão no artigo 10º § 4º da CNUDM: “*Se a distância entre as linhas de baixa-mar dos pontos naturais de entrada de uma baía não exceder 24 milhas marítimas, poderá ser traçada uma linha de demarcação entre estas duas linhas de baixa-mar e as águas assim encerradas serão consideradas águas interiores*”.

- Estuários: os estuários são porções líquidas, originárias de um rio, que tomam a forma de uma baía quando suas águas se misturam com as águas do mar. Sobre os estuários aplicam-se as mesmas regras pertinentes às baías.

São exemplos de estuários a foz do rio Amazonas (Brasil), do rio Mississippi (EUA), do rio da Prata (Argentina) e do rio São Lourenço (Canadá).

- Portos e Ancoradouros: previstos nos artigos 11 e 12 da CNUDM, respectivamente, os portos marítimos são instalações construídas em áreas protegidas, destinadas ao atracamento de embarcações de toda ordem, onde se

realizam operações comerciais de carga descarga e armazenamento de mercadorias. Os ancoradouros são bacias destinadas à carga, descarga e fundeio de navios.

Os portos pertencem ao domínio público do Estado e suas águas são consideradas internas, ou seja, o Estado possui soberania absoluta sobre essas áreas. Os ancoradouros podem ser apenas um prolongamento do algum porto (quando se aplicará as normas das águas interiores) ou externos (ocasião em que serão considerados parte do mar territorial¹⁹).

- desembocaduras e lagos: desembocadura é sinônimo de foz ou desaguadouro e significa a passagem de um lugar estreito para um mais largo. As desembocaduras e os lagos estão sujeitos ao regime jurídico dos mares internos. Como exemplo, podemos citar: o lago Michigan, situado entre os EUA e Canadá, bem como o lago de Constança, pertencente à Alemanha, Suíça e Áustria.

3. Mar Territorial

3.1. Histórico

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar colocou fim a uma divergência que já durava alguns séculos, a delimitação do mar territorial. Como veremos a seguir, durante 5 (cinco) séculos o tema era, sem sombra de dúvidas, o ponto nevrálgico de todas as tentativas de codificação. Durante o século XX três primeiras conferências voltadas codificação do direito do mar (Haia 1930, I Conferência de 1958 e II Conferência de 1960), como visto anteriormente, fracassaram diante da complexidade do tema.

A primeira tentativa de estabelecer limites para o mar territorial ocorreu no século XIV, quando o jurista italiano Bártolo de Saxoferrato (1313 – 1357) sustentou a adoção de 100 milhas marítimas como limite para o exercício

¹⁹ Art. 12 CNUDM “Os ancoradouros utilizados habitualmente para carga, descarga e fundeio de navios, os quais estariam normalmente situados, inteira ou parcialmente, fora do traçado geral do limite exterior do mar territorial, **são considerados como fazendo parte do mar territorial**”.

jurisdicional e soberano do Estado costeiro sobre a porção de água adjacente à sua costal²⁰.

As primeiras teorias que permitiram, ainda que de modo precário e rudimentar, a delimitação dos limites soberanos dos Estados em relação ao mar territorial são chamadas de *Teoria do Raio Visual* e *Teoria do tiro de Canhão*.

No século XVII, Hugo Grócio (1583 – 1645) advogava em favor da extensão do mar territorial equivalente à capacidade do Estado costeiro em exercer sua soberania sobre esse espaço, ou seja, até onde o raio visual alcança. O jurista holandês declarou no *“De jure belli ac pacis”*: *“que a jurisdição do estado costeiro se exerce no mar que banha as suas costas, se estendendo até onde, do continente, é possível a tal estado fazer-se obedecer por aqueles que passem no dito mar”*.(ACCIOLY, 2011, p.609)

Pouco mais tarde, no século XVIII, Cornelius van Bynkershoek (1673 – 1743) na sua obra *De Domino Maris* (1702) estabeleceu a regra do *alcance do tiro de canhão*- *“o domínio terrestre termina onde termina a força das armas”* – (*terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*). Para o jurista, a faixa de mar próxima da costa poderia ser alvo de controle pelos Estados costeiros até o limite de alcance dos canhões. No final do século XVIII, mais precisamente em 1793, os Estados Unidos da América adotaram oficialmente a distância de um tiro de canhão como equivalente a 3 (três) milhas marítimas. Seguido por outras nações costeiras, logo o conceito de tiro de canhão foi substituído pelo de três milhas marítimas.²¹

A partir do século XIX, com o advento da II Revolução Industrial, uma nova dinâmica impulsionada por inovações técnicas (motor à combustão e eletricidade) permitiu avanços sem precedentes para os meios de transporte e exploração. As 3 milhas marítimas costumeiramente aceitas já não refletiam as ambições nem as potencialidades humanas, razão pela qual, os estados costeiros passaram a reclamar largura maior de seus espaços, assegurando exclusividade na exploração e preservação dos recursos marinhos.

²⁰ V. MAZZUOLI. **Curso de Direito Internacional Público**, 3ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006 p. 442

²¹ ACCIOLY. **Manual de Direito Internacional Público**. 19ª edição. São Paulo: Saraiva, 2011. p.609.

Já no século XX, os debates e controvérsias a respeito da natureza jurídica e do limite do mar territorial se intensificaram, e se tornava cada vez mais necessária a atuação positiva do Direito. Finalmente, em 1982, a Terceira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, delimitou o mar territorial em 12 milhas marítimas, disponibilizando, para fins econômicos e de proteção, uma zona econômica exclusiva, delimitada em 188 milhas marítimas.

3.2. Conceito e Limites do Mar Territorial

Com advento da Convenção de Montego Bay, de 1982, sob a tutela da ONU, o tema foi pacificado e consagrado no Tratado. O artigo 2º e 3º da CNUDM regulam a soberania do estado costeiro sobre o mar territorial, seu espaço aéreo sobrejacente, leito, subsolo e largura.

O artigo 2º assim dispõe:

1. A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial.

2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar.

3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.

O parágrafo primeiro permite ao estado costeiro exercer, em decorrência do direito de soberania, competência exclusiva sobre o mar territorial, podendo elaborar, para sua segurança, legislação pertinente a alfândega, saúde pública, proteção do meio ambiente, conservação dos recursos vivos do mar, navegação, cabotagem, pesca, exploração de minerais e etc. O Estado será capaz, ainda, de estabelecer rotas marítimas e exigir que navios estrangeiros perfaçam sua travessia dentro desses limites. No caso de navios de propulsão nuclear e navios que

transportem produtos radioativos ou perigosos poderá ser criada uma rota específica para a passagem. (Vide artigo 22 CNUDM).

A soberania do Estado marginal sobre as águas territoriais abrange: sua massa líquida, o espaço aéreo adjacente, o leito e o subsolo, com direito exclusivo sobre seus recursos vivos e não vivos. Contudo, a soberania do Estado não é absoluta, podendo sofrer restrição quando estiver diante do direito de passagem inocente.

Quanto à extensão do mar territorial, a Convenção estabeleceu, de uma vez por todas, a largura de 12 milhas náuticas, ficando o Estado costeiro livre para estabelecer seu mar territorial dentro desses limites. Nesse sentido o artigo 3º determina:

“Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção”.

A linha de base que define a extensão do mar territorial é definida pela marca da maré baixa ao longo da costa do Estado. Havendo sobreposição de mares territoriais em relação a Estados adjacentes será aplicada a jurisdição concorrente ou critério da equidistância na área comum a eles. É o que ocorre, por exemplo, com França e Espanha. Em alguns trechos, o litoral desses países é dividido por uma faixa de água com pouco mais de 20 milhas marítimas de largura. Nesses locais aplicou-se o critério da equidistância estabelecendo o limite de 10 milhas marítimas para cada um deles. Contudo, se houver algum título histórico ou circunstância especial que delimite de forma diferente o mar territorial dos Estados confrontantes, tal previsão não será prejudicada pela Convenção.

Portanto, podemos conceituar mar territorial como uma faixa de água salgada, com 12 milhas marítimas de largura, localizada entre o alto mar e a costa do estado marginal, que exerce jurisdição e competência sobre esta área.

Em que pese o fato do mar territorial ser parte integrante do Estado costeiro (que ali exerce jurisdição e competência), sua soberania é limitada em razão de uma única restrição: o direito de passagem inocente.

3.3. Direito de Passagem Inofensiva

O direito de passagem inofensiva ou passagem inocente é oriundo do direito consuetudinário e está previsto nos artigos 17 a 26 CNUDM, consistente na permissão, em tempos de paz, para que navios, e tão somente navios, de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, atravesse o mar territorial.

A passagem, em conformidade com o artigo 18 da CNUDM, deve ser rápida e contínua, sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores. No entanto, poderá ocorrer alguma parada em função de incidentes comuns da navegação, no caso de sobrevir motivo de força maior, e ainda, em razão de auxílio a pessoas ou navios em dificuldade.

Em contrapartida ao direito de passagem inocente, os navios que atravessam às águas territoriais devem efetua-la em conformidade com o Direito Internacional, ou seja, não pode ser prejudicial à paz, à ordem ou segurança do Estado costeiro. A passagem será considerada prejudicial quando o navio praticar quaisquer atos conflitantes com a simples travessia. São atos incompatíveis com a passagem inocente: uso de força contra a soberania, integridade ou independência política do Estado; exercícios de manobras militares; espionagem; ato de propaganda; atividade de pesca; perturbação do sistema de comunicação; lançamento ou pouso de aeronave militar; ou qualquer outra atividade que não tenha relação direta com a passagem.

Como visto anteriormente, o Estado costeiro exerce jurisdição e competência sobre suas águas territoriais, sujeitando assim, as embarcações nacionais inteiramente à sua jurisdição. No entanto, em relação às embarcações estrangeiras, somente diante dos casos expressos na CNUDM, o Estado marginal poderá aplicar sua jurisdição.

Em relação aos navios mercantes estrangeiros, o Estado costeiro deverá abster-se da sua jurisdição civil, salvo na hipótese de atos de responsabilidade decorrentes da própria passagem. Sendo assim, não é permitido ao Estado costeiro, por exemplo, desviar a rota de uma embarcação em trânsito pelo seu mar territorial a fim de exercer jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre à bordo.

Em regra, a jurisdição penal também não será aplicada a bordo do navio estrangeiro em decorrência de infração criminal cometida durante a passagem da embarcação, exceto nos casos expressos no artigo 27 CNUDM. São eles:

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

O direito de passagem inocente fundamenta-se no interesse comercial e na livre navegação, o que não inclui a passagem de embarcações bélicas. No entanto, a CNUDM previu, no artigo 30, passagem inofensiva de navio de guerra²² pelo mar territorial de um Estado costeiro quando a travessia for necessária para o tráfego internacional. Neste caso, embora não se aplique a jurisdição civil ou penal do Estado costeiro em relação à embarcação militar, que somente se submete à jurisdição do Estado do qual ostenta a bandeira de seu pavilhão, seu trânsito pelo mar territorial fica sujeito às regras específicas estabelecidas pelo Estado marginal que poderá, em caso de infração ou violação às suas normas, determinar a retirada imediata da embarcação.

O direito de passagem inocente também é reconhecido aos submarinos ou qualquer outro veículo submersível, desde que, durante a travessia, naveguem na superfície, com a bandeira hasteada, em conformidade com o texto expresso no artigo 20 da CNUDM.

²² Artigo 29 CNUDM – “significa qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar”.

4. Zona Contígua

Juntamente com a delimitação do mar territorial, o direito exclusivo de pesca foi uma das maiores preocupações dos Estados costeiros diante da codificação do Direito do Mar. Diante das circunstâncias, a Conferência de Haia de 1930 propôs a criação de uma zona contígua, denominada na ocasião de *zona adjacente*, com extensão máxima de 12 milhas marítimas. Posteriormente, a Segunda Convenção Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958, reconheceu a zona contígua em seu artigo 28, determinando que o Estado exerceria jurisdição de competência aduaneira, fiscal, imigratória e sanitária²³. Somente com o advento da Convenção de Montego Bay, de 1982, é que a existência de uma zona contígua foi definitivamente consagrada, estando prevista no artigo 33 da CNUDM. No entanto, não houve a inclusão do direito de exclusividade de pesca na zona contígua e sim na zona econômica exclusiva.

A Zona Contígua pode ser definida como uma zona de água adjacente ao mar territorial, onde o Estado costeiro exerce o direito de fiscalização aduaneira, fiscal, sanitária ou imigratória, reprimindo a ocorrência de infrações em seu território ou em seu mar territorial.

A finalidade precípua da existência da zona contígua é a consignação de uma zona de proteção do território, com extensão de 24 milhas marítimas. O Estado costeiro não tem soberania ampla sobre a zona contígua, limitando-se a evitar infrações em matérias de segurança e exploração de recursos. Portanto, a remoção de objetos arqueológicos, históricos²⁴ ou de recursos vivos dos fundos marinhos correspondentes à Zona Contígua, sem a anuência ou autorização do Estado costeiro, permite a presunção de que tal atividade constitui infração cometida em seu território.

O segundo parágrafo do mesmo dispositivo determina as características físicas da zona contígua que *“não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar*

²³ ACCIOLY. **Manual de Direito Internacional Público**. 19^a edição. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 613.

²⁴ Artigo 303 DNUDM – *“Os Estado tem o dever de proteger os objetos de caráter arqueológico e histórico achados no mar...a sua remoção dos fundos marinhos da zona contígua sem autorização do Estado constitui infração cometida em seu território.”*

territorial". Assim, tendo o mar territorial 12 milhas, a zona contigua não poderá ultrapassar idênticas 12 milhas, formando um total de 24 milhas náuticas.

5. Zona Econômica Exclusiva

5.1. Histórico

A Zona Econômica Exclusiva (ZEE) surgiu concomitantemente a Convenção de Montego Bay. No entanto, suas raízes retrocedem a 1945 quando o Presidente Norte-Americano, Harry S Truman, unilateralmente, ampliou a jurisdição dos EUA além do mar territorial, objetivando proteger sua indústria pesqueira e garantir a exclusividade sobre os recursos das terras submersas.

Após essa declaração, vários outros Estados seguiram o exemplo estadunidense, dentre eles, Peru, Chile e Equador, que confeccionaram a Conferência de Santiago, de 1952 buscando soberania total sobre uma faixa adjacente a costa com 200 milhas marítimas (assunto já tratado no Capítulo I item 3.1.1 p.19).

Posteriormente, em 1972, a Declaração de São Domingos reconheceu aos Estados costeiros direitos soberanos sobre a faixa de água posterior ao mar territorial, para fins de exploração econômica sobre os recursos existentes no meio líquido, no leito e no subsolo dessa área, com extensão delimitada em 200 milhas²⁵.

Finalmente, em 1982, a Convenção de Montego Bay colocou fim a antigos desconcertos, dedicando a Parte IV do Tratado inteiramente à Zona Econômica Exclusiva.

5.2. Conceito e Limites da Zona Econômica Exclusiva

O artigo 55 da CNUDM trata a ZEE como uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, que se sobrepõe à zona contígua, sujeita a regime jurídico, direitos, deveres e jurisdição estabelecidos na própria Convenção. Em

²⁵MAZZUOLI. **Curso de Direito Internacional Público**. 3ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006 p. 453

conformidade com o artigo 57 da CNUDM, a largura da ZEE não se estenderá além de 200 milhas marítimas (12 milhas de mar territorial somadas a 188 milhas de ZEE) das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. Caso um Estado adote limite inferior as 12 milhas para as águas territoriais, será possível estabelecer um limite maior do que 188 milhas de ZEE, desde que esse limite não extrapole as 200 milhas instituídas pelo dispositivo. (Anexo 03)

5.3. Direitos, Deveres e Jurisdição dos Estados Costeiros perante às Zonas Econômicas Exclusivas

Os direitos, deveres e jurisdição dos Estados costeiros em relação à ZEE estão previstos no artigo 56 e 58 da CNUDM:

- Direitos: a soberania dos Estados costeiros em relação à ZEE limita-se, taxativamente, ao que está determinado no Tratado. Sendo assim, o Estado ribeirinho exerce direito de soberania para fins de **exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos** das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades, com vista à **exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos**, como a produção de energia a partir das águas das correntes e dos ventos.

Os Estados ribeirinhos são soberanos para explorar os recursos naturais existentes na ZEE conforme seus próprios interesses, conquanto que respeitem as normas internacionais sobre a proteção e preservação desses recursos e do meio marinho.

Em suma, como afirma Rezek, *“a soberania do Estado costeiro na zona econômica exclusiva é de índole finalística: só diz respeito ao aproveitamento econômico e à jurisdição preservacionista e investigatória”* (REZEK, 2008, p 313).

- Deveres: os deveres dos Estados costeiros consistem, principalmente, na permissão para que Estados sem litoral pratiquem a livre navegação por essas águas, nas medidas destinada a manutenção dos recursos vivos e na promoção e utilização otimizada dos recursos vivos existentes na zona econômica exclusiva.

A navegação, o sobrevôo, bem como outros usos internacionalmente lícitos, são absolutamente livres para terceiros.

As medidas destinadas a manutenção dos recursos se dá pelo *nível regular de captura de recursos vivos, pela obrigação de não poluir essas águas, e pela exploração dos recursos excedentes pelos países desfavorecidos.*

Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve conceder a outros Estados o acesso ao excedente desta captura, mediante acordos ou outros ajustes

- Jurisdição: a jurisdição exercida sobre a ZEE permite ao Estado marginal o direito exclusivo para regulamentar a construção, operação e utilização de ilhas artificiais ou outras instalações e estruturas com finalidade econômica, bem como para fins de investigação científica marinha, proteção e preservação do meio marinho.

5.4. Direitos e Deveres de Terceiros em Relação com a Zona Econômica Exclusiva

O artigo 58 da CNUDM discorre sobre os direitos e deveres de terceiros em relação às ZEE, segundo o qual, todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, gozam das liberdades de navegação e sobrevôo e de colocação de cabos e dutos submarinos, bem como outros usos do mar internacionalmente lícitos.

Atendendo às necessidades dos Estados sem litoral e dos Estados geograficamente desfavorecidos (Estados ribeirinhos de mares fechados ou semifechados, dependentes economicamente de ZEE de outros Estados; e Estados que não podem reivindicar sua ZEE) a CNUDM previu, nos artigos 69 e 70, respectivamente, o direito a participação, numa base equitativa, do excedente de recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma região ou sub-região.

As condições para a participação desses Estados na ZEE devem ser estabelecidas por meio de acordos bilaterais, sub regionais ou regionais. Esses acordos precisam considerar as necessidades nutricionais das suas populações, evitando prejuízos às comunidades pesqueiras ou à indústria de pesca do Estado costeiro. É importante ressaltar que o Estado sem litoral e o Estado geograficamente desfavorecido participam do aproveitamento do excedente dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas *pertencentes a Estados costeiros desenvolvidos* da

mesma sub-região ou região, sendo vetada a participação sobre a ZEE de países em desenvolvimento.

Vale salientar, como afirma Mazzuoli, que a regra do aproveitamento do excedente produzido pela ZEE se aplica apenas aos recursos vivos, não se admitindo tal premissa sobre recursos minerais (MAZZUOLI, 2006, p.455). Ademais, se a economia de um Estado costeiro depende, preponderantemente, do aproveitamento dos recursos vivos existentes na ZEE, as regras dos artigos 69 e 70 não se aplicam, por determinação do artigo 71 da CNUDM.

Atualmente os Estados sem litoral são²⁶:

• América do Sul (Bolívia, Paraguai).

• Europa (Andorra, Armênia, Áustria, Bielorrússia, Eslováquia, Hungria, Luxemburgo, Liechtenstein Macedônia, Moldávia, República Tcheca, San Marino, Sérvia, Suíça, Vaticano).

• Ásia Central (Afeganistão, Azerbaijão Cazaquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, Turcomenistão, Uzbequistão).

• Ásia (Butão, Mongólia, Nepal).

• África (Botsuana, Burkina Fasso, Burundi, Chade, Etiópia, Laos, Lesoto, Malauí, Mali, Níger, República Centro-Africana, Ruanda, Suazilândia, Sudão do Sul, Uganda, Zâmbia e Zimbábue).

6. Plataforma Continental

6.1. Conceito e Limites da Plataforma Continental

A CNUDM elenca, no artigo 76, a definição de Plataforma Continental nos seguintes termos: *“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*

²⁶ Atlas NATIONAL GEOGRAPHIC. 1ª edição. São Paulo: Editora Abril. 2008. Vol. 3, Vol. 4 e Vol. 5

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”.

Em outros termos, a plataforma continental é um prolongamento do território do Estado costeiro, iniciando-se onde termina a terra firme, estendendo-se até cair nas profundezas do alto mar, ocasião em que seus limites são determinados por meio de critérios fictícios e geomorfológicos.

O limite fictício determina a largura máxima da plataforma continental em 200 milhas marítimas, sendo aplicado aos *Estados sem plataforma continental ou Estados cuja plataforma não atinja o limite de 200 milhas marítimas*, contados a partir da linha de base.

Entretanto, caso o limiar das profundezas abissais esteja ainda mais distante, ou seja, quando a *extensão geomorfológica da plataforma continental* for além das 200 milhas, será permitido, ao Estado costeiro, reivindicar este “excedente territorial”. É importante ressaltar que o limite do acréscimo não pode extrapolar largura máxima de 350 milhas náuticas, contadas a partir da mesma base que se mede o mar territorial ou 100 milhas marítimas da isóbata²⁷ de 2.500 metros de profundidade, denominada *Plataforma Continental Jurídica*²⁸. A solicitação para aumentar a extensão da plataforma continental deve ser encaminhada à Comissão de Limites da Plataforma Continental, nos termos da Convenção. (Anexo 04)

6.2. Direitos e Deveres dos Estados perante a Plataforma Continental

Direitos: o Estado exerce direito de soberania exclusiva em relação ao fundo do mar e seu respectivo subsolo, independentemente de ocupação real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa. Sendo assim, não é possível a reivindicação da plataforma continental por outro Estado que não aquele situado no território que contém o prolongamento geomorfológico submerso.

A exclusividade mencionada acima confere aos Estados costeiros direitos absolutos para autorizar ou regulamentar atividades de perfuração,

²⁷ Linha que une os pontos de igual profundidade de mares e oceanos por meio de medições batimétrica (método para medir a profundidade do mar ou oceano).

²⁸ Artigo 76 §5º da CNUDM.

exploração e aproveitamento dos recursos naturais da plataforma continental. Desse modo, caso o Estado costeiro não explore ou não aproveite tais recursos não haverá a obrigatoriedade imposta pelo *direito à participação do excedente de recursos por terceiros desfavorecidos ou sem litoral*, como ocorre na Zona Econômica Exclusiva. Ninguém poderá empreender essas atividades sem expressa autorização do Estado costeiro, pois assim determina o artigo 77 §2º da CNUDM.

Os recursos existentes no *platô*, aos quais se refere à CNUDM são os minerais (sólidos, líquidos ou gasosos, incluindo os nódulos polimetálicos²⁹), e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como, os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, que, no período de captura, estão imóveis no leito e subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo. Nesse sentido, os Estados podem tomar qualquer medida adequada para proteger os recursos vivos do mar contra agentes nocivos, promovendo a exploração e aproveitamento dos recursos naturais existentes na plataforma continental de modo que não perturbem a pesca, a conservação dos recursos biológicos do oceano e as pesquisas oceanográficas.

Deveres: o Estado costeiro não poderá impedir a navegação de embarcações estrangeiras sobre essas águas, nem coibir o assentamento de cabos, dutos e oleodutos submarinos efetuados por terceiros Estados embora, o traçado para sua colocação fique sujeito ao consentimento do Estado ribeirinho.

O aproveitamento dos recursos não vivos da plataforma continental situados além das 200 milhas marítimas obriga o Estado costeiro, o depósito de pagamentos e contribuições anuais à comunidade internacional, efetuados por meio da Autoridade, que os distribuirá, de maneira equitativa, entre os Estados Partes. Essa distribuição deverá privilegiar os Estados geograficamente desfavorecidos e os sem litoral, no entanto, os Estados em desenvolvimento que sejam importadores ou dependentes desses recursos ficam isentos dessa contribuição.

O dever de contribuição e pagamento decorre da noção de que os fundos oceânicos, localizados além dos limites estabelecidos para a plataforma

²⁹ Os nódulos polimetálicos são compostos constituídos por diversos tipos de minerais e apresentam forma arredondada. Embora seja formado por diversos minerais com ferro, alumínio, zinco, níquel, cobalto e cobre, os nódulos polimetálicos são conhecidos também por nódulo de manganês já que este é o principal mineral o integra.

continental, são considerados *patrimônio comum da humanidade*³⁰, não sendo passíveis de apropriação ou exercício de jurisdição por nenhum Estado.

6.3. Comissão de Limites da Plataforma Continental

Instalada na Sede das Nações Unidas, em Nova Iorque, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) é uma comissão técnica e científica criada por meio de tratado multilateral, tendo como finalidade a análise de eventuais pedidos dos Estados costeiros para ampliar a extensão de sua plataforma continental além das 200 milhas marítimas, respeitando os princípios consagrados na Convenção de Montego Bay. Os parágrafos 8º e 9º do artigo 76 da CNUDM previram essa possibilidade, desde que os Estados interessados em avançar o limite exterior da sua plataforma continental apresentem, junto à CLPC, a proposta de ampliação desse limites. A convenção prevê ainda que a demanda seja apresentada no prazo de 10 anos, contados a partir da entrada em vigor da CNUDM para o Estado Parte.

Os Estados costeiros interessados no pleito devem depositar, junto ao Secretário Geral das Nações Unidas, os mapas e as informações pertinentes ao caso, incluindo entre eles, dados geodésicos³¹ com a descrição permanente dos limites exteriores de sua plataforma continental. O Secretário Geral dará a esses documentos a devida publicidade.

As finalidades da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) são:

- *Examinar os dados e informações apresentadas pelos Estados costeiros sobre os limites exteriores da plataforma continental nas zonas em que sua extensão morfológica se estende além das 200 milhas marítimas;*
- *Formular recomendações aos Estados;*
- *Prestar assessoria científica e técnica aos Estados interessados quando estes solicitarem;*

³⁰ Artigo 136 CNUDM “A área e seus recursos são patrimônio comum da humanidade.”

³¹ Estudos sobre dimensões e forma do Planeta Terra.

• *Cooperar, na medida em que se considere útil e necessário, com a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO e Organização Hídrica Internacional, ou ainda, outras organizações internacionais que possam contribuir com informações científicas e técnicas que auxiliem a Comissão no desempenho de suas funções.*

Após o exame dos dados geodésicos apresentados pelos Estados costeiros, interessados na ampliação do *platô*, a CLPC emitirá as chamadas recomendações. Se por ventura os Estados pleiteantes discordarem das recomendações, deverá, dentro de um prazo razoável, apresentar uma nova proposta ou uma proposta revisada.

A CLPC será composta por 21 (vinte e um) membros, peritos em geologia, geofísica e hidrografia, eleitos pelos Estados Partes para um mandato de 5 (cinco) anos, podendo ser reeleitos por igual período. Obrigatoriamente, serão eleitos pelo menos três membros de cada região geográfica³² do Planeta, em respeito ao critério da representação geográfica equitativa.

Os Estados costeiros são soberanos para estabelecer o limite exterior de sua plataforma continental, contudo, serão responsáveis pelas consequências oriundas de medidas unilaterais, sendo que a extensão dos limites além das 200 milhas marítimas não poderão exceder o limite máximo de 350 milhas marítimas, conforme determinação da Convenção.

O primeiro Estado a reivindicar o limite exterior da plataforma continental foi a Rússia, em 2001, seguido pelo Brasil, em 2004. Outros Estados como Argentina, Portugal e França apresentaram suas propostas em 2009, dez anos após a ratificação do instrumento multilateral em seus ordenamentos jurídicos internos.

6.4. Delimitação da Plataforma Continental entre Estados adjacentes

Em havendo Estados com costas adjacentes ou situados frente a frente, a delimitação da plataforma continental deverá ser feita por meio de acordo entre as partes, em conformidade com os preceitos de direito internacional previstos no artigo

³² Alínea “e” do parágrafo 1º do artigo 161, regiões geográficas são: África, América Latina, Ásia, Europa Ocidental, Europa Oriental e outros Estados.

38 da Corte Internacional de Justiça, que elenca: as convenções internacionais, costumes internacionais e princípios gerais de direito. (Anexo 05)

Se não for possível chegar a um acordo os Estados envolvidos devem recorrer aos meios de solução de controvérsias contidos na CNUDM, consistentes na solução pacífica dos conflitos. Caso já exista algum acordo em vigor entre os Estados interessados, as questões submetidas à CIJ devem ser resolvidas conforme previsão deste título existente.

Em busca de uma solução simétrica célere e duradoura, enquanto a delimitação da plataforma continental não for resolvida os Estados adjacentes interessados devem pautar-se pela cooperação, sem promover ações incompatíveis com os ajustes provisórios do acordo, capazes de comprometer e entravar sua conclusão definitiva.

6.5. Guerra da Lagosta de 1963

A Guerra da Lagosta foi um incidente político, diplomático e militar ocorrido entre Brasil e França durante os anos de 1961 e 1963, em função da presença de embarcações francesas voltadas à captura ilegal de lagosta na costa nordestina brasileira, fato este considerado uma agressão à soberania do Brasil.

A Convenção da Plataforma Continental de 1958 previa que o Estado costeiro exerceria direitos soberanos sobre a exploração dos recursos naturais encontrados no Platô. Seguindo esse raciocínio os franceses alegavam que a exclusividade e soberania sobre os fundos marinhos se aplicariam apenas aos recursos minerais, o que excluiria os peixes que vivem no fundo do mar. Para o Governo Brasileiro a lagosta deveria ser incluída ao rol dos recursos naturais por ser tratar de uma espécie predominantemente rasteira que tinha, na formação geomorfológica, seu habitat natural. Em suma, se a lagosta fosse considerada espécie rastejante estaria em território brasileiro, pois, conforme se admitia à época, a formação geomorfológica e seus recursos pertenciam ao Estado costeiro. Por outro lado, se fosse considerada espécie nadadeira, estariam em águas internacionais no momento da captura, o que justificaria sua pesca em alto mar, considerada livre.

No debate diplomático entre o Brasil e a França, a comissão brasileira foi assessorada pelo então Almirante Paulo Moreira da Silva, especialista da Marinha do Brasil na área de Oceanografia. O especialista brasileiro argumentou que para o Brasil aceitar a tese científica francesa de que a lagosta podia ser considerada um peixe ao “pular” se afastando do fundo submarino, então teria, da mesma maneira, que aceitar a premissa de que o canguru deve ser considerado uma ave, quando dá seus “pulos³³”.

Os argumentos da comissão diplomática brasileira predominaram em relação aos franceses e a captura do crustáceo pela França foi proibida dentro dos limites de 350 milhas marítimas contadas a partir da linha de base, salvo se houver acordo prévio o entre os Países.

7. Alto Mar

7.1. Conceito

Por vários séculos as potências marítimas buscaram exercer soberania exclusiva e direito de propriedade sobre o alto-mar. Embora essas potências se articulassem visando instituir no alto-mar a natureza de “*res nullius*” (coisa sem dono, passível de apropriação pelo Estado), aplicando o princípio “*first come, first served*” (quem chega primeiro se estabelece), o Direito Internacional adotou para o alto-mar, a natureza de “*res communis*”, ou seja, bem de uso comum da humanidade, destinado ao benefício de toda a sociedade internacional, não podendo ser submetida à soberania ou apropriação por nenhum Estado.

Nos termos da Convenção de Montego Bay, de 1982, alto mar é definido como “*todas as partes do mar não incluído na zona econômica exclusiva, mar territorial ou águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago*”.³⁴

Em outros termos, alto-mar consiste em toda porção de água oceânica existente além das águas territoriais dos Estados costeiros, não sujeita a

³³ Lagosta 50 Anos da Guerra. Poder Naval. Disponível em: [HTTP://www.naval.com.br/operação](http://www.naval.com.br/operação)

³⁴ Artigo 86 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

apropriação ou reivindicação por nenhum Estado, sobre o qual, aplica-se o princípio da liberdade dos mares, com utilização voltada para fins pacíficos.

7.2. Regime Jurídico do Alto-Mar (Direitos e Deveres)

O regime jurídico aplicado ao alto-mar baseia-se no princípio da liberdade dos mares estabelecido durante a Convenção sobre o Alto-Mar, celebrada por ocasião da Primeira Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958. Posteriormente, a Convenção de Montego Bay, de 1982, ratificou o princípio, elencando-o no artigo 87, conferindo direitos e deveres a todos Estados, sejam eles costeiros ou não.

Segundo a previsão contida na CNUDM, em seu artigo 87, o alto-mar está aberto a todos os Estados, quer costeiro quer sem litoral. O princípio da liberdade dos mares reconhece amplamente aos Estados o direito a *liberdade de navegação, liberdade de sobrevôo, liberdade para colocação de cabos e dutos submarinos, liberdade construção de ilhas artificiais para fins pacíficos, liberdade de pesca e liberdade de investigações científicas*. Tais liberdades são conferidas a todos os Estados, que deverão reconhecer aos seus pares o seu exercício. Contudo, a liberdade do mar não é ampla e irrestrita, sofrendo limitações quanto à sua utilização comum. Segue um breve estudo sobre cada uma dessas liberdades:

- Liberdade de navegação: desde o sepultamento do princípio do “*Mare Clausum*” no século XVIII, nenhuma regra foi estabelecida com a finalidade de restringir a navegação em alto-mar. O princípio do “*Mare Liberum*” garantia, por si só, o direito de qualquer embarcação navegar em alto-mar sem se submeter à jurisdição de qualquer Estado que não o seu de origem. Os acordos internacionais firmados em relação ao alto-mar tinham como desígnios a segurança da navegação, a assistência e salvamento marítimo, orientação de embarcações, regras de separação de tráfego, abalroamento, informações meteorológicas, dentre outras; nenhuma de caráter restritivo.

- Liberdade de sobrevôo: é reconhecida à aeronave comercial ou militar o direito ao sobrevôo em alto-mar, uma das exigências das grandes potências marítimas para aceitar a delimitação das águas territoriais.

- *Liberdade de Instalação de Cabos Submarinos e Oleodutos*: é permitido a qualquer Estado instalar cabos e dutos submarinos no leito do alto mar, entretanto, a mesma norma que permite amplamente a instalação de cabos e dutos é a mesma que exige deveres quanto a sua manutenção e proteção.

- *Liberdade de Construção de Ilhas Artificiais*: as ilhas artificiais são instalações voltadas as mais diversas finalidades, dentre elas, destaque para as pesquisa científicas marinhas e meteorológicas, pesca e prospecção de minerais. Sua presença no alto-mar ou em águas territoriais não afeta os limites estabelecidos para o mar territorial, para zona econômica exclusiva ou para a plataforma continental. Entretanto o Estado responsável pela sua instalação deverá criar zonas de segurança com largura compatível com a finalidade da sua função, não podendo exceder 500 metros, a fim de garantir a segurança da navegação.

- *Liberdade de Pesca*: a liberdade de pesca é um direito reconhecido a todos os Estado, costeiros ou não, observado o princípio basilar da conservação dos recursos vivos do mar. Em razão deste princípio os Estados devem dispor de dados científicos baseados em fatores econômicos e ambientais que preservem e restabeleçam as populações capturadas, bem como, de espécies associadas ou dependentes daquela capturada. Embora os Estados possam regulamentar a atividade pesqueira dentro dos limites de suas águas territoriais, visando à preservação de espécies com valor comercial, é possível restringir a pesca de algumas espécies, ainda que se encontre em alto-mar.

Devemos lembrar que as medidas de conservação não podem ter caráter discriminatório em relação a nenhum Estado, e também, deve considerar as necessidades e interdependência da população de países em desenvolvimento com as espécies apanhadas. Para efetivar essas medidas os Estados podem valer-se de acordos ou tratados bilaterais, regionais ou internacionais pertinentes ao tema.

- *Liberdade de Investigação Científica*: a investigação científica marinha é um direito garantido a todos os Estados (inclusive aqueles sem litoral ou geograficamente desfavorecidos) e organizações internacionais competentes, desde que sejam observados os princípios relativos à proteção e preservação do meio marinho e aos fins pacíficos das pesquisas científicas, direcionadas ao benefício da humanidade. Vale ressaltar que a investigação marinha não poderá constituir fundamento jurídico para a reivindicação de alguma porção do mar por qualquer

Estado que seja, ademais, será sua a responsabilidade ocasionada por danos ambientais decorrentes da investigação científica realizada em seu nome.

Os *deveres* elencados na CNUDM conferem aos Estados obrigação de elaborar normas jurídicas e mecanismos de proteção em relação ao alto-mar, atribuindo responsabilidades para seus nacionais e seus pares. Os deveres impostos aos Estados estão dispersos na Convenção, razão pela qual destacaremos apenas alguns deles:

•Proteção dos cabos submarinos e oleodutos: Os Estados devem zelar pela manutenção dessas instalações, adotando leis e regulamentos que constituam infração a ruptura ou danificação de cabos ou dutos situados em alto-mar, causadas por navio que ostente sua bandeira. No entanto, a Convenção não será aplicada quando a ruptura ou danificação decorre de um fato com propósitos legítimos de preservar a vida dos tripulantes ou a segurança da embarcação.

•Dever de Gestão e Conservação dos Recursos Vivos do alto-mar: todos os Estados devem cooperar para a elaboração de medidas que visem à conservação do meio marinho em geral, incluindo a troca de informações científicas e formulação de acordo bi-laterais ou regionais entre Estados Partes e organizações internacionais competentes visando à conservação e proteção dos recursos vivos do alto-mar.

•Mecanismos de proteção contra a poluição: são definidos regimes jurídicos que impõe obrigações de prevenir, reduzir, e controlar a poluição do meio marinho qualquer que seja sua fonte (poluição de origem terrestre, poluição proveniente de atividades nos fundos marinhos sob jurisdição do Estado, eliminação de carga por meio de alijamento³⁵, oriunda de embarcação...). Ademais, o Estado deverá assegurar, por meio de seu direito interno, recursos destinados a indenização ou reparação de danos ambientais eventualmente ocasionados por pessoas jurídicas sob sua jurisdição.

•Dever de Prestar Assistência: o dever de prestar assistência determina que o Estado exija que o capitão de embarcação que ostente sua bandeira proceda em assistência desde que isso não decorra perigo ao navio, tripulantes ou

³⁵ Alijamento é o ato de lançar ou despejar carga de navio no mar a fim de aliviar a embarcação em caso de emergência, avaria ou risco em alto-mar.

passageiros. A assistência é dirigida a qualquer pessoa que se encontre em perigo de desaparecer no mar, devendo ser prestada logo que possível. Por determinação da CNUDM, todo Estado costeiro deve promover a criação e funcionamento de um sistema de busca e salvamento a fim de garantir a segurança marítima. Nesse sentido, podemos citar a “*Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana*”, de 1974, que especifica a obrigação dos governos contratantes de garantir a vigilância de suas costas por meio de instalações de segurança marítima considerando a intensidade do tráfego no mar para o salvamento das pessoas em perigo ao longo destas costas³⁶.

•*Dever de Repressão aos Ilícitos previstos na CNUDM*: todos os Estados têm o dever de reprimir o transporte de escravos, a pirataria, o tráfico ilícito de entorpecente e as emissões de rádio difusão e televisão a partir do alto mar. Essas matérias constituem as restrições à liberdade dos mares.

•*Dever do Estado de Bandeira em relação aos navios*: é dever do Estado estabelecer normas que permitam o registro de embarcações em seu território, possibilitando desse modo, a ostentação de sua bandeira. O registro cria um vínculo entre o Estado e o navio que deverá submeter-se à jurisdição deste quando navegar em alto-mar.

O Estado de bandeira (onde está registrada a embarcação) deve garantir a segurança no mar; deve exercer sua jurisdição interna sobre todas as embarcações que ostentem sua bandeira; deve confiar cada embarcação a um capitão e a oficiais devidamente qualificados, que deverão conhecer os regulamentos internacionais aplicáveis à segurança da vida no mar, prevenção de abaloamento, prevenção, redução e controle da poluição marinha. Na hipótese de acidente marítimo ou incidente de navegação que envolva navio de sua bandeira, o Estado deverá ordenar a abertura de inquérito em caso de morte ou ferimentos graves de passageiros ou tripulantes, independentemente da sua nacionalidade.

³⁶ Artigo 15 (Busca e Salvamento) do Capítulo V (Segurança da navegação) da *Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar*, de 1974 - SOLAS

7.3. Restrição à liberdade dos mares

Embora a liberdade da navegação tenha se sustentado no direito consuetudinário, visto a inexistência de norma que a limitasse, a CNUDM impôs alguns limites à liberdade da navegação, atribuindo ao *transporte de escravos*, à *pirataria*; ao tráfico ilícito de entorpecentes, e as *emissões de rádio difusão e televisão a partir do alto mar*, um caráter ilícito, devendo ser amplamente reprimido pelos Estados, ainda que ocorrido em alto-mar. Segue adiante algumas observações quanto a cada uma das restrições.

7.3.1. Proibição do Transporte de Escravos

A repressão ao comércio de escravos teve início com a proibição da sua importação imposta pelos Estados Unidos, em 1794. Pouco mais tarde, no Congresso de Viena, em 1815, declarou-se o repúdio a prática escravagista. O processo de contenção do comércio de escravos foi ganhando corpo ao longo dos anos e, em 1958, na ocasião da Convenção Internacional sobre o direito do Mar, ficou estabelecido o combate ao transporte de escravos em alto-mar, concedendo aos Estados o direito de fiscalização.

A CNUDM reservou o artigo 99 para tratar do inescrupuloso transporte de escravos. A chaga da escravidão ainda existe nos dias atuais, não na forma de navio negreiro como em tempos antigos, mas sim, no tráfico de mulheres e crianças, recrutadas, via de regra, para prostituição, trabalhos forçados e ingresso em conflitos armados, sendo mais comum a ocorrência em Estados incipientes e corruptos. África e Ásia concentram boa parte da escravidão praticada atualmente. Esta é, inclusive, a razão pela qual o Oceano Índico é o local onde mais se transporta escravos. Para a Organização Walk Free, a escravidão atinge cerca de 29,8 milhões de pessoas em todo o mundo. Somadas, a Rússia, a Índia, o Paquistão, Bangladesh, China, Tailândia, Myanmar, Nigéria, Etiópia, Congo e Mauritânia, concentram 76% de toda população escravizada do mundo, cerca de 22,6 milhões de pessoas³⁷.

³⁷ Global Slavery Index. Disponível em: <http://www.walkfree.org/pt> O índice da Walk Free analisa o uso da mão de obra em 162 países.

Para a CNUDM, todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos, seja em suas águas territoriais, seja em alto-mar. Na hipótese de uma pessoa reduzida à condição de escravo se refugiar dentro de uma embarcação, independentemente da bandeira ostentada, deverá ser considerada livre, em conformidade com o artigo 99 da CNUDM.

7.3.2. Repressão à Pirataria

O combate à pirataria, acima de tudo, visa garantir a liberdade de trânsito e a segurança da navegação. Desde os tempos mais longínquos a pirataria é considerada como um dos maiores flagelos dos mares.

Todos os meios de repressão à pirataria baseavam-se no costume internacional, até que, em 1958, na ocasião da I Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, a Convenção do Alto-Mar apresentou o primeiro texto de normas internacionais sobre o tema.

Posteriormente, em 1982, a III Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, previu, em seu artigo 101, que a pirataria consiste em qualquer *“ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, dirigido contra um navio ou aeronave ou pessoas e bens a bordo dos mesmos, que se encontrem em alto mar ou lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”*. Concluimos, portanto, que a pirataria deve ter como objeto embarcação ou aeronave, não cabendo a tipificação para invasão a outras instalações localizadas no espaço oceânico, como por exemplo, plataforma petrolífera ou estação científica.

Ao praticar a atividade ilícita o pirata (criminoso internacional) e sua tripulação serão considerados apátridas pelo Direito Internacional, despidos de qualquer proteção jurídica oriunda de seu Estado de procedência. Todos ficam sujeitos à jurisdição do Estado captor (princípio da jurisdição universal). A destituição da nacionalidade do pirata decorre da finalidade privada do ato ilícito que pratica, pois se agir em nome de um Estado, a figura do pirata dá lugar a figura do corsário³⁸, sujeito as leis e regulamentos militares.

³⁸ Corsário é o navio armado por particulares, com autorização do governo de um país para, em tempos de guerra, caçar embarcações mercantes de nações inimigas.

Procurando evitar lacunas ou brechas a Organização Marítima Internacional³⁹ (OMI) introduziu, além do alto-mar e locais sem jurisdição estatal, a pirataria dentro dos limites das águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva. Assim, a Organização define a pirataria como *“qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja classificado como pirataria, dirigido contra embarcação ou pessoas ou propriedade a bordo desta embarcação na área de jurisdição de um Estado.”* Desse modo, muitos ataques que seriam considerados como crimes comuns, quando efetuados em águas que não internacionais, podem ser considerados pirataria.

É dever de todos os Estados cooperarem para a repressão da pirataria. Desse modo, é garantido a qualquer navio de guerra perseguir e apresar a embarcação pirata, submetendo seus tripulantes as Leis do Estado captor.

7.3.3. Tráfico Ilícito de Entorpecentes

Visando reprimir o tráfico de drogas em alto-mar, a CNUDM concedeu o direito de fiscalização aos Estados em relação a navios e embarcações suspeitas.

Segundo o artigo 108 da Convenção, *“todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas praticado por navios no alto mar com violação das convenções internacionais.”* Estabelece ainda que *“todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas poderá solicitar a cooperação de outros Estados para pôr fim a tal tráfico.”*

7.3.4. Transmissões não Autorizadas

A transmissão não autorizada constitui uma das modalidades de limitação à liberdade dos mares, previstas no artigo 109 da CNUDM. Embora o alto-

³⁹ A Organização Marítima Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas que tem a finalidade de instituir e contribuir para o desenvolvimento e inovações técnicas da navegação comercial internacional e da segurança do tráfego marítimo.

mar seja considerado zona livre de jurisdição estatal, a transmissão não autorizada de sinal de rádio ou televisão a partir de um navio ou instalação em alto-mar, dirigidas ao público em geral, viola normas internacionais, e deverão ser reprimidas por todos os Estados. A exceção à limitação da liberdade dos mares fica a cargo das chamadas de socorro que são amplamente permitidas.

Aquele que efetuar a transmissão não autorizada poderá ser devidamente processado e julgado perante os seguintes tribunais:

- *Tribunal do Estado que tem sua bandeira ostentada pelo navio;*
- *Tribunal do Estado onde conste o registro da instalação;*
- *Tribunal do Estado do qual a pessoa é nacional;*
- *Tribunal de qualquer Estado que receber a transmissão;*
- *Tribunal de qualquer Estado cujos serviços autorizados de radiocomunicação sofram interferências.*

Qualquer um desses Estados poderá, no alto-mar, deter pessoa, apresar navio ou instalação que efetua a transmissão não autorizada e apreender o equipamento emissor.

7.4. Direito de Visita (Right of Visit and Search)

O Direito de Visita tem suas origens no século XIX, durante o apogeu do Império Britânico. Os ingleses controlavam territórios em todos os continentes do Planeta, o que originou a expressão “*O Império em que o Sol nunca se põe*”. O alto fluxo de embarcações britânicas circulando pelos mares aguçava os interesses escusos de corsários e piratas, em sua maioria, franceses e holandeses, respaldados pela consolidação do poder naval desses Estados. Visando proteger suas embarcações mercantes e seus territórios coloniais, os ingleses criaram, unilateralmente, o direito de visita, ou seja, o direito de deter embarcações de qualquer bandeira, verificar sua documentação, ainda que estivessem em alto-mar.

Como exemplo do vasto poder da Marinha Real Britânica o Parlamento Inglês aprovou um ato que ficou conhecido no Brasil como Bill Aberdeen (1845), em referência ao Ministro das Relações Exteriores do Governo Inglês à época, o Lorde Aberdeen. Por meio deste ato os britânicos poderiam abordar, inspecionar e

aprisionar navios suspeitos de praticar o tráfico negreiro ou a pirataria, submetendo-os a julgamento perante à *Corte do Almirantado Britânico*, mesmo que estivessem navegando pelo alto-mar ou em suas próprias águas territoriais⁴⁰. Esta política isolacionista e unilateral causou a indignação de outras potências marítimas.

A CNUDM, em seu artigo 110, previu o instituto da visita, segundo o qual, um navio de guerra que se depare com embarcação estrangeira que não goze de completa imunidade (outros navios de guerra e navios utilizados em serviço oficial) poderá proceder com os trâmites da visita quando houver razoável suspeitas que esta embarcação dedica-se à pirataria, ao tráfico de escravos, à transmissão não autorizada, não tenha nacionalidade ou se tiver, recusa-se a içar sua bandeira.

O direito de visita não é amplo nem irrestrito, devendo ser observados limites fundados em razoáveis suspeitas para que seja exercido. Em caso das suspeitas se revelarem infundadas, não havendo razão que justifique a visita, o navio poderá ser indenizado por perdas e danos ocasionados em função da detenção.

7.5. Direito de Perseguição (Hot Pursuit)

O direito de perseguição é ato oriundo do costume internacional, consagrado no artigo 111 da CNUDM, consistente na prerrogativa atribuída à autoridade competente de um Estado costeiro para ordenar a perseguição à embarcação de bandeira estrangeira, sobre a qual, pesam as suspeitas de violações às leis e regulamentos pertinentes às águas territoriais do Estado marginal. A perseguição deverá, obrigatoriamente, ser efetuada por navio de guerra ou aeronave militar, ou embarcações e aeronaves que ostentem sinais que as identifiquem como pertencentes ou a serviço de algum governo.

A perseguição deve ter início quando a embarcação estrangeira encontrar-se nas águas interiores, no mar territorial, na zona contígua e nas águas arquipelágicas do Estado costeiro, e somente poderá extrapolar os limites do mar territorial e da zona contígua se a perseguição não for interrompida, ou seja, a

⁴⁰ Com base na Bill Aberdeen, a marinha inglesa não se limitou a deter navios negreiros e piratas apenas em alto-mar. Em alguns casos penetrou nas águas territoriais de Estados coniventes com a escravidão ou pirataria para efetuar o apresamento de embarcações. O Brasil foi um dos países que tiveram diversas embarcações destruídas ou apreendidas pelos britânicos.

captura da embarcação transgressora somente se procederá em alto-mar se a perseguição iniciar nas águas territoriais e não for atravancada.

Caso o navio estrangeiro se encontre na zona contígua a perseguição somente será permitida se a violação atingir direitos pertinentes à própria zona contígua (fiscalização aduaneira, fiscal, sanitária ou imigratória, segurança e exploração de recursos). O mesmo ocorre quando a perseguição tiver início na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental, ocasião em que a infração deve estar relacionada com a lei aplicável a essas regiões oceânicas.

Antes de valer-se do direito de perseguição, o perseguidor deverá emitir um “*signal de parar*”, podendo ser visual ou auditivo e somente após este procedimento, poderá iniciar a perseguição. Vale salientar, que o navio ou aeronave militar que dá a ordem de parar não precisa, necessariamente, estar presente no mar territorial ou na zona contígua.

Quanto à cessação da perseguição, quando o navio estrangeiro perseguido atingir os limites do mar territorial do seu próprio Estado ou de terceiro Estado, o perseguidor deverá interrompê-la, sob pena de responsabilidade.

Embora o Estado goze do direito de perseguição a ocorrência de arbitrariedades, tais como, parar ou apresiar navio estrangeiro fora do mar territorial ou em circunstâncias que não justificam o exercício de tal direito, o Estado costeiro fica sujeito a indenizar eventuais prejuízos decorrentes da ação persecutória.

Aos Estados costeiros será permitido estabelecer, por meio de tratado bi-lateral ou multilateral, regime de polícia especial, consistente na autorização para a verificação de pavilhão e inspeção de navios suspeitos de cometer determinadas infrações. Alguns regimes de polícia especiais foram criados antes mesmo da codificação da CNUDM, como por exemplo, a *Convenção de Paris de 1884* (proteção internacional de cabos submarinos); *Ata de Bruxelas de 1890* (relativa à prevenção e repressão ao transporte de negros em determinadas áreas do Oceano Índico); *Convenção de Washington de 1911* (regulamenta caça de focas em determinadas áreas do Oceano Pacífico Setentrional).

Como foi dito anteriormente, o Direito de Perseguição (Hot Pursuit) tem origem no direito costumeiro, ou seja, já era reconhecido no âmbito internacional antes mesmo de ser consagrado na I Conferência Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958, (artigo 23) e posteriormente, na III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, (artigo 111). Seu reconhecimento pode ser

observado por meio da confecção de regimes especiais de poder de polícia e pela formulação de jurisprudências pertinentes ao Direito de Perseguição, anteriores à codificação da CNUDM. Algumas decisões prolatadas pelas Cortes Internas dos Estados envolvidos em casos de perseguição demonstram de plano a admissão de tal direito. Veremos a seguir alguns casos emblemáticos:

O Caso Araunah de 1888⁴¹: o caso consiste na perseguição e apreensão do navio canadense Araunah, efetuado por uma embarcação da guarda costeira russa. Na ocasião, os canadenses foram acusados de praticar, ilegalmente, a pesca em águas territoriais da Rússia. Embora o navio canadense estivesse fora dos limites jurisdicionais do mar territorial russo, pequenas embarcações e tripulantes pertencentes ao Araunah encontravam-se dentro dos limites de seu território marítimo, no Mar de Bering. Em 1890, o Lord Salisbury, em nome do Governo Britânico reconheceu o direito de perseguição e apreensão executado pela guarda costeira russa, ocasião em que ficou decidido *“even if the Araunah at the time of the seizure was herself outside the three-mile territorial limit, that fact that she was, by means of her boats, carrying on fishing within Russian waters, without the prescribed license, warranted her seizure and confiscation according to the provisions of the municipal law regulating the use of those waters”*, resultando em uma indenização ao Governo do Czar Alexandre III. (POULANTZAS, 2002, p.71)

O Caso The North de 1905⁴²: no presente caso, o navio norte-americano *The North* foi perseguido e apreendido pela embarcação *Kestrel*, pertencente à guarda costeira canadense. Na ocasião, foi constatado que os norte-americanos praticavam, de forma ilegal, a pesca dentro dos limites do mar territorial do Canadá, dando ensejo à perseguição, que terminou em alto-mar. A Corte do Almirantado Britânico reconheceu o direito de perseguição por esta ter sido efetuada sem interrupções. A Suprema Corte Canadense entendeu que o direito de perseguição não necessita de estar previsto em convenção internacional ou norma do direito interno para ser realizado, admitindo inclusive, a perseguição em alto-mar quando iniciada em razão da violação do direito de um Estado costeiro.

⁴¹ POULANTZAS. **The Right of Hot Pursuit in International Law**. 2ª edição. Norwell: Kluwer Law International, 2002, p.71.

⁴² Idem.

O Caso Katina de 1928⁴³: o navio *Katina*, pertencente a um empresário grego e outro norte-americano, encontrava-se dentro dos limites marítimos do Egito, quando recebeu a “ordem de parada”, ordenado pelas autoridades egípcias, uma vez que, sobre a embarcação, pairava a suspeita da prática de tráfico ilícito de psicotrópicos. Ignorando a ordem, o *Katina* pôs-se em fuga, sendo prontamente perseguido e apreendido, já em alto-mar, pelo navio *Emir Farouk*, pertencente à guarda costeira egípcia. O Tribunal de Comércio do Cairo entendeu que a perseguição era legítima, ainda que finda fora dos do mar territorial do Estado perseguidor.

A exposição dos casos acima demonstra a contribuição imensurável da jurisprudência para a codificação do Direito do Mar. Nesse sentido, o parágrafo 1º do artigo 111 da CNUDM, prevê a possibilidade de perseguição fora dos limites do mar territorial e da zona contigua desde que não tenha sido interrompida, a exemplo do que consta nas decisões do *Caso Katina* e do *Caso The North*. No parágrafo 4º do mesmo dispositivo, dentre outras determinações, encontramos a previsão de perseguição a lanchas ou outras embarcações relacionadas com um navio mãe, quando este se encontrar dentro dos limites do território marítimo do perseguidor, assim como foi decidido no *Caso Araunah*.

8. Direito de Acesso ao Mar e Liberdade de Trânsito

O direito de acesso ao mar por Estados sem litoral e liberdade de trânsito é definido no artigo 125 da CNUDM que prevê que “os *Estados sem litoral têm o direito de acesso ao mar e a partir do mar para exercerem os direitos conferidos na presente Convenção, incluindo os relativos à liberdade do alto mar e ao patrimônio comum da humanidade. Para tal fim, os Estados sem litoral gozam de liberdade de trânsito através do território dos Estados de trânsito por todos os meios de transporte”.*

- *Estado sem litoral* é aquele que não tem costa marítima.

⁴³ SILVEIRA. **A Hot Pursuit nos Mares**. Revista Jurídica. 2001, Vol.24 p. 90.

- *Estado de Trânsito* é aquele que pode ou não possuir costa marítima e fica situado entre o Estado sem litoral e o mar, através do qual passa o tráfego em trânsito (passagem de pessoas e mercadorias)

- *Meios de transporte* para a Convenção são as embarcações, veículos rodoviários e ferroviários. Dependendo das características e da infra-estrutura dos países, os carregadores e animais de carga.

Os termos e condições voltados à liberdade de trânsito devem ser ajustados entre o Estado sem litoral e o Estado de trânsito por meio de acordos bilaterais ou regionais.

9. A Área ou Fundos Marinhos

9.1. Histórico

Embora o alto-mar e os fundos marinhos se situem além dos limites da jurisdição estatal, os regimes jurídicos aplicados sobre ambos são distintos. Enquanto que no alto-mar prevalece o princípio da liberdade de navegação e da exploração dos recursos vivos, nos fundos oceânicos, prevalece o entendimento de que esta área configura patrimônio comum da humanidade.

A idéia de atribuir aos fundos marinhos à natureza de *patrimônio comum da humanidade* já vinha sendo discutida desde o fim da Segunda Grande Guerra, no entanto, foi na década de 1960 que a questão tornou-se mais relevante. Pesquisas científicas impulsionadas pela sofisticação tecnológica dos Estados Unidos e da União Soviética constataram a existência de reservas minerais capazes de suprir as demandas da humanidade por milênios. Naturalmente as descobertas dessas riquezas existentes nos fundos marinhos despertaram a preocupação com o risco de militarização da região. Diversos atores internacionais, como por exemplo, países em desenvolvimento e organizações internacionais (Organização Internacional para a Paz Mundial e o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas – ECOSOC) passaram a se posicionar em favor da internacionalização da área. O ápice da tese de regulamentação internacional dos fundos marinhos ocorreu em 1967, em um

pronunciamento histórico proferido pelo Embaixador maltês Arvid Pardo⁴⁴, perante AGNU, ocasião em que defendeu a transformação dos fundos oceânicos em patrimônio comum da humanidade, criando as bases para o que seria, posteriormente, o regime jurídico aplicável aos fundos marinhos.

Para tratar do tema foi aprovado pela Assembléia Geral um Comitê *ad hoc*, composto por 35 membros. As primeiras reuniões evidenciaram a existência de dois grupos antagônicos. De um lado, os *minimalistas*, formado por países desenvolvidos liderados pelos EUA, na defesa do enfoque radical da livre empresa no aproveitamento dos recursos da área, aplicando o princípio do “*first come, first served*”, e países *comunistas* liderados pela URSS, com a concepção de nacionalismo extremo para o problema e equivocado conceito de patrimônio comum da humanidade; do outro lado, os *maximalistas*, formado por países em desenvolvimento que advogavam pela máxima internacionalização possível no regime dos fundos marinhos. (TRINDADE, 2012)

Durante a realização dos trabalhos voltados à codificação do Direito do Mar, os países industrializados defendiam os seguintes interesses:

- *A entidade a qual fosse concedida a concessão de exploração gozaria de direitos exclusivos sobre os fundos marinhos;*
- *A entidade internacional a ser criada para regulamentar as operações na área não teria o poder de escolher o operador nem negociar os termos da concessão;*
- *O beneficiário não seria obrigado a transferir tecnologia adquirida na exploração dos recursos;*
- *Por se tratar de patrimônio comum da humanidade, os países industrializados concordavam com o pagamento de taxas por parte do beneficiário à entidade internacional.*

Por outro lado, os países em desenvolvimento, vislumbrando a possibilidade de participar da exploração desses recursos, entendiam:

- *Que caberia à entidade internacional indicar o beneficiário,*
- *Que poderia ser um grupo internacional;*
- *As condições da concessão seriam fixadas pela entidade internacional;*

⁴⁴ TRINDADE. **A Nova Dimensão do Direito Internacional Público**. Coleção Rio Branco. 2003, vol1. P.49

- *Não haveria monopólio tecnológico;*
- *Os lucros auferidos com a exploração deveriam ser distribuídos.*

Em 1970 foi aprovada a “*Declaração de Princípios que governam os Fundos Marinhos, o Leito do Oceano, e seu Subsolo, além dos Limites da Jurisdição Nacional*”, formulados pelo Comitê dos Fundos Marinhos, responsável pelos traços jurídicos fundamentais destinados ao regime de internacionalização.

9.2. Conceito e Regime Jurídico

Considera-se Área o leito do mar localizado além dos limites jurisdicionais dos Estados, onde se situam às águas do fundo do mar e o respectivo espaço aéreo sobrejacente, não sujeito a soberania nem reivindicação por Estado algum, sendo os seus recursos explorados por meio de um regime internacional firmado por um tratado internacional, voltado à manutenção da paz, cooperação internacional, fomento do comércio internacional e desenvolvimento de todos os países, especialmente aqueles em desenvolvimento, sem litoral ou desfavorecido geograficamente.

Os recursos da área, para a CNUDM, são todos os minerais sólidos, líquidos e gasosos existentes no leito do mar ou no seu subsolo. Uma vez extraídos esses recursos, passam a ser denominados como minerais. Os direitos pertinentes aos recursos existentes nos fundos oceânicos pertencem a toda humanidade, razão pela qual a Convenção coibiu qualquer gesto de apropriação, alienação ou reivindicação desses recursos por Estado ou pessoa jurídica, salvo nos casos previstos na própria Convenção.

Quaisquer atividades empreendidas nos fundos oceânicos implicam em obrigações aos Estados ou pessoas jurídicas que atuam em seu nome, sendo que, a não observância dessas obrigações enseja responsabilidade aos seus operadores. Na hipótese em que o Estado Parte atuar conjuntamente com alguma organização internacional na exploração da área, a responsabilidade em caso de dano será solidaria entre os participantes. Ademais, as atividades devem ser realizadas em benefício da humanidade, que é o mesmo que dizer que os rendimentos extraídos da área devem ser distribuídos equitativamente, considerando as necessidades dos

Estados em desenvolvimento e dos povos que não tenham alcançado a plena independência ou outro regime de autonomia.

A exploração e aproveitamento dos recursos da área podem ser feitas pelos Estados, com supervisão da Autoridade, ou pela Empresa, que é uma entidade subordinada à Autoridade, em nome da humanidade e geral. (artigo 153 CNUDM)

9.3. Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos

Situada na cidade de Kingston, na Jamaica, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos foi instituída pela CNUDM (artigo 156), tendo como principal objetivo a administração da Área e a gestão de seus recursos (controle das atividades e distribuição equitativa dos proveitos decorrentes da exploração). Todos os Estados Partes da Convenção integram a Autoridade, e não haverá, em hipótese alguma, distinção ou hierarquia entre eles, em respeito ao *princípio da igualdade soberana entre seus membros*.

A Autoridade é um órgão dotado de personalidade jurídica internacional, o que lhe atribui status de organização autônoma apta a contrair empréstimo e firmar acordos internacionais (artigo 176), gozando inclusive de privilégios e imunidades. Dentre essas prerrogativas destaque para as imunidades referentes aos bens e haveres da Autoridade, que não estão sujeitas a jurisdição, execução, busca, requisição, confisco ou expropriações, além do mais, são invioláveis todos os seus arquivos e documentos.

Não podemos deixar de mencionar que o tratamento despendido à Autoridade deve ser análogo ao oferecido a outros atores internacionais (Estados e Organizações Intergovernamentais), sendo que em hipótese alguma, poderá ser menos favorável.

Sua estrutura é composta por três órgãos principais (uma Assembléia, um Conselho, um Secretariado) e outros órgãos subsidiários, que poderão ser criados mediante necessidade. Analisaremos brevemente cada um dos órgãos que compõe a Autoridade.

- A Assembléia: trata-se do órgão supremo da Autoridade, perante o qual, o Conselho e o Secretariado se vinculam. Será sua responsabilidade elaborar

as *políticas gerais da Autoridade*, determinando, por exemplo, a eleição do Secretário Geral, dos membros do Conselho e do Conselho Administrativo da Empresa; criar órgãos subsidiários; aprovar o orçamento anual da Autoridade; regulamentar a distribuição equitativa dos proventos oriundos da área, dentre outros. Trata-se de um órgão colegiado, composto por toda a Estada Parte da Convenção aos quais, sem distinção, se atribui o poder de voto.

- O Conselho: este é um órgão executivo responsável pela elaboração das *políticas específicas* a serem seguidas pela Autoridade em conformidade com as políticas gerais estabelecidas pela Assembléia. O artigo 162 parágrafo 2º elenca diversas funções atribuídas ao Conselho, dentre elas destacamos: o poder de propor lista de candidatos à Secretário Geral e recomendar candidatos a membros do Conselho de Administração da Empresa; apresentar à Assembléia relatórios anuais; examinar relatórios da Empresa; fiscalizar a cobrança de todos os pagamentos feitos à Autoridade; iniciará procedimentos perante a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos e etc.

O Conselho é composto por 36 (trinta e seis) membros da Autoridade, assegurada, em nome do princípio da representação geográfica, 18 (dezoito) membros distribuídos equitativamente por cada região geográfica⁴⁵. A outra metade dos membros atende aos interesses reservados sobre os fundos marinhos: 4 (quatro) maiores consumidores dos minerais extraídos da Área incluindo o maior consumidor; 4 (quatro) dos principais investidores dos minerais extraídos da Área; 4 (quatro) dos maiores produtores dos minerais extraídos da Área, e por fim, 6 (seis) Estados em desenvolvimento com interesses específicos sobre a Área.

- O Secretariado: trata-se de um órgão composto por um Secretário Geral (posto mais elevado da Autoridade) e pelo quadro de funcionários que o atenda (pessoal da Autoridade), sendo responsável pelas funções de natureza administrativa. O Secretário Geral, possui mandato de 4 (quatro) anos, podendo ser reeleito por igual período. Internacionalmente goza de ampla autonomia, não se submetendo a nenhuma ordem ou instrução de outro ator internacional que não a Autoridade.

⁴⁵ Alínea “e” do parágrafo 1º do artigo 161, regiões geográficas são: África, América Latina, Ásia, Europa Ocidental, Europa Oriental e outros Estados.

• Órgãos Subsidiários: são órgãos criados tanto pela Assembléia quanto pelo Conselho com a finalidade de exercer funções técnicas. Trata-se de uma faculdade concedida a esses órgãos principais. Como exemplo, podemos citar a Comissão de Planejamento Econômico e a Comissão Jurídica e Técnica.

Ambas são compostas por 15 membros eleitos pelo Conselho. As atividades da Comissão de Planejamento Econômico, prevista no artigo 164 da CNUDM, relacionam-se com a gestão de atividades relacionadas com os recursos minerais, gestão do comércio internacional ou da economia internacional quanto aos assuntos de sua competência. Já a Comissão Jurídica e Técnica, deve se ater a exploração, aproveitamento e tratamento de minerais, assuntos jurídicos relacionados com a mineração oceânica e proteção do meio marinho.

A Empresa: a Empresa é uma estrutura de caráter empresarial criada para administrar a exploração dos fundos marinhos de forma direta. Isso porque a exploração da Área ocorre de forma direta (por meio da Empresa) ou de forma indireta (exploração realizada por Estados ou pessoas jurídicas em nome deste).

Trata-se de um instrumento da Autoridade dotado de personalidade jurídica internacional, orientado pelas políticas gerais estabelecidas pela Assembléia e sujeito ao controle do Conselho. Voltada a garantir a distribuição equitativa dos rendimentos extraídos dos fundos oceânicos, a Empresa assegura a exploração da Área, a transferência de tecnologia e de conhecimentos científicos aos países em desenvolvimento, sem litoral ou geograficamente desfavorecidos, visando sempre o benefício da humanidade. Portanto, a Empresa será competente para realizar atividades de transporte, processamento e comercialização dos minerais extraídos dos fundos marinhos.

O órgão é formado por um Conselho de Administração, um Diretor Geral e pessoal administrativo e os membros da Autoridade não se responsabilizam por ato ou obrigação contraída pela Empresa que goza de autonomia na realização das suas operações.

9.4. Mecanismo de Solução de Controvérsias Referentes aos Fundos Marinhos

A Convenção de Montego Bay institucionalizou na seção 5 da Parte XI, a *Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos do Tribunal Internacional do Direito*

do Mar (artigo 186), com o objetivo de solucionar eventuais controvérsias pertinentes a Área, bem como, emitir pareceres consultivos quando determinado pela Assembléia ou pelo Conselho (artigo 159 §10 e artigo 191 CNUDM). Apesar de ser parte integrante do TIDM esta Câmara possui mandato independente e competência específica quando se tratar de área dos fundos marinhos.

A Câmara tem jurisdição e competência sobre toda e qualquer controvérsia a respeito das atividades implementadas nos fundos oceânicos que envolvam como partes, os Estados Partes, a Autoridade, a Empresa, empresa estatal, pessoas jurídicas e candidatos à contratante, que serão legítimos para solicitar a constituição da Câmara. Vejamos cada uma delas:

- Estados Partes: os Estados Partes serão legítimos para demandar perante a Câmara quando a questão controversa versar sobre a interpretação e aplicação da Convenção. Esta controvérsia é submetida por meio de pedido de uma ou ambas as partes, o que exigirá do Tribunal Internacional do Direito do Mar (ITLOS) e da Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos a constituição de uma Câmara Especial ou de uma Câmara “*ad hoc*”, respectivamente.

A Câmara Especial está prevista no artigo 15 do Anexo VI da CNUDM, segundo a qual, em caso de solicitação das partes, o Tribunal deverá constituí-la. As Câmaras Especiais que formam o Tribunal subdivide-se em outras 5 câmaras: *Câmara de Procedimento Sumário* (pode determinar medidas provisionais quando houver número insuficiente para constituir quorum); *Câmara de Controvérsias de Pesca* (composta por sete membros, visa dirimir disputas concernentes a gerência e conservação do ambiente marinho); *Câmara de Controvérsias do Meio Marinho* competência para solucionar conflitos relacionados com a preservação e proteção do meio ambiente marinho); *Câmara de Controvérsias sobre Delimitação do Mar* e *Câmara de Controvérsias em âmbito particular*.⁴⁶

Já a Câmara “*ad hoc*”, prevista no artigo 36 do mesmo anexo, deverá ser estabelecida pela Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos, e será composta por três membros que não poderão ser nacionais dos Estados envolvidos na demanda. A composição do litígio depende da aprovação das partes envolvidas que,

⁴⁶ 1) Chamber of Summary Procedure; 2) Chamber for Fisheries Disputes; 3) Chamber for Marine Environment Disputes;

4) Chamber for Maritime Delimitation Disputes; 5) Chamber under article 15, paragraph 2, of the Statute. Disponível em: <http://www.itlos.org/index.php?id=19>

em caso de discordância, poderão designar um membro cada uma e um terceiro escolhido por ambos. Se as partes não designarem ou não entrarem em acordo, o Presidente da CCFM designará a Câmara aquele que será o responsável pelos trabalhos após consulta às partes.

- Estados Partes e a Autoridade: serão legítimos para demandar em caso de ação ou omissão de uma das partes ou atos da Autoridade que configurem abuso de poder ou desvio de finalidade.

- Contratantes: é o caso em que contratantes são personificados na figura dos Estados Partes, da Autoridade, da Empresa, empresas estatais ou pessoas jurídicas. Dão causa à constituição de uma câmara os atos ou omissões de uma das partes, acarretando prejuízo à outra, ou, quando a controvérsia versar sobre interpretação ou execução do contrato. Obrigatoriamente, a controvérsia será submetida a uma arbitragem comercial, salvo acordo contrário entre as partes. (artigo 188, §2º alínea “a” da CNUDM)

- Autoridade e candidato à contratante: o candidato à contratante será legítimo para demandar quando houver controvérsia quanto à denegação de um contrato ou a uma questão jurídica suscitada na negociação do contrato.

- Autoridade, um Estado Parte, uma empresa estatal ou uma pessoa jurídica: quando se verifica que a Autoridade incorreu em responsabilidade os outros legítimos poderão requisitar a constituição de uma Câmara.

A Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos é composta por 11 juízes selecionados pelos membros do Tribunal a cada três anos, com possibilidade de recondução ao cargo por igual período. O processo de seleção assegura a representação dos principais sistemas jurídicos do mundo e a distribuição geográfica equitativa em conformidade com o regime para os fundos marinhos.

Vale ressaltar que sua sentença deve ser considerada como se fosse proferida pelo do Tribunal Internacional do Direito do Mar (ITLOS).

10. Trânsito Marítimo: Estreitos e Canais Internacionais

A passagem pelos estreitos e canais internacionais é fundamental para a livre circulação de bens e mercadorias ao redor do globo. Sem a possibilidade de

passagem por essas vias, toda a navegação internacional e as trocas mercantis ficam comprometidas, uma vez que 80% das mercadorias comercializadas em todo o Globo são transportadas pela via marítima⁴⁷.

10.1. Estreitos

Por definição, estreito é um acidente geográfico (uma passagem estreita) que separa duas faixas de terra, pelo qual dois mares ou oceanos se conectam. Para o Direito Internacional estreitos constituem passagens naturais existentes entre mares e oceanos utilizadas para a navegação internacional.

A liberdade dos mares e da livre navegação pelos estreitos internacionais ocupou, consideravelmente, os diálogos em torno da codificação das normas de direito do mar. Para as potências marítimas a sua codificação poderia representar entraves aos seus interesses. Para os Estados recém descolonizados, uma possibilidade de desenvolvimento ao assegurar soberania sobre essas águas.

Diante desse quadro, durante o século XX diversos Estados delimitaram, unilateralmente, a largura de seu mar territorial em 12 milhas marítimas ou mais, chegando em alguns casos a 200 milhas marítimas. Com essa medida, mais de cem estreitos marítimos, essenciais à navegação marítima mercante, militar e transporte internacional de passageiros tornaram-se águas territoriais, sobre as quais, incidiria a jurisdição dos Estados, o que poderia implicar em obstáculos à navegação.

Em 1949 a Corte Internacional de Justiça proferiu decisão a respeito do caso do Estreito de Corfu⁴⁸, entre Reino Unido e Albânia, reconhecendo como uma prática consuetudinária da navegação internacional o direito de passagem pelos estreitos internacionais por navios, incluindo navios de guerra, independentemente de prévia autorização do Estado costeiro. Nesse sentido, *“de acordo com o costume internacional que estados em tempo de paz tem o direito de enviar os seus navios*

⁴⁷ Review of Maritime Transport, 2012 – United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD.

⁴⁸ Em 1946, dois destroyers britânicos colidiram com minas aquáticas, oriundas da Segunda Guerra Mundial, nas águas territoriais da Albânia, no Estreito de Corfu. A colisão resultou em danos materiais e perda de vidas de alguns tripulantes. Entendendo que o governo albanês tinha responsabilidade sobre a colocação das minas, os britânicos submeteram o caso ao Conselho de Segurança da ONU, que o encaminhou à Corte Internacional de Justiça.

*de guerra através de estreitos utilizados para a navegação internacional entre duas partes de altos-mares sem necessitar de autorização prévia do estado costeiro, desde que a passagem seja inocente*⁴⁹.

A decisão favorável ao Reino Unido funcionou como orientação, de caráter basilar, para a elaboração das normas pertinentes a *passagem em trânsito* e *passagem inocente*⁵⁰ por estreitos internacionais. Desse modo, por sugestão das potências marítimas, considerando a importância estratégica, econômica e militar dos estreitos, o tema foi incluído nas negociações acerca dos espaços marítimos sobre jurisdição nacional, culminando com sua previsão na parte III da Convenção de Montego Bay, de 1982.

O artigo 34 da CNUDM determina que a passagem de embarcações pelos estreitos utilizados para a navegação internacional não afetará o regime jurídico das águas que formam esses estreitos, nem afetará o exercício da jurisdição e soberania do Estado costeiro sobre as águas, espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo. Vale ressaltar, que o regime jurídico dos estreitos, em que a passagem é regulamentada por convenções específicas de longa data, também não será afetado pela Convenção.

Os Estados ribeirinhos podem adotar regulamentos pertinentes à passagem de trânsito pelos estreitos que versem sobre: segurança da navegação; prevenção, redução e controle de poluição; proibição de pesca e acondicionamento dos respectivos aparelhos durante a passagem de navios pesqueiros; exerce o direito de fiscalização aduaneira, fiscal, sanitária ou imigratória em caso de embarque ou desembarque de produto, moeda ou pessoas.

O direito de passagem em trânsito está descrito no artigo 38 da Convenção e aplica-se tanto à navegação quanto ao sobrevôo. Sua finalidade é prover a liberdade de navegação e sobrevôo por meio do trânsito rápido e contínuo, embora essas exigências não tem o condão de impedir a passagem pelo estreito em caso de ingresso ou saída do território do Estado costeiro. Durante o trânsito os

⁴⁹ Trecho da Sentença proferida pela CIJ sobre o caso do Estreito de Corfu.

⁵⁰ Existem diferenças substanciais entre as duas passagens: 1) A **passagem em trânsito** é aplicada tanto para navegação quanto para o sobrevôo; o navio em trânsito não poderá ancorar ou fundear e a aeronave não poderá aterrissar nesses limites, salvo em caso de emergência; a passagem não poderá ser suspensa; o Estado costeiro não pode parar ou apresiar embarcações. 2) A **passagem inocente** aplica-se apenas à navegação; é permitida a abordagem de embarcação que infringir leis internas do Estado costeiro; poderá ser suspensa por razões de segurança.

navios de investigação científica marinha e navios hidrográficos não podem efetuar nenhuma atividade de investigação ou levantamento hidrográfico sem autorização dos Estados ribeirinhos.

É prerrogativa de o Estado costeiro determinar rotas marítimas e separação de tráfego para a navegação internacional pelos estreitos, desde que em conformidade com a regulamentação internacional.

A largura dos estreitos não poderá exceder o limite máximo de 24 milhas marítimas. Na hipótese de largura inferior a 24 milhas marítimas em que as margens situam-se dentro do território do mesmo Estado, as águas do estreito passarão a ser águas interiores. Contudo, se as margens pertencerem a Estados diferentes aplica-se o princípio da equidistância. Por outro lado, na hipótese de estreito com largura superior a 24 milhas marítimas haverá uma faixa de alto mar entre os dois mares territoriais, sobre o qual não incide qualquer soberania dos Estados.

É dever dos Estados ribeirinhos darem a devida publicidade a qualquer ameaça a navegação ou sobrevôo sobre o estreito, manter aberta a passagem em trânsito e não suspendê-la.

Alguns dos principais estreitos internacionais são:

América: *Estreito de Magalhães* (conecta os Oceanos Atlântico e Pacífico no extremo sul da América entre Argentina e Chile); *Estreito de Behring* (situado entre Alasca e Sibéria)

Europa: *Bósforo e Dardanelos* (situado em território turco dá acesso do Mar Negro ao Mar Mediterrâneo); *Gibraltar* (estabelece conexão entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo dividindo os Continentes da Europa e África); *Sund, Belt e Grand Belt* (localizado na Dinamarca, permite acesso do Mar do Norte ao Mar Báltico); *Estreito de Corfu* (liga o Mar Mediterrâneo ao Mar Adriático)

Ásia: *Estreito de Ormuz* (situado entre os Emirados Árabes Unidos e o Irã ligando o golfo Pérsico ao Oceano Índico); *Estreito de Al Mandab* (une o Mar Vermelho ao Oceano Índico, dividindo os Continentes da África e da Ásia)

10.2. Canais Internacionais

Os canais internacionais são obras da engenharia humana consistente em vias de comunicação entre duas porções de mares ou oceanos através do território de um ou mais Estado com a finalidade de facilitar a navegação internacional. Embora se assemelhe ao estreito, no tocante a sua finalidade, o canal apresenta diferenças contundentes quanto ao regime jurídico aplicável.

Em de regra, a regulamentação jurídica que incide sobre o canal é atribuída ao Estado onde foi construído. Entretanto, em alguns casos o canal fica sujeito ao regime de internacionalização, efetivado por meio de tratados firmados entre Estado.

No primeiro caso (regulamentação atribuída ao Estado onde se localiza o canal) o canal fica sujeito à soberania exclusiva do Estado que terá discricionariedade quanto à abertura ou não para a passagem de embarcações, tanto em tempos de paz quanto em tempos de guerra. Portanto, ao contrário do que ocorre nos estreitos, a servidão de passagem inocente não é obrigatória, e o Estado poderá, ainda, criar taxas para sua utilização.

No segundo caso (regime de internacionalização), a importância estratégica do canal propicia sua internacionalização, como é o caso do canal de Suez, canal do Panamá e canal de Keil. Como explica Accioly (ACCIOLY apud MAZZUOLI, 2006) “*a própria conveniência dos Estados que os possuem ou, melhor, as exigências do comércio internacional e da crescente interdependência das nações tornam quase sempre imperativas a necessidade da abertura dos canais marítimos à navegação e comércio internacionais.*” A necessidade de instituição de regime internacionalizado justifica-se, também, pela incapacidade financeira do Estado em gerir as instalações dos canais.

Os principais canais do mundo são: *Canal do Panamá* (promove acesso do Oceano Atlântico para o Oceano Pacífico), *Canal de Suez*, (localizado no Egito conecta o Mar Mediterrâneo ao Oceano Índico atravessando o Mar Vermelho), *Canal de Kiel* (localizado na Alemanha comunica o Mar do Norte e o Mar Báltico), *Canal de Corinto* (situado na Grécia, une o Mar Egeu e o Mar Jônico).

11. Estados Arquipélagos

Arquipélagos são grupos de ilhas e outros elementos naturais que estejam estreitamente relacionados entre si, e que formem, intrinsecamente, uma entidade geográfica, econômica e política. Já os Estados Arquipélagos são aqueles constituídos totalmente por um ou vários arquipélagos, podendo incluir outras ilhas. (artigo 46 CNUDM). São exemplos de Estado arquipélagos as Filipinas, a Indonésia, as Ilhas Fiji e Ilhas Maurício.

A luta dos Estados arquipélagos pelo reconhecimento internacional de seus direitos sobre os espaços oceânicos coincidiu com os esforços para a elaboração da própria CNUDM, atravessando praticamente todo o século XX. Tanto na Conferência de Haia de 1930 quanto na Convenção Internacional sobre o Direito do Mar, de 1958, a regulamentação dos Estados arquipélagos foi ignorada no plano internacional. As tentativas de estabelecer o mar territorial nesses Estados fracassaram diante das investidas dos Estados Unidos e da Inglaterra, contrários ao método de linhas de base retas para a delimitação do mar territorial. Somente com o advento da Convenção de Montego Bay, de 1982, é que o tema foi codificado.

Apesar dos protestos das nações desenvolvidas, preocupadas com a liberdade de navegação pelos oceanos, a CNUDM concedeu a prerrogativa para que os Estados arquipélagos expandissem sua soberania sobre suas águas, estabelecendo os limites do mar territorial e da zona econômica exclusiva. Para tanto, a CNUDM estabeleceu no artigo 47 da CNUDM os métodos de medição, levando em conta “*as linhas de base retas que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago.*”

Em contrapartida ao reconhecimento dos direitos dos Estados arquipélagos sobre suas águas, foram mantidas algumas liberdades de navegação, atendendo aos interesses das grandes nações. Desse modo ficou estabelecido o direito de passagem inocente e a passagem de trânsito pelas rotas marítimas arquipelágicas, a exemplo do que ocorre com o mar territorial.

O direito de passagem inocente pode ser restringido ou até mesmo suspenso quando a medida for indispensável à proteção ou a segurança do Estado arquipélago. A passagem inofensiva deve ser rápida, contínua e sem entraves, devendo ser trasladada pelas rotas marítimas designadas pelos Estados arquipélago.

Na ausência de rotas pré-estabelecidas, deve-se fazer uso das rotas utilizadas regularmente para a navegação internacional.

12. Mecanismos de Solução de Controvérsias Previstos na Convenção de Montego Bay

Ao se tornarem membros na CNUDM os Estados assumem o compromisso de se abster em decidir eventuais controvérsias relativas à sua interpretação ou aplicação por qualquer outro modo que não os meios pacíficos (negociação mediação, conciliação arbitragem, solução judicial, acordos regionais, submissão a órgãos internacionais etc.). Aos Estados Partes não é tolerável a solução de uma controvérsia que se utilize de meios que ameacem a paz, a segurança e a estabilidade internacional. Sendo assim, em caso de conflito entre Estados em relação à interpretação e aplicação da Convenção, é permitido às partes, a qualquer momento, acordarem a solução do conflito por qualquer meio pacífico que lhe seja conveniente. Neste caso, se as partes escolherem um procedimento diverso daqueles previstos na CNUDM para a solução de controvérsias, os mecanismos consagrados na Convenção só serão aplicados se os meios escolhido pelas partes não solucionarem a questão.

A Convenção de Montego Bay estabeleceu *três órgãos específicos* voltados a dirimir eventuais contendas jurídicas relacionadas com os espaços marítimos. A diversidade jurídica das águas que integram esses espaços oceânicos exige a divisão de responsabilidades perante diferentes órgãos que compõe os mecanismos de solução de controvérsias previstas na CNUDM. Os órgãos voltados à análise de temas específicos são:

- *Comissão dos Limites da Plataforma Continental*, instalada na Sede das Nações Unidas, em Nova Iorque. (já contemplada na pesquisa – item 6.3)
- *A Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos*, sediada em Kingston, Jamaica; (já contemplado na pesquisa – item 9.3)
- *Tribunal Internacional do Direito do Mar*, sediado em Hamburgo, Alemanha.

Os dois primeiros mecanismos especiais (Comissão dos Limites da Plataforma Continental e Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos) já

foram analisados, razão pela qual, a pesquisa se aterá, neste tópico, aos meios de solução de controvérsias relativos aos conflitos em âmbito de interpretação ou aplicação da Convenção, enunciados no artigo 287 da CNUDM. Neste caso, o Estado signatário poderá escolher um ou mais instrumentos consagrados no dispositivo. São eles:

- *Tribunal Internacional do Direito do Mar;*
- *Corte Internacional de Justiça;*
- *Tribunal Arbitral;*
- *Tribunal Arbitral Especial.*

Vale ressaltar que embora a CNUDM se refira aos Tribunais Arbitrais como forma de solução pacífica de controvérsias, apenas o TIDM e a CIJ tem competência para solucionar conflitos por meios judiciais.

12.1. Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM)

Com fundamento na Convenção de Montego Bay (artigo 287, alínea “a”), foi estabelecido, em 1996, o Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM/ em inglês ITLOS), sediado em Hamburgo, na Alemanha (artigo 1º). A escolha da cidade alemã, como preconiza o dispositivo legal (“*cidade livre e hanseática*”), justifica-se pela sua reputação e forte tradição no ramo da navegação internacional. No entanto, o TIDM poderá exercer sua atividade judicial em qualquer outro lugar, desde que comprovada sua necessidade.

O Tribunal é composto por 21 membros independentes, eleitos por escrutínio secreto pelos Estados Partes da Convenção. Cada Estado poderá indicar até dois candidatos, desde que preencham os requisitos definidos na Convenção (pessoas que gozem da mais elevada reputação, de indubitável imparcialidade e integridade moral, além de reconhecida competência no domínio do Direito do Mar), em conformidade com os critérios de distribuição geográfica equitativa, não podendo haver menos de três membros de cada grupo geográfico estabelecido pela Assembleia Geral das Nações Unidas (Alínea “e” do parágrafo 1º do artigo 161). No exercício de suas funções, os membros do Tribunal gozam de privilégios e imunidades diplomáticos.

A composição dos juízes é determinada da seguinte forma:

- *Cinco membros de Estados Africanos;*
- *Cinco membros de Estados Asiáticos;*
- *Quatro membros da América Latina e Caribe;*
- *Quatro membros da Europa Ocidental e outros Estados;*
- *Três membros do Leste Europeu.*

Lembramos que entre os juízes eleitos que compõe o Tribunal encontra-se o brasileiro Vicente Marotta Rangel, professor emérito da Universidade de São Paulo e uma das maiores autoridades do Direito do Mar. Participante da III Conferência Internacional das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, tornou-se membro do Tribunal, em 1996. Em 2008 foi reeleito para o cumprimento de um mandato de 9 (nove) anos.

O Tribunal é um órgão independente e especializado para tratar de controvérsias pertinentes ao direito do mar, bem como, todas as questões previstas em qualquer outro acordo que confira jurisdição ao Tribunal.

Sua jurisdição é aplicada a todas as controvérsias lhe forem submetidas, desde que concernentes à interpretação e aplicação da Convenção, incluindo acordos internacionais que conferem jurisdição a este Tribunal e regras de direito internacional que esteja em consonância com a mencionada Convenção. Portanto, a jurisdição do TIDM será aplicada nos seguintes casos:

- *Jurisdição sobre qualquer controvérsia relacionada com a interpretação ou aplicação da Convenção, bem como, questões previstas em outros acordos que confirmam jurisdição ao Tribunal (artigo 288, §1ºDNUDM e artigo 21 do Anexo VI);*

- *Jurisdição sobre qualquer controvérsia relacionada com a interpretação ou aplicação de outros acordos internacionais que confirmam jurisdição ao tribunal (artigo 288, §2ºDNUDM e artigo 22 do Anexo VI);*

- *Jurisdição sobre qualquer controvérsia envolvendo os Estados Partes, a Autoridade, a Empresa, empresas estatais ou pessoas jurídicas que orbitem algum polo na condição da parte (artigo 153 §2º alínea “b”);*

- *Jurisdição atribuída ao TIDM para dirimir controvérsia relacionada com jurisdição de uma corte ou tribunal (artigo 288, §4ºda CNUDM);*

- *Jurisdição para decretar medidas provisórias apropriadas para preservar os direitos das partes envolvidas na controvérsia, impedindo danos graves ao meio marinho, até a decisão definitiva.* (artigo 290 §1º DNUDM e artigo 25 do Anexo VI);

- *Jurisdição em relação a pronta libertação das embarcações e das tripulações* (artigo 292 CNUDM). É o caso em que ocorre o apresamento de embarcação de bandeira estrangeira e, apesar da prestação de caução idônea ou garantia financeira, o Estado apresador não cumpre a liberação. Salvo acordo em contrário das partes, o TIDM apreciará a questão ocupando-se apenas da liberação, sem entrar no mérito de eventual ação judicial.

A sentença do Tribunal será definitiva e deverá ser acatada por todas as partes envolvidas na controvérsia, não podendo nenhuma delas se recusar a cumprir com a decisão do tribunal, onde não é permitida apelação.

Nos últimos anos, frequentes ataques piratas, principalmente no litoral Africano, na costa da Somália, trouxeram à tona a questão sobre a possibilidade de julgamento pelo Tribunal desses casos. No entanto, o TIDM não tem competência para julgar atividades de pirataria, uma vez que a pirataria, não é um litígio envolvendo Estados, e sim ação de indivíduos agindo de modo privado, o que limita a sua atuação jurisdicional sobre os casos.

Desde sua criação, em 1996, vinte e dois casos foram submetidos ao Tribunal, sendo o primeiro deles o “*Saiga Case*”, envolvendo Saint Vicent e Granadas contra Guiné, em 1997, e o último, o “*Arctic Sunrise Case*”, envolvendo os Países Baixos e a Rússia, em 2013.

12.2. Corte Internacional de Justiça (CIJ)

Constituída após a Segunda Grande Guerra, a CIJ tem a finalidade de dirimir eventuais controvérsias existentes entre diferentes Estados, declarando uma solução jurídica ao caso. Anteriormente à constituição do TIDM, coube à CIJ dirimir controvérsias referentes ao Direito do Mar, criando inclusive, comissões específicas para tratar do tema, postulando como o órgão judicial no qual os Estados recorriam para solucionar eventuais questões que envolvessem os oceanos, embora não

tivesse especialidade na matéria do Direito do Mar. Dentre as 156 controvérsias submetidas à CIJ, desde sua criação, 13 referiam-se aos espaços oceânicos⁵¹.

A seguir, elencaremos cada uma delas, e vale lembrar que, os casos apreciados pela Corte têm uma denominação oficial, ou seja, quando se tratar de acordo mútuo identifica o processo com as partes separadas por barra “/”, e quando não for mútuo acordo, se identifica o processo utilizando a letra “v” entre as partes. São elas:

- *Decisão sobre o Caso do Estreito de Corfu (Reino Unido v. Albânia), de 1947;*
- *Decisão sobre zonas de pesca (Reino Unido v. Noruega), de 1949;*
- *Caso sobre a Plataforma Continental do Mar do Norte (República Federal da Alemanha/Dinamarca; República Federal da Alemanha/Países Baixos), de 1967;*
- *Decisão sobre a jurisdição de pesca (Reino Unido v. Islândia, República Federal da Alemanha v. Islândia), de 1972;*
- *Decisão sobre a Plataforma Continental do Mar Egeu (Grécia v. Turquia), de 1976;*
- *Decisão sobre a Plataforma Continental (Tunísia/Grande Jamahiriya Árabe Popular Socialista da Líbia), de 1978;*
- *Decisão sobre a delimitação da Fronteira Marítima do Golfo do Maine (Canadá/Estados Unidos da América), de 1981;*
- *Decisão sobre a Plataforma Continental (Jamahiriya Árabe Popular Socialista da Líbia/Malta), de 1982;*
- *Decisão sobre a disputa fronteiriça Terrestre, Insular e Marítima El Salvador/Honduras: Nicarágua como Interveniente), de 1986;*
- *Decisão sobre a Delimitação Marítima na Área entre a Groelândia e Jan Mayen (Dinamarca v. Noruega), de 1988;*
- *Decisão sobre a Delimitação Marítima e questões territoriais entre Qatar e Bahrain (Qatar v. Bahrain), de 1991;*

⁵¹ RANGEL. **Direito e Relações Internacionais**. 7ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002. p.242-261; e Corte Internacional de Justiça. Disponível em: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2> Acesso em: 26 de dezembro de 2013.

- *Decisão sobre o caso Relativo à fronteira Terrestre e Marítima entre Camarões e Nigéria (Camarões v. Nigéria: Guiné Equatorial como interveniente), de 1994;*

- *Decisão sobre a Competência em Matéria Pesqueira, de 1995 (Espanha v. Canadá).*

Como o estudo trata da Convenção de Montego Bay, e não da Corte Internacional de Justiça, a pesquisa trará à luz apenas os quatro primeiros julgamentos da Corte, com o intuito de demonstrar a participação do órgão internacional diante de controvérsias envolvendo o Direito do Mar.

- O Caso do Estreito de Corfu (Reino Unido v. Albânia), de 1947: o litígio ocorrido entre a Grã-Bretanha e a Albânia, em 1946, referiu-se à passagem de navio de guerra pelo estreito de Corfu, que banha o litoral grego e albanês. Na ocasião dois cruzadores britânicos que se dirigiam para o Sul foram danificados por minas aquáticas localizadas no estreito, ocasionando danos às embarcações bem como mortes e ferimentos entre os tripulantes, dentre eles, oficiais e marinheiros ingleses.

Diante o exposto, três questões foram examinadas e decididas pela CIJ. A primeira delas, levantada pelo governo albanês, questionava a licitude da passagem de navios de guerra pelo estreito, afirmando que os navios britânicos infringiram sua soberania. A Corte não aceitou o posicionamento da Albânia e decidiu favoravelmente à licitude do trânsito de navios de guerra pelos estreitos internacionais. A segunda questão, arguida pela Grã-Bretanha, suscitava que a Albânia era responsável pelos danos e perdas de vidas humanas em decorrência da explosão. A Corte aceitou o posicionamento do governo inglês afirmando que houve transgressão dos princípios gerais de direito elementares à liberdade da comunicação marítima, e que a Albânia, ciente da existência de minas aquáticas negligenciou para que com elas os navios britânicos não colidissem. Por fim, o terceiro questionamento tratava da transgressão do governo britânico em relação à soberania albanesa sobre o estreito, já que após o acidente o governo inglês promoveu uma operação de varredura de minas no estreito, apesar da oposição albanesa. A Corte decidiu que o respeito pela soberania territorial é a base essencial das relações internacionais, não aceitando a posição intervencionista inglesa. A decisão final de CIJ foi prolatada em 09 de abril de 1949. (RANGEL, 2002, p.243-244)

• O Caso sobre Zonas de Pesca (Reino Unido v. Noruega), de 1949: a controvérsia em questão envolvia a Grã-Bretanha e a Noruega, ocasião em que o Governo Inglês questionava a juridicidade do Decreto Norueguês de 1935, quanto à demarcação das linhas de base e delimitação de zona de pesca.

Para o Governo Britânico a linha de base deve constituir a linha de baixa-mar, a qual deveria seguir toda a sinuosidade da costa. Para o Governo Norueguês as condições peculiares do seu litoral justificariam a exceção ao sistema de linha de baixa-mar. (RANGEL, 2002, p.245-246)

A CIJ deu razão à Noruega, afirmando que nas regiões onde a linha costeira apresenta reentrâncias profundas, o método de linha reta pode ser adotado para o traçado da linha de base⁵². A decisão sobre zonas de pesca foi prolatada pela CIJ em 18 de dezembro de 1951 seus preceitos se incorporaram pacificamente ao direito internacional, sendo consagrados no artigo 7º §1º da CNUDM.

• O Caso sobre a Plataforma Continental do Mar do Norte (República Federal da Alemanha/Dinamarca; República Federal da Alemanha/Países Baixos), de 1967: a controvérsia em questão era composta, de um lado, pela República Federal da Alemanha e, de outro, pela Dinamarca e Holanda, conjuntamente, e referia-se à delimitação da plataforma continental do Mar do Norte que se encontra inteiramente cercado por território de países europeus e ilhas britânicas. Em razão desta configuração geográfica a plataforma continental do Mar do Norte passou a ser delimitada por meio de acordos bilaterais entre os Estados da região. A República Federal da Alemanha promoveu um acordo parcial quanto à delimitação da plataforma continental do Mar do Norte com a Holanda ao Sul e Dinamarca ao Norte, porém, as dúvidas existentes quanto à delimitação deveriam ser dirimidas pela CIJ, que precisaria decidir quais os princípios e regras do direito internacional seriam aplicadas ao caso.

Para o Governo Holandês e Dinamarquês, deveria ser aplicado o princípio da equidistância, em conformidade ao que previa a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental em seu artigo 6º parágrafo 2º - “se a plataforma continental for adjacente aos territórios de dois Estados limítrofes, a delimitação da plataforma é determinada por acordo entre esses Estados e que, na ausência de

⁵² CIJ – Fisheries Case (United Kingdom v. Norway). Judgement of December 18th, 1951. p. 21-23.

acordo, e salvo circunstância especiais, a delimitação se opera por aplicação do princípio de equidistância dos pontos mais próximos da linha de base a partir da qual é media a largura do mar territorial de cada um desses Estados.”

Em contraposição, o Governo Alemão afirmava que não havia ratificado a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental, não estando vinculado ao princípio da equidistância. Ademais, ainda que estivesse vinculado à referida Convenção, o Estado Alemão sustentaria que o critério da equidistância não se aplica diante de circunstância especial, apoiado no fato de seu litoral apresentar configuração côncava, ou seja, sua condição especial subsistia em relação à equidistância. Ainda segundo a Alemanha, cada Estado ribeirinho tem direito a uma parte justa e equitativa da plataforma continental, disponível proporcionalmente ao comprimento do seu litoral ou sua fachada marítima.

Diante do caso a CIJ decidiu, em 20 de fevereiro de 1969, pela rejeição tanto do princípio da distribuição justa e equitativa, proposto pela RFA, quanto do princípio da equidistância, defendido pela Holanda e Dinamarca. Segundo entendimento da Corte, o fundamento do direito do Estado sobre a plataforma continental reside no fato desta ser o prolongamento natural do território terrestre desse Estado. A soberania dos Estados costeiros em relação à plataforma continental existe em virtude da extensão da soberania territorial, e para exercê-lo, não é necessário nenhum ato constitutivo ou atos jurídicos especiais. Tal direito independe de exercício efetivo e é exclusivo, uma vez que, se o Estado ribeirinho não explorar sua plataforma continental, ninguém poderá fazê-lo sem seu consentimento. Por fim, a Corte decidiu que a delimitação deve operar-se por via de acordo, atribuindo-se a cada Parte, na medida do possível, a totalidade das zonas de plataforma continental que constituam o prolongamento natural de seu território sob o mar e não interfiram no prolongamento natural do território da outra parte. (ACCIOLY, 2011)

• *O Caso sobre a jurisdição de pesca (Reino Unido v. Islândia, República Federal da Alemanha v. Islândia), de 1972*: a controvérsia em questão foi composta, de um lado, por Grã-Bretanha e pela República Federal da Alemanha e, de outro, por Islândia. Na ocasião, a controvérsia se relacionava com o gradual aumento de zonas de pesca promovido pela Islândia. Num primeiro momento, em 1958, o Governo Islandês aumentou para 12 milhas marítimas a zona exclusiva de pesca em

torno de seu litoral insular. Apesar da discordância dos interessados, foi elaborado um acordo de pesca entre Islândia, Grã-Bretanha e RFA, denominado Troca de Notas, de 1961, que reconheceu a ampliação da zona pesqueira islandesa. Mais tarde, em 1971, a Islândia anunciou o término do acordo, ampliando os limites de sua zona de pesca em 50 milhas marítimas.

Após o anúncio da nova majoração o Governo Inglês e o Governo da Alemanha Ocidental ingressaram com uma ação contra a Islândia. Na pretensão os autores buscavam uma decisão da CIJ acerca da ausência de fundamento no direito internacional para extensão da jurisdição do Estado islandês em 50 milhas marítimas, ademais, entendiam que não era lícito reservar jurisdição exclusiva além dos limites estabelecidos no acordo de Troca de Notas de 1961, devendo a Islândia indenizar os autores por eventuais restrições impostas além desses limites.

Em 25 de julho de 1974 a CIJ proferiu sentença contrária à Islândia, entendendo que a majoração da zona de pesca para 50 milhas marítimas infringia o acordo bilateral que restringia a zona exclusiva de pesca em 12 milhas marítimas, firmado em 1961. Ficou decidido que o Governo Islandês não está autorizado, por ato unilateral, a excluir embarcações inglesas ou alemãs que se localizem além das 12 milhas marítimas estipuladas no acordo de 1961⁵³.

Ao instituir o TIDM, em 1996, num primeiro momento, houve receio quanto a um possível conflito de jurisdição entre o TIDM e a CIJ. Assim, estabeleceu-se a competência do TIDM levando em conta o critério material (*ratione materiae*), ou seja, as questões relacionadas à interpretação e aplicação da CNUDM, a existência de outras convenções que tratem da matéria abrangida pela Convenção, e ainda, regra de direito internacional que esteja em consonância com o Direito do Mar, ficam subordinadas ao Tribunal Internacional do Direito do Mar. Contudo, a competência material não significa competência exclusiva, ou seja, diante de uma controvérsia que envolva o Direito do Mar, as partes poderão optar livremente em submeter o caso ao Tribunal Internacional do Direito do Mar, Corte Internacional de Justiça, Corte Arbitral e Corte Arbitral Especial, como preconiza o artigo 287 da CNUDM.

⁵³ CIJ. Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland). Judgement of 25th July 1974.

Certo é que desde a criação do TIDM, as controvérsias envolvendo os espaços marítimos orbitaram a esfera do Tribunal, entretanto, nada obsta caso as partes decidam submeter sua controvérsia à CIJ, que terá competência para reconhecê-las.

12.3. Corte Arbitral

O Tribunal Arbitral é um dos mecanismos de solução de controvérsias previsto no artigo 287 alínea “c”, da CNUDM, sendo regulamentado pelas disposições contidas no Anexo VII do mesmo Tratado.

Trata-se de um procedimento disponível a qualquer uma das partes envolvidas numa eventual controvérsia, desde que a questão seja de competência do TIDM, ocasião em que o conflito poderá ser submetido ao procedimento de arbitragem, se as partes assim desejarem. O procedimento arbitral tem início com a notificação escrita dirigida à outra parte, acompanhada pela exposição de motivos e fundamentos que ensejam a submissão à corte arbitral.

Os árbitros que comporão o Tribunal serão escolhidos, preferencialmente, dentre aqueles cujo nome consta na lista de árbitros a ser elaborada e mantida pelo Secretário Geral das Nações Unidas. Dentre os membros da lista, cada Estado Parte poderá designar até quatro árbitros, escolhidos em razão da sua competência, integridade, imparcialidade e experiência em assuntos marítimos.

O Tribunal Arbitral será composto por cinco membros, devendo as partes designar 1 (um) árbitro cada uma, que *poderá ou não ser um nacional*. Os outros 3 (três) árbitros deverão ser designados por comum acordo, dentre os quais, será escolhido o Presidente do Tribunal, que deverá ser nacional de terceiro Estado não envolvido na controvérsia. Se por alguma razão as partes não chegarem a um acordo quanto à composição da Corte, ficará a cargo do membro mais antigo do TIDM designar seus membros, desde que respeitadas as seguintes determinações: que os árbitros escolhidos não sejam nacionais de qualquer das partes envolvidas na demanda; que os árbitros não residam no território de uma das partes; que os árbitros não estejam à serviço de qualquer das partes.

Vale ressaltar, que ao submeter à controvérsia ao procedimento arbitral as partes adquirem responsabilidades perante o Tribunal. Tais responsabilidades consistem no fornecimento de documentos e informações pertinentes ao caso, na permissão para citação de testemunhas e peritos, e por fim, arcar com as despesas referentes à instalação do tribunal e remuneração de seus membros.

Ao final dos trabalhos, será expedido um laudo arbitral fundamentado, que deverá ater-se, tão somente, ao objeto da demanda. O laudo tem caráter definitivo e inapelável, salvo se previamente acordado entre as partes a possibilidade de apelação. Se as partes divergirem quanto à sua interpretação ou execução, este poderá ser submetido a qualquer outro procedimento previsto no artigo 287 da CNUDM.

É importante frisar que a revelia de uma das partes (parte não comparece perante o tribunal ou não apresenta sua defesa) não constitui entrave ou impedimento ao procedimento arbitral, que mediante requisição da parte presente, deverá prosseguir até a expedição do laudo arbitral.

Como visto anteriormente, o acesso ao procedimento da Corte Arbitral é uma prerrogativa que atende às partes envolvidas numa controvérsia. Dentre os vinte e dois casos submetidos à apreciação do TIDM, três deles merecem destaque por terem sido apresentados junto ao Tribunal Arbitral. São eles: o “*Southern Bluefin Tuna Cases*”; “*The Mox Plant Case*” e “*Virginia G Case*”.⁵⁴

- *Southern Bluefin Tuna Cases (Nova Zelândia v. Japão; Austrália v. Japão) de 1999*: o caso em questão envolveu, de um lado, Nova Zelândia e Austrália e, de outro, o Japão. Trata-se do primeiro caso demandado ao Tribunal que se relacionava com medidas provisórias.

Segundo os Estados reclamantes (Nova Zelândia e Austrália) o Japão, entre os anos de 1998 e 1999, iniciou, unilateralmente, um programa experimental focado na pesca do Atum do Sul⁵⁵ (*Southern Bluefin Tuna*) causando danos graves ou até mesmo irreversíveis à sua população. Diante da medida japonesa, o Governo

⁵⁴ Tribunal Internacional do Direito do Mar. Disponível em: <http://www.itlos.org/index.php?id=35>

⁵⁵ O Atum do Sul é uma espécie migratória encontrada na Zona Econômica Exclusiva e no Mar Territorial de diversos Estados localizados ao Sul da Linha do Equador.

Neozelandês e o Governo Australiano submeteram à controvérsia ao Tribunal Arbitral almejando os seguintes pedidos⁵⁶:

- A cessação imediata do programa experimental de pesca do Atum do Sul;
- Que o Japão restrinja sua captura à sua quota de espaço nacional reduzindo o montante de pesca experimental;
- Que o Tribunal exija que o Japão aja de forma coerente com o princípio da precaução (cuidado e vigilância) na pesca do Atum do Sul;
- Que as partes assegurem que nenhuma ação será tomada de modo a agravar, estender ou tornar mais difícil o processo de solução da controvérsia;
- Que as partes assegurem que nenhuma ação que possa prejudicar os respectivos direitos dos envolvidos até a decisão final do caso.

Entretanto, em razão da urgência da medida, visando evitar maiores danos ao meio ambiente, foi solicitada ao Tribunal Pleno uma medida provisional que impedisse o Japão de continuar com a captura da referida espécie sem considerar as previsões contidas na CNUDM.

Já o Governo Japonês, por sua vez, alegava que o TIDM não teria competência para analisar o mérito da questão, ademais, afirmava que a Nova Zelândia e a Austrália falharam no processo de cooperação elaborado pela Comissão para Conservação do Atum do Sul, em inglês, "*Commission of the Convention for the Conservation of the Southern Bluefin Tuna*". Por fim, os japoneses se apoiavam em estudos científicos elaborados a pedido da referida Comissão, que sustentavam que o programa de pesca experimental do Japão não teria o condão de causar danos irreparáveis à referida espécie⁵⁷.

Diante do exposto o Tribunal decidiu que todos os envolvidos na controvérsia assegurem que nenhuma ação será tomada de modo a agravar, estender ou tornar mais difícil o processo de solução da controvérsia ou qualquer ação que possa prejudicar os respectivos direitos dos envolvidos até a decisão final. Seguindo, ficou decidido também que a captura do Atum não poderá exceder o

⁵⁶ ITLOS. Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand and Australia v Japan). Judgement of 27 August 1999. Disponível em: <http://www.itlos.org/index.php?id=62&L=1%252F>

⁵⁷ ITLOS. Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand and Australia v Japan). Response and Counter Request for Provisional Measures Submitted By Japan. p.159.

montante de 5.265 toneladas para a Austrália, 6.065 toneladas para o Japão e 420 toneladas para a Nova Zelândia, baseado no cálculo da captura realizada nos anos de 1999 e 2000. Finalizando, a Corte determinou ainda que as partes da controvérsia aumentem os esforços voltados à conservação, proteção e otimização da população do Atum do Sul.⁵⁸.

• *The Mox Plant Case (Irlanda v. Reino Unido) de 2001*: o caso em tela colocou em lados opostos o Estado da Irlanda e do Reino Unido em função da construção de uma planta de processamento de combustível nuclear que, segundo o Governo Irlandês, prejudicaria o meio ambiente marinho em razão do manejo de substâncias radioativas. A Irlanda tem uma preocupação especial sobre o tema já que a atividade pesqueira praticada no Mar da Irlanda corresponde por uma fatia importante da economia do País, além do mais, cerca de 1.5 milhões de irlandeses dependem de atividades relacionadas com a zona costeira⁵⁹.

Diante da situação o Estado Irlandês notificou o Reino Unido para solucionar a controvérsia submetendo a questão ao Tribunal Arbitral, solicitando junto ao Tribunal, concomitantemente, uma medida provisória capaz de impedir a continuação da construção da planta de combustível. A Irlanda fundamentava seu pedido no artigo 197 da CNUDM que prevê “*que os Estados devem cooperar no plano mundial e, quando apropriado, no plano regional, diretamente ou por intermédio de organizações internacionais competentes, na formulação e elaboração de regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional que sejam compatíveis com a presente Convenção, para a proteção e preservação do meio marinho, tendo como conta as características próprias de cada região*”

O Reino Unido, por sua vez, defendia a tese de que poderia provar, por meio de perícias, que não existe manejo de material radioativo que pudesse prejudicar o meio ambiente marinho, ademais, que a continuação da construção da planta processadora de combustível nuclear não geraria prejuízos ambientais, solicitando que o pedido irlandês fosse rejeitado.

⁵⁸ ITLOS. Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand and Australia v Japan). Judgement of 27 August 1999. Disponível em: <http://www.itlos.org/index.php?id=62&L=1%252F>

⁵⁹ ITLOS. The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom). Request for Provisional Measures and Statement of Case Submitted by Ireland. p. 21.

Diante do exposto, o Tribunal prescreveu a medida provisória pendente à decisão do Tribunal Arbitral, e ainda, que os Estados envolvidos na controvérsia cooperem mutuamente para o monitoramento de riscos de poluição proveniente da construção e operação da planta⁶⁰.

• Virginia G Case (Panamá/Guiné Bissau) de 2011: o Caso Virgínia G envolveu os Estados do Panamá e da Guiné-Bissau, que voluntariamente adotaram o procedimento do Tribunal Arbitral, expresso no Anexo VII da CNUDM. Ambos os Estados buscavam uma solução referente ao apresamento da embarcação Virgínia G, efetuada por autoridades marítimas da Guiné-Bissau, em 21 de agosto de 2009, em função da presença irregular do navio em sua ZEE, que dava apoio logístico fornecendo combustível a outras quatro embarcações pesqueiras – Rimbal I, Rimbal II, Amabal I e Amabal II.

A pretensão Panamenha sustentava que durante o período de detenção, que se estendeu de 21 de agosto de 2009 a 22 de outubro de 2010, o Virgínia G sofreu severos danos estruturais e mecânicos, causando imensos prejuízos aos proprietários da embarcação, a terceiros e aos interesses do Panamá⁶¹.

Já o Governo da Guiné-Bissau contestou os argumentos panamenhos afirmando que este não é legítimo para propor a causa, em razão da ausência vínculo substancial entre a embarcação e o Estado do Panamá. Segundo o Governo Guineense, o Virgínia G tem registros no Estado da Espanha, e o interesses econômicos panamenhos não justificariam sua legitimidade, o que enseja a violação do artigo 91 da CNUDM. Ademais, reivindica ainda, indenização de modo a compensar os danos causados ao meio ambiente guineense, bem como a perda de receitas fiscais, requerendo o montante de US\$ 4 milhões, além das custas referentes ao Tribunal Arbitral.⁶²

Até o presente momento não houve decisão por parte da Corte Arbitral, uma vez que o processo encontra-se na fase de instrução oral.

⁶⁰ Press Release ITLOS/ Press 62 p.2-4. Disponível em:

<http://www.itlos.org/index.php?id=102&L=1%2527%2560%2528%255B%257B%255E~>

⁶¹ ITLOS. Virginia G Case (Panamá/Guiné Bissau). Written Proceedings – Memorial of Panama. Anexo III, p.2-4.

⁶² ITLOS. Virginia G Case (Panamá/Guiné Bissau). Written Proceedings – Counter Memorial of Guinea Bissau. p.67-69.

12.4. Corte Arbitral Especial

Previsto no artigo 287, alínea “d” e no anexo VIII da Convenção, o Tribunal Arbitral Especial tem aplicações semelhantes àquelas pertinentes à corte arbitral, contudo, somente estará disponível quando a controvérsia entre as partes versar sobre quatro temas específicos:

- *pesca;*
- *proteção e preservação do meio marinho;*
- *investigação científica marinha;*
- *navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações por alijamento.*

Cada uma das quatro matérias citadas acima contará com uma lista de peritos que gozem da mais elevada reputação, competência jurídica e conhecimento científico sobre a questão controversa. A elaboração e manutenção da lista é responsabilidade do órgão internacional ao qual a matéria se conecta em razão de seu objeto. São eles:

- *Pesca* – compete à Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) a elaboração da lista;
- *Proteção e Preservação do Meio Marinho* – compete ao Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) a elaboração da lista;
- *Investigação Científica Marinha* – compete à Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI / em inglês IOC) a elaboração da lista;
- *Navegação e Poluição Proveniente de Embarcação e por Alijamento* – compete à Organização Marítima Internacional (OMI) a elaboração da lista.

Aos Estados Partes é reservado o direito de indicar dois peritos para cada uma das quatro matérias de competência do Tribunal Arbitral Especial, observados os requisitos exigidos para sua designação.

A Corte Arbitral Especial será composta por cinco membros, devendo a parte que iniciou a demanda escolher 2 (dois) deles, os quais *poderão ser seus nacionais*. Caberá a outra parte designar outros 2 (dois) membros, sendo que *apenas um deles poderá ser nacional* do Estado demandado. Em comum acordo, as partes devem escolher o Presidente do Tribunal Arbitral Especial (quinto e último membro), que deverá, necessariamente, ser nacional de terceiro Estado. Assim

como na Corte Arbitral, em caso de discordância entre as partes quanto à sua composição, ficará a cargo do membro mais antigo do TIDM designar seus membros. Em todos os casos a designação deve contemplar, preferencialmente, membros da lista de peritos estabelecida conforme uma das quatro matérias de competência deste tribunal.

Os outros institutos jurídicos que constituem o Tribunal Arbitral Especial, tais como, procedimento, obrigações das partes, revelia, despesas e laudo arbitral, são aplicados nos mesmos termos do Tribunal Arbitral.

Dentre as controvérsias submetidas ao TIDM não podemos deixar de mencionar o Caso nº7, também conhecido como “*Case Concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean*” (*Chile/European Community*) de 2000. Este foi o primeiro caso que teve como partes uma organização internacional e um Estado Parte da Convenção, bem como, o primeiro a ser submetido ao procedimento da Corte Arbitral Especial, prevista no Anexo VIII da CNUDM.

A pedido do Chile e da União Européia, o TIDM constituiu, em dezembro de 2000, uma Câmara Especial para tratar do caso sobre a conservação e exploração sustentável da população de Espadarte, uma das espécies de peixe relacionadas no Anexo I da CNUDM, considerada altamente migratória.

A demanda teve início quando o Chile ingressou com uma reclamação junto ao TIDM, alegando que a União Européia não estava cumprindo as determinações elencadas no artigo 64 da CNUDM, que prevê a cooperação entre os Estados Partes da Convenção na conservação e aproveitamento das espécies altamente migratórias, seja dentro ou fora dos limites de sua ZEE. Seguindo, o Governo Chileno afirmava ainda que o bloco europeu era omissivo quanto à conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar, previstos nos artigos 116 ao 119 do mesmo Tratado.

A União Européia, por sua vez, alegou que o Chile violou a liberdade do alto-mar prevista no artigo 87 da CNUDM e ainda, que faltava legitimidade para sua reivindicação de soberania sobre o alto-mar, elencado no artigo 89, também da CNUDM.

No ano de 2001 as partes chegaram a um acordo para que fosse suspenso o procedimento no Tribunal até o ano de 2004. Em 2005, uma nova solicitação de extensão de dois anos foi requisitada para que as partes se

aprofundassem num acordo bilateral sobre o caso. Em novembro de 2009, em comum acordo, as partes solicitaram a suspensão definitiva do caso em razão da formulação de um acordo que previa:

- um quadro mais estruturado de cooperação para a pesca, conservação e gestão das populações de espadarte do Pacífico Sul;
- a sustentabilidade desses recursos, bem como a salvaguarda do ecossistema;
- congelamento dos esforços de pesca no pico máximo histórico;
- estabelecimento de um Comitê Científico Bilateral para troca de informações e dados sobre a captura, esforços de pesca e estoques pesqueiros, a fim de garantir a sustentabilidade da pesca para ambas às partes;
- permissão para que navios da União Europeia que pesquem o espadarte no alto-mar acessem os portos chilenos quando designados para pouso, transbordo, reposição e reparos.

CAPÍTULO III - REFLEXOS E APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY DE 1982 NO BRASIL

1. O Brasil e os Espaços Marítimos ao Longo dos Tempos

Após a independência do Brasil, em 1822, a maior preocupação da jovem nação passou a ser a manutenção da integralidade territorial. Exercer jurisdição sobre os espaços oceânicos não parecia uma preocupação para o recém instituído Governo Imperial. Entretanto, as batalhas deflagradas em razão da Guerra da Cisplatina (1825-1828) e outras crises diplomáticas relacionadas com os mares, em tempos de paz (Questão Christie⁶³), evidenciavam a necessidade de o País exercer sua soberania sobre os espaços oceânicos adjacentes à sua costa.

Baseado na teoria do “alcance do tiro de canhão”, de Cornelius van Bynkershoek (1673-1743), autor da obra “*De Domino Maris*”, o Brasil adotou, unilateralmente, por meio da Circular nº 92, de 31 de julho de 1850, o limite de três milhas marítimas para o seu mar territorial, um costume até então consagrado no Direito Internacional.

Com o início da Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918), houve a preocupação em reafirmar a soberania brasileira sobre os limites do mar territorial adjacente à sua zona costeira. Sendo assim, o Ministério das Relações Exteriores promulgou, em 25 de agosto de 1914, a Circular nº 43. O documento foi dirigido às representações estrangeiras em conflito, aos Governadores Estaduais, aos Ministros da Marinha e da Guerra e Presidentes de outros Estados. Segue abaixo um fragmento do texto da Circular nº 43:

"(...) Tenho a honra de comunicar a V. Ex. que, enquanto os Poderes competentes não fixarem, como regra

⁶³ A Questão Christie (1862-1865) foi uma crise diplomática entre Brasil e o Império Britânico, em função do aprisionamento de três marinheiros ingleses acusados de arruaça na cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império. Durante o desentendimento as águas territoriais brasileiras foram vergonhosamente desrespeitadas pela Marinha Real Britânica que chegou a invadir e aprisionar cinco embarcações mercantes brasileiras, algumas inclusive, estacionadas em enseadas ou foz de rios. Ao final da contenda, o rei da Bélgica, Leopoldo I, escolhido como árbitro da questão, decidiu, em 1863, favoravelmente ao Brasil, que buscava um pedido de desculpas formal e uma indenização pelo aprisionamento de seus navios. Vale lembrar que o Império Inglês não acatou inteiramente a decisão, enviando, em 1865, um pedido formal de desculpas ao governo brasileiro, ocasião que permitiu o reatamento das relações diplomáticas entre as nações, que partilhavam, a essa altura, de um interesse em comum, a Guerra do Paraguai.

definitiva, a extensão do mar territorial do Brasil quanto à jurisdição territorial, deve continuar inalterável, para os efeitos da neutralidade na presente guerra entre várias potências, a distância de três milhas marítimas, adaptada, em princípio, até hoje pelo Governo Brasileiro. (...)"

Conforme exprime o fragmento, embora o Brasil adotasse, pela via consuetudinária, o consagrado limite de três milhas marítimas de faixa de mar territorial, não havia nenhuma regra definitiva que sacramentasse oficialmente tais limites. Finda a Primeira Grande Guerra, os limites estabelecidos para o mar territorial deixou de ser uma prioridade para o governo do Brasil, que se manteve inerte sobre o tema até a Convenção de Haia, de 1930.

O fracasso da delimitação do mar territorial na Convenção de 1930 ensejou, por parte do Governo Brasileiro, a formulação do Decreto nº 23.672, de 2 de janeiro de 1934, por meio do qual, o governo de Getúlio Vargas aprovou o Código de Caça e Pesca, que previa uma zona de pesca marinha. Sua importância decorre da previsão do artigo 3º §2º *“a pesca costeira é a exercida da costa até a uma distância de 12 milhas, a contar para fora”*. Pouco mais tarde, em 1939, o Brasil definiu uma "zona contígua", com extensão de até 12 milhas marítimas, contadas a partir da linha de base do litoral, voltada a exploração exclusiva dos recursos existentes nessa área.

Vislumbrando a escalada do conflito bélico de proporções ainda maiores do que as vistas entre 1914 e 1918, o Governo Brasileiro instituiu, em 1940, o limite do mar territorial em três milhas marítimas, por meio do Decreto nº. 5.798, que previa:

*Artigo 17 – “O domínio marítimo do Brasil abrange todas as águas do litoral do País, dentro dos limites dos mares que banham o território que abrangem uma faixa de **três milhas**⁶⁴ de largura...”*

Uma década mais tarde, por meio do Decreto nº. 28.840 de 08 de novembro de 1950, expedido pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra, o Brasil integrou ao território nacional a Plataforma Continental - *“A plataforma submarina que*

⁶⁴ Grifos nossos.

contorna o continente e as ilhas, e que se prolongam sob o alto mar, é verdadeiro território nacional submerso, que constitui uma só unidade geográfica”.

A medida era uma reação à formulação de declarações e decretos por parte de vários Estados Americanos que, unilateralmente, ampliaram sua jurisdição sobre a plataforma submarina correspondente ao seu território.⁶⁵ Desse modo, visando garantir sua soberania sobre o platô e fundamentando-se no caráter urgente e inadiável da questão, o Governo Brasileiro elaborou tal Decreto, a exemplo de seus pares.

A seguir verificamos a atuação incisiva do Brasil na defesa de seus interesses perante a plataforma submarina:

Artigo 1º - “Fica expressamente reconhecido que a plataforma submarina, na parte correspondente ao território continental e insular do Brasil se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio exclusivo, da União Federal”.

Artigo 2º - “O aproveitamento e a exploração de produtos ou riquezas naturais que se encontram nessa parte do território nacional, dependem, em todos os casos, de autorização, ou concessão federal”.

Concomitantemente aos primeiros passos efetuados pela ONU em direção a codificação de normas pertinentes ao Direito do Mar de ampla aceitação, os Governos Militares (1964 – 1985) ampliaram, unilateralmente, a soberania brasileira em relação à extensão do mar territorial e da zona contígua, por meio do Decreto Lei nº. 44, de 18 de Novembro de 1966. Promulgado pelo presidente Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967), o Decreto dilatava para 6 (seis) milhas marítimas os limites do mar territorial:

⁶⁵ Fragmento do Preâmbulo do Decreto nº. 28.840 - “Considerando, que em conseqüência, vários Estados da América, mediante declarações, ou decretos, de seus Presidentes, têm afirmado os direitos, que lhes cabem, de domínio e jurisdição, ou de soberania, sobre a parte da plataforma submarina, contígua e correspondente ao território nacional (declarações do Presidente dos Estados Unidos da América, de 28 de setembro de 1945; do Presidente do México, de 29 de outubro de 1945, e do Presidente do Chile, de 25 de junho de 1947; decretos do Presidente da Argentina, de 11 de outubro de 1946, e do Peru, de 1º de agosto de 1947)”.

*Artigo 1º -“O mar territorial dos Estados Unidos do Brasil compreende todas as águas que banham o litoral do país, desde o cabo Orange, na foz do rio Oiapoque, ao arroio Chuí, no Estado do Rio Grande do Sul, numa faixa de **seis milhas marítimas** de largura, medidas a partir da linha da baixa-mar, adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras”.*

*Artigo 2º -“Uma zona contígua de **seis milhas marítimas** de largura, medidas a partir do limite externo das águas territoriais, está sob a jurisdição dos Estados Unidos do Brasil no que concerne à prevenção e à repressão das infrações da lei brasileira em matéria de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração”.*

*Artigo 3º -“Numa zona de **seis milhas marítimas** medidas a partir do limite externo das águas territoriais (artigo 1º), os Estados Unidos do Brasil têm os mesmos direitos exclusivos de pesca, de jurisdição em matéria de pesca, e de exploração dos recursos vivos do mar, que lhe cabem em seu mar territorial”.*

Podemos observar que o legislador foi cauteloso ao prever no artigo 2º e 3º uma zona adicional de 6 milhas marítimas contadas a partir do limite do mar territorial, ou seja, uma zona de 12 milhas marítimas no que concerne à prevenção e repressão a infrações em âmbito aduaneiro, fiscal, sanitário e imigração, bem como, direito exclusivo de exploração de recursos e pesca.

Três anos mais tarde, em 1969, o Presidente Arthur da Costa e Silva (1967–1969) duplicou o limite do mar territorial por meio do Decreto Lei nº. 553. Em seu artigo 1º o documento apresenta redação “*ipsis litteris*” àquela apresentada no artigo 1º do Decreto-Lei nº. 44, salvo no que diz respeito à extensão da faixa de água adjacente.

Artigo 1º -“O mar territorial dos Estados Unidos do Brasil compreende todas as águas que banham o litoral do país, desde o cabo Orange, na foz do rio Oiapoque, ao arroio

*Chuí, no Estado do Rio Grande do Sul, numa faixa de **doze milhas marítimas** de largura, medidas a partir da linha da baixa-mar, adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras”.*

No auge do delírio nacionalista, sob o comando do Presidente Emílio Garrastazu Médici (1969–1974), o Brasil ampliou, por meio do Decreto-Lei nº. 1098, de 1970, a extensão do mar territorial para 200 milhas marítimas:

*Artigo 1º - “O mar territorial do Brasil abrange uma **faixa de 200 (duzentas)**⁶⁶ milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha do baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras”.*

Ainda segundo o decreto, a jurisdição brasileira se estendia ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial bem como seu leito e subsolo, reconhecendo aos navios de outras bandeiras, o direito de passagem inocente por essas porções marinhas. A medida baseou-se em três aspectos específicos:⁶⁷

- *No interesse especial do Estado costeiro na manutenção e na produtividade dos recursos vivos das zonas marítimas adjacentes ao seu litoral;*
- *Que tal interesse só pode ser eficazmente protegido em razão do exercício da soberania estatal, inerente ao conceito do mar territorial;*
- *Que cada Estado tem competência para fixar seu mar territorial dentro de limites razoáveis, atendendo a fatores geográficos e biológicos assim como às necessidades de sua população, sua segurança e defesa.*

Após a conclusão dos trabalhos voltados à codificação das normas jurídicas pertinentes ao Direito do Mar, que resultaram na Convenção de Montego Bay, de 1982, o Brasil protelou por algum tempo a ratificação da referida Convenção. O primeiro passo foi a sua aprovação pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº. 5 em 9 de novembro de 1987. A ratificação pelo Governo Brasileiro ocorreu em 22 de dezembro de 1988, entretanto, antes disso, em

⁶⁶ Grifos nossos.

⁶⁷ Preâmbulo do Decreto-Lei nº. 1098.

05 de outubro do mesmo ano, a Constituição Federal incorporou os novos princípios definidos pela CNUDM.

Durante o governo do Presidente Itamar Franco (1992–1995) foi promulgada a Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993. Formulada em 16 artigos a legislação ajustou os princípios do direito interno brasileiro ao que determinava a CNUDM, no que diz respeito ao Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental.

- Mar Territorial – a referida lei fixou a largura do mar territorial em 12 milhas marítimas, estendendo a soberania brasileira ao espaço sobrejacente, ao leito e ao subsolo das águas territoriais. Ainda em conformidade com a CNUDM, foi previsto o direito de passagem inocente a navios que ostentem outra bandeira.

- Zona Contígua – Prevista nos artigos 4º e 5º, a zona contígua foi prevista como uma faixa de água que se estende das 12 até 24 milhas marítimas contadas a partir da linha de base para o cálculo do mar territorial. Estão previstas também as medidas cabíveis referente à fiscalização, evitando infrações ao regime aduaneiro, fiscais, sanitários dentre outros.

- Zona Econômica Exclusiva – no que se refere a essas águas, o artigo 6º define uma faixa de água que se estende de 12 a 200 milhas marítimas, seguindo o mesmo princípio que determina a medida do mar territorial. Segundo a lei complementar, no artigo 7º o Brasil reivindica para si a “soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos”. Fica a critério do Brasil a regulamentação sobre investigação científica marinha, preservações do meio marinho, ademais, pesquisas científicas devem ser previamente autorizadas pelo Governo Brasileiro, bem como, exercícios de manobras militares realizados por outros Estados.

Seguindo os critérios estabelecidos pela CNUDM, a ZEE brasileira estende-se por toda a costa, abrangendo as áreas situadas ao redor das ilhas de Fernando de Noronha, Trindade e Martim Vaz, Atol das Rocas, Arquipélago de São Pedro e São Paulo, totalizando 3,5 milhões de Km².

- Plataforma Continental – No que concerne a plataforma continental, a legislação nacional reproduziu as determinações elencadas na CNUDM, garantindo

ao Brasil o exercício da soberania e a exclusividade na exploração e aproveitamento dos recursos naturais ali encontrados. É reservado ao País, ainda, o direito de legislar, exclusivamente, sobre a investigação científica marinha e perfuração na plataforma continental, submetendo terceiros Estados interessados nessas atividades a condições impostas pelo Governo Brasileiro. No artigo 11, parágrafo único, o legislador não se furtou de elencar a questão envolvendo o limite externo do *platô*, garantindo que os critérios seguirão as determinações e exigências previstas no artigo 76 e anexo II da CNUDM.

2. A Constituição Federal e o Direito do Mar

A União é a unidade federativa que exerce as atribuições referentes à soberania do Estado brasileiro, assim como, o representa diante de seus pares no cenário internacional. A Carta Magna de 1988 consagra, em seu artigo 20, os bens pertencentes à União, dentre os quais destacamos:

- *as praias marítimas, as ilhas oceânicas e as ilhas costeiras (IV);*
- *os recursos naturais da plataforma continental e da ZEE (V);*
- *o mar territorial (VI).*

A Constituição Federal determina, no artigo 225, que *“todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”*. Em razão da natureza de patrimônio comum da humanidade, o meio ambiente é alvo de intensa proteção, seja em âmbito interno, por meio de elaboração de lei, ou internacional, por meio de adesão a tratados, imputando tanto aos governos quanto a sociedade civil, o dever de protegê-lo.

A importância do dispositivo para a pesquisa justifica-se pelo fato de mencionar, em seu parágrafo 4º, a zona costeira como patrimônio nacional, garantindo assim, a preservação e a exploração sustentável de seus recursos.

§ 4º - *“A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-*

se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais”.

O dispositivo supramencionado, juntamente com outras disposições, é regulamentado pela Medida Provisória N° 2.186, de 23 de agosto de 2001, que prevê:

Artigo 1º- Esta Medida Provisória dispõe sobre os bens, os direitos e as obrigações relativos:

*I – “ao acesso a componente do patrimônio genético existente no território nacional, na **plataforma continental e na zona econômica exclusiva** para fins de pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico ou bioprospecção”.*

3. Regulamentação Interna.

No Brasil, além dos acordos internacionais pertinentes aos espaços marítimos e a adequação do direito interno aos princípios elencados na CNUDM, somam-se a essas regulamentações, diversas outras normas sobre o tema do mar. Nesse sentido, seguem alguns exemplos de normas vigentes em nosso ordenamento jurídico:

- Decreto n° 74.557, de 12 de setembro de 1974. Criou a *Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM)* – o propósito da Comissão é coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), que tem finalidade de promover a integração do mar territorial e da plataforma continental ao espaço brasileiro, bem como, a exploração racional dos oceanos, aí compreendidos os recursos vivos, minerais, solo e subsolo com potencial para o desenvolvimento econômico e social do País e para segurança nacional.

- Lei n° 7.203, de 03 de julho de 1984. *Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores* – além da questão envolvendo o salvamento de bens ou

peças, os danos eventualmente causados a terceiros e ao meio ambiente decorrentes da situação de perigo são submetidos aos critérios e determinações previstas na referida lei.

- Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. *Regulamenta a pesquisa, exploração, remoção, demolição de coisas ou bens afundados, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional.*

- Lei nº 7.652, de 03 de fevereiro de 1988. *Regulamenta a atividade da Capitania dos Portos – a referida lei estabelece os parâmetros referentes aos direitos reais e demais ônus sobre embarcações, alterada parcialmente pela Lei nº 9.774, de 21 de dezembro de 1998, no tocante ao Registro de Propriedade Marítima.*

- Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988. *Cria o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – com a finalidade de orientar a utilização dos recursos provenientes da zona costeira o PNGC tem competência para criar unidades de conservação permanente, desenvolver critérios relativos ao controle e qualidade do meio ambiente, regulamentar o zoneamento e as atividades na zona costeira, dando prioridade à conservação e proteção dos recursos naturais.*

- Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989. *Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) – instituído pelo governo federal, o plano visa estabelecer o limite exterior da plataforma continental além das 200 milhas marítimas, em conformidade com as determinações previstas no artigo 76 da CNUDM, onde o Brasil deverá exercer direitos de soberania e de exploração dos recursos naturais nela existentes.*

- Decreto nº 1.290, de 21 de outubro de 1994. *Estabelece os pontos apropriados para o traçado das Linhas de Base Retas ao longo da costa brasileira.*

- Decreto nº 1.265, de 01 de julho de 1994. *Aprova o plano para Política Marítima Nacional – a criação da política marítima nacional tem a finalidade de desenvolver as atividades marítimas no País, promovendo diferentes setores relacionados com os meios hídricos, como por exemplo, segurança no mar, construção naval, pesquisa e desenvolvimento, etc.*

- Decreto nº 1.203, de 28 de julho de 1994. *Aprova o IV Plano Setorial para os Recursos do Mar (IV PSRM) – o PSRM tem por objetivo avaliar as potencialidades do mar, bem como monitorar os recursos vivos e não vivos nas*

áreas marinhas sob jurisdição nacional, visando sua utilização sustentável e à distribuição equitativa dos proveitos dela retirados.

- Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. *Determina a entrada em vigor da CNUDM no Brasil.*

- Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. *Regulamenta a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional – conforme preconiza a presente legislação, caberá à Autoridade Marítima a implementação de políticas e diretrizes com propósito de assegurar a vida humana e a segurança da navegação, seja em mar aberto, seja em águas interiores, bem como a prevenção da poluição ambiental oriunda de embarcações.*

- Decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998. *Promulgação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 1973 – o referido decreto tem a finalidade de evitar a poluição do ambiente marinho oriunda da descarga de substâncias nocivas ao meio marinho. Entende-se por substância nociva aquela que, despejada ao mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e as atividades marítimas recreativas.*

- Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003. *Determina as normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto mar e por meio de acordos internacionais.*

- Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. *(Leis dos Portos) Regulamenta as atividades portuárias – a lei tem a finalidade de regulamentar a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias, bem como atividades desempenhadas por operadores portuários.*

4. Proposta Brasileira para Ampliação da Plataforma Continental - O Plano de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC)

4.1. Potencial Econômico da Plataforma Continental Brasileira

A faixa litorânea brasileira é uma das mais extensas do mundo, chegando a 8.500 km de extensão que permeiam 17 Estados da Federação, numa área correspondente a 514.000 Km². Numa faixa de terra correspondente a menos de 200 km, partindo do litoral em direção ao interior encontramos:

- 80% da população;
- 78% da receita do país;
- 93% da produção industrial;
- 85% do consumo de energia elétrica;
- 95% do comércio exterior do país passa pelo mar (US\$ 114 bilhões)⁶⁸
- 80% da atividade petrolífera nacional.

As principais atividades econômicas praticadas na zona costeira são a pesca, o turismo e a exploração de commodities (gás, petróleo e minerais sólidos).

No mundo, a atividade pesqueira representa valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Em termos de futuro, estima-se que, até 2020, a produção pesqueira mundial cresça 40%, saindo das atuais 100 milhões de toneladas, para 140 milhões. No Brasil, a aquicultura (cultivo de espécies em fazendas no litoral) e a coleta de espécies sedentárias, localizadas no *platô*, representam um importante filão econômico.

Em relação à exploração de gás e petróleo, segundo dados da Petrobrás e do Ministério de Minas e Energia, o Brasil prospecta, no mar, mais de 80% do seu petróleo, e desses, cerca de 70% ocorrem na plataforma continental. Traduzindo em números, são 1,9 milhões de barris por dia que, no ano, somam US\$ 35 bilhões. Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo promovem, cada vez mais, a consolidação do produto no mercado interno.

⁶⁸ Fonte: Recita Federal, dados de 2012

Em relação aos minerais sólidos encontrados na plataforma continental, países como o Japão, França, Inglaterra, Estados Unidos, Holanda e Dinamarca têm posição de destaque na exploração de granulados (cascalhos, areias e argilas), usados principalmente na construção civil e na fabricação de cerâmicas. Depósitos de minerais pesados, derivados da erosão de rochas continentais, como ouro, platina, magnetita, óxidos de titânio e diamantes, são explorados em diversas partes do mundo. Tailândia, Malásia e Indonésia, por exemplo, exploram os depósitos de cassiterita em suas plataformas continentais há mais de um século. Japão e Nova Zelândia extraem magnetita do mar. No Alasca e no Oregon (EUA) a exploração do ouro é feita nas praias. No Brasil existem pelo menos 17 variedades de minerais que podem ser encontrados na plataforma continental, que conta com a forte presença de ferro, níquel, carvão, estanho, ouro, diamante, calcário marinho, areia, fósforo, cobre, dentre outros.

Diante o exposto, fica evidente a necessidade de o Brasil exercer sobre a plataforma submarina plena soberania, uma vez que toda riqueza desperta a cobiça, cabendo ao seu detentor o ônus de protegê-la.

4.2. Proposta de Ampliação da Plataforma Continental Brasileira

As regras que envolvem a ampliação da plataforma continental, tais como, o limite exterior de 350 milhas ou 100 milhas marítimas da isóbata de 2.500 metros, a formulação de mapas geodésicos e seu depósito junto ao Secretário Geral das Nações Unidas, a submissão da questão à Comissão de Limites da Plataforma Continental e os procedimentos pertinentes a aprovação do pedido de ampliação, já foram tratados anteriormente (*tópico 6. Plataforma Continental*), razão pela qual, o estudo se aterá apenas aos esforços do governo brasileiro em busca da obtenção do “excedente territorial”. (Anexo 06)

Diante da importância econômica e geopolítica da plataforma continental, o legislador previu no parágrafo único do artigo 11 da Lei nº 8.617 de 1993, a possibilidade da expansão dos limites do *platô* além das 200 milhas marítimas, prescrevendo que o “*limite exterior da plataforma continental será fixado em conformidade com os critérios estabelecidos no artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*”. Sendo assim o Governo Brasileiro, em

conformidade com as determinações do artigo 76⁶⁹ e do Anexo II, ambos previstos na CNUDM, deu início aos trabalhos científicos voltados a integrar ao território nacional a área correspondente à plataforma continental.

Em 1986, por iniciativa da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) o Governo Brasileiro iniciou os trabalhos científicos de coleta de dados geofísicos e batimétricos com o propósito de estabelecer os limites externos do *platô* nacional. Para isso foi criada, por meio de Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, o *Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)*, desenvolvida pela *Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil*, em parceria com o Ministério das Relações Exteriores, Petrobrás e membros da comunidade científica brasileira. Os dados oceanográficos, coletados durante 18 anos (1986 – 2004), ao longo de toda a margem continental brasileira, subsidiaram a elaboração de mapas para o estabelecimento do limite da Plataforma Continental. (Anexo 07)

A Rússia (em 20 de dezembro de 2001) foi o primeiro Estado a pleitear a ampliação da plataforma continental, no entanto, não teve seu pedido atendido devido a problemas de delimitação das suas fronteiras marítimas com outros países. O Brasil foi o segundo país a submeter sua proposta à *Comissão de Limites da Plataforma Continental*. A proposta brasileira de extensão de sua plataforma continental foi entregue no Secretariado Geral da ONU em 17 de maio de 2004, seguida de uma apresentação aos 21 (vinte e um) membros integrantes da CLPC, em 31 de agosto do mesmo ano. Foi criada, então, uma Subcomissão (composta por sete membros da Comissão), responsável por analisar detalhadamente o trabalho apresentado pelo Brasil.

Três anos depois, em abril de 2007, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) formalizou o pedido brasileiro, recomendando algumas mudanças. Segundo informações do Departamento de Comunicação da Marinha, embora a CLPC tenha concordado com a extensão dos limites exteriores para o Platô de São Paulo, não houve concordância integral com as proposições

⁶⁹ 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. Artigo 76 CNUDM.

relativas ao Cone do Amazonas, às Cadeias Norte - Brasileiras e Vitória-Trindade e à Margem Continental Sul, o que representa cerca de 20% da área inicialmente pretendida. De um total de 963 mil Km² de área reivindicada pelo governo brasileiro, além das 200 milhas marítimas, a CLPC não concordou com cerca de 190 mil Km². (Anexo 08)

Diante da posição da CLPC, restaria à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) avaliar se enviaria uma nova proposta em conformidade com as recomendações da CLPC, ou se permaneceria com a proposta inicial, porém reforçada. Em resposta a essas recomendações a CIRM decidiu pela elaboração de uma proposta revisada, autorizada pela Presidência da República em junho de 2008. Segundo informações extraídas do sítio eletrônico da Marinha do Brasil e do LEPLAC, “a proposta revisada deve ser encaminhada à CLPC em dezembro de 2012”.

Segundo Elaine M. Octaviano Martins, coordenadora e professora do curso de pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário da Unisantos e membro da comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) de São Paulo:

*“É difícil prever a postura da ONU; todavia o relatório de recomendações da CLPC sugere que o Brasil apresente nova proposta com novos limites, recomendando certo recuo na propositura brasileira em cerca de 20 a 35% da área originalmente pleiteada. A ONU sinaliza postura parcialmente favorável ao aumento pleiteado pelo Brasil. Mesmo que reduzida em nova proposta, deverá ocorrer em breve e o Brasil poderá ser o primeiro país no mundo a ter sua proposta de ampliação de limites da Plataforma Continental aceita pela ONU”.*⁷⁰

A perspectiva é favorável, pois o Brasil, ao contrário de muitos outros países, possui fronteiras marítimas bem definidas ao norte, com a Guiana Francesa, e ao sul, com o Uruguai.

⁷⁰ MARTINS. **Amazônia Azul: Na iminência de expansão do território marítimo brasileiro.** Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6307. Acesso em: 11 de dezembro de 2013.

A incorporação dessa nova área aumentará substancialmente a quantidade de recursos naturais disponíveis à exploração exclusiva do Brasil, trazendo, ao mesmo tempo, imensa responsabilidade. O País espera obter reconhecimento do direito de extensão sobre uma área com cerca de 960 mil km², equivalente à soma das áreas dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Por conta dessa incorporação é desejável que a sociedade brasileira tenha a sensibilidade necessária para empreender ações e gestões para a sua ocupação, conhecimento e defesa, já que, se aceita, a proposta será responsável pelo aumento significativo do território nacional, que contará com cerca de 4,5 milhões de Km² a mais, o que corresponde à metade do território terrestre nacional. (Anexo 09)

A aceitação da proposta de extensão dos limites da plataforma continental brasileira trará reflexos imediatos aos interesses nacionais. Para a Agência Nacional do Petróleo (ANP), por exemplo, a ampliação representaria a chance de expandir as licitações de reservas minerais, restritas ao alcance de 200 milhas marítimas, até o limite exterior do *platô*.

A evidente necessidade de monitoramento desta vasta extensão territorial inclui o planejamento das atividades relacionadas com o interesse nacional e à execução de políticas públicas específicas para o território marítimo, bem como, à efetiva implementação de atividades que permitam um melhor aproveitamento das riquezas e potencialidades existentes no meio hídrico, no leito do mar e no subsolo marinho. Desta forma, para que no futuro possamos dispor de uma estrutura capaz de respaldar nossos interesses em relação ao Direito do Mar, torna-se necessária a definição de políticas voltadas para a exploração racional e sustentável das riquezas existentes nos espaços oceânicos, assim como a sejam alocados os meios necessários para uma adequada vigilância e proteção dos interesses da nação.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que a codificação da Convenção de Montego Bay, de 1982, representou um marco histórico, não só para o Direito Internacional, mas também para toda humanidade, pois significou o fim do arbítrio absoluto que reinava sobre os espaços oceânicos, subordinados aos interesses de diversas potências marítimas ao longo dos tempos. As declarações unilaterais voltadas ao domínio dos espaços marinhos, tão comuns em outros tempos, deram lugar a um ordenamento jurídico sistematizado, hábil e capaz de promover a utilização equitativa e eficiente dos recursos provenientes do mar, visando sempre à necessidade da humanidade em geral. O caráter amplo e abrangente do Tratado contribui de modo imensurável para a manutenção da paz, cooperação entre os povos, segurança internacional e desenvolvimento econômico, evidenciando sua vocação pacífica e universalista.

As análises exaustivas dos institutos pertinentes aos espaços marítimos são de vital importância para o Direito Internacional, pois permitem a regulamentação de praticamente todas as questões envolvendo as regiões marinhas, evitando lacunas ou interpretações ambíguas dos dispositivos elencados no bojo do tratado. Contudo, a maior contribuição da Convenção foi a formulação do conceito básico de que os fundos marinhos e os espaços oceânicos, que se encontrem além dos limites jurisdicionais dos Estados costeiros, são patrimônio comum da humanidade. O reconhecimento do interesse coletivo sobre a área desprovida de jurisdição estatal tem o condão de atribuir responsabilidades e obrigações a todos os Estados integrantes do sistema internacional, independentemente das pretensões específicas de cada um, afirmando a condição compartilhada desses espaços.

Ao que tudo indica a humanidade, de maneira geral, está em pleno processo de evolução, constatada por meio do aumento gradativo da intolerância em relação aos desacertos do mundo, e a CNUDM exerce papel fundamental nesse processo. De um modo ou outro, sua codificação funciona como o instrumento viável para o estabelecimento e padronização dos conceitos relativos aos espaços oceânicos, considerado por muitos, como o primeiro passo rumo à integração universal. Aliás, todos os tratados voltados a regulamentar a relação dos Estados

com os espaços convencionalmente chamados de domínio público internacional (espaços não submetidos a uma única jurisdição nacional) tem em si mesmos, valores essencialmente destinados à integração de toda sociedade internacional.

Por fim, para o Brasil, a Convenção de Montego Bay representou, acima de tudo, mais segurança em relação à integridade de seu território marítimo. A notória incapacidade do Governo Brasileiro em gerir e impedir qualquer tipo de abuso em relação ao espaço oceânico sob sua jurisdição é suprida, em parte, pela existência e efetividade da CNUDM que tem o condão de equilibrar as relações de poder existentes entre potências marítimas e países em desenvolvimento, mais frágeis economicamente e suscetíveis politicamente, cuja realidade está bem mais próxima da condição brasileira. Ademais, não poderíamos nos furtar de mencionar que a adesão do Brasil à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar simboliza mais uma credencial, mais um ato de respeito à construção de um futuro sistema jurídico internacional, consoante com os avanços morais que lentamente a humanidade vem alcançando ao longo dos tempos, assim como em outras ocasiões, quando aderiu, por exemplo, ao Acordo sobre Não-Proliferação de Armas Nucleares, de 1968, Corte Internacional de Justiça, de 1945, Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, Corte Interamericana de Direitos Humanos, de 1979, dentre outros, todos de vital importância para a manutenção da paz e desenvolvimento da sociedade internacional.

BIBLIOGRAFIA

ACCIOLY, Hildebrando e SILVA, G.E. do Nascimento e CASTELLA, Paulo Borba. *Manual de Direito Internacional Público*. 19^a edição. São Paulo: Saraiva, 2011.

_____. *Tratado de Direito Internacional Público*. 3^a edição. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

BONAVIDES, Paulo. *Ciência Política*. 10^a edição. São Paulo: Malheiros, 1994.

BORACHO, José Alfredo de Oliveira. *Direito do Mar*. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1979.

BUENO, Eduardo. *Brasil: uma história – Cinco Séculos de um País em Construção*. 1^a edição. São Paulo: Leya, 2010.

CASELLA, Paulo Borba. *Direito Internacional dos Espaços*. São Paulo: Atlas, 2009.

Di LORENZO, Carlos Alberto. *Direito Internacional Público e Privado*. 2^a edição. São Paulo: Rideel, 2010.

Da FONSECA, Luiz Henrique Pereira. . *Organização Marítima Internacional IMO: Visão Política de um Organismo especializado das Nações Unidas*. Brasília, Ministério das Relações Exteriores: Funag, 1989.

DE MOURA, Geraldo Bezerra. *Direito da Navegação*. São Paulo: Aduaneiras, 1991.

HERDEGEN, Matthias. *Derecho Internacional Público*. 1^a edição. México: Konrad Adenauer, 2005.

MATTOS, Adherbal Meira. *Direito Internacional Público*. 4^a Edição. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

_____. *O Novo Direito do Mar*. 4^a edição. Rio de Janeiro: Renoar, 1996.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 3^a edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

_____. *Coletânea de Direito Internacional*. 4^a edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Direito Internacional Público*. 4^a edição. Rio de Janeiro: Renovar, 1986.

MORAES, Alexandre. *Constituição do Brasil Interpretada*. 4^a edição. São Paulo: Atlas, 2004.

_____. *Direito Constitucional*. 27^a edição. São Paulo: Atlas, 2011.

POULANTZAS, Nicholas M. *The Right of Hot Pursuit in International Law*. 2^a edição. Norwell: Kluwer Law International, 2002.

RANGEL, Vicente Marota. *Direito e Relações Internacionais*. 7ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

REZEK, Francisco. *Direito Internacional Público*. 11ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008.

SEITENFUS, Ricardo e VENTURA, Deisy. *Direito Internacional Público*. 3ª edição. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

_____. *Legislação Internacional*. 2ª edição. Porto Alegre: Manole, 2009.

SILVA, Roberto Luiz. *Direito Internacional Público*. 3ª edição. Belo Horizonte: editora Del Rey, 2008.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *Repertório da Prática Brasileira do Direito Internacional público (1961-1981)*. 2ª edição. Brasília: Funag, 2012.

VARELLA, Marcelo Dias. *Direito Internacional Público*. Brasília: UniCEUB, 2008.

VICENTINO, Cláudio. *História Geral*. 7ª edição. São Paulo: editora Scipione, 1997.

TEXTOS

Albuquerque, A.T.M. *Limites Marítimos. Anais do Seminário O Brasil e a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar*. Associação de Profissionais em Ciência Ambiental, São Paulo, p. 40-45

Canas, Antônio Costa. *Navegação Portuguesa*. Instituto Camões. 2003, [sp]

Casella, Paulo Borba. *30 anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Revista da Escola de Guerra Naval. 2012, vol.18 p.91-102.

Castro, Luis augusto de Araujo. *O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva*. Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão. 1989.

Cavalcanti, Vanessa Maria Mamede. *Plataforma Continental: a última fronteira da mineração brasileira*. Departamento Nacional de Produção Mineral. Brasília, 2011.

Coelho, Paulo Neves Coelho. *Á Água Desafiando a Soberania*. Instituto Superior Naval de Guerra. 1998, p.67-83.

Corte Internacional de Justiça. Fisheries Case (United Kingdom v. Norway). Judgement of December 18th, 1951. p.21-23.

Corte Internacional de Justiça. Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland). Judgments of 25th July 1974.

Corte Internacional de Justiça. North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Netherlands). Judgment of 20 February 1969.

Fialho, Ana Catarina e Miguel, Ema e Mendonça, Sara. *Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos*. Compilações Doutrinárias. 2009, p.11-21

ITLOS. *The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom). Request for Provisional Measures and Statement of Case Submitted by Ireland*. p. 21.

ITLOS. *Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand and Australia v Japan). Response and Counter Request for Provisional Measures Submitted By Japan*. p.159.

ITLOS. Virginia G Case (Panamá/Guiné Bissau). Written Proceedings – Memorial of Panama. Anexo III, p.2-4.

Jerônimo, Patrícia. *O Regime Internacional dos Espaços*. Sumários Desenvolvidos, Lisboa, 2009, p.11-34.

Magalhães, Petrônio Sá Benevides. *Transporte Marítimo: Cargas, Navios, Portos e Terminais*. Aduaneiras, São Paulo, 2011.

Rangel, Vicente Marotta. *A Corte Internacional de Justiça e o Direito do Mar*. Revista USP. 1976, vol.71, p.239-262.

Silva, Alexandre Pereira. *O Novo Pleito Brasileiro no Mar: A Plataforma Continental Estendida e o Projeto Amazônia Azul*. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais. 2013, vol. 56, [sp].

Silveira, João Tiago V. A. *A Hot Pursuit nos Mares*. Revista Jurídica. 2001, Vol.24 p. 89-100.

Souza, J.M. *Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental*. Revista Brasileira de Geofísica. 1999, vol. 17, [sp].

Trindade, Antônio Augusto Cançado. *A Nova Dimensão do Direito Internacional Público*. Coleção Rio Branco. 2003, vol1.[sp].

_____ *Repertório da Prática Brasileira do Direito Internacional público (1961-1981)* Fundação Alexandre de Gusmão, 2012, p.227-264.

Xavier, Renato. *O Gerenciamento Costeiro no Brasil e a Cooperação Internacional*. Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. Fundação Alexandre de Gusmão, 1994.

Souza, João Ricardo Carvalho. *Estudo sobre mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva – Segurança e Defesa Nacional*. Biblioteca digital da Câmara dos Deputados, 2002.

DOCUMENTOS ELETRÔNICOS

Brasil. Marinha do Brasil. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br>>. Acessos em 22 de novembro de 2013.

Brasil. Marinha do Brasil. Disponível em:<<http://www.mar.mil.br/secirm/p-leplac.html>>. Acesso em 21 de novembro de 2013.

Brasil. Ministério da Defesa. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br>>. Acesso em 19 de novembro de 2013.

CEDIN – Centro de Direito Internacional. Disponível em: <<http://www.cedin.com.br/pt/casos-contenciosos/>> Acesso em 28 de dezembro de 2013.

Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/secirm/>>. Acesso em: 21 de novembro de 2013.

Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento – UNCTAD. Disponível em: < <http://unctad.org>>. Acesso em 18 de dezembro de 2013.

Convenção sobre a Organização Marítima Internacional (OMI). Disponível:<http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 31 de outubro de 2013.

Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania).Disponível:<<http://www.icj.cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=cdc ase=1&code=cc&p3=4>>.Acesso em: 5 de outubro de 2013.

Corte Internacional de Justiça. Disponível em: <<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2> > Acesso em 26 de dezembro de 2013.

International Convention for the Safety of life at Sea, 1974. Disponível em:<[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>. Acesso em: 6 de outubro de 2013.

LEPLAC. Levantamento da Plataforma Continental. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/dhn/dhn/ass_leplac.html>. Acesso em 24 de novembro de 2013.

Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation. Disponível em:<<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/status.htm>>. Acesso em 28 de outubro de 2013.

MARTINS, Elaine M. Octaviano. *Amazônia Azul: Na iminência de expansão do território marítimo brasileiro*. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6307. Acesso em: 11 de dezembro de 2013.

Oceans & Law of the Sea – United Nations. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/los/index.htm>>. Acesso em: 13 de novembro de 2013.

Poder Naval. Disponível em: <[http://www.naval.com.br/operação lagosta 50 anos da guerra](http://www.naval.com.br/operação_lagosta_50_anos_da_guerra)>. Acesso em 13 de setembro de 2013.

Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Brasileira. Disponível em: <<http://www.proac.uff.br/proreemplac/>>. Acesso em: 25 de novembro de 2013.

Revista Náutica. Disponível em: <<http://www.nautica.com.br>>. Acesso em 22 de setembro de 2013.

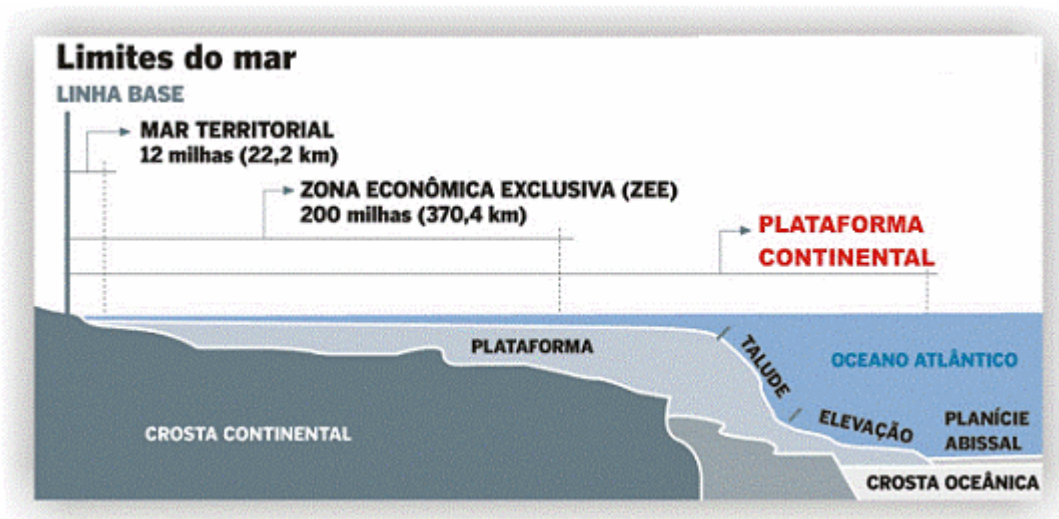
Tribunal Internacional sobre Direito do Mar. Disponível em: <<http://www.itlos.org>>. Acesso em: 10 de setembro de 2013.

United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD. Disponível: <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=753>> Acesso em: 11 de dezembro de 2013.

Walk Free Foundation. Disponível em: <<http://www.walkfree.org/pt>>. Acesso em: 2 de setembro de 2013.

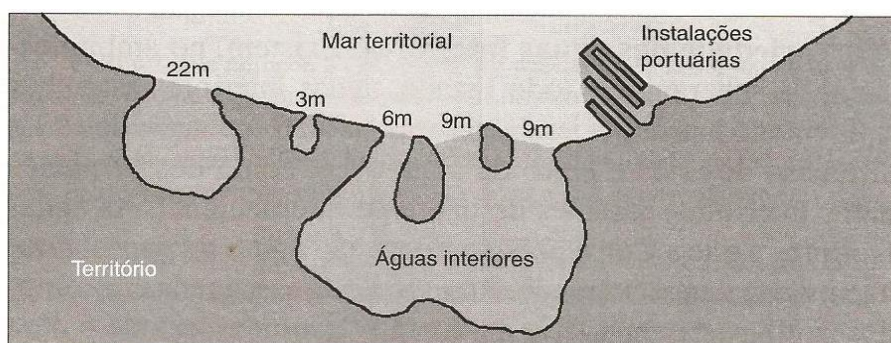
ANEXOS

Anexo 01:



Fonte: Marinha do Brasil https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/importancia.html

Anexo 02:



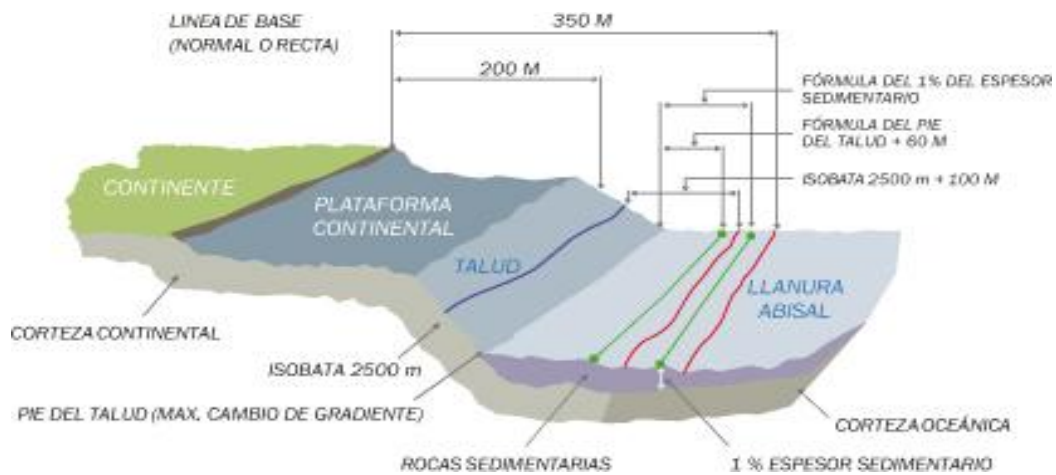
Fonte: REZEK. *Direito Internacional Público*. 11ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008, p.306.

Anexo 03:



Fonte: www.podernaival.com.br

Anexo 04:



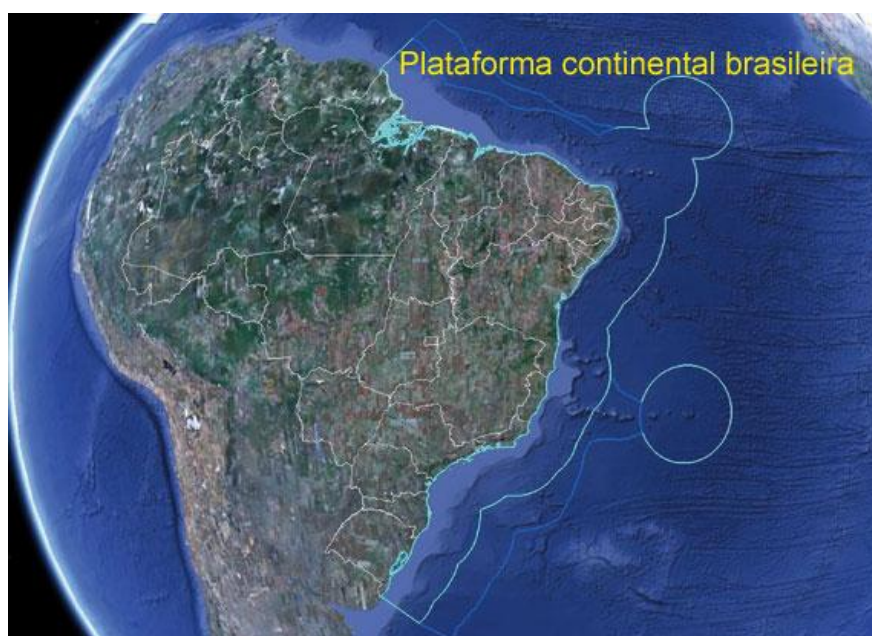
Fonte: <http://criarpeces.com.ar/granja-oceanica-offshore/la-nueva-frontera-plataforma-continental-maritima-argentina.html>

Anexo 05:



Fonte: REZEK. *Direito Internacional Público*. 11ª edição. São Paulo: Saraiva, 2008, p.310.

Anexo 06:



Fonte: <http://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona-costeira-e-marinha>

Anexo 07:



Fonte: http://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/am_azul_mb.htm

Anexo 08:



Fonte: http://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/am_azul_mb.htm

Anexo 09:

Brasil	
Território	8.500.000 Km ²
Zona Econômica Exclusiva	3.500.000 Km ²
Extensão da Plataforma Continental*	950.000 Km ²
ZEE + Extensão da Plataforma Continental	Amazônia Azul cerca de 4.500.000 Km ² (42% do Território)
Mar Territorial	12 milhas

***Proposta Brasileira**

Fonte: http://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/imprensa/am_azul_mb.htm