WAGNER MENEZES

O Direito do Mar

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Ministro de Estado Embaixador Mauro Luiz Iecker Vieira
Secretário-Geral Sérgio França Danese

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Presidente Embaixador Sérgio Eduardo Moreira Lima

Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais

Diretor Embaixador José Humberto de Brito Cruz

Centro de História e Documentação Diplomática

Diretor Embaixador Maurício E. Cortes Costa

Conselho Editorial da Fundação Alexandre de Gusmão

Presidente Embaixador Sérgio Eduardo Moreira Lima

Membros Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg
Embaixador Jorio Dauster Magalhães e Silva
Embaixador Gonçalo de Barros Carvalho e Mello Mourão
Embaixador José Humberto de Brito Cruz
Embaixador Julio Glinternick Bitelli
Ministro Luís Felipe Silvério Fortuna
Professor Francisco Fernando Monteoliva Doratioto
Professor José Flávio Sombra Saraiva
Professor Antônio Carlos Moraes Lessa

A *Fundação Alexandre de Gusmão*, instituída em 1971, é uma fundação pública vinculada ao Ministério das Relações Exteriores e tem a finalidade de levar à sociedade civil informações sobre a realidade internacional e sobre aspectos da pauta diplomática brasileira. Sua missão é promover a sensibilização da opinião pública nacional para os temas de relações internacionais e para a política externa brasileira.

em Poucas Palavras

WAGNER MENEZES

O Direito do Mar

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Brasília – 2015

Direitos de publicação reservados à
Fundação Alexandre de Gusmão
Ministério das Relações Exteriores
Esplanada dos Ministérios, Bloco H
Anexo II, Térreo
70170-900 Brasília – DF
Telefones: (61) 2030-6033/6034
Fax: (61) 2030-9125
Site: www.funag.gov.br
E-mail: funag@funag.gov.br

Equipe Técnica:

Eliane Miranda Paiva
Fernanda Antunes Siqueira
Gabriela Del Rio de Rezende
Alyne do Nascimento Silva
Renata Nunes Duarte

Projeto Gráfico:
Daniela Barbosa

Programação Visual e Diagramação:
Gráfica e Editora Ideal Ltda.

Impresso no Brasil 2015

M543 Menezes, Wagner.

O direito do mar / Wagner Menezes. – Brasília : FUNAG, 2015.

238 p. – (Em poucas palavras)

ISBN 978-85-7631- 548-3

1. Direito do mar. 2. Direito do mar - aspectos históricos. 3. Direito do mar - fontes. 7. Plataforma continental. 8. Mar - aspectos ambientais. 9. Mar - pesquisa científica.

CDD 341.12251

Depósito Legal na Fundação Biblioteca Nacional conforme Lei n° 10.994, de 14/12/2004.



Wagner Menezes

Professor Associado da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Livre-docente, pós-doutor pela Universidade de Padova, Itália. Presidente da Academia Brasileira de Direito Internacional (ABDI). Diretor executivo da Sociedade Latino-Americana de Direito Internacional (SLADI). Vice-presidente executivo da Sociedade Brasileira de Direito Internacional (SBDI). Presidente fundador do Centro de Estudos em Direito do Mar da Universidade de São Paulo (Cedmar-USP). Coordenador do Congresso Brasileiro de Direito do Mar.

Dedico a Vicente Marotta Rangel.

Agradecimento

Agradeço, de forma especial, a contribuição inestimável de Mariana Araújo, Paulo Edvandro da Costa Pinto e Rafael Prado.

There is a tide in the affairs of men.
Which, taken at the flood, leads on to fortune;
Omitted, all the voyage of their life is bound in
shallows and in miseries.
On such a full sea are we now afloat, and we
must take the current when it serves,
Or lose our ventures.

(Julius Caesar, act 4, scene 3).

Sumário

I. Introdução 19

II. Evolução histórica do Direito do Mar 23

III. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 33

IV. Razões que levaram os Estados a se submeterem à Convenção sobre o Direito do Mar 37

V. Objetivos do Direito do Mar 41

VI. Fundamento do Direito do Mar 45

VII. Princípios do Direito do Mar 49

VIII. Sujeitos do Direito do Mar 55

IX. Objeto do Direito do Mar 61

X. As fontes do Direito do Mar 65

XI. O Direito do Mar e sua extensão conceitual 75

XII. Lineamentos para compreensão da estrutura normativa da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 83

XIII. Direito do Mar e delimitação dos espaços marítimos 89

1. Mar territorial 91

1.1. Limitação à jurisdição do Estado sobre o mar territorial .. 94

1.1.1. O direito de passagem e passagem inocente 94

1.1.2. Imunidade de jurisdição penal 97

1.1.3. Imunidade de jurisdição civil 99

1.1.4. Imunidade de navios de Estado estrangeiro 100

2. Zona contígua 102

3. Zona econômica exclusiva 103

3.1. Direitos de soberania 105

3.2. Direitos e deveres de jurisdição 106

3.3. Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva 109

3.3.1. Estados sem litoral 111

3.3.2. Estados geograficamente desfavorecidos 112

4. O alto-mar 114

4.1. Os direitos dos Estados no alto-mar 115

4.1.1. Liberdade de navegação 115

4.1.2. Liberdade de sobrevoo 118

4.1.3. Liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos 118

4.1.4. Liberdade de construção de ilhas artificiais e outras instalações 119

4.1.5. Liberdade de pesca 120

4.1.6. Liberdade de pesquisa científica 121

4.2. Os deveres dos Estados no alto-mar 121

4.2.1. Dever de atribuir nacionalidade dos navios e disciplinar sua jurisdição 122

4.2.2. Dever de prestar assistência 123

4.2.3. Dever de impedir o tráfico de escravos..... 124

4.2.4. Dever de utilização do alto-mar para fins pacíficos 125

4.2.5. Dever de não poluir 125

4.2.6. Dever de respeito às regras internacionais de pesca e manutenção do meio marítimo 126

4.2.7. Dever de repressão ao tráfico de drogas ilícitas..... 127

4.2.8. Dever de repressão de transmissões não autorizadas .. 128

4.2.9. Dever de cooperar na repressão da pirataria 128

4.3. A pirataria no alto-mar..... 129

4.4. Imunidades e seus limites no alto-mar 132

4.4.1. O direito de visita..... 133

4.4.2. O direito de perseguição 134

5. A plataforma continental 136

5.1. Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental 138

5.2. A extensão da plataforma continental além das duzentas milhas 140

5.3. A reivindicação brasileira de extensão da plataforma continental e a "Amazônia Azul" 142

6. A área 148

6.1. Princípios que regem a área 150

6.1.1. Patrimônio comum da humanidade 151

6.1.2. Obrigação de zelar pelo cumprimento e responsabilidade por danos 151

6.1.3. Benefício para a humanidade 152

6.1.4. Utilização da área exclusivamente para fins pacíficos 153

6.1.5. Proteção do meio marítimo 154

6.1.6. Proteção da vida humana 154

6.1.7. Harmonização das atividades na área e no meio marítimo 155

6.1.8. Participação dos Estados em desenvolvimento nas atividades da área 156

6.2. Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e sua organização institucional 156

6.2.1. A Assembleia 159

6.2.2. O Conselho 161

6.2.2.1. Comissão de Planejamento Econômico do Conselho 163

6.2.2.2. Comissão Jurídica e Técnica do Conselho 164

6.2.2.3. Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos 166

6.2.3. O Secretariado 169

6.2.4. A Empresa 170

6.2.4.1. O Conselho de Administração da Empresa 172

6.2.4.2. O Diretor-Geral e o pessoal da Empresa 173

6.2.5. Análise conclusiva sobre a estrutura orgânica da Autoridade 174

XIV. Proteção e preservação do meio marítimo 177

1. Regras de prevenção e controle da poluição marinha 180

1.1. Poluição de origem terrestre 181

1.2. Poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional 182

1.3. Poluição proveniente de atividades na área 183

1.4. Poluição por alijamento 183

1.5. Poluição proveniente de embarcações 185

1.6. Poluição proveniente da atmosfera 187

XV. Investigação científica marinha no contexto do Direito do Mar 189

XVI. Desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha no Direito do Mar 193

XVII. Solução de controvérsias no Direito do Mar 197

XVIII. O Tribunal Internacional sobre Direito do Mar (ITLOS) 203

XIX. A jurisprudência dos tribunais internacionais e o Direito do Mar 209

XX. Reflexões finais: desafios e perspectivas para o Direito do Mar 215

Bibliografia seletiva 221

I

Introdução

O mar é fundamental para a manutenção da vida e sobrevivência do planeta, estando diretamente ligado a seu equilíbrio, não só por ocupar maior porção geográfica na Terra, mas porque dele e de sua influência depende a subsistência do biótopo e, por conseguinte, do ecossistema planetário, que estão em permanente conexão de interdependência.

A espécie humana, sua alimentação e sobrevivência dependem de um meio marítimo equilibrado. A história de integração humana entre povos se deu justamente nos oceanos, que, em sua dimensão antropológica, nos mais remotos registros históricos, serviram como espaço dinâmico de interação cultural, comércio, conquista, pacificação, contato entre povos e civilizações e miscigenação.

É possível deduzir que os espaços marinhos foram determinantes para a conformação da sociedade de Estados como vemos hoje. Muito da sorte e do destino dos povos foi determinado por sua posição geográfica em relação ao mar e, em rápida perspectiva de análise evolutiva histórica,

ainda o é, redimensionando-se como um espaço aberto de intercomunicações.

A evolução da humanidade expandiu a importância do mar ao longo dos tempos e projetou novas tensões, que, costumeiramente, foram sendo resolvidas. Entretanto, em um contexto crescentemente plural, surgiu a necessidade de um marco jurídico capaz de estabelecer parâmetros de utilização de um espaço comum por diferentes povos.

A normatização do mar só foi possível por conta da liderança e perseverança da Organização das Nações Unidas (ONU) e das conferências que promoveu até a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, marco jurídico complexo e avançado sobre a percepção de utilização dos espaços oceânicos como *res communes* da sociedade internacional.

O Direito do Mar consolida-se na contemporaneidade como um novo ramo do Direito, fundamental para a proteção de interesses estratégicos dos Estados no exercício das prerrogativas de soberania, para sua subsistência econômica, para as intercomunicações e para a manutenção da vida. Em um cenário contemporâneo de globalização, o mar é espaço aberto de fluidez dessas inter-relações.

Paradoxalmente, é tema ainda pouco estudado, a despeito da dimensão de sua importância, e, muitas vezes, relegado a um segundo plano nas pesquisas das universidades brasileiras. No Brasil, o estudo do Direito do Mar tem relevância em razão da dimensão de sua faixa costeira, de modo que o espaço delimitado de jurisdição é expressivo.

Nas faculdades de Direito, o Direito do Mar é parte do programa de estudo do Direito Internacional Público, o que acaba por limitar sua compreensão, pois, quando muito, os professores dedicam uma ou duas aulas ao tema, apesar da relativa complexidade de seu conteúdo, que compreende matéria interdisciplinar e, portanto, extrapola a perspectiva meramente jurídica, com conceitos extraídos de outros campos de conhecimento, como Geologia, Oceanografia, Biologia, Engenharia Naval e mesmo a prática do Direito Marítimo.

É desejável que as universidades criem cursos de extensão, aprimoramento, seminários sobre o Direito do Mar, aproveitando justamente sua interdisciplinaridade para dialogar com diferentes campos do saber e conscientizar a sociedade, especialmente os juristas em formação, acerca de um campo de trabalho amplo e com excelentes perspectivas.

A deficitária formação dos conhecedores em Direito do Mar acaba tendo reflexo social, com pouquíssimos juristas se aventurando a trabalhar com ele. A questão se agrava diante da falta de atenção e sensibilidade política em relação aos interesses estratégicos do país, especialmente nas questões que envolvem os recursos marinhos.

Exceção nesse panorama são os trabalhos empreendidos pela Marinha do Brasil na defesa dos interesses do Estado brasileiro e pelo Ministério das Relações Exteriores, com corpo diplomático atento às discussões sobre o tema em foros internacionais, considerados verdadeiras ilhas de resistência do tema.

A presente obra, mesmo que "em poucas palavras", espera tornar-se um instrumento de leitura claro e objetivo sobre o Direito do Mar e seu entendimento jurídico normativo. Como estudo preliminar, visa a apontar suas bases teóricas fundamentais, os temas por ele regulados e o contexto no qual se aplicam suas instituições, seus mecanismos de efetividade e o cumprimento de suas regras.

Seguindo o modelo proposto, a obra é dividida em vinte pequenos capítulos, nos quais didaticamente são expostos os contornos normativos do Direito do Mar. O objetivo não é construir tese complexa, mas apresentar o tema de forma didática, organizada e sistemática, aproximando-o do leitor, ora com inferências reflexivas, outras com a simples reprodução de textos, cujo entendimento é fundamental no contexto da obra.

Em tempos de globalidade social, de intercomunicações, comércio global e dinâmicas inter-relações pessoais, o espaço marítimo é onde concretamente ocorrem as convergências simbióticas. Por isso, é fundamental entender suas regras, mecanismos e sistema jurídico, para que se possa realizar uma interpretação de vanguarda do mundo e da relação entre povos e Estados, com vistas à construção de um ambiente universalizado.

II

Evolução histórica do Direito do Mar

Embora o espaço marítimo acompanhe desde sempre as relações entre povos na História, no comércio, na conquista ou na interação cultural e social, a construção de normas sobre Direito do Mar teve regulação tardia, considerada sua importância e utilização desde as civilizações mais primitivas.

A propósito, é no costume que se desenvolve grande parte da compreensão normativa sobre Direito do Mar, que mais tarde, com o processo de codificação, corporificou-se no Direito Positivo. No Direito Internacional clássico, as normas vigentes na matéria teriam uma natureza fundamentalmente consuetudinária, reforçada por entendimentos doutrinários de pensadores que expressavam quase sempre posicionamento do centro de poder dominante. As relações estabelecidas sobre a utilização dos mares eram apenas integradas por um acordo mínimo relativo à existência de um cinturão marinho ao redor dos Estados costeiros. O motivo para tanto foi a consolidação do entendimento

mais absoluto de soberania, que não comportava qualquer flexibilização em favor de uma comunidade de Estados. O mais importante, nesse cenário, era garantir o interesse particular do Estado e sua soberania.

A tentativa de entendimento normativo ou de busca de uma perspectiva normativa sobre Direito do Mar aparece na fase pré-clássica, a qual precede a própria consolidação do Estado, nas obras de teóricos que tentavam explicar de alguma forma a relação entre os povos, numa visão particular centralizada essencialmente no poder da Igreja. Francisco de Vitória viu o Mar como coisa do mundo e, em razão de sua concepção de direito natural com referência divina, como uma coisa comum a todos. Assim, defendia a liberdade natural para uso do mar, para a navegação, e para o direito de exploração e pesca.[1]

Por sua vez, e contrastando com a visão de centralização da Igreja Católica, portanto atendendo essencialmente a reinos protestantes em um contexto em que emergiam como potências marítimas, bem como à crescente e marcante concepção de Estado soberano, Hugo Grócio defendeu o *mare liberum* (1609). Propôs que os mares não eram suscetíveis de apropriação por qualquer Estado e que todos tinham uma propriedade comum sobre o direito de navegação, que não poderia ser objeto de apropriação.[2] Em contraposição a essa ideia, emergiu o inglês John Selden (1635), que defendeu os interesses marítimos ingleses segundo o princípio do *mare*

1 VITÓRIA, F. *Os índios e o direito da guerra*: de indis et de jure belli relectiones. Trad. de Ciro Mioranza. Ijuí, RS: Ed. Unijuí, 2006, p. 93-97.

2 GROTIUS, H. *O direito da guerra e da paz*. Trad. de Ciro Mioranza. 2. ed. Ijuí, RS: Ed. Unijuí, 2005. v. I.

clausum, invocando o direito de propriedade do mar nas proximidades do território sob o domínio e jurisdição do monarca inglês, sendo o mar tratado como um objetivo suscetível de apropriação.[3, 4]

Tal discussão se arrastou por tempos, e a imperatividade das necessidades econômicas dos Estados colonizadores, por conta das rotas do comércio e de conquista, foi timidamente consagrando o princípio da liberdade dos mares por uma conveniência política, levando a sua generalização circunstancial. Do mesmo modo, a proteção da costa adjacente ao Estado também foi tratada como uma questão fundamental para os interesses dos Estados, receosos com sua proteção estratégica, embora adotassem posições discordantes quanto à extensão do exercício de proteção.[5, 6]

Como exemplo de norma costumeira que se consolidou nesse tempo, pode-se mencionar a definição do entendimento estatal sobre a dimensão do mar territorial, frequentemente estabelecido no alcance de um tiro de canhão. Entendia-se que o mar territorial seria de três milhas náuticas (com o aprimoramento tecnológico das armas, essa distância da costa foi tornando-se obsoleta), ficando fora do alcance da soberania dos Estados o restante da superfície marinha. Vale ainda recordar o direito de passagem inocente e a

3 BARBOZA, J. *Derecho internacional público*. Buenos Aires: Zavalia, 2003.

4 REZEK, J. F. *Direito internacional público*: curso elementar. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2010. 353 p.

5 Tal discussão, muitas vezes, ainda aparece como pano de fundo na contemporaneidade sobre a renitência de Estados em aceitar integralmente as regras da Convenção de Montego Bay, como será explicado adiante.

6 SCOVAZZI, T. The evolution of International Law of the Sea: new issues, new challenges. *Recueil de Cours*. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 2000. v. 286.

definição da imunidade de jurisdição de certas embarcações, entre outros exemplos resultantes da flexibilidade das normas estabelecidas pela navegação marítima.[7]

Conforme aponta Juan Miguel Ortega Terol:

> No balbuciante começo desta área do Direito internacional, o interesse dos Estados encontrava-se em um plano horizontal, na superfície do mar. Sua relevância enquanto meio de comunicação e comércio desempenhou um papel determinante nas elaborações teóricas clássicas. Ao mesmo tempo, o mar oferecia uma vistosa costa aberta a jornadas de diverso alcance que colocavam em risco as cidades costeiras, ou, sob outro ponto de vista, servia de apoio para garantir a implantação de forças das principais potências da época, portanto não é estranho que as considerações de caráter estratégico estivessem também presentes no desenvolvimento da ordenação deste meio. Assim, até meados do século XX, o mar era objeto de uma dupla aproximação: de um lado, uma estreita faixa marinha próxima aos Estados costeiros e submetida a sua soberania, denominada mar territorial e, de outro lado, o resto do mar, o alto mar (sic), onde existia um regime de liberdade para a navegação. E, praticamente, o maior objeto de controvérsia girava em torno da extensão do cinturão de água que cercava o Estado costeiro.[8]

7 CAMINOS, H. Harmonization of pre-existing 200-mile claims in the Latin American Region with the United Nations Convention on the Law of the Sea and its Exclusive Economic Zone. *The University of Miami Inter-American Law Review*, 1998, v. 30, n.1, p. 9-30.

8 TEROL, J. M. O.; TOMÁS, A. F.; LEGIDO, A. S. *Manual de derecho internacional público*. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2004.

Assim foram, aos poucos, consolidando-se essas duas perspectivas – por um lado, estabelecer uma zona de domínio absoluto do Estado na zona costeira de seu território, adjacente a ele, e, por outro, a liberdade de navegação além dessa zona, que passou a ser objeto de apreciação unilateral pelos Estados, com base justamente em sua soberania, sem um entendimento comum que norteasse tal posicionamento.

A primeira tentativa de sistematização do Direito do Mar se deu em 1856, com a realização do Congresso de Paris, relativo ao regime de navios durante conflito, que influenciou um bom número de Estados nesse período, e, posteriormente, com a Convenção de Genebra, de 1864, sobre as condições dos feridos em mar.

Vale destacar que esse movimento inicial de codificação do Direito do Mar se deu em um ambiente internacional hostil, pois o próprio Direito Internacional carecia de regras mais rígidas capazes de criar obrigações oponíveis aos Estados. O Direito Internacional, naquele tempo, tinha como fundamento as teorias voluntaristas mais rígidas, que deixavam para os Estados as condicionantes para submissão às regras internacionais. Naquele contexto, as relações entre Estados se davam apenas por necessidade e pelo estabelecimento de alianças estratégicas, inexistindo ideia consolidada de uma sociedade internacional, que surgiria de forma mais incisivas em dois momentos posteriores: as Conferências da Paz de Haia (1889-1907) e a criação da Sociedade das Nações (1919).[9]

9 II Conferência da Paz, Haia, 1907. *A correspondência telegráfica entre o Barão do Rio Branco e Rui Barbosa* / [Centro de História e Documentação Diplomática]. – Brasília: FUNAG, 2014.

Foi justamente a criação da Sociedade das Nações, com a assinatura do Tratado de Versalhes, em 1919, que estimulou o processo de discussão sobre a necessidade de regras que disciplinassem o uso comum do mar. A Conferência de Barcelona, em 1921, resultou na convenção e no estatuto sobre liberdade de trânsito e sobre o regime das águas navegáveis de interesse nacional. Embora tenham produzido entendimentos comuns em matéria do uso do mar, tais convenções ainda estavam limitadas pelo conteúdo de seus textos e comprometimento dos Estados.

A Sociedade das Nações, em 1930, decidiu convocar a Conferência de Haia, com o objetivo de proceder a uma codificação que levasse a um entendimento comum sobre o uso do mar, sobre a delimitação do mar territorial e de uma zona contígua. Infelizmente, porém, as discordâncias entre os Estados acabaram por paralisar as atividades de discussão e nenhum texto acabou sendo proposto. O agravamento da crise mundial e o desencadeamento da Segunda Guerra, em 1939, levaram à paralisação do processo de regulamentação internacional da matéria, embora o tema detivesse mais importância naquele momento histórico do que nunca.

Os motivos que impeliram os Estados a iniciar debates sobre o Direito do Mar são vários e bastante diversos, de acordo com a posição geográfica e com o interesse de cada Estado. Os principais, contudo, podem ser enumerados como sendo: a consolidação de novos Estados e a necessidade de delimitação geográfica entre eles; o desenvolvimento tecnológico empregado nas embarcações; o crescimento populacional e a necessidade de ampliação pesqueira de

certos Estados e, por conseguinte, a captura de espécies marinhas; a descoberta de um espaço de onde poderiam ser extraídas riquezas, como os hidrocarbonetos e outros recursos não vivos.

Nesse sentido, a compreensão de que a plataforma continental poderia ser fonte de exploração do Estado começou a ser objeto de reivindicação pelos Estados. Em 1945, o presidente norte-americano Harry Truman declarou que a jurisdição do Estado americano se estendia sobre os recursos do fundo e subsolo da plataforma continental contígua ao próprio território, ato que foi seguido por vários Estados, que invocaram também seus domínios como forma de garantir a exploração oportuna de tais recursos, consolidando o entendimento sobre os domínios do Estado nesse espaço.

Era preciso retomar as discussões sobre o desenvolvimento de um Direito do Mar que pudesse regular as relações entre os Estados. A criação das Nações Unidas renovou decisivamente esforços na busca pela regulamentação, obviamente já em um ambiente em que o tema sobre o uso do mar tomava outra dimensão, englobando outros aspectos por conta de diversos fatores, especialmente das novas descobertas sobre as riquezas que poderiam ser retiradas do mar, bem como da discussão sobre a exploração da plataforma continental. Essas novas tentativas de regulação do Direito do Mar também ressurgem com outra perspectiva normativa e com outro ambiente nas relações internacionais.

A partir de projeto elaborado pela Comissão de Direito Internacional da ONU, a Assembleia Geral das Nações Unidas

convocou, em 1958, em Genebra, a *Primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar*, que se reuniu entre os meses de fevereiro e abril daquele ano e teve participantes de 86 Estados, resultando na celebração de quatro convenções sobre o Direito do Mar:[10] 1) mar territorial e zona contígua; 2) plataforma continental; 3) alto-mar; e 4) pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar. No crédito da Conferência, pode ser imputada a consolidação de vários aspectos relacionados com o sistema jurídico das águas interiores, o mar territorial e o alto-mar, ao mesmo tempo em que produziu interessantes elementos de desenvolvimento progressivo que se consolidaram mais tarde, como os relativos à zona contígua e à plataforma continental. Cabe destacar, entretanto, a ausência do acordo sobre a extensão do mar territorial a mais de três milhas, ou sobre o estabelecimento de direitos exclusivos de pesca fora de tal espaço. Apesar disso, as quatro convenções entraram em vigor nos anos 1960.

Precisamente, a persistente dificuldade para o estabelecimento da extensão do mar territorial, assim como a multiplicação de reivindicações exclusivistas sobre os recursos marinhos, influenciou a convocatória da denominada S*egunda Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar*, em 1960. Seus componentes, porém, não conseguiram entrar num acordo (faltou um voto para alcançar a maioria necessária) sobre a extensão de seis milhas do mar territorial.

10 RANGEL, V. M. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1966.

A manifestação formal do embaixador Arvid Pardo, de Malta, em 1º de novembro de 1967, ao se dirigir às Nações Unidas, conclamando-as para o estabelecimento de "um regime internacional eficaz sobre o oceano, além de definir regras claras na atribuição da jurisdição nacional para julgar a matéria", levou os Estados a realizarem, em 1973, a *Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, que se desenvolveu em onze seções ao longo de nove anos.[11]

Cabe resgatar que, já em 1970, a Assembleia Geral decidiu convocar a *Terceira Conferência sobre o Direito do Mar*, em um contexto condicionado pelo incremento das pretensões unilaterais dos Estados, em particular dos menos desenvolvidos, como uma forma de reivindicar as riquezas situadas na proximidade de suas costas. Ao mesmo tempo, os interesses estratégicos das grandes potências, que viam emergir um importante dique de contenção à mobilização de suas forças nos principais estreitos do planeta, constituíam um impedimento a qualquer negociação. Além disso, havia que contar com as inúmeras questões que revestiam um interesse geral, como as referentes ao meio ambiente marinho ou à exploração dos recursos em zonas não submetidas à soberania dos Estados. Apesar de esboçado de forma esquemática, esse panorama deu um bom exemplo da complexa tarefa que se esperava abordar com a regulamentação do meio marítimo de uma forma global.[12]

11 RIMABOSCHI, M. *L'unification du Droit Maritime:* construction d'un Ordre Juridique Maritime. Marseille: Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006.

12 CASTRO, L. A. A. *O Brasil e o novo direito do mar*: mar territorial e zona econômica exclusiva. Brasília: FUNAG, 1989.

Finalmente, em 30 de abril de 1982, o resultado da Terceira Conferência foi aprovado por votação no texto da *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, aberto à assinatura em 10 de dezembro do mesmo ano, na Bahia Montego, Jamaica. Por conta do número mínimo de sessenta ratificações para sua entrada em vigor, o texto esperou até o dia 16 de novembro de 1993, entrando efetivamente em vigor doze meses mais tarde, em 16 de novembro de 1994, ou seja, doze anos após sua aprovação.

III

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, composta por 320 artigos, entrou em vigor no dia 16 de novembro de 1994, e, em razão de condicionantes presentes no bojo do tratado, os Estados adiaram a ratificação e promoveram alterações no texto original, resultando num acordo subsequente relacionado à execução da parte XI da Convenção, adotado em 28 de julho de 1994 e incorporado em 28 de julho de 1996. Esse acordo e a parte XI da Convenção devem ser interpretados em conjunto e aplicados como um único instrumento; até o presente momento, contam com a adesão de mais de 154 Estados.[13, 14, 15]

A Convenção estabeleceu uma estrutura legal detalhada para regular todo o espaço do oceano, seus usos e recursos,

13 MARTINS, A. M. G. O acordo relativo à aplicação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 na óptica do Direito dos Tratados. *Revista Jurídica*, 2001, n. 24, p. 21-52.

14 GARCÍA-REVILLO, M. G. *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar*: origem, organización y comtencia. Córdoba: Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2005.

15 MARFFY-MANTUANO, A. The procedural framework of the agreement implementing the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *The American Journal of International Law*, 1995, v. 89.

contendo normas disciplinadoras sobre o mar territorial, a zona contígua, a plataforma continental, a zona econômica exclusiva e o alto-mar. Fornece regras para a proteção e preservação do ambiente marinho, para a pesquisa científica, para o desenvolvimento e transferência da tecnologia marinha para a exploração dos recursos do oceano e de seu subsolo, delimitando os limites da jurisdição nacional para cada matéria; também consolidou consolidou princípios costumeiros que devem ser observados pelos Estados na utilização conjunta dos espaços marítimos, como a liberdade do mar, o exercício da jurisdição interna dos Estados dentro de limites do mar adjacente ao Estado e a caracterização da plataforma continental.[16, 17]

O mecanismo estabelecido pela Convenção para a solução de conflitos fornece quatro meios alternativos, os quais os países aderentes da Convenção têm total liberdade para escolher: o Tribunal Internacional do Mar, a Corte Internacional de Justiça, o Tribunal Arbitral, constituído de acordo com o anexo VII da própria Convenção, ou o Tribunal Arbitral Especial, constituído de acordo com o anexo VIII.

É de se esclarecer que, embora o texto goze do efeito de qualquer tratado internacional, conforme prescrito pela Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, o conteúdo normativo de certos dispositivos possui caráter declaratório e propositivo. Ademais, o fato de não permitir reservas,

16 BASTOS, F. L. *A internacionalização dos Recursos Naturais Marinhos*. Lisboa, Portugal: Almondina, 2005.
17 CAMINOS, H. *Law of the See*. Burlington: Ashgate Publiishing Company, 2001.

senão aquelas previstas na própria Convenção, alarga, em análise, seu alcance normativo.[18, 19]

A importância da entrada em vigor da Convenção está em que estabeleceu um marco jurídico comum aos Estados e proporcionou a pacificação do entendimento sobre a delimitação dos espaços para utilização e exploração do mar, sua superfície, solo e subsolo, espécies vivas, bem como sua conservação. Além disso, regulamentou obrigações, direitos e deveres dos Estados, no compartilhamento de responsabilidades sobre a utilização do espaço comum, alto-mar e área.[20, 21, 22, 23]

18 RIGALDIESK, F. L'entrée en vigueur de la Convention de 1982 sur le droit de la mer: enfin le consensus. *La Revue Juridique Thémis*, 1995, v. 29, n. 1.

19 LÉVY, J. P. Les Nations Unies et la Convention de 1982 sur le droit de la mer. *Revue Belge de Droit International*, v. 27, n. 1, 1995, p. 11-35.

20 NAZO, G. N. *Questões importantes referentes ao mar*. São Paulo: Soamar, 1996.

21 No Brasil foi aprovada pelo Congresso Nacional (Decreto Legislativo nº 5, de 9 de novembro de 1987) e ratificada em 22 de dezembro de 1988, tendo sido incorporada pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995.

22 ANDERSON, D. H. Legal implications of the entry into force of the UN convention on the law of the sea. *International and Comparative Law Quarterly*, Abr. 1995, v. 44, n. 2, p. 313-326.

23 PLATZÖDER, R. Substantive changes in a multilateral treaty before its entry into force: the case of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *European Journal of International Law*, v. 4, n. 3, 1993, p. 390-417.

IV

Razões que levaram os Estados a se submeterem à Convenção sobre o Direito do Mar

A motivação para os Estados aderirem à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar pode ser encontrada na força política das Nações Unidas e na compreensão dos Estados da existência de um novo contexto internacional, que exige o estabelecimento de um marco jurídico comum como forma de legitimar o uso dos mares e oceanos pelos Estados e estabelecer obrigações e limites de aceitação universal.

O amadurecimento dos debates que ocorreram ao longo da História, na consolidação dos princípios e costumes do Direito do Mar, também foi fundamental, especialmente nas tentativas de regulamentação, ocorridas nas Conferências de Genebra, em 1958 e 1960, que serviram como processo

de preparação à necessária codificação comum sobre o tema, com o consenso entre os Estados.[24, 25]

Era imperioso que os Estados disciplinassem mecanismos para utilização dos espaços marítimos, pois, em decorrência de seu caráter transnacional, sem fronteiras em razão das correntes oceânicas, poderiam servir como zona de tensões por conta de seu uso, na medida em que qualquer dano tem o potencial de afetar toda comunidade internacional. Ou seja, no âmbito do mar, os problemas estão necessariamente inter-relacionados. Assim, o espírito norteador da Convenção foi e continua sendo estabelecer a cooperação mútua para a manutenção da paz e do progresso coletivo das sociedades e dos povos.

Daí explica-se a incorporação da consciência com a preocupação ambiental ao direito do mar, o que se deu essencialmente em razão de um conjunto emergente de temas e fatos que colocavam o espaço marítimo como um ambiente em que os danos ambientais são irreversíveis, não só para as espécies vegetais e animais, mas também para os seres humanos, tendo em vista a poluição telúrica, os vazamentos de petróleo e combustível, o alijamento de detritos no mar com a poluição dos mares e oceanos. Assim, compreende-se o dever que se impõe à sociedade internacional de exigir a adoção de mecanismos comuns para proteção do meio ambiente marinho, com espírito de cooperação.[26]

24 MATTOS, A. M. *Direito do Mar e poder nacional*: políticas e estratégias. Belém: CEJUP, 1989.

25 SOARES, G. F. M. O Brasil e as negociações sobre Direito do Mar. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

26 SOARES, G. F. M. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Atlas, 2002.

Os avanços tecnológicos, como as telecomunicações em rede, ampliaram a necessidade de estabelecer conexões com o uso de cabos submersos via marítima. Esses cabos ocupam zonas nos mares e oceanos que necessitavam, naquele tempo, de proteção, limite e disciplina regulatória. Com a crescente utilização do espaço marítimo, tornou-se necessária a celebração de acordos bilaterais e multilaterais – nem sempre fáceis de serem realizados.

Outra motivação foi a dinamização do processo migratório com o aperfeiçoamento tecnológico das embarcações e navios, o que permitiu deslocamento crescente de pessoas pelo mundo todo e exigiu que uma ordem jurídica fosse pensada para disciplinar o trânsito marítimo, não só quanto ao uso da passagem inocente, mas também em relação a mecanismos ligados ao disciplinamento da jurisdição do Estado e das embarcações.[27]

Além disso, muitos Estados dependem fundamentalmente do mar para alimentação de sua população e têm no espaço marítimo a principal fonte de alimentos e pesca. Nesse diapasão, houve o aperfeiçoamento tecnológico de embarcações para pescas, que permitiram capturas em quantidade crescente de peixes, muitas vezes predatória, afetando os estoques, bem como não respeitando o ciclo das espécies migratórias. Era importante, então, que se disciplinassem de forma equitativa e eficiente a utilização e exploração dos recursos vivos, bem como que se estudasse, protegesse e preservasse o meio marítimo.

27 COMBACAU, J. *Le droit international de la mer*. Paris: Presses Universitaires de France, 1985.

O mar, embora tenha sido sempre um espaço de utilização para o comércio, tornou-se mais vulnerável com a ampliação de redes comerciais, bem como com o crescimento do comércio mundial, passando a exigir maior regulamentação do trânsito, para embarcações comerciais e civis, além do estabelecimento de portos para o comércio marítimo.

A descoberta de metais e petróleo estabeleceu uma área econômica altamente importante para os Estados e, portanto, sujeita a disputas. O reconhecimento do direito soberano desses espaços regulamentou o direito dos Estados em sua exploração.

O combate à criminalidade nos mares sempre foi um problema enfrentado pelos Estados, mais ainda com a ampliação de rotas e com os valores que passaram a despertar cobiça criminosa. Por isso, no quadro da cooperação multilateral, era importante que os Estados reprimissem a pirataria em suas mais variadas formas e espaços, especificamente em alto-mar.

V

Objetivos do Direito do Mar

Elencaram-se, anteriormente, alguns dos motivos que levaram os Estados a celebrar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Os Estados, contudo, tinham também, naquele momento, objetivos nacionais a serem alcançados com a celebração do documento. Portanto, ao se fazer uma leitura da Convenção, é importante estabelecer reflexão crítica sobre o que a motivou, bem como sobre os objetivos estabelecidos para o desenvolvimento do Direito do Mar, para que se possa analisar se tais propósitos estão sendo atingidos.

A importância da análise de metas está em poder servir como parâmetro para a interpretação da aplicabilidade e da validez das normas na atualidade e como avaliador do alcance dos objetivos. Demonstra se as normas ainda carecem de aplicação e ressaltam o papel da sociedade e dos tribunais, sejam nacionais, sejam internacionais, de dar uma resposta à lacuna aplicativa.

Entre os objetivos que podem ser encontrados na Convenção, seguramente o mais importante é a utilização pacífica dos mares como um espaço de conexão entre os povos e Estados. Segundo essa concepção, o mar deve ser usado como um espaço dinâmico de interação entre os povos, não excludente, mas democrático e aberto. A Convenção vem a ser um instrumento que estabelece segurança nas relações internacionais, que passam a se desenvolver de maneira previsível e estatuída, como resultado de longo debate com ampla aceitação. Ademais, a existência de um documento formal acaba tendo caráter preventivo para as relações estabelecidas nesse espaço, visto que muitos dos seus dispositivos servem como orientadores das relações entre os Estados.

Ao estabelecer como objetivo a utilização pacífica do mar, a Convenção afastou práticas voltadas para seu mau uso ou posições soberanistas, baseadas em relações de poder. Por exemplo, afastou o uso do espaço para testes nucleares ou manobras militares independentes, ou para qualquer atividade que possa potencializar eventuais conflitos.

O aproveitamento econômico, em razão das riquezas encontradas no espaço marítimo, com vistas ao desenvolvimento dos Estados, estabeleceu uma ordem econômica internacional justa e equitativa. A Convenção prevê em seus dispositivos, de forma democrática, a possibilidade de Estados que não têm costa beneficiarem-se da medida. Para o estabelecimento de uma ordem justa e equitativa, é preciso garantir que, efetivamente, todos tenham acesso à possibilidade de exploração de riquezas, que a exploração

não prejudique outros Estados ou o equilíbrio do meio ambiente e que o mar seja um ambiente sustentável.

A propósito, o objetivo de promover a distribuição equilibrada dos recursos marítimos, especialmente para os países em desenvolvimento, sem litoral, ou dependentes de recursos do mar, aparece em vários dispositivos da Convenção.

O objetivo do aproveitamento econômico e desenvolvimento é bastante próximo da ideia do desenvolvimento sustentável no contexto do Direito Internacional Ambiental, sopesando e legitimando a exploração econômica, tendo como perspectiva o desenvolvimento dos povos e das gerações futuras.

Ainda sobre o aproveitamento econômico dos mares, a Convenção estabelece a necessidade de balancear as regras em um binário entre as necessidades gerais e os interesses particulares. As necessidades gerais se enquadram no campo da solidariedade e no compartilhamento comum do mar e seus recursos para o sustento das populações e a segurança alimentar, bem como de seus recursos em forma de energia e daqueles fundamentais para a sustentabilidade dos povos, de comunidades – principalmente no caso de Estados em desenvolvimento que não dispõem de tecnologia ou de qualquer acesso ao mar por não disporem de litoral. Por sua vez, os interesses particulares compreendem a esfera do exercício dos poderes soberanos dos Estados e seus interesses, desde que seja exercido no espaço da legitimidade que discricionariamente a própria Convenção

permite, em caráter objetivo e excepcional, não podendo se sobrepor às necessidades gerais.

Ao propor objetivos, a Convenção assume o compromisso de persecução de metas a serem atingidas com a implementação de suas próprias regras. Tais objetivos servem como parâmetro para constante avaliação da eficácia das regras do Direito do Mar, bem como se constituem como elementos de referência para as interpretações jurídico-normativas de seus dispositivos. As referidas metas são instrumentos basilares para o desenvolvimento progressivo do Direito do Mar e para o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações, em consonância com os objetivos das Nações Unidas.

VI

Fundamento do Direito do Mar

A discussão sobre o fundamento teórico que norteia a obrigatoriedade de uma dada norma é tema dos mais relevantes na estrutura de análise normativa, pois é a partir da definição do fundamento que se podem justificar a obrigatoriedade e a lógica jurídica normativa de uma dada norma.

A discussão sobre o fundamento do Direito Internacional passou pelo estudo de várias escolas e por diversas perspectivas, desde a escola clássica soberanista, passando pela voluntarista ou normativista, pela sociológica, até pela universalista, e, ainda hoje, com as mudanças dos paradigmas do Direito Internacional na contemporaneidade, continua sendo tema em permanente discussão[28].

O Direito do Mar merece interpretação quanto a seu fundamento e obrigatoriedade, pois, conforme acentuado,

28 VIGNES, D. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer Serait-Elle un Regrettable Accord Mixte? La Communauté l'A Pourtant Conclue. *Mélanges en Hommage à Michel Waelbroeck*, v. I, 1999, p. 683-694.

embora tenha um vínculo profundo com o Direito Internacional, de viés essencialmente voluntarista, é certo que os Estados reconhecem o mar como um patrimônio comum da Humanidade, ou seja, como um espaço coletivo, supranacional, que deve ser administrado em benefício de todos os povos do mundo.[29] Por isso, a percepção do fundamento do Direito do Mar vai além da perspectiva voluntarista ou contratualista que orientou as interpretações sobre o Direito Internacional até o século passado e que, ainda hoje, possui adeptos.

A edificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, embora derivada de um tratado, traz em seu bojo valores normativos de caráter universal, dando ao Direito do Mar outra e nova dimensão, que consagra a existência de um espaço transacional que deve ser compartilhado por todos os povos, assentado sobre a ideia da existência de um bem comum de um titular difuso; a humanidade como um todo.[30]

Para análise do fundamento normativo do Direito do Mar, é preciso ter em conta seu caráter universalista, ao mesmo tempo composto por um objeto de análise essencialmente transacional, que indiscutivelmente interessa a toda a humanidade.

O Direito do Mar pode ser entendido como um microssistema derivado do Direito Internacional, que guarda com ele uma relação simbiótica, na medida em que as

29 CAVALCANTI, B. M. V. *Natureza jurídica do mar*. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

30 ANDERSON, D. H. Further efforts to ensure universal participation in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 43, n. 4, Out. 1994, p. 886-893.

matérias não reguladas pela Convenção são regidas pelas normas e princípios do Direito Internacional geral. O Direito do Mar, contudo, tem autonomia, lógica própria e, na base de seus princípios supracitados, uma força motivadora.

Nesse sentido, o fundamento do Direito do Mar reside na compreensão de que existe um bem comum inalienável da humanidade, cujo valor está ligado à manutenção da vida na Terra e que está no núcleo estrutural de todo o sistema. A obrigatoriedade das normas sobre o Direito do Mar reside, em uma perspectiva superficial, na vontade dos Estados de se submeterem à Convenção. Contudo, em uma análise mais aprofundada, a força vinculante do Direito do Mar deriva da existência de um bem jurídico muito maior, que constrange os Estados, que está acima da vontade destes, por uma questão natural que se sobrepõe à própria ficção das estruturas normativas da fronteira e da soberania, que existe *per se*. Não se trata de empreender uma perspectiva de direito natural ou *jus* naturalista, mas é certo que o mar existe e justifica a própria existência das coisas como as conhecemos, a realidade concreta da vida, que demanda tratamento jurídico adequado. Assim, por se tratar de um patrimônio da Humanidade e da vida, é, pois, uso coletivo e compartilhado.

O mar é o espaço para comunhão patrimonial de todos os Estados, povos e nações que dele usufruem e consiste em força motriz da vida no planeta. Ele corresponde à essência que justifica todas as coisas no planeta e é elemento do qual a norma extrai sua autoridade normativa, como um axioma superior, fundamental e impositivo.

VII

Princípios do Direito do Mar

Na base de toda relação jurídica, existem princípios que são valores reconhecidos e consolidados como instrumentos de inspiração para orientação do sentido normativo, tanto no momento da elaboração de novas normas ou de normas derivadas, como no da vigência, execução ou interpretação de normas já existentes.

A operação para definir os contornos principiológicos de um dado campo normativo não é tarefa fácil, pois envolve conhecer um conjunto de elementos, de perspectivas e planos que, muitas vezes, remetem a várias significações.[31] Os princípios têm forte conotação valorativa e, por isso mesmo, variam e são influenciados em razão de fatores históricos, culturais, psicológicos, políticos e mesmo jurídicos, os quais repercutem sobre sua dimensão axiológica e instrumental e sobre o ambiente onde se desenvolvem e se consolidam. Isso tudo leva, por vezes, a uma relativização ou a uma

31 CARRIÓ, G. R. *Principios jurídicos y positivismo jurídico*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1970.

diferenciação de perspectivas, segundo o sujeito que deles se utiliza.[32]

Por outro lado, a especialização de certos campos de estudo, vinculados a outros temas mais amplos, abriu a possibilidade do estabelecimento de uma cadeia coordenada e axiomática de princípios que funcionam de forma sistêmica e coordenada entre si. O Direito do Mar é resultado de uma dialética normativa internacional, é um campo autônomo, mas vinculado, e por ele coordenado, axiologicamente ao Direito Internacional, que, por sua vez, extrai sua autoridade normativa do próprio sentido do Direito.

É correto entender, portanto, que os princípios normativos que norteiam a existência do Direito do Mar não são apenas os princípios gerais do Direito ou os do Direito Internacional, mas sim aqueles especificamente disciplinados na Carta das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Por conseguinte, tem o Direito do Mar seus próprios princípios, que o individualizam como um campo normativo particular, mas que estão harmonicamente ligados aos outros dos quais derivam seu valor e autoridade.[33]

A boa-fé, a igualdade soberana, a não intervenção, a autodeterminação dos povos, o respeito aos direitos humanos, a solução pacífica de controvérsias e a não agressão ou uso da força são princípios do Direito Internacional que orientam a compreensão do Direito do Mar. Este, como ramo, tem sua base normativa no Direito Internacional.

32 MENEZES, W. Os princípios do Direito Internacional. In: CASELLA, P. B.; RAMOS, A. C. (Orgs.). *Direito internacional* – Homenagem a Adherbal Meira Mattos. São Paulo: Quartier Latin, 2009, v. 1, p. 1-20.

33 ALBUQUERQUE, L.; NASCIMENTO, J. Os princípios da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Direito e cidadania*, v. 4, n.14, jan./abr. 2002, p. 235-252.

Essencialmente, o Direito do Mar está assentado sobre a ideia de Justiça e de respeito ao Direito, porque dele é parte. Esse sentido é reforçado em várias passagens da Convenção que norteiam a utilização dos espaços marinhos e oceânicos pelos Estados. Ao mesmo tempo, os valores norteadores da justiça, como a equidade, a igualdade e a solução pacífica, estão inseridos na base da interpretação normativa das regras do Direito do Mar.

Conforme observado, no entanto, existem elementos principiológicos próprios do uso do mar, observados no estudo e na interpretação das normas do Direito do Mar. O primeiro princípio encontrado é o entendimento de que os fundos marinhos e oceânicos e seu subsolo, para além dos limites da jurisdição nacional, são "patrimônio comum da humanidade". Tal excerto consagra a compreensão de que o mar, além dos limites territoriais do Estado, é espaço coletivo e seus recursos pertencem à humanidade como um todo, a todos os povos, e devem ser explorados e conservados visando essencialmente aos interesses de toda a humanidade, mediante o compartilhamento de responsabilidades.[34, 35]

A sistematização do entendimento de que o mar é patrimônio comum da humanidade reside na base de qualquer interpretação que leve em conta sua discussão e dimensão normativa, consagrando um avanço fundamental, no qual a positivação de seu conceito jurídico – quase sempre

34 SILVA, J. L. M. A "Segunda Revisão" da Convenção de Montego Bay ou o fim do Mare Liberum. *Revista Jurídica*, 2001, n. 24, p. 53-70.

35 CASTRO, P. J. C. Do Mare Liberum ao Mare Commune? – as viçosas mutações do Direito Internacional do Mar. *Revista Jurídica*, 2001, n. 24, p. 11-20.

tratado como uma *soft law,* sem valor normativo, mas como uma palavra bonita que decorava textos normativos – é incorporada pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, que lhe deu amplitude de aspecto material e caráter jurídico.[36]

O princípio da igualdade é fundamental na interpretação das regras sobre Direito do Mar, primeiro porque justifica, e a ele está aliado, o pressuposto de que o mar deve ser utilizado por toda a comunidade internacional, no sentido de compartilhar suas riquezas. Segundo, a igualdade não é absoluta e comporta tratamento diferenciado, especialmente em relação aos Estados que têm limitações geográficas ou que, em razão do pouco desenvolvimento econômico, não possuem condições de explorar os recursos marinhos. E ainda, a igualdade envolve a responsabilidade igualitária pela proteção e preservação do meio marítimo.

O Direito do Mar deve servir para a promoção do progresso econômico e social de todos os povos do mundo. Nesse sentido, o partilhamento de tecnologias e o acesso aos recursos marinhos não podem ficar restritos a Estados que tenham capacidade de investimento ou tecnologia. Pelo contrário, devem estar ao acesso de todos os povos, a partir de políticas cooperativas no quadro de organizações internacionais regionais e universais de desenvolvimento derivado dos recursos e da manutenção do bioma marinho.

Uma particularidade do Direito do Mar no que tange à solução pacífica de controvérsias como princípio é seu sistema múltiplo e aberto, que disciplina mecanismos

36 TREVES, T. L'entrée en vigueur de la Convention des Natiouns Unies sur le Droit de la mer et les conditions de son universalisme. *Annuaire Français de Droit International*, v. 39, 1993, p. 850-873.

jurídicos distintos para a solução de controvérsias, sem atrelar a matéria a um único tribunal, mas deixando a critério das partes diferentes mecanismos jurídicos. Destarte, permite que demandas sejam tratadas com mais especificidade técnica normativa, com o mérito de oferecer, como realização do princípio, múltiplas formas de discussão normativa.

Na estrutura da Convenção das Nações Unidas, podem ainda ser encontrados princípios que são aplicados a certos espaços específicos. Eles são de Direito do Mar, mas disciplinam um campo limitado da matéria, por estarem afeitos a apenas certos espaços ou terem aplicação casual em certas circunstâncias, não tendo caráter de princípio basilar e geral da disciplina. Assim, podem ser encontradas a liberdade da pesca, a equidistância, a prevenção, o poluidor pagador, a soberania, entre outros.

Os princípios têm na atualidade uma posição fundamental na interpretação do Direito e das regras que compõem o sistema jurídico, pois estão na base da formulação de regras e da adjudicação. Por isso, os valores que cristalizam compõem a estrutura do sistema normativo como vetor estrutural de todo o sistema. No caso do Direito do Mar, podem nortear a compreensão da matéria em seu processo de solidificação, na medida em que a matéria ainda se encontra em processo de amadurecimento.

VIII

Sujeitos do Direito do Mar

Na discussão sobre o sujeito de um determinado campo normativo, deve ser considerada, sob a ótica jurídica, a condição subjetiva de quem tem capacidade para produzir regras e delas ser destinatário, para executá-las e, ainda, para invocá-las perante instituições estruturadas com a finalidade de dar eficácia e garantir sua aplicação, garantindo previsibilidade e segurança às relações jurídicas.

Não se podem confundir, portanto, por um lado, o objeto, o fundamento, ou mesmo o ideal coletivo plasmado na humanidade, a vida ou a sobrevivência do planeta, e, por outro, aqueles que efetivamente participam da dinâmica produtiva de normas. Estes têm a responsabilidade e a possibilidade, segundo o Direito, de invocar a aplicação das regras, ou se sujeitam às normas prescritas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e ao conjunto normativo, denominado Direito do Mar.

A importância de se definir o sujeito de um campo normativo é compreender a dinâmica de manejo das regras,

da possibilidade de representação perante organizações internacionais e tribunais e cortes, ou determinar o grupo de pessoas que têm a titularidade de um bem jurídico protegido, podendo invocar sua aplicação ou seu direito, bem como, no caso de sujeição a obrigações, ser cobrado pelas responsabilidades assumidas.

No caso específico do Direito do Mar, são sujeitos, por excelência, os Estados que se submeteram à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Também, foram as relações interestatais e os movimentos de afirmação de soberania, principalmente aqueles favoráveis à definição do mar territorial, que levaram indubitavelmente ao entendimento coletivo da construção de regras para normatizar o uso do mar. Os Estados serviram como sujeito principal dos direitos e obrigações estabelecidos ainda neste contexto.[37, 38] No quadro da Organização das Nações Unidas, são os Estados que devem negociar, em condições de igualdade, a elaboração de regras, estando sujeitos às responsabilidades ali impostas, podendo reclamar e exercer os seus direitos.[39, 40]

Às organizações internacionais, entendidas como organizações intergovernamentais, constituídas por Estados, aos quais os seus Estados-membros tenham transferido

37 BURGT N. V. D. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and its Dispute Settlement Procedure. *Griffin's View on International and Comparative Law*, v. 6, n. 1, 2005, p. 18-34.

38 ANDERSON, D. H. Legal implications of the entry into force of the UN convention on the law of the sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 44, n. 2, Abr. 1995, p. 313-326.

39 ANDERSON, D. H. Further efforts to ensure universal participation in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 42, n. 3, Jul. 1993, p. 654-664.

40 LÉVY, J. P. Les Nations Unies et la Convention de 1982 sur le droit de la mer. *Revue Belge de Droit International*, v. 27, n. 1, 1995, p. 11-35.

competência em matérias regidas pela presente Convenção, incluindo a competência para concluir tratados relativos a essas matérias, também se reconhece uma condição especial de ator e partícipe na construção de mecanismos de cooperação em matéria de Direito do Mar, de patrocinadoras da elaboração de acordos, tendo participação decisiva nas discussões sobre a implementação de tais regras.[41] Por outro lado, a Convenção estrutura a Autoridade como organização internacional dotada de poder de representação não só para a proposição de regras, mas também com competência para demandar e ser demandada perante tribunais internacionais.[42]

A Convenção inova ao permitir que, circunstancialmente, empresas privadas e pessoas físicas que explorem atividades na área também possam propor ação e serem demandas perante o Tribunal Internacional sobre Direito do Mar ou, ainda, recorrer à arbitragem, conforme disposto em seu artigo 153, 2, b, combinado com seu artigo 285, bem como nos dispositivos do anexo III e do artigo 20, 2, do anexo IV. O sistema ainda deve ser testado nesse sentido, o que servirá como interessante caso para mudança na perspectiva da estrutura jurisdicional do Direito Internacional. Os dispositivos reforçam a ideia de que entidades distintas dos Estados, como é o caso da Autoridade e da Empresa, podem ter acesso ao Tribunal. Vale ressaltar que isso se aplica a

41 PEREIRA, M. C. R. O papel do Brasil nos organismos internacionais ligados ao Direito Marítimo com destaque à International Maritime Organization (IMO). In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

42 ESTEVES NETO, E. G. As Organizações Internacionais e o Direito do Mar. In: MENEZES, Wagner (Org.). *Direito do Mar*: desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015.

qualquer questão submetida nos termos de algum acordo que confie ao Tribunal jurisdição para analisá-la, desde que os termos para tanto tenham sido aceitos e ajustados pelas partes, alargando com isso o acesso ao Tribunal a outros sujeitos que não os Estados.[43, 44]

Vale ressaltar, ainda, que a Convenção reconhece textualmente o direito à autodeterminação dos povos, prescrita nos artigos 1º e 305, c, e que os Estados associados possuem capacidade e autonomia para se submeterem à Convenção, do mesmo modo que territórios que não tenham alcançado a plena independência ou autonomia interna podem se submeter à Convenção.[45] Essa é uma situação excepcional, mas que remete a pressupostos do Direito Internacional contemporâneo.

Podem ser encontrados autores que fazem menção à humanidade como sujeito de Direito do Mar, mas, partindo da concepção acima adotada de sujeito de direito, essa posição é embasada em uma confusão conceitual, conforme explicado inicialmente. Sem dúvida nenhuma, todo ordenamento jurídico de vocação universal tem a humanidade como destinatária e beneficiária final das regras por ele instrumentalizadas, apesar de nenhum dispositivo reconhecer a possibilidade de difusamente poder atuar diretamente perante instituições ou agir como titular

43 MENEZES, W. *Tribunais Internacionais*: jurisdição e competência. São Paulo: Saraiva, 2013.

44 PFIRTER, F. M. A. Las instituciones creadas por la Convención del Derecho del Mar. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, v. 15, 2001, p. 11-98.

45 A Resolução 1514 (XV) da Assembleia Geral das Nações Unidas estabelece bases propositivas para o reconhecimento da autodeterminação dos povos aos países e povos coloniais, determinando certos critérios que poderiam ser levados em conta para sua inserção internacional, especialmente voltada para a proteção dos direitos humanos.

ativo ou passivo. Os Estados e outras entidades, quando produzem tais regras ou as instrumentalizam, o fazem como valor motivador porque o bem protegido é pertencente a toda a humanidade indistintamente, o que não confere a ela a condição de titular ativo.

IX

Objeto do Direito do Mar

Todo campo da Ciência tem um objetivo que centraliza suas preocupações e influencia sua extensão normativa. O objeto concentra o núcleo das relações jurídicas estabelecido em um campo normativo, e as regras que são sistematizadas envolvem justamente as prescrições e implicações para sua validade e eficácia, ou seja, as normas acompanham o dinamismo do objeto.

As relações jurídicas estabelecidas no ambiente marinho compõem o objeto do Direito do Mar, seja no meio aquático, seja no leito e subsolo; abrangem seu uso, sua exploração e manutenção de seus recursos vivos. O Direito do Mar regula o uso do mar em suas variadas práticas, disciplinando extensivamente seu uso, estabelecendo direitos e regras para a utilização de todos os elementos que compõem o referido espaço e que têm vínculo com ele.

O objeto do Direito do Mar é composto analiticamente de: a) um corpo de normas jurídicas, em que estão presentes não apenas a Convenção das Nações Unidas

sobre o Direito do Mar, mas também um conjunto normativo derivado ou formado por outros acordos e tratados sobre o tema, além de outras fontes do Direito Internacional; b) o espaço material concreto e real que cientificamente pode ser delimitado e identificado e, por isso, interessa aos Estados, na medida em que é elemento claro de delimitação de fronteiras e espaço de exercício e uso da extensão de sua jurisdição; c) o conteúdo presente no referido espaço, sejam suas riquezas, sejam seus recursos vivos; e também de d) elementos derivados do exercício de uso do espaço marítimo, resultando daí a compreensão de por que referido uso não pode ser nocivo aos interesses de toda humanidade, mesmo em determinados espaços, devendo-se respeitar o espaço coletivo e multilateral.

É de se destacar que não é certo pensar, como se faz em algumas universidades no Brasil, que o objeto do Direito do Mar circunscreve-se só às relações espaciais subdivididas entre mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, alto-mar, plataforma continental e área. O objeto do Direito do Mar, além de abarcar e disciplinar a utilização daqueles espaços, estende seus braços sobre temas derivados de sua estratificação, como a delimitação marítima, a discussão sobre o exercício de soberania, as questões ligadas à interpretação civil, penal e administrativa de certas medidas e os direitos humanos que crescentemente permeiam o debate sobre o Direito do Mar.[46] Além disso, temas como a pirataria e a poluição marinha têm caráter

46 OXMAN, B. H. Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Columbia Journal of Transnational Law*, v. 36, n. 1-2, 1998, p. 399-432.

transnacional, o que torna necessária uma atuação conjunta e adoção de regras universais para discipliná-los, enquanto a utilização e desenvolvimento de tecnologia e o exercício da pesquisa marinha são temas que podem ser trabalhados e estudados nas universidades. Isso demandaria, por certo, uma boa carga horária para desenvolvimento curricular, o que não obsta a necessidade de serem trabalhados temas do objeto do Direito do Mar de acordo com a aptidão e a proximidade de cada curso que com ele guarda alguma relação.

Em razão do objeto do Direito do Mar não ser estático, e sim dinâmico, é possível prever que, à medida que novos problemas forem surgindo e as relações tornarem-se mais complexas, novas regras serão sistematizadas, porque serão estabelecidas no quadro do objeto do Direito do Mar, juntamente com suas preocupações e tentáculos jurídico-interpretativos[47].

Quando, por exemplo, a ciência marinha avança, outras questões passam a integrar o objeto do Direito do Mar, decorrentes da necessidade de novas interpretações e perspectivas em aberto. A tecnologia marinha crescentemente permite a exploração de novos espaços, e, seguramente, diversas questões jurídicas que não foram apontadas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar daí advirão, necessitando rediscussão sobre o objeto, sobre a ampliação e, por conseguinte, sobre a tipificação de referidas normas.

47 LUCCHINI, L.; VCELCHEL, M. *Droit de La Mer*. La mer et son drot les espaces maritimes. Pedone: Paris, 1990. tome I, p. 3.

O objeto do Direito do Mar na Antiguidade não era o mesmo quando da redação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Assim, é possível concluir que o objeto do Direito do Mar é dinâmico e vai sendo composto crescentemente. À medida que o conteúdo material que envolve a utilização do mar se complexifica, passa a existir a necessidade de readaptação do campo normativo que o disciplina, e é aí que o objeto do Direito do Mar se expande e é extraído. Por essa razão, é necessário estar atento aos novos temas que estão sendo incorporados a essas relações jurídicas, exigindo dos juristas constantes atualizações e leituras científicas multi e transdisciplinares.

X

As fontes do Direito do Mar

O estudo das fontes de um sistema jurídico envolve a análise concreta dos elementos formadores das normas que o compõem, ou seja, os modos de formação ou manifestação material e formal do Direito que ele tutela e disciplina.[48] Assim, para identificação das fontes, é necessária a análise das manifestações que levam a um entendimento jurídico normativo que orienta a apreciação interpretativa das relações estabelecidas em um dado ambiente que se tutela.[49]

A importância da identificação das fontes é fundamental, pois a partir delas é que o intérprete de uma dada relação jurídica buscará elementos normativos para fundamentar sua posição, invocando ou defendendo direitos ou cobrando a aplicação de tais regras. Além disso, toda interpretação jurídica envolve a necessidade do estabelecimento de um ambiente de completude sistêmica, especialmente no caso da existência de lacunas ou vazios normativos, que

48 ACCIOLY, H. *Tratado de Direito Internacional Público*. São Paulo: Quartier Latin, 2009. v. 1, p. 62.

49 BROWNLIE, I. *Princípios de Direito Internacional Público*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1997, p. 13.

não serão preenchidos por elementos exógenos ao campo sistêmico, mas justamente pelas fontes jurídicas que lhe garantirão coerência.[50]

O Direito Internacional Público tem suas fontes disciplinadas a partir da interpretação do artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça e nos últimos anos tem ampliado a interpretação a partir de outras fontes, resultado do processo dinâmico de produção de normas internacionais que se deu nos últimos cinquenta anos.

Em razão de o Direito do Mar ser essencialmente Direito Internacional, pertencer a seu arcabouço sistêmico e com ele guardar vínculo indissociável e conexo, é possível afirmar que suas fontes são as mesmas do Direito Internacional Público. Em razão, porém, de ser campo especializado, possui conteúdo material diferente e, também, uma lógica distinta, que reside na especialidade da matéria que busca regular.

É preciso compreender as fontes do Direito do Mar a partir do objeto material que o sistema jurídico procura exprimir, dos sujeitos, dos princípios específicos que regulam suas relações jurídicas, extrapolando a análise de uma teoria geral para tratar de um ambiente específico dotado de uma lógica normativa própria, decorrente da norma internacional, mas com nuances e características que lhe são particulares. Além disso, é possível vislumbrar que além das fontes formais tradicionais, existem outras que são decorrentes da própria natureza do Direito do Mar e de seu

50 BOBBIO, N. *Teoria do ordenamento jurídico*. 10. ed. Trad. Timothy M. Mulholland. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

ambiente transdisciplinar, as quais se colocam como fontes extrajurídicas.

Por isso, é necessário destacar que, além das fontes tradicionais de Direito Internacional, há de se considerar o direito interno dos Estados como elemento normativo fundamental para a discussão das fontes. A própria Convenção atribui aos Estados o direito de regular matéria administrativa dentro de certos limites, no mar territorial e além dele, na zona econômica exclusiva e sobre a plataforma continental, bem como medidas de combate à pirataria, tendo como exemplo: a) os atos jurídicos, legislativos, regulamentares e jurisdicionais; b) as decisões em espécie; e c) os atos materiais expressando uma conduta, como as "abstenções", que também podem ser consideradas uma modalidade de expressão da vontade unilateral, dentro de certos limites permitidos aos Estados.[51]

Em que pese a atipicidade de elencar entre as fontes do Direito do Mar o direito interno, as demais fontes guardam com o Direito Internacional Público bastante proximidade. Nesse sentido, os tratados que regulam as relações estabelecidas no uso do mar continuam a ser referência importante como fonte basilar do Direito do Mar, a ponto de a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ser confundida com a própria amplitude da matéria. Existem outros tantos tratados bilaterais, multilaterais, de caráter regional, que devem ser utilizados como fonte de interpretação jurídica normativa ou de completude, constituindo importante fonte

51 LUCCHINI, L.; VCELCHEL, M. *Droit de La Mer*. La mer et son drot les espaces maritimes. Pedone: Paris, 1990. tome I, p. 57.

para compreensão normativa sobre certas relações jurídicas e particularismos.

É no costume que reside a base formadora e essencial das primeiras concepções sobre o Direito do Mar, e foi no mar que o costume como fonte consolidou manifestações normativas no Direito Internacional Público. Tais discussões ainda alimentam debates e discussões doutrinárias, mas a partir da prática geral e sistemática de toda comunidade de Estados foram consolidados direitos e deveres, como a liberdade de navegação, o reconhecimento do mar territorial, o direito de passagem, entre outros, servindo como base para a compreensão das lógicas normativas.

Os princípios gerais do Direito como fonte do Direito Internacional Público "iluminam todo o ordenamento jurídico internacional" e servem não só para suprir as normas consuetudinárias e convencionais, mas também para interpretar preceitos jurídicos internacionais de caráter duvidoso.[52] Por isso, não se pode menosprezar a importância dos princípios na aplicação do Direito Internacional, indicativo de conduta naturalmente reconhecida como válida e apta, portanto, a orientar a construção do próprio Direito Internacional, oferecendo a ele um todo coerente. Os princípios servem como base de orientação ao operador do Direito ou ao juiz que vai verificar que eles não são claros apenas para ele, mas, sim, de aplicação geral e, portanto, serão usados quando não existirem precedentes internacionais diretos e convincentes, isto é, quando não

52 VERDROSS, A. *Derecho Internacional Publico*. 4. ed. Trad. de Antonio Truyol y Serra. Madrid: Aguilar, 1963, p. 98.

puder ser encontrado qualquer outro fundamento além deles próprios.[53]

Como já apontado *supra*, o Direito do Mar tem seus princípios, que estão axiologicamente vinculados aos princípios do Direito, mas adquirem uma feição própria em razão do particularismo de seu campo normativo específico e de seu objeto.[54] Os princípios gerais da sociedade internacional servem como um comando genérico de sua ação, porém existem outros que indicam e orientam certas relações jurídicas de caráter mais específico, de acordo com o ambiente, com a necessidade e com a perspectiva do próprio Estado e acerca de um tema.[55] O conjunto de Estados submetidos a um

53 KAPLAN, M.; KATZENBACH, N. *Fundamentos políticos do direito internacional*. Trad. de Sigrid Faulhaber Godolphim e Waldir da Costa Godolphim. Rio de Janeiro: Zahar, 1964. p. 280.

54 MIAJA DE LA MUELA, A. *Introducción al Derecho Internacional Público*, 1957. p. 90.

55 A propósito, o professor Guido Soares defendeu a inter-relação entre as fontes e observa que muitas delas, embora não previstas no plano interno ou em qualquer tratado, têm, em determinado momento da história ou pela necessidade, uma aplicação, visualizando que: "No caso de princípios gerais do Direito dedutíveis dos existentes nos direitos internos dos Estados, sua transposição para a esfera dos direitos e deveres internacionais dos Estados exige o teste da existência de uma necessidade, ou seja, a consciência de que aquele representa um valor jurídico a ser preservado nas relações internacionais (da mesma forma que a *opinio juris sive necessitatis* transforma um simples uso internacional em norma costumeira). Não basta a ocorrência de normas semelhantes nos direitos internos dos Estados para que elas sejam consideradas como princípios gerais do Direito, como uma fonte do Direito Internacional Público (pois não se poderia conceber que o princípio do acesso da pessoa humana aos tribunais domésticos, vigente nos ordenamentos jurídicos dos Estados, seja um princípio geral do Direito Internacional, quando a maioria dos tribunais internacionais não preveem tais possibilidades). Conforme comprova um exame da jurisprudência de ambas as cortes internacionais de jurisdição universal e competência ilimitada, a CPJI e a CIJ, e mesmo nas decisões de árbitros internacionais, não se encontra um único julgado que tenha invocado o art. 38 do Estatuto da CIJ, sua alínea 'c', para justificar a aplicação de princípios gerais de Direito como um norma internacional autônoma: no entanto, tal fato corrobora que a força normativa dos mesmos advém de uma necessidade de considerar sua existência, como fonte autônoma, ao lado do *jus scriptum* e das normas consuetudinárias internacionais". Cabe observar que a referida reflexão coloca os princípios em um plano diferente no Direito Internacional e contextualiza com a perspectiva adotada na presente obra, de que os princípios estariam na base das relações internacionais do próprio Direito Internacional como um conjunto de valores vetores da produção e aplicação dessas regras que se desenvolvem à medida que o ambiente

regime normativo comum, como no Direito do Mar, pode fixar certos objetivos determinados que orientarão sua relação e, nessa circunstância, alguns princípios que permitirão com a maior segurança possível individualizar e coordenar a sua ação na busca desses objetivos. É o que ocorre com os princípios já elencados do Direito do Mar, em consonância com os princípios do Direito e, subsequentemente, do Direito Internacional.[56]

A doutrina tem, como fonte, contribuído crescentemente para a consolidação do Direito do Mar e se assiste, nos últimos anos, a grande produção de estudos e pesquisas sobre a matéria, com o enfrentamento de novos temas, cujo próprio campo normativo reclama estudo e interpretação. A partir da consagração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, é o trabalho dos pesquisadores e estudiosos que irá impulsionar os mecanismos de interpretação da Convenção e do objeto do Direito do Mar.

A doutrina compreende os estudos inovadores e de vanguarda não só no aspecto normativo, mas também no de análise científica; estudos não apenas de teóricos individuais, mas também de sociedades conhecedoras e grupos de trabalho destinados ao estudo do Direito do Mar, como grupos de pesquisa, promovendo a expansão do conhecimento sobre o tema e sua extensão para integração

propicia e influencia a produção desses valores (SOARES, G. F. M. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Atlas, 2002. v. 1. p. 92-93).

56 Como exemplo, no âmbito do Direito Internacional do Mar, o princípio da liberdade de navegação; para o Direito Comunitário, o princípio da subsidiariedade; o Direito Internacional Penal, o princípio do *Nullum crime sine previa lege*; no Direito Internacional do Comércio, o princípio da nação mais favorecida etc.

e orientação de outros atores, como profissionais da área jurídica e juízes de tribunais internacionais. Ela desempenha, nesse contexto, o papel de crítica e interpretação das normas existentes, contribuindo, assim, para a evolução das concepções acerca do tema.

Nas últimas décadas, desencadeou-se o processo de jurisdicionalização do Direito Internacional, com o aperfeiçoamento dos mecanismos jurídicos e de regulamentação de certos temas atrelado ao aparelhamento de tribunais criados especialmente para dizer o Direito em casos de conflitos sobre temas específicos. Isso gerou, nesse contexto, o fortalecimento do papel da jurisprudência proveniente da atividade de tribunais internacionais, na formulação de regras, como fonte do próprio Direito Internacional.

Por conta de um sistema plural, disciplinado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar,[57] que dá aos Estados, além da opção de submeter suas disputas à arbitragem, a possibilidade de acesso à Corte Internacional de Justiça ou ao Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, a jurisprudência pôde se confirmar como importante fonte do Direito do Mar, especialmente porque os dois tribunais estão aptos a conhecer a matéria. Assim tem ocorrido nos últimos anos, tanto na Corte Internacional de Justiça, que resolveu importantes questões de delimitação fronteiriça, como no Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, que em mais de vinte casos tem demonstrado ser um tribunal efetivo e, pela qualidade das sentenças proferidas

57 VOLBEDA, M. B. The MOX Plant Case: the question of "Supplemental Jurisdiction" for International Environmental Claims Under UNCLOS. *Texas International Law Journal*, v. 42, n. 1, Fall 2006, p. 211-240.

e pelo balizamento de suas posições, um instrumento seguro para os Estados. Dessa maneira, este último tribunal internacional tem garantido eficácia à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, consolidando o entendimento sobre o Direito do Mar, gerando conceitos, teses, princípios e enunciados orientadores da ação dos Estados.

Os atos unilaterais dos Estados, ou seja, as ações dos Estados que acabam se estabelecendo como um modelo de lei e de direito, como fonte do Direito Internacional, seja por meio de atos normativos, regulamentações, decisões, posicionamentos com protestos e notificações ou até mesmo reconhecimento de direitos, seja mediante atos que exprimem condutas, têm no Direito do Mar um dos principais exemplos sempre que o tema é abordado em cursos e aulas. Especialmente isso ocorre porque, em matéria de Direito do Mar, alguns conceitos normativos, regras e normas que, inclusive, foram reconhecidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar se desenvolveram a partir da ação unilateral dos Estados, como já mencionado *supra,* nos capítulos I, II e III, sobre a delimitação do mar territorial e sobre o estabelecimento da plataforma continental.

Outra importante fonte do Direito do Mar são as decisões de organizações internacionais, não só porque a sistematização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar surgiu no seio da ONU e porque esta tem uma agenda dinâmica na discussão sobre políticas ligadas ao uso do mar, mas porque também atribuiu certas competências em matéria de Direito do Mar para a "Autoridade", dotando-a de autonomia para dirimir importantes questões

relativas à exploração dos fundos marinhos e interpretação dos dispositivos do Direito do Mar. Destarte, essas regras derivadas do poder originário da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar têm um importante papel no arcabouço normativo marítimo.

Quase sempre confundida com as decisões das Organizações Internacionais, mas não podendo ser confundidas com elas, a *soft law* geralmente é concretizada na forma de resoluções, recomendações de conferências, organizações e instituições ligadas diretamente a questões marítimas. Podem, entretanto, também servir de importante *lege ferenda* em matéria de Direito do Mar ou mesmo como regra de orientação e conduta para os Estados,[58] repercutindo não só no Direito do Mar, mas também no Direito interno dos Estados que incorporam obrigações derivadas da interpretação extensiva da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e, subsequentemente, desses documentos normativos para se adequar a um consenso global sobre medidas a serem adotadas, como padrão de responsabilidade sobre determinado tema, seja a adoção de medidas para coibir poluição telúrica e a contaminação do mar, seja o estabelecimento de regras para fiscalização e controle de embarcações, ou outras questões.[59]

58 WALKER, G. K. Professional definitions and states interpretative declarations (Understandings, Statements or Declarations) for the 1982 Law of the Sea Convention. *Emory International Law Review*, v. 21, n. 2, 2007, p. 461-541.

59 Algumas resoluções importantes em matéria de Direito do Mar: a) Resolução 3016 (XXVII) – afirmação da soberania do Estado sobre as riquezas do espaço marítimo, situados dentro dos limites de sua jurisdição nacional; b) Resolução 3171 (XXVIII) – consolidação do conceito de soberania permanente sobre o espaço marítimo; c) Resolução 2749 (XXV) – Declaração de Princípios Reguladores do Fundo do Mar e dos Oceanos – mar passa a ser patrimônio comum da humanidade.

XI

O Direito do Mar e sua extensão conceitual

A busca por um conceito definidor do Direito do Mar não é tarefa fácil, pois ele é composto de vários elementos, nuances e muitos particularismos. A primeira questão que deve ser entendida é que é um campo aberto, inter e multidisciplinar, que envolve necessariamente a compreensão de conceitos de outros campos da Ciência, como a Biologia, a Engenharia Naval, a Engenharia do Petróleo, a Química Mineral, a Geologia, além de, por conta de sua natureza, servir como parâmetro, entre outros, de espaço para exercício de soberania, de políticas de saúde e para o desenvolvimento de política de segurança para os Estados. Somado a tudo isso, é composto e influenciado por diversas áreas do Direito.[60]

Para interpretação do Direito em sentido amplo, não basta estabelecer normas: é importante trabalhar e extrair conceitos semânticos do objeto que se normatiza. O Direito do Mar busca, concretamente, no ambiente de regulação

60 LUCCHINI, L.; VCELCKEL, M. *Droit de la Mer*. Paris: Pedone,1990. tome I.

muitos dos conceitos com os quais trabalha. Por isso, é necessária a leitura do legislador ou intérprete sobre os diversos campos científicos que estão na base do Direito do Mar. Por exemplo, quando se analisa a pesca predatória de espécies altamente migratórias, deve-se recorrer aos conceitos da Biologia para entender o fenômeno; quando se depara com o tema de ilhas artificiais, instalações e estruturas, é necessário buscar na Engenharia Naval a compreensão de tais construções; e há outros temas, como a delimitação de mar territorial e as linhas de base, os recursos minerais, como polímeros, etc.

O Direito do Mar, embora tenha caráter internacional, pois apresenta como uma de suas fontes originais a assinatura de tratados no plano internacional, é também composto por regras de Direito interno, uma vez que muitos de seus dispositivos devem ser implementados, em forma de lei local, no sistema jurídico particular dos Estados. Além disso, reconhece a esfera de direitos na qual a jurisdição normativa dos Estados deve ser aplicada em consonância com as regras internacionais. Por essa razão, ele pode ser entendido como um campo normativo multidimensional em que estão presentes regras do Direito Internacional clássico, do Direito nacional e de um Direito de caráter transnacional.

Cabe observar que, embora o marco jurídico do Direito do Mar seja efetivamente a Convenção de Montego Bay, é equivocado pensar que ele começa e termina nela, conforme já relatado anteriormente. Existem outras fontes que devem ser consideradas e uma diversidade ampla de tratados

que devem ser interpretados no contexto de interpretação normativa do Direito do Mar.

Nesse mesmo diapasão, o Direito do Mar conjuga reconhecimento de espaço soberano aos Estados e, concomitantemente, sua jurisdição sobre certos espaços. Com a expressão de discurso supranacional e universalista em razão da natureza transnacional dos mares e oceanos, em um ambiente de interdependência natural de compartilhamento de espaço comum, sustentado na perspectiva de "patrimônio comum da humanidade", estabelece a titularidade de certos direitos e benefícios a toda sociedade humana, indistintamente.[61]

É nesse contexto que a denominação "Direito do Mar" como campo normativo especializado que possui particularismos é mais adequada do que a utilização de "Direito Internacional do Mar". É importante entender que o Direito do Mar não nega sua correlação sistêmica com o Direito Internacional, tampouco a lógica jurídica e hermenêutica deste, e isso aparece em diversos pontos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Sua denominação enquanto "Direito do Mar" resulta da apreciação de que existe um caráter particular próprio para interpretação das regras que o compõem e que norteiam seu conteúdo, sem renunciar a sua dimensão normativa internacional.

No tocante à compreensão de ser o Direito do Mar um ambiente no qual dialogam diversos campos normativos, é importante reconhecer que existe dialética considerável

61 CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. *The law of the sea*. New Hampshire: Manchester University Press, 1983.

entre dispositivos previstos na Convenção e a necessidade de os Estados os incorporarem como regras nacionais. Igualmente, há espaço para aplicação do direito consolidado no sistema normativo estatal, a partir da imposição do Estado no espaço marítimo de regras de caráter constitucional, administrativo, penal, empresarial, comercial e tributário, sem se desprender com autonomia do núcleo normativo do Direito do Mar, mas em consonância com ele.

Ainda é muito comum a confusão que se faz entre "Direito do Mar" e "Direito Marítimo", especialmente porque na contemporaneidade os temas possuem um campo de intersecção bastante tênue e com crescente inter-relação e, por isso, são complementares e concorrentes. Não obstante, o Direito do Mar é afeto ao conjunto de tratados, acordos e obrigações produzidos em foros internacionais, na sociedade internacional dos povos, e tem no Estado e em suas relações intersubjetivas sua referência normativa. Ademais, como já destacado, possui pressupostos e princípios próprios, dispondo de mecanismos para a solução de controvérsias, como verdadeira fonte primária sobre o tema, por serem irradiadores de conceitos e práticas. Por sua vez, o Direito Marítimo se constitui por um conjunto de regras estatais nacionais que servem para regular as relações jurídicas de caráter privado, entre sujeitos de direito privado, em uma dada relação econômica, comercial, ou com desdobramentos administrativistas. Tais relações são fruto das atividades marítimas portuárias e derivadas de contratos internacionais de comércio e, por sua vez, remetem os eventuais conflitos a mecanismos jurídicos e jurisdicionais de direito interno

disponíveis e previstos nos ordenamentos dos Estados. Sobre esse corpo normativo é que alguns estudiosos individualizam o objeto como análise de Direito Marítimo.[62, 63] São, portanto, dois campos que são estudados de forma distinta, mas que possuem a mesma lógica e o mesmo ambiente de apreciação e, contemporaneamente, de forma acentuada, muitas regras que devem ser interpretadas de forma conjunta, segundo a perspectiva conceptiva de um mesmo sistema jurídico normativo interpretativo.

Além da perspectiva anterior, reforça-se que a definição conceitual do Direito do Mar compreende elementos que compõem o núcleo normativo e são determinantes para tal conceito, como Estado, soberania, delimitação territorial do mar, espaço coletivo comum como patrimônio da humanidade, controle da navegação no mar, pesca, poluição marinha, exploração mineral, pesquisa científica, transferência de tecnologia marinha, intercomunicações, cabos e dutos submarinos, entre outros temas de caráter geral, mas que possuem particularidades abarcadas pelo conceito.

Para exprimir um conceito sobre Direito do Mar, é importante levar em conta todos aqueles elementos supracitados e que compreendem sua extensão normativa.

62 Conforme aponta Osvaldo Agripino de Castro Júnior, o Direito Marítimo como um campo autônomo que "tem como objeto regular as relações jurídicas que se dão em torno do navio, como contratos de transporte de bens e pessoas, contratos de afretamento de embarcações, responsabilidade civil, ressaltando-se que o navio opera num ambiente de regulação interna" e ainda: "de normas jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que as embarcações efetuem o transporte pela via aquaviária. É uma disciplina jurídica autônoma" (CASTRO JÚNIOR, O. A. Principais aspectos do Direito Marítimo e sua relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima. *Sequência*, n. 61, dez. 2010, p. 196).

63 MARTINS, E. M. O. *Curso de direito marítimo*. 3. ed. São Paulo: Manole, 2008. v. I e II.

Finalmente, pode-se afirmar que se trata de um sistema jurídico composto por várias dimensões normativas e uma complexidade de temas que se regulam por conta de sua amplitude e diversidade, o que exige uma hermenêutica aberta e plural para interpretação da aplicação de seu campo normativo.

O Direito do Mar pode, então, ser definido como "o conjunto de regras celebradas no plano internacional, em foros internacionais, entre Estados ou organizações internacionais, cujo objetivo é disciplinar as relações globais para uso e utilização dos mares e oceanos, sua preservação e exploração voltada para toda a humanidade".[64]

Tal conceito deve levar em conta o fundamento do Direito do Mar e sua perspectiva, bem como o fato de que existe, no próprio conjunto normativo, a prescrição para que os Estados submetam suas controvérsias às instâncias jurisdicionais que possuem competência e jurisdição para garantir a eficácia e aplicação dos direitos estabelecidos pelos Estados no que toca a seu arcabouço normativo, disciplinando, assim, a atribuição de competência para instâncias internacionais que terão o poder e o dever de dizer o Direito.

O Direito do Mar é, essencialmente, um Direito de vanguarda, disciplinado no contexto de um processo de internacionalização dos direitos e de normatização de temas que reclamavam tratamento especial pelos povos e Estados. Seu método de análise, e seu *approach* jurídico, deve levar em conta que se trata de um tema que foi regulado nas últimas

64 YOSHIFUMI, T. *The International Law of the sea*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. p. 3.

décadas, composto por elementos revolucionários que impulsionam o Direito Internacional clássico e exigem, em seu bojo, novas formas de interpretação e tratamento jurídico para a compreensão de sua efetividade no atual contexto da sociedade contemporânea. Nesse cenário, seus problemas e desafios são tratados de forma coletiva, como resultado de um processo dialético impresso pelo multilateralismo estatal e expresso numa agenda global. E nada mais global para a espécie humana do que o mar.[65, 66, 67]

65 PARLETT K. *The individual in the international Legal System*: continuity and change in international law. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

66 KLABBERS, J.; PIIPARINEN, T. *Normative Pluralism and International Law*: exploring global governance (ASIL Studies in International Legal Theory). Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

67 MARTINS, A. M. G., Algumas notas sobre o regime jurídico da revisão da convenção de Montego Bay. *Revista da Ordem dos Advogados*, v. 53, n. 3, dez. 1993, p. 609-672.

XII

Lineamentos para compreensão da estrutura normativa da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Conforme aduzido anteriormente, o Direito do Mar compreende não só a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, mas, além dela, uma gama de fontes, como o costume, os princípios gerais do Direito e do Direito Internacional, além de seus próprios princípios, a jurisprudência produzida por tribunais internacionais e um conjunto difuso de tratados que versam sobre a matéria e seu objeto, guardando com os sujeitos e com a própria Convenção identidade normativa.[68]

Não obstante, a Convenção é o instrumento base para a compreensão do Direito do Mar, é a fonte primária e originária. Foi ela quem consolidou os temas pontuais sobre a matéria, que disciplina com autoridade maior (por ser um documento especialíssimo) a extensão dos direitos, regras

68 VIGNES, D. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer Serait-Elle un Regrettable Accord Mixte? La Communauté l'A Pourtant Conclue. *Mélanges en Hommage à Michel Waelbroeck*, v. I, 1999, p. 683-694.

e funcionamento de todo sistema regulatório do regime jurídico do mar. Por isso, os temas que estão disciplinados na Convenção são comumente estudados na estrutura doutrinária compreendida como Direito do Mar; por isso, conhecê-la e compreendê-la é o primeiro passo para o entendimento geral sobre o tema.

Nesse sentido, cabe descrever que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar está organizada em 320 artigos e nove anexos, que complementam e preenchem espaços normativos deixados ao longo de seus dispositivos e que são parte integrante dela. Embora não haja uma organização conceitual e estrutural que seria imprescindível para o total de seus dispositivos, ela possui circunstancialmente dispositivos que expressam conceitos fundamentais ou que delimitam e auxiliam a interpretação dos dispositivos.[69]

De maneira geral, em rápida perspectiva e unicamente como proposta pedagógica para compreensão do tema, é possível subdividir a Convenção em quatro partes, que são organizadas de acordo com a estrutura normativa e com a ordem dos temas tratados.

Na primeira parte de sua estrutura normativa, a Convenção disciplina e delimita os espaços marítimos entre os Estados, tipificando cada um e estabelecendo o regime jurídico a ser observado pelos Estados em suas relações intersubjetivas, disciplinando o "espaço da superfície" e o espaço aéreo sobrejacente, abrangendo o mar territorial, a

69 RANGEL, V. M. *Direito e relações internacionais*: legislação internacional anotada. 9. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2010. p. 239.

zona contígua, a zona econômica exclusiva, o alto-mar e, ainda, o "espaço submerso", cuidando da vida marinha, do leito e subsolo, abrangendo parte submersa do mar territorial, da plataforma continental e da área com os fundos marinhos.[70]

No bojo e ao longo dos dispositivos da Convenção, são disciplinados regimes específicos para fenômenos diferentes que compõem tais espaços, como o regime de foz de rios, ancoradouros, baixios, estreitos, ilhas naturais e artificiais, baías, arquipélagos, águas interiores, portos, recursos vivos, cabos e dutos submarinos. A Convenção ainda trata da delimitação da aplicação da jurisdição do Estado sobre aquela área, sua exploração e conservação, do direito de passagem inocente e da aplicação da jurisdição do Estado sobre os navios, sobre a pesca, sobre a pirataria em alto-mar e sobre a liberdade de navegação. Recomenda-se uma leitura conceitual prévia de todos esses termos utilizados ao longo dos dispositivos da Convenção.

Na segunda parte, a Convenção disciplina a utilização da área e as atividades desenvolvidas nesse ambiente, estabelecendo seus princípios, especialmente o da área como patrimônio comum da humanidade, estabelecendo a organização institucional gerenciadora de tal espaço e o aproveitamento de seus recursos. Vale ainda mencionar a Autoridade, a Empresa, a Assembleia, o Secretariado, o Conselho, os recursos financeiros e o estatuto jurídico

70 Aqui também uma proposta didática e pedagógica que fazemos criativamente subdividindo os espaços marinhos entre "águas de superfície" "espaço submerso" com a finalidade de explicar de maneira clara os regimes jurídicos de um espaço e de outro que são disciplinados na Convenção.

dessas entidades, bem como o mecanismo jurídico para solução de controvérsias sobre o tema, com a criação da Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos do Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar.[71]

A seguir, em sua terceira parte, a Convenção prescreve regras sobre a proteção e preservação do meio marítimo, sobre a investigação científica marinha e sobre a transferência de tecnologia marinha, disciplinando mecanismos de cooperação e execução entre os Estados, procedimentos, garantias e responsabilidade para a efetivação da cooperação entre Estados e organizações internacionais. Cabe destacar que tais temas, embora passem relativamente despercebidos, possuem grande impacto nas políticas públicas dos Estados e cidades costeiras e, ainda, em suas atividades comercial e econômica, sendo importante seu conhecimento aos aplicadores do Direito e aos gestores públicos.

Por fim, na quarta e última parte, a Convenção estabelece os mecanismos de solução de controvérsias em matéria de Direito do Mar, disciplinando mecanismos diplomáticos, políticos e jurídicos para a resolução de conflitos. Ainda, estabelece os procedimentos de acesso à jurisdição, seus sujeitos, sua competência, seus procedimentos e prazos e sua estrutura fundamental para a manutenção do sistema de Direito do Mar, tendo como objetivos a eficácia e a garantia da execução dos dispositivos da Convenção.

Obviamente, a perspectiva descrita anteriormente sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, dividida em quatro partes gerais, tem cunho meramente didático.

71 ZANELLA, T. V. *Curso de direito do mar*. Curitiba: Juruá, 2013.

É de se reforçar advertidamente que os temas ali disciplinados são mais complexos, possuindo referências cruzadas em diversos dispositivos, assuntos e regras e exigindo do intérprete o domínio dos conceitos e o conhecimento articulado dos artigos e da estrutura normativa da Convenção.

Por isso, com a finalidade de facilitar o conhecimento sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, apresenta-se uma proposta metodológica em que a leitura segue um roteiro teórico sequencial, de acordo com as quatro partes estratificadas anteriormente. Busca-se, com isso, abordar os principais temas que compõem o núcleo doutrinário do Direito do Mar e a extensão da sua aplicabilidade.

XIII

Direito do Mar e delimitação dos espaços marítimos

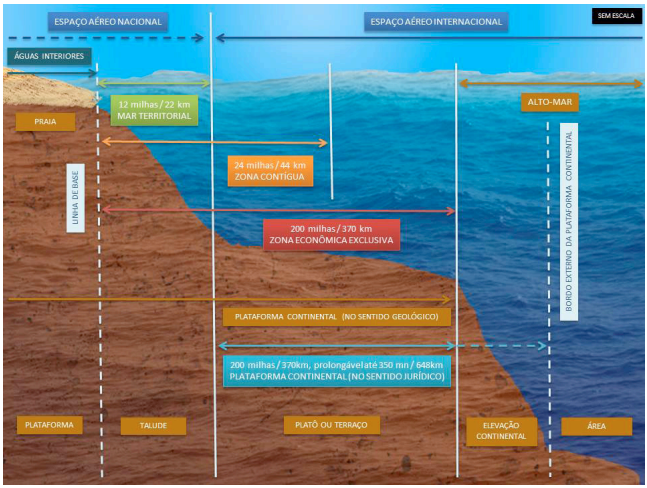
Conforme pontuado anteriormente, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar tem como um dos principais méritos o estabelecimento de mecanismos de delimitação do espaço marítimo entre os Estados, estabelecendo um entendimento comum sobre os limites internacionais, sua utilização e a extensão da responsabilidade dos Estados em seu uso pacífico.[72]

Foi a Convenção que sistematizou de forma normativa a extensão do mar territorial, a dimensão da plataforma continental e da zona contígua e estabeleceu a disciplina sobre a zona econômica exclusiva, bem como reconheceu a liberdade de navegação em alto-mar e considerou a

72 BERNSTEIN, I. *Delimitation of International Boundaries*. Tel Aviv: Universitè Tel Aviv, 1974.

área como patrimônio comum da humanidade, temas considerados fundamentais no estudo do Direito do Mar.[73, 74]

Existem vários quadros que procuram sistematizar graficamente esses espaços, como forma de exposição didática para uma perspectiva geral da delimitação de espaços marítimos. Assim, propõe-se o seguinte quadro, cuja delimitação é clara e objetiva.[75, 76]



Para fins didáticos, chama-se a atenção para a existência de dois espaços estratificados claramente, com regimentos e regulamentos específicos: o "espaço da superfície",

73 CUADROS, M. R. *Derecho internacional de la delimitación marítima* (Primer Congreso Internacional). Lima: Fondo Editorial de La Universidad Tecnologica del Perú, 2012.

74 No Brasil, a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, dispõe sobre o mar territorial, sobre a zona contígua, sobre a zona econômica exclusiva e sobre a plataforma continental brasileiros e dá outras providências.

75 Disponível em: <http://ummundoglobal.blogspot.com.br/2011/05/direito-do-mar-os-conceitos-de-aguas.html>. E também: <https://descobrindoomar.wordpress.com/2012/09/27/amazonia-azul-voce-conhece/>. Acesso em: 27 set. 2012.

76 Quadro do autor.

com suas águas sobrejacentes e delimitação especial para instalações, navegação e passagem; e o "espaço submerso", que compreende o leito, o solo e o subsolo, cujo objeto envolve suas riquezas e sua exploração, bem como a manutenção da vida marinha.[77]

No quadro descritivo, é possível verificar a extensão de cada um dos espaços disciplinados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Cada um desses espaços possui, segundo a Convenção, um regime jurídico próprio a partir de características implícitas. Por isso, a seguir, tratar-se-á de cada um desses espaços marítimos, de sua delimitação jurídica, de conceitos fundamentais e extensão de sua repercussão normativa, seguindo o critério de análise anteriormente proposto, a começar pelo mar territorial, pela zona contígua, pela zona econômica exclusiva e pelo alto-mar. Depois, propõe-se tratar da plataforma continental e das atividades na área e nos fundos marinhos.

1. Mar territorial

Conforme já comentado, muitos foram os critérios ao longo da História que os Estados utilizaram para definir a extensão do mar territorial. Esse era um ponto fundamental para a definição de um documento multilateral e o ponto

77 ALBUQUERQUE, A. T. M. Limites marítimos. O Brasil e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Anais*... ASSOCIAÇÃO DE PROFISSIONAIS EM CIÊNCIA AMBIENTAL (ACIMA), p. 40-45. São Paulo, 1996.

de partida para o estabelecimento de um marco normativo coletivo sobre o Direito do Mar.[78, 79, 80]

A definição do mar territorial foi importante para estabelecer os limites jurídicos de exercício dos plenos poderes de jurisdição do Estado e de seu domínio, nos quais ele soberanamente pudesse exercer seu papel de polícia, guarda e segurança, aplicar suas leis de forma plena e executar medidas adjudicatórias; também, para definir os limites exploratórios dos recursos marinhos, sem qualquer intervenção de outro Estado ou da comunidade internacional.[81]

Ao definir o mar territorial, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar seguiu o entendimento consuetudinário de alguns Estados, estabelecendo que ele se estenda a partir da linha de base, ou seja, da linha de baixa-mar ao longo da costa, conforme definido por cartas marítimas de grande escala, até um limite que não ultrapasse *doze milhas marítimas*. Essa extensão é definida por uma linha em que cada um dos pontos fica a uma distância do ponto mais próximo da linha de base igual à largura do mar territorial.[82, 83]

78 RANGEL, V. M. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970.

79 FLORIO, F. *Il mare territoriale e la sua delimitazione*. Milano: Giuffrè Editore, 1947.

80 BUSTAMANTE Y SERVEN, A. S. *El mar territorial*. Habana: Imprenta de la universidad, 1930.

81 MORANDI, F. *La tutela del mare come bene publico*. Milano: Giuffrè editore, 1998.

82 O Decreto nº 1.290, de 21 de outubro de 1994, estabeleceu os pontos apropriados para o traçado das linhas de base retas ao longo da costa brasileira.

83 Nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, pode ser adotado o método de linhas de base retas que unam os pontos apropriados para traçar a linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial (art. 7º da Convenção).

O espaço dimensional do exercício da jurisdição do Estado sobre o mar territorial envolve a totalidade da parte que está, além do seu território terrestre e de suas águas interiores (as águas que ficam aquém, no interior da linha de base do mar territorial), o espaço aéreo sobrejacente, bem como o leito e o subsolo do mar.[84, 85]

A delimitação territorial entre Estados vizinhos, que sejam situados lado a lado, ou mesmo frente a frente, estabelece-se como extensão a partir da linha de base, o ponto equidistante mediano entre eles.[86]

A apreciação mais ampla sobre o atributo da jurisdição envolve o entendimento de que o Estado tem sob um determinado território autoridade, poderes soberanos para estabelecer leis, pacificar conflitos e executar medidas administrativas ou decisões executórias para garantir a ordem legal como expressão da vontade coletiva de uma dada sociedade. No caso do Direito do Mar, embora se defina o mar territorial como expressão da jurisdição do Estado, reconhece a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito

84 No caso de Estado arquipélago, ou seja, constituído por um grupo de ilhas, totalmente por um ou vários arquipélagos, mas que naturalmente forme intrinsicamente uma entidade geográfica, econômica e política ou historicamente tenha sido considerado como tal (como São Vicente e Granadinas, Cabo Verde), o mar territorial conta das suas aguas arquipelágicas a uma zona de mar adjacente. Dos limites a partir dos quais se conta a linha de base arquipelágica podem ser traçadas linhas retas que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago, desde que dentro dele estejam as principais ilhas e uma zona em que a razão entre a superfície marítima e a superfície terrestre, incluindo os atóis, se situe entre um para um e nove para um (art. 47 d Convenção).

85 Estão situados nesse espaço os portos, os ancoradouros, as ilhas, baixios a descoberto, os atóis e recifes e baías, todas com regimes jurídicos definidos na Convenção.

86 Art. 15 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, além de disciplinar os limites, estabelece exceção a esse princípio desde que existam títulos históricos e outras circunstâncias especiais.

do Mar algumas limitações à plenitude desse direito, como se verá adiante.[87]

1.1. Limitação à jurisdição do Estado sobre o mar territorial

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar reconhece a jurisdição absoluta do Estado sobre o mar territorial, mas em razão de ser um espaço dinâmico de inter-relações, cuidou de resguardar certas garantias e imunidades que são aplicadas para embarcações, pessoas e outros Estados. Destarte, limita circunstancialmente a aplicação da jurisdição do Estado, nos casos de passagem inocente, de imunidade de jurisdição penal e civil em embarcações, de navios de Estado estrangeiro, conforme exemplificado a seguir.

1.1.1. O direito de passagem e passagem inocente

Os navios e embarcações dos Estados, sejam comerciais ou particulares, muitas vezes podem utilizar certas coordenadas para atingir seu destino, adentrando, por isso, em mar territorial de outro Estado. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prevê o direito de passagem como uma garantia fundamental, prescrevendo apenas que o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos disciplinando a passagem, mas sem impor taxas, dificuldades de ordem administrativa, proibindo, pois, qualquer discriminação de direito ou de fato para seu exercício. Estabelece, também,

87 MELLO, C. D. A. O mar territorial brasileiro. In: SILVA, P. C. M. *Estudos do mar brasileiro*. Rio de Janeiro: Renes, 1972.

diferença entre: a) *passagem,* que deve ser rápida e contínua, como a navegação pelo mar territorial, com o fim de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores, fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores, dirigir-se para as águas interiores ou delas sair nem fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias;[88] e b) *passagem inocente,* aquela que reúne os requisitos da passagem e, além deles, que não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro.[89]

Da mesma forma que estabelece o direito de *passagem inocente*, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar define *passagem ofensiva* como sendo atos que ameaçam a paz, a ordem e a segurança do Estado costeiro, classificando objetivamente quais seriam os atos praticados pelo navio durante sua passagem: a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em violação dos princípios de Direito Internacional enunciados na Carta das Nações Unidas; b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo; c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro; d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro; e) o lançamento, o pouso ou o recebimento a bordo de qualquer aeronave; f) o

88 Os submarinos e outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e hastear sua bandeira (art. 20 da Convenção).

89 NGANTCHA, F. The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea. *Pinter Publishers*. London: Great Britain, 1990.

lançamento, o pouso ou o recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar; g) o embarque ou o desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro; h) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à Convenção; i) qualquer atividade de pesca; j) a realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos; k) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro; l) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem. Destaque-se que o dispositivo não fecha as atividades, permitindo que outras possam ser objeto de questionamento e discussão, desde que interpretadas dessa forma, estabelecendo poder discricionário para interpretação do Estado costeiro.[90]

Caso seja praticado algum dos atos supracitados, o Estado costeiro poderá adotar medidas necessárias, proibindo a passagem ofensiva e adotando medidas para impedir a violação do Direito do Mar previstas para passagem inocente, inclusive podendo suspender temporariamente a passagem em determinadas áreas do seu mar, proceder a exercício com armas, desde que tal decisão já tenha sido tornada pública. Destaque-se que esta última possibilidade é uma medida de uso da força autorizada pelo Direito Internacional.

É importante ressaltar, ainda, a diferença entre direito de *passagem inocente* e *passagem de trânsito*. Esta última é utilizada para fins de tráfego em outras zonas e espaços,

90 Art. 19 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

consistindo no exercício da liberdade de navegação e sobrevoo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma zona econômica exclusiva e outra parte do alto-mar ou outra zona econômica exclusiva.

1.1.2. Imunidade de jurisdição penal

É direito do Estado processar, julgar e punir todo crime cometido dentro de seu território. Esse enunciado consubstancia o princípio da territoriedade do Direito Penal, e cada ordenamento nacional estabelece seus mecanismos punitivos e seus mecanismos de exceção.

O Código Penal brasileiro, por exemplo, disciplina a matéria nos artigos 5º e 7º, ficando a lei brasileira sujeita a certos tipos de crimes cometidos no exterior, como: os praticados por brasileiros ou qualquer pessoa que atente contra a vida ou liberdade do presidente; contra o patrimônio da União, de distrito, de estados, de municípios e de empresas públicas; contra a administração pública ou contra quem está a seu serviço; o genocídio, ou ainda aqueles que foram disciplinados por tratados, ou praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro.

A imunidade de jurisdição é a prerrogativa que tem um determinado sujeito que, mesmo praticando um crime ou agindo em desacordo com as regras e o direito de um determinado Estado, não se submete a julgamento perante as autoridades competentes deste. O princípio da imunidade de jurisdição é aplicado excepcionalissimamente, e é prática

costumeira consagrada em vários tratados e acordos internacionais, visando substantivamente a proteger a autoridade do Estado de origem dessa pessoa.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabeleceu um regime normativo para práticas de crimes praticados em embarcações que estejam em passagem por mar territorial de outro Estado. Prevê que a jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, pelo menos no que diz respeito à detenção de qualquer pessoa ou à investigação da infração criminal cometida a bordo desse navio durante sua passagem. Ou seja, em crimes cometidos em navios estrangeiros no mar territorial brasileiro, não será aplicada a lei brasileira, e, sim, as leis do Estado da bandeira do navio que lhe dá identidade nacional.

É de se destacar que, ao mesmo tempo em que a Convenção consagra a imunidade para a passagem e para os crimes praticados a bordo do navio, mantém o direito do Estado costeiro de tomar as medidas autorizadas por seu Direito interno. Com isso, procede ao apresamento e às investigações a bordo de navio estrangeiro que passe por seu mar territorial procedente de águas interiores, o que garante a possibilidade de atracar a embarcação e ao longo desse tempo deter determinado indivíduo que possa ter cometido um crime em solo brasileiro.

O Estado costeiro pode, ainda, como exceção à imunidade do navio, prescrita na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, invocar sua jurisdição nos casos seguintes: a) se a infração criminal tiver consequências para o Estado

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

É importante frisar que, no caso de simples passagem pelo mar territorial sem ter passado por águas interiores, é impossível o Estado costeiro deter pessoa ou proceder a investigação que tenha caráter penal e que tenha sido cometida antes de o navio entrar em seu mar territorial.[91]

1.1.3. Imunidade de jurisdição civil

A imunidade de jurisdição é aplicada também às relações civis, embora as bases e pressupostos do exercício da jurisdição civil nem sempre sigam o princípio da territoriedade do direito penal. Os negócios civis podem envolver várias dimensões, desde relações personalíssimas, direito de família, obrigações e contratos, até sucessão e relação de posse e propriedade sobre bens móveis e imóveis.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prescreve que o Estado costeiro não deve parar nem desviar de sua rota um navio estrangeiro que passe por seu mar territorial a fim de exercer a sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo. Tal medida envolve

91 Tal enunciado ainda guarda uma exceção relativa à cooperação para combate de poluição marinha e a medidas previstas na Parte V, que disciplina a jurisdição sobre a zona econômica exclusiva.

atos processuais, de citação, intimações, notificações, entre outros.

Não pode, também, o Estado costeiro exercer comissões executórias, tampouco tomar contra esse navio medidas executórias ou cautelares em matéria civil, a não ser que essas medidas sejam tomadas por força de obrigações assumidas pelo próprio navio, de responsabilidades em que ele haja incorrido durante a navegação ou quando de sua passagem pelas águas do Estado costeiro.

Da mesma forma que no Direito Penal, remanesce para o Estado costeiro, contudo, o direito de estabelecer medidas executórias e cautelares em matéria civil, caso o navio seja procedente de águas interiores e tenha, por ocasião de sua passagem, estabelecido relação jurídica com repercussões para o Direito interno do Estado.

1.1.4. Imunidade de navios de Estado estrangeiro

Os navios de Estado estrangeiro e navios de guerra têm o direito de passagem inocente em mar territorial de outro Estado, bem como reconhecida sua imunidade mesmo que utilizados para fins não comerciais.

O tema passou por acaloradas discussões durante as negociações. Havia o temor de que as potências hegemônicas pudessem utilizar esse direito como forma de obter maior facilidade à expansão de suas forças. Ademais, era entendido como um benefício perigoso e lesivo aos interesses dos países política, militar e economicamente mais frágeis. Chegou-se a propor que a passagem de tais embarcações

pelo mar territorial fosse submetida à autorização prévia do Estado costeiro, cuja proposta não sobreviveu, garantindo-se o direito de passagem a tais embarcações.

Navios de Estado estrangeiro ou de guerra são aqueles que pertencem às Forças Armadas de um Estado, que ostentem sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado, cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou em seu equivalente, e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar.

Embora tenha a imunidade de jurisdição reconhecido o direito de passagem, os navios de Estado estrangeiro devem observar certas obrigações estabelecidas pela Convenção, como o respeito às leis e regulamentos do Estado costeiro para navios de guerra. Em caso de desrespeito dessas regras, não acatando pedido feito para seu cumprimento, poderá lhe ser exigida retirada imediata do mar territorial do Estado costeiro.

Em matéria de responsabilidade internacional, pela qual um Estado deverá restabelecer a outro qualquer prejuízo que lhe cause, em razão do descumprimento de regras de Direito Internacional, o artigo 31 da Convenção determina que o Estado de bandeira tem a responsabilidade internacional por qualquer perda ou dano causado ao Estado costeiro, resultante do não cumprimento de regra por um navio de guerra ou outro navio de Estado utilizado para fins não comerciais. Assegura, assim, que tal descumprimento possa ser objeto de discussão perante as instituições para solução de controvérsias.

2. Zona contígua

Na delimitação dos espaços marítimos e como forma de resguardar um espaço de conservação, fiscalização e controle para proteção do mar territorial dos Estados, e ainda segundo entendimento consolidado na Convenção de 1958, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar disciplinou a zona contígua como espaço de prolongamento além do mar territorial, mas com um regime específico, menos amplo que o deste.

A zona contígua é um espaço adjacente ao mar territorial que avança sobre a zona econômica exclusiva. Para delimitar sua extensão, contam-se a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial *24 milhas marítimas*. A zona contígua interage e compreende parte do espaço da zona econômica exclusiva, mas serve apenas para o exercício de parcela de jurisdição do Estado costeiro, sobre certas matérias e circunscrita a certas finalidades.[92]

Nos limites da zona contígua, o Estado pode exercer parcela de sua jurisdição, mas somente para adotar medidas de vigilância e fiscalização sobre o cumprimento de certas regras administrativas, como regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários. Tem por finalidade a proteção de seu território, evitando e reprimindo a infração a essas leis e regulamentos. É um espaço em que o Estado costeiro está legitimado a atuar, mas somente para fazer cumprir regras administrativas ou de segurança.

92 ZACKLIN, R. *El derecho del mar en evolución*: la contribuición de los paises Americanos. México: Fonde de cultura Economica, 1975.

3. Zona econômica exclusiva

Com os avanços científicos e tecnológicos, os Estados perceberam que o espaço marítimo é rico em potencialidades de exploração econômica e fundamental para a subsistência energética, alimentar, biológica, o que contribuiu para ampliar os horizontes marinhos além do mar territorial, não como um espaço de poder absoluto, mas como espaço do exercício de certos poderes necessários à exploração dos recursos nele presentes.[93]

A definição de uma zona de exploração econômica, a qual o Estado costeiro está autorizado a explorar economicamente, é resultado das pretensões de uma série de Estados em desenvolvimento sobre os recursos da pesca além do mar territorial. Até a celebração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os espaços destinados para a pesca e sua discussão giravam em torno do que se considerava mar territorial e alto-mar. Não pode, por isso, passar despercebido o fenomenal impacto que o surgimento desse espaço teve sobre o aproveitamento dos recursos vivos do mar, especialmente para sua exploração regulamentada, podendo ser considerada a inovação mais importante da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e instituto central, fundamental, do novo Direito do Mar.[94, 95]

93 CONFORTI, B. *La zona economica exclusiva*. Milano: Giuffré Editore, 1983.

94 GARCIA-AMADOR, F. V. Genesis de la zona economica exclusiva. In: VICUÑA, F. O. *La zona economica exclusiva*: una perspectiva latinoamericana. Instituto de Estudios Internacinales de la Universidad de Chile, Santiago: Ediciones Patmos, 1982. p. 13-31.

95 VICUÑA, F. O. *La zona economica exclusiva*: una perspectiva latinoamericana. Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, Santiago: Ediciones Patmos, 1982.

A zona econômica exclusiva vem a ser o espaço do mar territorial conferido ao Estado costeiro com o objetivo de permitir a exploração econômica de uma totalidade de área cuja extensão é contada a partir das linhas de base até o limite de *duzentas milhas marítimas*.[96]

Não é totalmente correta a denominação do espaço marítimo como sendo uma zona econômica "exclusiva" do Estado, pois a Convenção prevê que o espaço deve ser, em certos casos, compartilhado com outros Estados, tendo estes direitos e deveres. Melhor se fosse "zona econômica sob jurisdição do Estado costeiro". De qualquer forma, não parece que esse seja um problema, na medida em que foi bastante positiva a forma como a Convenção disciplinou o espaço, prevendo sua exploração e compartilhamento para seu uso por Estados, demonstrando, nesses dispositivos, o espírito das negociações e da Convenção.[97]

Cabe, por isso, analisar a extensão dos direitos e deveres dos Estados costeiros sobre a zona econômica exclusiva, que faz distinção entre direitos de soberania e direitos e deveres de jurisdição, levando em consideração que o Estado não tem soberania absoluta sobre o espaço e que deve se adequar a certos parâmetros estabelecidos pela Convenção para que possa gozar de seus direitos econômicos.

96 CAMINOS, H., Harmonization of Pre-Existing 200-Mile Claims in the Latin American Region with the United Nations Convention on the Law of the Sea and Its Exclusive Economic Zone. *The University of Miami Inter-American Law Review*, v. 30, n. 1, 1998, p. 9-30.

97 ATTARD, D. J. *The exclusive economic zone in international law*. Oxford: Clarence Press, 1987.

3.1. Direitos de soberania

O sentido mais amplo para o conceito de soberania pode ser exposto como o poder de mando em última instância, exclusivo e não derivado, do exercício do poder legitimado pelo Direito com autoridade suprema e definitiva.[98]

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar atribui ao Estado costeiro direitos de soberania sobre o espaço da zona econômica exclusiva para os fins de: a) exploração e aproveitamento; b) conservação; c) administração de todos os recursos naturais das águas sobrejacentes ao leito, do leito e do subsolo do mar; e d) outras atividades com vistas à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.

Por ilação, entende-se que o Estado terá autoridade e poder de determinar sobre a zona econômica exclusiva todas as questões que envolvem as quatro prescrições atributivas, sem interferência de qualquer outro Estado, e, de forma ampla, sobre qualquer questão que envolva exploração econômica da área, levando em conta obviamente os fins lícitos da Convenção e do sistema jurídico do Direito do Mar e seus limites.

Compreende o exercício de soberania do Estado costeiro sobre a zona econômica exclusiva o direito de realizar visitas, inspeção, apresamento e medidas judiciais para garantir o cumprimento das leis e regulamentos por ele adotados em conformidade com a Convenção. A propósito, a maior parte

98 BOBBIO, N. *Dicionário de política.* 13. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

dos casos submetidos ao Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar envolve o apresamento, no caso em que as embarcações apresadas e as suas tripulações devem ser libertadas imediatamente depois de prestada fiança idônea ou outra garantia. As sanções por pesca, todavia, não podem incluir pena privativa de liberdade, ou corporal, o que tem sido respeitado e garantido em vários casos já decididos.[99]

3.2. Direitos e deveres de jurisdição

Jurisdição é poder, mas é a face normativa do poder legitimado, derivado da autoridade do Estado de propor regras, leis e regulamentos, de agir com autoridade normativa e jurisdicional, aplicando o Direito ao caso concreto. Esse foi o sentido dado pela Convenção ao disciplinar aspectos ligados à soberania do Estado, por um lado, e, por outro, os direitos e deveres do Estado no tocante a sua jurisdição. Assim, a Convenção regulamentou a esfera de responsabilidades e atribuições em que o Estado pode e deve agir normativamente, aplicando regras e resolvendo em última instância os conflitos eventualmente derivados dessas relações. O Estado costeiro poderá disciplinar e também acionar seu sistema jurisdicional para dirimir conflitos decorrentes dessas atribuições a ele conferidas pela Convenção.

Na realidade, caso não estivesse ali configurada a zona econômica exclusiva, tal espaço seria considerado alto-mar, logo a Convenção tratou de estabelecer direitos ao Estado

99 Disponível em: <http://www.itlos.org>. Caso Saiga, Caso Volga, Caso Juno Trader, Caso Hoshinmaru, Caso Louisa, Caso Virginia G, Ara Liberdad. Acesso em: 3 maio 2015.

costeiro, resguardando um amplo espaço para exercícios em que os demais terão total liberdade para utilizá-lo, e, em certos casos específicos, estarão submetidos à jurisdição do Estado costeiro. Quando não houver atribuição de jurisdição ao Estado costeiro e ocorrer um conflito entre ele e outros Estados pelo uso da zona econômica exclusiva, a questão deve ser solucionada numa base de equidade e à luz de todas as circunstâncias pertinentes, tendo em conta a importância respectiva dos interesses em causa para as partes e para o conjunto da comunidade internacional.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prescreve que, na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro terá jurisdição no sentido de: a) construir, autorizar e regulamentar a construção, operação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; b) desenvolver a investigação científica marinha; c) promover a proteção e preservação do meio marítimo; e d) quaisquer outros direitos e deveres previstos em seu bojo.[100] O Estado costeiro tem jurisdição exclusiva sobre essas ilhas artificiais, instalações e estruturas, incluindo jurisdição em matéria de leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança.

As ilhas artificiais são construções (que devem ser devidamente notificadas) realizadas pela ação humana com as mais variadas finalidades econômicas e científicas. Elas podem ser construídas sobre um recife já existente ou

100 BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, art. 56.

no formato de uma plataforma petrolífera. Não possuem o estatuto jurídico de ilhas naturais e não têm qualquer repercussão sobre a delimitação marítima, mas podem interferir (tanto elas quanto instalações artificiais e estruturais) de alguma forma na navegação. Por isso, pode-se estabelecer uma zona de segurança em torno de tais instalações, que, atendidas sua natureza e suas funções, não se estenderá a uma distância maior que quinhentos metros, sendo que os navios deverão respeitar esses limites.

A construção dessas estruturas, porém, não pode se localizar onde interfiram na utilização das vias marítimas, reconhecidas como essenciais para a navegação internacional, devendo sua presença ser devidamente notificada e sinalizada.

Outra prerrogativa jurisdicional é normatizar o fluxo pesqueiro, estabelecendo o controle sobre o volume, a quantidade de pesca, as quotas de captura e o controle da ameaça aos estoques e cardumes, que pode resultar na ameaça de extinção ou de escassez por excesso de captura, com a finalidade de preservar os recursos vivos na zona econômica exclusiva. Nesse sentido, o Estado costeiro deve levar em conta a otimização desses recursos, atendendo as necessidades econômicas das comunidades costeiras que vivem da pesca e as necessidades especiais dos Estados em desenvolvimento.

Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve dar acesso ao excedente dessa captura a outros Estados, especialmente aos em desenvolvimento, em atenção a sua necessidade.

A cedência deve ocorrer mediante acordos ou outros ajustes e em conformidade com as modalidades, condições de captura, determinação de espécies, leis e regulamentos, com prazos para suspensão ou lapso temporal de pesca, com o estabelecimento de zonas pesqueiras, de taxas ou de encargos e limites aos tipos de embarcação pesqueira e número de embarcações, ficando o controle e fiscalização das condições estipuladas sob a competência do Estado costeiro, que deverá cumprir as regras estabelecidas.

Os Estados deverão cooperar para a preservação de espécies no espaço da zona econômica exclusiva, tais como as migratórias, as de mamíferos marinhos, as de peixes anádromos,[101] as catádromas[102] e as sedentárias.[103] O controle necessita de uma ação integrada, com o objetivo de manutenção das espécies, e nesse aspecto a Convenção procurou estabelecer a responsabilidade para que os Estados trabalhem de forma integrada, muito mais como um dever de jurisdição.

3.3. Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva

Conforme explicitado anteriormente, a zona econômica exclusiva só reserva exclusividade ao Estado costeiro em certos domínios voltados à exploração econômica, bem

101 O salmão é uma espécie de peixe anádromo, que faz migração do mar para ambientes de água doce com a finalidade de reprodução.

102 As enguias são espécies catádromas e realizam migrações dos locais onde nascem (água doce) e se reproduzem em ambientes de água salina.

103 São as espécies que ficam imóveis no leito marinho, como o caboz, cuja espécie é bastante encontrada em fundos marinhos das costas.

como à conservação dos recursos vivos, permitindo que outros Estados também possam utilizar e explorar de forma ampla e econômica esse espaço.

Assim, todos os Estados, quer costeiros, quer em litoral, gozam das liberdades de navegação e sobrevoo, de colocação de cabos e dutos submarinos, bem como de outros usos internacionalmente lícitos do mar, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos.

Existe, por assim dizer, a aplicação do princípio da subsidiariedade no uso da zona econômica exclusiva, na qual os direitos que não forem conferidos ao Estado costeiro e aqueles que ele renunciar poderão ser usufruídos pelos demais, que levarão em conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão de boa-fé as leis e regulamentos por ele estabelecidos, em conformidade com os direitos conferidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Cabe frisar que a Convenção tipifica a categoria especial de Estados e estabelece diferença entre Estados sem litoral e Estados geograficamente desfavorecidos para o uso compartido da zona econômica exclusiva, dando a eles certos privilégios e direitos, permitindo que obtenham assistência técnica e financeira de terceiros Estados ou de organizações internacionais para os fins colimados. A Convenção limita o exercício desses direitos nos casos em que o Estado costeiro dependa economicamente do aproveitamento dos recursos vivos de sua zona econômica exclusiva e, também, na impossibilidade de transferência de tais direitos a terceiros Estados ou a seus nacionais (pela

constituição de empresa conjunta ou por concessão), tanto direta quanto indiretamente, salvo acordo com o Estado costeiro, como será tratado a seguir.

3.3.1. Estados sem litoral

Um dos avanços mais significativos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que mostra o caráter inclusivo que tem, expressando concretamente o princípio do uso compartilhado das riquezas, é a possibilidade de os Estados sem litoral poderem utilizar a zona econômica exclusiva e usufruir de seus benefícios.[104]

A Convenção confere um direito atributivo para que os Estados sem litoral possam participar, numa base equitativa, do aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma sub-região ou região.[105]

Devem ser observados certos parâmetros para o exercício desse direito, cuja finalidade é preservar as populações das espécies capturadas em níveis que possam produzir o máximo rendimento constante. O objetivo é promover a melhor utilização dos recursos vivos na zona econômica exclusiva, segundo a capacidade máxima de captura, bem como as necessidades das comunidades costeiras e também as do Estado costeiro.

Por isso, o direito do Estado sem litoral não é incondicional, ou seja, ele depende de um acordo formal no quadro

104 Alguns países não possuem acesso ao mar, como Paraguai, Bolívia, Suíça, Áustria, Arzeibaijão, Botswana, Butão, Burkina Faso, Burundi, Republica Checa, Luxemburgo, entre outros.

105 FRANCO FILHO, G. S. O *status* jurídico dos países sem litoral e as regras da Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar. *Revista de Informação Legislativa*, v. 28, n. 109, jan./mar. 1991, p. 195-210.

cooperativo e de certos pré-requisitos que lhe permitirão invocar a permissão de aproveitamento, especialmente condicionado à existência de quantidade excedente dos recursos vivos e a fatores de ordem econômica relacionados, sobretudo, à condição do Estado costeiro.

Os fatores que devem ser considerados para que os Estados sem litoral possam usufruir do direito de aproveitamento estão ligados a questões de caráter econômico e social, devendo ser consideradas sempre: a) a necessidade de evitar efeitos prejudiciais às comunidades de pescadores ou ao setor industrial de pesca do Estado costeiro; b) as necessidades nutricionais das populações dos Estados costeiros e sem litoral; e c) a necessidade de se evitar carga excessiva para qualquer Estado costeiro ou para uma parte deste.

A Convenção utiliza uma subclassificação ainda entre: a) Estados sem litoral em desenvolvimento, que parece ser a preocupação principal da Convenção e da regulação do direito de aproveitamento mais amplo e geral; e b) Estados sem litoral desenvolvidos, que terão direito a participar no aproveitamento dos recursos vivos somente nas zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros desenvolvidos, da mesma sub-região ou região.

3.3.2. Estados geograficamente desfavorecidos

Certos Estados possuem direitos semelhantes aos dos Estados sem litoral, em razão da situação geográfica desfavorável em que se encontram e também por não poderem reivindicar zonas econômicas exclusivas, porque

são Estados ribeirinhos ou situados em mares fechados ou semifechados, como aqueles em golfos, em bacias, em mar rodeado por dois ou mais Estados ou cujo oceano tem a saída estreita.

Estados geograficamente desfavorecidos são aqueles costeiros que, em razão de sua situação geográfica, tornam-se dependentes do aproveitamento dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas de outros Estados da sub-região ou região.

Da mesma forma que os Estados sem litoral, os Estados geograficamente desfavorecidos apenas poderão invocar tal direito levando em conta diversos fatores, entre os quais a existência de excedentes de recursos vivos e a apreciação de fatores geográficos, econômicos e sociais do Estado costeiro. Assim, devem evitar prejuízos às comunidades de pescadores ou às indústrias de pesca do Estado costeiro, considerando as necessidades nutricionais das populações e o cumprimento em eventual acordo para exploração, sem gerar prejuízos ao Estado costeiro.

A Convenção incentiva que todos os Estados da região ou sub-região participem em uma base equitativa da exploração dos recursos, especialmente assegurando aos Estados geograficamente desfavorecidos economicamente em desenvolvimento benefícios quanto à totalidade de captura dos recursos.

4. O alto-mar

Além do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e dos limites especiais determinados pela dimensão das águas interiores e arquipelágicas ou mesmo em razão do regime de ilhas, situa-se o alto-mar. O alto-mar não é determinado por uma extensão territorial, como as demais, mas é subsidiariamente toda a porção além das margens legais de determinação dos espaços jurídicos.[106]

Até o regime de Montego Bay, o alto-mar era tudo o que se estendia além do mar territorial, mas, com o disciplinamento da zona econômica exclusiva, suas dimensões foram relativamente diminuídas, não obstante a perda geográfica tenha afetado seu princípio fundamental consuetudinariamente arraigado da liberdade do alto-mar.

Por seu turno, consagrou-se formalmente o princípio de que nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte que esteja em alto-mar sob sua soberania, sendo ilegítimo buscar tal reivindicação ou tentar usar poderes além das zonas estratificadas e legitimadas sob a jurisdição do Estado.

O alto-mar é, portanto, um espaço coletivo comum, no qual todos os Estados têm direitos absolutamente iguais e onde não podem invocar qualquer direito preferencial que não esteja consagrado na Convenção. Pelo contrário, no espaço do alto-mar, os Estados têm uma carta de direitos e são coletivamente sujeitos a obrigações ligadas a uma

106 SOBARZO, A. *Regimen juridico del alta mar*. Cidade del Mexico: Porrua, 1970.

dimensão universalista da sociedade humana, devendo sempre ser utilizado para fins pacíficos.

Por ser um espaço comum para todos os Estados e povos, a Convenção estabeleceu alguns direitos e deveres que devem ser observados pelos Estados, ou seja, embora classificado como um espaço comum, nesse ambiente os Estados possuem direitos específicos e deveres disciplinados pela Convenção.

4.1. Os direitos dos Estados no alto-mar

Conforme já epigrafado, no alto-mar, nenhum Estado pode submeter outro a sua jurisdição ou a seu poder, tampouco pode invocar sua soberania sobre esse espaço. Pelo contrário, no alto-mar estão consagrados direitos exercidos pelos Estados em conformidade com a Convenção e também com o costume internacional.

Os direitos compõem as chamadas seis liberdades básicas em alto-mar: a) liberdade de navegação; b) liberdade de sobrevoo; c) liberdade de instalação de cabos e oleodutos; d) liberdade de construção de ilhas artificiais e outras instalações; e) liberdade de pesca; f) liberdade de pesquisa científica. Todos esses direitos devem ser exercidos levando em conta os interesses de outros Estados em seu exercício, como se verá a seguir.

4.1.1. Liberdade de navegação

Direito ou liberdade de navegação é seguramente a mais clássica das liberdades do alto-mar, inclusive garantida

para Estados sem litoral. Esse direito foi consagrado costumeiramente desde os primórdios das relações estabelecidas entre povos nas navegações.[107, 108]

O direito de navegação envolve também a atribuição de que cada Estado deve regular a relação ou o atributo da personalidade aos navios, dando-lhes a nacionalidade e o direito/dever de alvorar sua bandeira e, assim, estabelecer um vínculo político-jurídico do Estado com o navio, que terá o direito/dever de alvorar sua bandeira, submetendo-se a sua jurisdição e vinculando-se juridicamente a ele. Nesse sentido, o Estado deve obrigatoriamente construir um sistema jurídico legal que discipline o registro de navios com os respectivos nomes e características, detendo direitos de jurisdição, com base no Direito interno, sobre os navios registrados sob sua bandeira e sobre toda tripulação, e garantir a segurança por meio do poder de polícia, principalmente em relação às condições de navegabilidade, às condições de trabalho e formação da tripulação e à prevenção de abalroamento.[109]

Nesse sentido, quando há o registro do navio no Estado, estabelece-se uma relação jurídica fundamental que acompanhará a embarcação, constituindo-se numa *relação autêntica* entre o Estado e a embarcação. O Estado fornecerá

107 SOLODOVNIKOFF, P. *La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques*. Paris: Librairie Genérale de Droit et de Jurisprudence, 1980.

108 PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. A liberdade do alto-mar: antecedentes históricos dos arts. 87 a 90 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

109 A legislação brasileira prevê, na Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, o registro de propriedade marítima; o Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.

os documentos pertinentes para que o navio tenha o direito de arvorar sua bandeira, criando com ele um vínculo jurídico.

Caberá ao Estado a responsabilidade de controlar administrativamente os navios que arvorem sua bandeira, a fim de não serem praticadas fraudes ao Direito em razão de circunstâncias que podem tornar mais cômodas as relações com um Estado ou com outro, na medida em que existem implicações jurídicas para a determinação de jurisdição e, também, no plano internacional, na titularidade de se recorrer às instâncias internacionais.[110]

Para a liberdade de navegação e no exercício dela, os navios devem trafegar com a bandeira de um só Estado, que o identifique e lhe dê personalidade. Só devem se submeter à jurisdição desse Estado, e não a sua própria conveniência, salvo em casos excepcionais decorrentes de tratado internacional estabelecido, e jamais podem mudar de bandeira, a não ser em caso de mudança de propriedade e registro. Os Estados devem ter mecanismos para disciplinar e fiscalizar tal mudança.[111, 112] Tais direitos compreendem, também, as embarcações oficiais a serviço das Nações Unidas e das agências especializadas que irão arvorar a bandeira da organização.

110 COYLE, J. F. The treaty of friendship, commerce and navigation in the modern era. *Columbia Journal of Transnational Law*, New York, v. 51, n. 2, 2013, p. 302-59.

111 Um navio que arvore duas bandeiras não poderá reivindicar qualquer uma das nacionalidades e será considerado sem nacionalidade (art. 92, 2, da Convenção).

112 A Convenção procurou rechaçar a prática entendida como "bandeiras de conveniência", estabelecendo que é a bandeira que determina a jurisdição exclusiva de um Estado sobre uma embarcação no alto-mar. Levando em conta que, em caso de não navegar com bandeira, ou de fazê-lo com bandeira de dois ou mais Estados por conveniência, considerar-se-á embarcação sem nacionalidade (art. 92).

4.1.2. Liberdade de sobrevoo

A liberdade de sobrevoo é o direito de aeronaves, quer militares, quer comerciais, de utilizar livremente o espaço aéreo sobrejacente ao alto-mar e utilizá-lo livremente, desde que para fins pacíficos.

Embora a Convenção regule o uso do mar, ela estendeu seu alcance para disciplinar e regular o espaço aéreo existente sobre o alto-mar, reconhecendo a aplicabilidade de seu princípio fundamental também para o espaço aéreo.

4.1.3. Liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos

Os Estados e seus nacionais têm no alto-mar o direito de colocação de cabos e dutos submarinos, além da plataforma continental, levando em conta os dutos (gasodutos ou oleodutos) e cabos já instalados, para não dificultar o reparo daqueles já existentes.

Ao conservar o direito de colocação de cabos e dutos, os Estados devem cuidar para que os dutos e cabos existentes não sejam danificados ou rompidos, seja por negligência, seja por culpa, de modo a interromper ou dificultar as comunicações telefônicas, telegráficas ou outros meios de comunicação similar. Deverão estabelecer mecanismos normativos para punir aqueles que não agem no estrito dever legal ou mesmo para proteger a vida humana, bem como não tomam precauções devidas para a não ocorrência do dano.

Os Estados podem estabelecer regras para os danos que eventualmente seus dutos e cabos possam causar a terceiros, especialmente aos proprietários de navios que provarem ter perdido uma âncora, rede ou qualquer outro aparelho de pesca.

4.1.4. Liberdade de construção de ilhas artificiais e outras instalações

Conforme já esclarecido anteriormente, a construção de ilhas artificiais, instalações e estruturas compõe o direito dos Estados, tendo estes liberdade para fazê-lo desde que não interfiram nas rotas de navegação.

É de se destacar que, embora não possam os Estados exercer sua jurisdição no alto-mar, o fato de terem instalado as ilhas e construções lhes dará o direito de regulamentar o uso sobre tais instalações, bem como estabelecer leis de imigração, sanitárias e de segurança. Isso porque o dispositivo que versa sobre a liberdade de instalação de ilhas artificiais e instalações faz remissão ao artigo 60 da Convenção, que autoriza o Estado a utilizar sua jurisdição, criando, assim, um regime de exceção ao princípio.

Existe, contudo, limitação à liberdade de construção de ilhas artificiais, instalações e estruturas no alto-mar, não podendo os Estados estabelecer tais estruturas em rotas de navegação, devendo, ao mesmo tempo, garantir a sinalização e segurança de tais estruturas.

4.1.5. Liberdade de pesca

A liberdade de pesca vem acompanhada de uma série de limitações estabelecidas pela própria Convenção, cujo objetivo é evitar que se pratique a pesca predatória, principalmente por empresas de má conduta, levando à escassez e diminuição dos estoques de recursos vivos. Tais limitações não podem afetar o princípio da não discriminação de pescadores de nenhum Estado.[113]

Com o avanço tecnológico, as embarcações têm sido providas de instrumentos que localizam cardumes. Aproveitando o direito de liberdade, as referidas embarcações têm alargado seus limites de pesca em busca de bancos de peixes por satélite ou radar. Isso tem repercutido na captura desenfreada de várias espécies, cujo objetivo final nem sempre é prover a população de alimentação, mas comercializar em várias partes do mundo.[114]

As organizações internacionais pesqueiras ou as organizações não governamentais, por sua vez, gozam de um importante papel no sentido de atender à necessidade de preservação dos recursos e garantir a liberdade de pesca no alto-mar, por meio de regras propositivas para que a liberdade seja exercida com respeito às espécies e às quotas disciplinadas, de acordo com a captura possível.

113 LEONARD, L. L. *International regulation of fisheries*. New York: Johnson Reprint Corporation, 1971.

114 JOHNSTON, D. M. *The international law of fisheries*: a framework for policy-oriented Inquiries. New Haven: Matinus Nijhoff Publishers, 1987.

4.1.6. Liberdade de pesquisa científica

É imperioso que os Estados utilizem o alto-mar e empreendam pesquisas científicas que possam contribuir para a conservação dos recursos vivos, bem como para a manutenção e utilização coletiva dessa região. Assim, todos os Estados, independentemente de sua situação geográfica, e as organizações internacionais competentes têm o direito de realizar investigação científica marinha, sem prejuízo dos direitos e deveres de outros Estados.

Especialmente em relação à pesquisa científica marinha, ela estará sempre vinculada ao uso exclusivo para fins pacíficos. Para tanto, devem-se utilizar métodos e meios científicos apropriados, evitando-se intervenções injustificadas em outros usos legítimos do mar, e respeitar todos os regulamentos pertinentes ditados em conformidade com a Convenção, incluídos os destinados à proteção e preservação do meio marítimo.

Deve-se destacar que as atividades de pesquisa não devem constituir fundamento jurídico para nenhuma reivindicação de qualquer parte do meio marítimo ou de seus recursos, sintetizando, assim, a ideia de que as investigações devem servir a toda comunidade internacional.

4.2. Os deveres dos Estados no alto-mar

Embora preconize a liberdade de navegação no alto-mar e a inexistência de jurisdição, os Estados devem observar alguns deveres estabelecidos na Convenção que, na essência, atendem à dimensão coletiva do uso do alto-mar,

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

A seguir, todos esses temas serão tratados individualmente, apenas com a finalidade didática de compreensão de tais prescrições.

4.2.1. Dever de atribuir nacionalidade dos navios e disciplinar sua jurisdição

O primeiro dos deveres já foi aduzido anteriormente e atende basicamente requisitos fundamentais para a definição de jurisdição sobre as embarcações. Trata-se de referência jurídica e titularidade subjetiva em caso de responsabilização, sendo, por isso, fundamental que os Estados tenham esse controle como um marco jurídico que atribui título e individualiza navios e embarcações.

Cabe ressaltar que a regra é que, em caso de qualquer acontecimento que demande aplicação das normas de responsabilização civil ou criminal, o Direito a ser aplicado será o do Estado cuja bandeira o navio ostenta, ao qual está vinculado juridicamente. Tal obrigação está relacionada diretamente ao exercício de poderes jurisdicionais previstos exclusivamente para a aplicação de leis do país ao qual está vinculado o navio e, subsequentemente, a sua tripulação, especialmente em matéria de Direito Civil, Direito

Administrativo e Direito Penal, conforme foi observado em várias regras prescritas pela Convenção.

4.2.2. Dever de prestar assistência

O dever de prestar assistência está relacionado a uma obrigação do Estado, mas se realiza justamente por ação daqueles que em seu nome navegam no alto-mar, como os comandantes e a tripulação, e está baseado no princípio da solidariedade.

O dever de prestar assistência compreende o comando e a determinação do Estado que exigirá do capitão de um navio que arvore sua bandeira que: a) preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer; b) dirija-se, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, desde que esteja informado de que necessitam de assistência e sempre que tenha possibilidade razoável de fazê-lo; c) preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, a sua tripulação e aos passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome de seu próprio navio, o porto de registro e também o porto mais próximo em que fará escala. Tais deveres devem ser cumpridos desde que o capitão possa fazê-lo sem acarretar perigo grave para seu navio, tripulação ou passageiros.[115]

Todos os Estados costeiros devem dispor de instalações adequadas para prestar socorro às vítimas de acidente em mar, com o aparelhamento de um sistema que garanta o

115 No Brasil: Lei nº 7.203 de 3 de julho de 1984, dispõe sobre assistência e salvamento de embarcações, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento para garantir a segurança marítima e aérea e, quando as circunstâncias exigirem, cooperar com esse fim com os Estados vizinhos por meio de ajustes regionais de cooperação mútua.

4.2.3. Dever de impedir o tráfico de escravos

Embora a escravidão seja considerada atualmente crime contra a humanidade, sua ocorrência infelizmente ainda compõe o panorama da sociedade internacional, e o mar é utilizado como meio para transportar pessoas nessa condição.

Apesar de todo esforço e a construção normativa, pelo Direito Internacional e, por conseguinte, nessa esteira, pelo Direito interno dos Estados, existe grande dificuldade em combater tal prática, principalmente por sua dissimulação.

Nesse sentido, a Convenção prevê que todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos em navios autorizados a arvorar sua bandeira e para impedir que, com esse fim, use-se ilegalmente a sua bandeira. Todo o escravo que se refugie num navio, qualquer que seja sua bandeira, ficará, *ipso facto*, livre. No mesmo diapasão, os Estados devem criar regras que no espaço de sua jurisdição punam severamente aqueles que utilizam suas embarcações para tal prática delituosa.

4.2.4. Dever de utilização do alto-mar para fins pacíficos

O alto-mar é um espaço importante em que os Estados têm extensão de poderes discricionários não limitados pela Convenção. É certo que, ao não estabelecer limites, e mesmo o fazendo com direitos, tudo o que não for limitado pela Convenção se interpreta permitido. Daí podem advir alguns problemas por conta do espaço discricionário que se tem para sua interpretação.

O princípio do uso pacífico do espaço marítimo previsto no artigo 88 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar é importantíssimo porque o delimita como um espaço que só será utilizado para fins voltados à preservação e à manutenção da paz entre Estados e povos.

Nesse sentido, é de se supor que esse princípio impediria a realização de testes nucleares no alto-mar (o que poderia dar um grande debate e gerar teses jurídicas), sem contudo resultar na proibição de manobras militares em tal espaço, cujo único limite imposto a seu uso seria uma finalidade intrinsecamente agressiva, desde que não caracterize afronta ou ofensa aos direitos dos outros Estados.

4.2.5. Dever de não poluir

O dever de não poluir está previsto em vários dispositivos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e ainda pode ser reforçado por diversos tratados e acordos firmados no quadro do Direito Internacional Ambiental, como

o princípio do poluidor pagador, previsto na Convenção do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente.[116]

Na Convenção de Montego Bay, os Estados se comprometem a estabelecer regras e normas, leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição marinha proveniente de embarcações, inclusive por meio de sistemas para controle de tráfego que minimizem os riscos de acidentes que possam causar poluição do meio marítimo. Além disso, os Estados devem estabelecer um rígido controle sobre embarcações que arvorem sua bandeira, de modo a evitar a poluição do mar.

Nesse sentido, os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marítimo, qualquer que seja sua fonte, utilizando para esse fim os mecanismos jurídicos, especialmente os de controle das embarcações que arvorem sua bandeira.

4.2.6. Dever de respeito às regras internacionais de pesca e manutenção do meio marítimo

Esse é um dever espelho de uma das liberdades garantidas aos Estados, pois, ao mesmo tempo em que o alto-mar é um ambiente livre para a pesca em razão, inclusive, da dificuldade de captura, os Estados devem coibir que embarcações que arvorem sua bandeira exerçam a pesca predatória, de maneira que prejudique a manutenção

116 DIOGO, L. C.; JANUÁRIO, R. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Novo Regime Legal do Ilícito de Poluição Marítima. *Revista Jurídica*, n. 24, 2001, p. 227-264.

dos estoques e interfira no bioma de espécies migratórias e em sua reprodução e desenvolvimento.

Os Estados devem, no exercício da liberdade de pesca, que é extensivo a seus nacionais, fixar regras de captura, bem como estabelecer regras de conservação no alto-mar das espécies capturadas e das associadas ou delas dependentes (que possuem relação de cadeia alimentar ou biológica). Esse dever possui base em dados científicos para preservar ou restabelecer as populações das espécies capturadas em níveis que possam produzir o máximo rendimento constante, determinado a partir de fatores ecológicos e economicamente pertinentes.

4.2.7. Dever de repressão ao tráfico de drogas ilícitas

As quadrilhas e cartéis de tráfico de drogas estão acumulando poder econômico e diversificando os mecanismos de transporte de drogas ilícitas. O mar serve como um campo fértil para a ação criminosa em razão de sua dimensão e da dificuldade em realizar um controle rígido.

O artigo 108 da Convenção invoca o dever dos Estados de cooperar para a repressão ao tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, praticado por navios no alto-mar, com violação das convenções internacionais. Por isso, caso tenha motivos sérios que o façam acreditar que um navio arvorando sua bandeira esteja praticando tal ato, é possível solicitar a cooperação de outros Estados para, em conjunto e usando a sua inteligência, combater a prática.

4.2.8. Dever de repressão de transmissões não autorizadas

O alto-mar pode, por conta da sua dimensão e fácil mobilidade, servir de espaço para propagação de mensagens ilegais de rádio ou imagens de televisão difundidas por um navio e dirigidas ao público em geral, violando regras internacionais e colocando a segurança institucional de um Estado e sua ordem pública em risco. Por isso, a Convenção disciplina como dever para todo o Estado cooperar para a repressão das transmissões não autorizadas e efetuadas a partir do alto-mar.

A Convenção autoriza, alternativamente, a jurisdição dos Estados para o caso de detenção ou prisão do sujeito que realiza a transmissão, o apresamento do navio de onde partem as transmissões e a apreensão do equipamento emissor.

Nesse sentido, conforme o artigo 109, o infrator pode ser processado perante os tribunais: a) do Estado de bandeira do navio; b) do Estado de registro da instalação; c) do Estado do qual a pessoa é nacional; d) de qualquer Estado em que se possam receber as transmissões; ou e) de qualquer Estado cujos serviços autorizados de radiocomunicação sofram interferências.

4.2.9. Dever de cooperar na repressão da pirataria

Os Estados têm o dever e obrigação de cooperar para combater o exercício da pirataria no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum

Estado. A pirataria é historicamente um ilícito praticado no uso do mar e foi prática empreendida circunstancialmente em diversos momentos da História.[117]

Como o alto-mar é um espaço onde não existe uma jurisdição determinada, é a Convenção que sistematiza o tratamento normativo prescritivo de combate a tal ilícito, demandando do legislador internacional a adoção de um regime próprio para a pirataria praticada no alto-mar, como se tratará em tópico especial a seguir.

4.3. A pirataria no alto-mar

A pirataria sempre esteve no imaginário da cultura popular, seja pelos relatos históricos, seja pela forma romantizada com que sempre foi tratada em fábulas, filmes e livros. Não obstante, distante disso, constitui um problema gravíssimo no atual contexto do uso do mar, especialmente no alto-mar, onde nenhum Estado pode exercer sua jurisdição e, além disso, pela ação ilícita de criminosos que usam embarcações sem arvorar bandeiras de Estado algum.

De forma crescente, a pirataria tem ocorrido especialmente em regiões de extrema pobreza, mas não se pode descartar o ataque de piratas em regiões que têm servido como rota para navegação comercial ou de turismo.

A Convenção fixou claramente para os Estados a regulamentação de sua jurisdição para atos de pirataria praticados em seu mar territorial e em sua zona de jurisdição e estabeleceu um regime jurídico para a pirataria praticada

117 SOUZA, H. S. C. O combate à pirataria moderna: uma visão dos clássicos. In: MENEZES, W. (Org.). *Direito internacional clássico e seu fundamento*. Belo Horizonte: Arraes, 2014.

no alto-mar, tendo em vista as condições e características do espaço, pela ausência de jurisdição de qualquer Estado.

Embora não seja o espaço adequado para esse tipo de reflexão, é de se observar que o fato de a Convenção estabelecer um regime para pirataria no alto-mar, e, ainda, conceituar a prática, não pode ser interpretado como um conceito unificador de sua prática. Na realidade, a pirataria pode ser praticada em qualquer ambiente, seja no mar territorial ou fora dele. O que a Convenção fez foi disciplinar um tipo específico de pirataria que, por conta da dimensão do espaço em que é praticada e da ausência de jurisdição sobre ele, necessitava ser abordado no contexto da redação do tratado. O conceito de pirataria transcende a própria História, e os Estados devem se munir de legislação que puna exemplarmente essa prática no espaço de sua jurisdição.

Para a Convenção, navios ou aeronaves piratas são aquelas em que as pessoas pretendem cometer qualquer dos atos delituosos em mar, ou ainda que tenham delas se servido para cometer quaisquer atos de tal natureza. A nacionalidade ou perda dela será determinada pelas regras dos Estados, conforme a Convenção, mesmo que o navio pirata não arvore sua bandeira, acaba por sujeitar-se a sua jurisdição e aos pressupostos normativos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A pirataria no alto-mar se caracteriza por um ato ilícito de violência ou de detenção ou por todo o ato de depredação cometido para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados.

Para caracterizar o exercício de pirataria, deve-se levar em conta que a ação da embarcação pirata deve ser dirigida contra: a) um navio ou uma aeronave no alto-mar ou pessoas ou bens a bordo daqueles; b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; c) todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; d) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos anteriormente enunciados.

O caso em que a tripulação de um navio ou aeronave de guerra tenha se amotinado e praticado atos de pirataria será equiparado aos atos cometidos por um navio ou aeronave privada, perdendo assim sua imunidade de jurisdição tradicionalmente garantida pelo costume internacional e por diversos tratados.

Conforme mencionado anteriormente, existe o dever por parte do Estado de combater a pirataria. Assim, todo Estado pode apresar, no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado (como no caso da zona econômica exclusiva), um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturada em razão de atos de pirataria, bem como prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave.

Importante ressaltar que só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais

claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves a serviço de um governo e estejam para tanto autorizados. Os tribunais do Estado que efetuarem o apresamento podem decidir as penas e aplicar as medidas no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé.

Nesse sentido, a Convenção cria, em um ambiente sem jurisdição, uma exceção à regra, uma jurisdição pontual e especial para um caso típico de delito. Obviamente o apresamento deve estar baseado em fatos concretos e não pode servir como instrumento do uso de má-fé, podendo demandar responsabilidades para o Estado que usar tal mecanismo como instrumento de imposição de poder, controle de embarcações ou exercício do poder de polícia em uma área em que não tem esse direito. É certo, contudo, que ao legitimar ao Estado, de um lado, o direito de apresamento e, por outro, o de aplicação de suas regras, a Convenção buscou estabelecer um mecanismo cooperativo de combate ao ilícito que afeta toda sociedade internacional.

4.4. Imunidades e seus limites no alto-mar

O instituto da imunidade no Direito remete à prerrogativa de não ser demandado pela jurisdição de qualquer Estado que seja ou a ela se submeter. No alto-mar, embora haja um espaço onde não se aplica a jurisdição de nenhum Estado, salvo em casos excepcionais, a Convenção consagrou e deixou claro que os navios de guerra gozam de completa imunidade de jurisdição relativa a qualquer outro Estado que não seja aquele de sua bandeira. Nesse caso, também

são enquadrados aqueles navios pertencentes a um Estado, ou por ele operados e utilizados, unicamente em serviço oficial não comercial, gozando de completa imunidade de jurisdição relativa a qualquer outro Estado.

Em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação ocorrido com um navio no alto-mar que possa acarretar responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão, ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira, ou perante as do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais.

Portanto, nenhum apresamento ou retenção do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira. Tais prerrogativas no alto-mar não são absolutas, comportam algumas exceções, como veremos a seguir no caso do direito de visita e no direito de perseguição.

4.4.1. O direito de visita

O direito de visita se caracteriza pela prerrogativa que têm as autoridades de um Estado, ao utilizar navios oficiais, de deter no alto-mar qualquer navio mercante, de guerra, ou oficial de qualquer natureza, a fim de exercer poder de polícia e averiguação, desde que tenha razoável motivo de suspeitar de atos ilícitos. Tal disposição pode ser alargada em razão de tratados pontuais a que circunstancialmente os Estados se submetam.

Trata-se de uma limitação do instituto da imunidade, que será quebrado em caso de suspeita de prática de: a) pirataria; b) tráfico de escravos; c) transmissões não autorizadas; d) ausência de nacionalidade do navio; ou e) mesma nacionalidade entre o navio de guerra e a embarcação visitada, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua própria bandeira. Aqui causa estranheza o fato de o tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas não ter sido disciplinado na Convenção, o que, por conta da sua natureza, equipara-se ao grau de gravidade dos outros motivos justificadores.

A visita deve ser feita com toda a diligência possível, pois pode causar algum mal-estar, ou má interpretação no navio visitado, e ainda pode ocorrer algum prejuízo material, o que demandará o direito de indenização por perdas e danos eventualmente sofridos.

A preocupação em disciplinar e regular o direito de visita está na relativização do princípio da imunidade de jurisdição para que abusos não fossem perpetrados e, também, para que se estabelecessem corretamente os limites em que tal instituto pode ocorrer, por conta dos abusos que foram cometidos ao longo da História por alguns Estados no uso desse direito.

4.4.2. O direito de perseguição

Um Estado costeiro tem naturalmente o direito de exigir do navio estrangeiro que violar suas leis ou regulamentos e dispositivos estabelecidos na Convenção do Mar a sujeição a sua jurisdição e a responsabilização pelo dano causado.

Pode ser que, em razão da mobilidade ou resistência do navio, as autoridades do Estado tenham a necessidade de persegui-lo para averiguar a materialidade do ilícito, ou para ele responder pelos atos lesivos de direito que têm início dentro do espaço jurisdicional do Estado, seja no mar territorial, seja, em certos aspectos, na zona contígua.

O direito de perseguição relativiza o princípio da imunidade de embarcações do Estado e também estabelece o direito do Estado costeiro de continuar com a perseguição, mesmo em zona econômica exclusiva ou no alto-mar.

Alguns elementos são fundamentais para compreender o direito de perseguição: primeiro, é a existência de motivos fundados e a crença de que o navio infringiu leis e regulamentos; segundo, o navio precisa se encontrar em zona onde se aplica a jurisdição do Estado, seja de forma absoluta (mar territorial) ou relativizada (zona contígua); e, terceiro, depende de ser um fato continuado, ou seja, ele deve começar em mar territorial (com a devida e certificada notificação ou comando para parar, com sinal visual ou auditivo), zona contígua (no limite dos poderes de jurisdição do Estado que foram violados), zona econômica exclusiva, plataforma continental (infrações que violam os direitos do Estado nas referidas áreas) ou no alto-mar e se estender até os limites de jurisdição ou mar territorial do próprio Estado da bandeira ou de terceiro Estado.

O direito de perseguição só pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves que possuam sinais claros e sejam identificáveis

como navios e aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.

A Convenção consagra que, quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve haver indenização por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência do ato.

Conforme o plano proposto, analisou-se a delimitação dos espaços marinhos na superfície, isto é, o "espaço de superfície". A seguir serão tratados os espaços que estão sob o mar e onde se encontram muitas riquezas inexploradas ou fundamentais para manter o meio marítimo ambientalmente equilibrado: a plataforma continental e a área.

5. A plataforma continental

O reconhecimento da plataforma continental enquanto espaço marinho juridicamente reconhecido foi desencadeado a partir de 1945, quando os Estados Unidos (1945), o México (1945), a Argentina (1946), o Chile (1947) e o Brasil (1950) reivindicaram seus direitos soberanos sobre a extensão de porção de terra sob o mar, que borda os continentes e ilhas. Trata-se de território submerso de massa terrestre e unidade geográfica, por conta de sua adjacência com o continente.[118]

Assim, na delimitação dos espaços marítimos, estende-se a plataforma continental como objeto de regulamentação pela Convenção de Genebra, que havia adotado para sua definição um duplo critério de profundidade e explorabilidade. Já a

118 Decreto nº 28.840, de 8 de novembro de 1950.

Convenção de 1982 optou pela adoção de um critério de plataforma no sentido geológico – até a borda exterior da margem continental, com o objetivo de preservar os direitos adquiridos pelo regime anterior – e por um critério de extensão de duzentas milhas desde as linhas de base, tratando de satisfazer os Estados que careciam de plataforma no sentido destacado ou que tinham escassas dimensões.[119, 120]

Para a Convenção, a plataforma continental é o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além de seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. Por outro lado, como se verá a seguir, ela reconhece também a possibilidade de extensão desse espaço em casos em que haja um prolongamento natural e sejam observados certos procedimentos estabelecidos em seus dispositivos.[121]

A delimitação da plataforma continental entre Estados deve ser amplamente publicada e exposta a partir de cartas de escalas e listas coordenadas geográficas, com as linhas do limite exterior, apresentadas ao Secretário Geral das Nações Unidas.[122]

119 TEROL, J. M. O.; TOMÁS, A. F.; LEGIDO, A. S. *Manual de derecho internacional público*. Valência: Tirant lo Blanch, 2004.

120 RANGEL, V. M. Le plateau continental dans la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer. *Recueil des Cours de l'Academie de Droit International de la Haye*. Haia: Martinus Nijhoff Publishers, 1985. tome 194, partie V.

121 CASELLA, P. B. *Direito internacional dos espaços*. São Paulo: Atlas, 2009.

122 MARFFY, A. *La genese du nouveau droit de la mer*: le comité des fonds Marins. Paris: Pedone, 1980.

Quando da delimitação do espaço da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente, observa-se, em primeiro lugar, a existência de algum acordo entre eles; em caso de não existência, consideram-se as fontes disponíveis do Direito Internacional, a fim de se chegar a uma solução equitativa. Em caso, porém, de persistência da controvérsia, deverão o Estados recorrer aos mecanismos de solução de controvérsias e buscar todas as formas de solução pacífica, especialmente os caminhos diplomáticos.[123]

5.1. Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental

Por estar juridicamente situada além do mar territorial do Estado costeiro e, por conseguinte, sujeita a regime jurídico distinto, sobre a plataforma continental são reconhecidos direitos soberanos exclusivos (independentemente de declaração expressa), que podem ser exercidos pelos Estados costeiros para fins de exploração e aproveitamento de seus

123 Conforme descreve Julio Barboza: "*El regimen instituido en la convención sobre la Plataforma Continental de 1958 consagra la regla acuerdo/linea media/equidistancia y prevé también una excepción a esta regla general: 'Las circunstancias especiales' (articulo 6) aplicables en los casos de irregularidades o configuraciones excepcionales del fondo del mar o sus costas. La CIJ en la sentencia del 20 de febrero 1969, recaída en el caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte, determinó que el artículo 6 tenía un carácter meramente convencional – esto es, no cosuetudinario – que el método de la equisditancia/circunstancias especiales no tiene carácter obligatorio y que según el derecho consuetudinario la delimitación de la plataforma continental se debe realizar conforme a los principios de equidad, teniendo en cuenta las circunstancias especiales de manera de atribuir a cada parte la totalidad de las zonas de la plataforma continental que constituyen la prolongación natural de su territorio en el mar. A partir dese fallo, las seguientes sentencias jurisprudenciales van a suplir el principio de la equidistancia por el principio de la equidad, en la delimitación de las plataformas de los Estados con costas enfrentadas o adyacentes*". (BARBOZA, J. *Derecho internacional público.* Buenos Aires: Zavalia, 2003. p. 506).

recursos naturais, e ninguém mais poderá fazê-lo sem o seu expresso consentimento.

Assim, o Estado costeiro pode explorar os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou em seu subsolo ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo. Têm, também, o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins, de construir e instalar estruturas (nos termos do artigo 60 da Convenção) e de escavar túneis em seu subsolo.

Ao estabelecer esses direitos, na realidade, a Convenção delimitou a extensão dos poderes conferidos ao Estado costeiro, distinguindo os poderes soberanos e absolutos sobre o leito e subsolo na dimensão do mar territorial, estabelecendo apenas os direitos sobre a exploração e aproveitamento de recursos naturais. Existe, portanto, um limite claro para o exercício dos direitos soberanos sobre a plataforma continental, que não pode afetar as liberdades de outros Estados, como a liberdade de navegação, de pesca, de sobrevoo e de instalação de cabos e dutos, conferidos na delimitação de outros espaços, conforme já observado anteriormente.[124]

Sobre o direito de instalar cabos e dutos submarinos na plataforma continental, a Convenção tratou de disciplinar

124 Marilda Rosado destaca que dos direitos soberanos para os Estados costeiros, derivados do disciplinamento da plataforma continental para área petrolífera, são a exploração de óleo e gás, construção de instalações, perfuração, construção de túneis e lançamento de cabos e dutos submarinos (RIBEIRO, M. R. S. *Direito do petróleo*. 3. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014).

um regime para garantir que não houvesse má interpretação de certos dispositivos. Reconhece, portanto, o direito do Estado costeiro de disciplinar as regras para colocação de tais cabos na plataforma continental, bem como de determinar seu traçado. Só haverá impedimento do direito de instalação caso o Estado costeiro decida tomar medidas razoáveis para a exploração da plataforma continental, para o aproveitamento de seus recursos naturais e para a prevenção, redução e controle da poluição causada pelos dutos e cabos, devendo os Estados que pretendem exercer tal direito levar em conta os cabos e dutos já instalados e sua manutenção.

5.2. A extensão da plataforma continental além das duzentas milhas

Em razão de critérios geológicos, por um prolongamento natural do talude continental, os Estados costeiros podem estender para além das duzentas milhas marítimas sua plataforma continental, desde que não exceda 350 milhas marítimas da linha da base a partir da qual se mede a largura do mar territorial. A plataforma só poderá exceder as 350 milhas caso o Estado demonstre tecnicamente elevações submarinas que sejam componentes naturais da margem continental, tais como os seus planaltos, elevações continentais, topes, bancos e esporões.

Para regulamentar a extensão além das duzentas milhas, os Estados devem informar isso à Comissão de Limites da Plataforma Continental. Esta é uma representação internacional formada por 21 membros, distribuídos por critérios de representação geográfica, sendo obrigatoriamente

peritos em Geologia, Geofísica ou Hidrografia, indicados e eleitos pelos Estados, incumbidos de prestar serviços a título pessoal, com mandato renovável de cinco anos, tendo como responsabilidade examinar os dados apresentados e prestar assessoria científica e técnica.[125]

A Comissão poderá fazer recomendações aos Estados costeiros sobre questões relacionadas ao estabelecimento dos limites exteriores de sua plataforma continental e aos limites da plataforma continental estabelecidos pelo Estado costeiro, que, com base nessas recomendações, serão definitivos e obrigatórios.

Caso tenha reconhecido o prolongamento da plataforma continental além das duzentas milhas, o Estado costeiro deverá efetuar pagamentos em razão da coleta de recursos não vivos obtidos nesse espaço à Autoridade – entidade responsável por coletar e redistribuir os ganhos equitativamente a todos os Estados (detalharemos melhor a seguir) – ou contribuições em espécie relativas ao aproveitamento dos recursos não vivos da plataforma continental. Esses pagamentos serão realizados anualmente, de acordo com a Convenção, em relação a toda a produção do espaço, após os primeiros cinco anos de produção, cuja taxa será de 1% sobre a produção e sucessivamente majorada até o décimo ano, mantendo-se em, no máximo, 7% da produção. Caso a exploração se dê por um Estado em desenvolvimento, como o Brasil, e seja importador substancial de um recurso mineral extraído de

125 WOLFRUM, J. R. The outer continental shelf: some considerations concerning applications and potential role of the International Tribunal for the Law of the Sea. *Statement at the 73rd Biennial Conference of the International Law Association*. Rio de Janeiro, August 21, 2008.

sua plataforma continental, fica isento desses pagamentos em relação especificamente ao recurso mineral extraído.[126]

A Convenção estabelece, assim, um regime específico para a exploração da área estendia, distribuindo ganhos para todos os Estados, seguindo entendimento análogo de que, apesar de um prolongamento natural, a dimensão do espaço tem em certos aspectos o mesmo tratamento dado àquelas atividades da área – espaço que se estudará no próximo tópico. Distribui-se, assim, parte dos recursos obtidos a todos os Estados, especialmente àqueles que mais necessitam, como os menos desenvolvidos e os sem litoral.

5.3. A reivindicação brasileira de extensão da plataforma continental e a "Amazônia Azul"[127]

Conforme lecionado, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar definiu que o espaço marítimo denominado plataforma continental, como disposto em seu artigo 76 (1), compreende o leito e o subsolo das áreas submarinhas que se estendem além de seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até a distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base (cerca de 370 quilômetros). A partir daí, mede-se a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.[128]

126 FIGUEIRÔA, C. S. B. *Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

127 Agradeço a contribuição fundamental do Dr. Paulo Edvandro da Costa Pinto na redação deste tópico.

128 Nesse espaço marítimo, o Estado costeiro exerce direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais (recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do

Ainda sobre a extensão da plataforma continental, na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, acordou-se a possibilidade de os Estados costeiros apresentarem à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC)[129], organismo da ONU, seus pleitos sobre o estabelecimento do limite exterior de sua respectiva plataforma continental para além das duzentas milhas marítimas, até um limite máximo de 350 milhas marítimas, a partir das linhas de base da costa.[130]

Dessa forma, observa-se que, distintamente da regra geral do preestabelecimento dos limites de extensão para os diferentes espaços marítimos, como o de doze milhas marítimas para o mar territorial, o de 24 milhas marítimas para a zona contígua e o de duzentas milhas marítimas para a zona econômica exclusiva, no caso da plataforma continental a fórmula de Montego Bay possibilitou uma elasticidade na extensão de seus limites exteriores. Ademais, também se verifica que existe a necessidade de o Estado costeiro produzir prova e pleitear o reconhecimento de limites externos da plataforma continental quando esses se

mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar, ou no seu subsolo, ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo), de modo exclusivo, no sentido de que, se ele não explorar a plataforma continental, ou não aproveitar os recursos naturais dela, ninguém pode empreender essas atividades sem o seu expresso consentimento. Além disso, os direitos do Estado costeiro sobre a sua plataforma continental são independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa (NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, art. 77). Destaca-se que essa Convenção acautela que tais direitos de soberania sobre a PC não afetam o regime jurídico das águas e do espaço aéreo a ela sobrejacentes, bem como as liberdades de navegação e outros direitos dos demais Estados (Cf. A.M. Mattos, *Estudos de direito internacional*. Belém: Cesupa, 2012, p. 155).

129 O Anexo II da Convenção detalha a organização e o funcionamento dessa comissão.

130 HUANG, Y.; LIAO, X. Natural Prolongation and Delimitation of the Continental Shelf Beyond 200 nm: implications of the Bangladesh/Myanmar Case. *Asian Journal of International Law*, 2014, p. 281-307.

prolongarem para além das duzentas milhas marítimas da linha de base, nos termos do artigo 76 (8) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Assim, consoante o atendimento de certos critérios de natureza geológica, fisiográfica e hidrográfica, presentes nesse prolongamento do continente terrestre, como inscrito nos parágrafos do 4º ao 7º do artigo 76 da Convenção, a extensão para além das duzentas milhas marítimas da borda externa da plataforma continental depende do reconhecimento internacional, que é configurado por meio da apreciação técnica expedida pela Comissão de Limites da Plataforma Continental.[131]

Em conformidade com esse quadro jurídico, e entendendo se adequar perfeitamente aos pré-requisitos, o Brasil está pleiteando na Comissão de Limites da Plataforma Continental a extensão dos limites externos de sua plataforma continental para além das duzentas milhas marítimas. Nesse contexto, assinala-se que em 1989 foi instituído o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac). Este é um programa do Estado brasileiro que, embora tenha sido criado pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, tem suas atividades propriamente ditas anteriores à promulgação desse diploma legal.[132]

131 Com o intuito de contornar eventuais nacionalismos furtivos, o parágrafo 5º do art. 76 da Convenção dispôs que, qualquer que seja o enfoque técnico usado pelo Estado costeiro para definir a borda externa da plataforma continental, esta não pode exceder a distância de 350 milhas náuticas ou cem milhas a partir da isobática de 2.500 metros.

132 PAIM, M. A. A expansão da Amazônia azul: a plataforma continental do Brasil além das 200 milhas náuticas, jurisprudencial. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

Dessa forma, registra-se que em junho de 1987 teve início o levantamento de dados da margem continental brasileira pelo navio oceanográfico Almirante Câmara, da Marinha do Brasil, tendo sido concluída essa fase de aquisição de dados por essa força armada em novembro de 1996.[133] Uma vez concluída a fase de análise dos dados científicos coletados, seguiu-se, então, o encaminhamento do pleito do Brasil, em 17 de maio de 2004, à Comissão de Limites da Plataforma Continental.

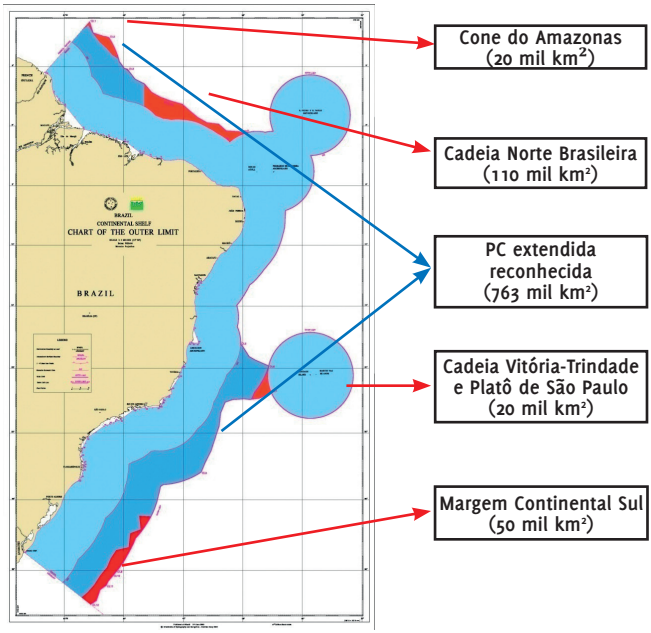
Cabe ressaltar que o pedido de extensão da plataforma continental brasileira totaliza o acréscimo de uma área de cerca de 963 mil km² à de 3.539.919 km² correspondente àquela coberta pela zona econômica exclusiva brasileira.

A conclusão da análise do pleito Brasil pela Comissão de Limites da Plataforma Continental, em abril de 2007, resultou no encaminhamento de um conjunto de recomendações ao Brasil acerca de aspectos técnico-científicos que obstavam o pleno atendimento do pedido brasileiro. Assim, daqueles 963 mil km² de área reivindicada pelo Brasil para a extensão da sua plataforma continental, a Comissão de Limites da Plataforma Continental pontuou que cerca de 200 mil km², distribuídos nas áreas do Cone do Amazonas, Cadeias Norte Brasileira e Vitória-Trindade e Margem Continental Sul, não atendiam a todos os requisitos para seu reconhecimento. Note-se, contudo, que as deliberações da Comissão de Limites da Plataforma Continental admitiam o aceite desse organismo sobre uma área de 763 mil km² reivindicada pelo

133 Disponível em: <https://www.mar.mil.br/secirm/leplac.html>. Acesso em: 9 out. 2014.

Brasil, condicionada à formalização de uma nova proposta brasileira.[134]

A figura a seguir ilustra o anteriormente exposto.[135]



Diante dessa questão, o Estado brasileiro decidiu pela elaboração e encaminhamento oportuno de uma proposta revisada de limite exterior da sua plataforma continental para além das duzentas milhas marítimas. Para tanto, realizou novos levantamentos de dados nas áreas da plataforma continental, uma vez que a Comissão de Limites

134 Disponível em: <https://www1.mar.mil.br/dhn/leplac>. Acesso em: 3 maio 2015.
135 Figura adaptada pelo autor.

da Plataforma Continental apresentou entendimento divergente do pleito brasileiro.

Dessa forma, como exposto pelo Comandante da Marinha em palestra na Escola de Guerra Naval, em março de 2009, a Marinha do Brasil iniciou essa nova coleta de dados, a qual foi concluída em maio de 2010. Em fevereiro de 2014, os relatórios científico-técnicos atinentes ao levantamento das áreas Sul, Cone do Amazonas e da Cadeia Norte foram concluídos, enquanto o da Cadeia Vitória-Trindade possuía previsão de término para julho de 2014. O relatório final sobre esse novo levantamento tem previsão de conclusão para o final de julho de 2015.[136]

É de fundamental importância a reivindicação brasileira para revisão dos limites exteriores de sua plataforma continental, sob a qual repousam inúmeras riquezas passíveis de serem economicamente aproveitadas, tais como as bacias de hidrocarbonetos, variados recursos minerais existentes em seu solo e subsolo e tantos outros associados à biodiversidade marinha.[137]

Dessa forma, atendidas as recomendações da Comissão de Limites da Plataforma Continental pelo Brasil, a dimensão dos espaços marítimos brasileiros tende a atingir aproximadamente 4,5 milhões de km², uma área que corresponde, aproximadamente, à metade do território nacional continental, ou a uma nova Amazônia, não verde

136 MOURA NETO, J. S. Palestra para os estagiários do Curso Superior de Defesa, em 26 fev. 2014, na Escola de Guerra Naval, RJ.

137 O portfólio dessas riquezas encontra-se detalhado no Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011).

e continental, mas em pleno mar: uma Amazônia Azul, imensa em suas dimensões e no potencial das riquezas nela depositadas e de fundamental importância estratégica para a defesa e desenvolvimento econômico do Estado brasileiro.[138]

6. A Área

Além da plataforma continental, estende-se um espaço denominado zona internacional dos fundos marinhos e oceânicos ou, conforme disciplinado e simplificado pela Convenção, simplesmente "área".[139]

A discussão sobre a delimitação da área é relativamente recente no Direito Internacional. Foi somente a partir da Declaração de Princípios, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, na Resolução 2.749 (XXV), de 17 de dezembro de 1970, que se estabeleceram os princípios reguladores dos fundos marinhos e oceânicos. Posteriormente, na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o tema quase se tornou um obstáculo, considerado por alguns Estados como excessivamente pesado, situação contornada somente com o acordo relativo à aplicação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 29 de julho de 1994.[140]

138 Informações mais detalhadas encontram-se disponíveis em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/ files/hotsites/amz_azul/index.html>. Acesso em: 10 out. 2014.

139 AGUADO, E. S. *La zona internacional de los fondos marinos*: patrimonio común de la humanidade. Madrid: Editorial Dykinson, 2003.

140 FONTBRUNE, V. G. *L'exploitation des ressources minérales des fons arins*: législations nationales et droit international. Paris: Pedone, 1985.

O entendimento consolidado é que tanto a área como seus recursos são considerados patrimônio comum da humanidade, não se sujeitando à apropriação pelos Estados, muito menos à reivindicação de soberania sobre alguma parte dela. Além disso, sua prospecção e exploração deveriam levar em consideração o interesse de toda a humanidade, bem como as necessidades dos países menos desenvolvidos, somente podendo ser utilizada para fins pacíficos.[141]

A discussão sobre os fundos marinhos e as atividades de exploração da área deve crescer nos próximos anos e ser um dos temas sensíveis em Direito do Mar. No passado, a precariedade das embarcações e da tecnologia para explorar áreas de grande profundidade eram praticamente um fator impeditivo para que se tivesse algum tipo de interesse sobre o referido espaço. Na contemporaneidade, porém, a realidade se modificou e a tecnologia de exploração dos fundos abissais tem avançado de forma rápida, suplantando as dificuldades técnicas que havia anteriormente.[142]

Os fundos abissais guardam muitas riquezas, especialmente por conta da existência de nódulos polimetálicos com concentrações de metais de composição diversa, entre os quais manganês, níquel, cobre, magnésio e cobalto, além de outras riquezas que podem ser aproveitadas economicamente. Nesse sentido, a questão tem despertado interesse crescente das principais potências industriais

141 PFIRTER, F. M. A. The management of seabed living resources in "the Area" under UNCLOS. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, n. 11, 2006.

142 MCDOUGAL, M. S.; BURKE, W. T. *The public order of the oceans*: a contemporary international law of the sea. New Haven: Martinus Nijhoff Publishers, 1987.

e de empresas que detêm avançada tecnologia marítima, principalmente porque a Convenção acabou por autorizar empreendimentos coletivos ou consórcios entre o poder público e a iniciativa privada para exploração da área.[143]

A área e sua delimitação são temas fundamentais no estudo do Direito do Mar e marco estratégico para os Estados na busca e preservação de seus interesses. A discussão acerca da área está baseada em valores que devem ser compartilhados e observados pelos Estados e que constituem o cerne de discussão jurídica e da configuração de normas que, com o amadurecimento e a complexificação do tema, exigirão dos estudiosos novos desafios. Por isso, é fundamental conhecer os princípios que devem ser aplicados na área, como se verá a seguir.

6.1. Princípios que regem a área

Na base das relações entre os Estados no que tange ao uso comum da área, encontram-se disciplinados princípios que devem orientar as relações normativas e conduzir a interpretação jurídica sobre eventuais conflitos de interesse decorrentes do espaço dos fundos marinhos.

Assim como o Direito tem base em princípios fundamentais, o Direito Internacional possui seus princípios e o Direito do Mar tem princípios gerais, a área, como tema do Direito do Mar, tem seus próprios princípios, que não se desprendem axiologicamente do Direito do Mar, do

143 BIOSCA, G. A. *El régimen jurídico de los fondos marinos internacionales*. Madrid: Tecnos, 1984.

Internacional e do sentido máximo do Direito, mas guarda com eles sinergia valorativa e sistêmica.

A importância de dissecar seus princípios é que, quando estiver em tela discussão sobre a questão da área e seus desdobramentos, são esses valores que irão guiar a análise do intérprete.

6.1.1. Patrimônio comum da humanidade

O primeiro e revolucionário princípio, como já se teve oportunidade de aduzir anteriormente, foi a consideração de que a área é também considerada patrimônio comum da humanidade. A partir disso, compreende-se que nenhum Estado ou pessoa jurídica, singular ou coletiva, pode apropriar-se de seus recursos e que as riquezas que a compõem devem ser distribuídas a todos os povos do mundo, sendo reserva protetiva para os povos, não podendo nenhum Estado reivindicar soberania e direitos sobre ela. Todos os seus recursos, quando possíveis de serem explorados, devem ser destinados a toda a humanidade e em nome dela.[144]

6.1.2. Obrigação de zelar pelo cumprimento e responsabilidade por danos

É um princípio que incute um dever aos Estados, que deverão zelar para que as atividades na área, realizadas por

144 GALINDO, G. R. B. *Quem diz humanidade, pretende enganar?*: internacionalistas e os usos da expressão patrimônio comum da humanidade aplicada aos fundos marinhos (1967-1994), 2006. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

eles, empresas estatais ou por pessoas jurídicas, singulares ou coletivas, que possuam a nacionalidade dos Estados partes ou se encontrem sob o controle efetivo desses Estados ou dos seus nacionais, ou ainda as organizações Internacionais, sejam realizadas em conformidade com a Convenção.

Tema importante para o Direito Internacional é que a Convenção acaba por disciplinar a responsabilidade internacional do Estado em caso de não observação dos dispositivos da Convenção, bem como a solidariedade quando atuam ao lado de organizações internacionais, não sendo extensiva ao Estado quando no patrocínio de uma pessoa jurídica.

6.1.3. Benefício para a humanidade

Em decorrência de considerar a área patrimônio comum da humanidade, a Convenção compreende que toda atividade desenvolvida no espaço deverá ser empreendida em beneficio dos povos, independentemente da situação geográfica que ocupem os Estados. Por conseguinte, os benefícios auferidos economicamente em razão de tais atividades na área deverão ser distribuídos equitativamente para os Estados.

Os objetos arqueológicos e históricos encontrados na área serão conservados e deles se disporá também em beneficio da humanidade, levando-se em conta direitos preferenciais do Estado de origem, do Estado de origem cultural ou histórica arqueológica, não se estabelecendo uma ordem hierárquica entre eles, em caso de discussão,

mas apenas para titularidade no caso de requisição de sua guarda.

6.1.4. Utilização da área exclusivamente para fins pacíficos

A área deve ser utilizada apenas para fins pacíficos por todos os Estados, costeiros ou sem litoral, e em beneficio de toda a humanidade.

Tal enunciado é pressuposto para que as pesquisas científicas, os testes de toda natureza e a navegação no espaço da área estejam voltados para o exercício da boa-fé e para que a gestão do espaço esteja a cargo da Autoridade, entidade criada especificamente para tal finalidade, conforme será tratado adiante. Nesse caso, a Autoridade poderá realizar investigação científica relativa à área e seus recursos e celebrar contratos para tal fim, promovendo e incentivando a investigação no espaço e ainda divulgar os resultados de tais pesquisas.

Caso os Estados queiram promover investigações científicas na área, de forma individual, no campo da cooperação ou no contexto de organizações internacionais, poderão fazê-lo por intermédio da Autoridade, auxiliando os Estados em desenvolvimento a fim de fortalecer sua capacidade de pesquisa, com formação e qualificação de pessoal técnico.

Voltando à utilização pacífica com vistas a promover a exploração da área, e tendo como foco a inclusão de países em desenvolvimento, os Estados comprometem-se, por intermédio da Autoridade, a adquirir e transferir tecnologia de

maneira que todos os Estados sejam beneficiados, especialmente os em desenvolvimento, promovendo programas de transferência para os Estados e para empresas e formação de pessoal.

6.1.5. Proteção do meio marítimo

Na utilização da área, o meio marítimo deverá ser protegido e preservado na perspectiva de que deve ser um espaço de manutenção da vida, fundamental para o ecossistema marinho e terrestre. Os Estados devem priorizar a utilização da área para a proteção do meio marítimo contra os efeitos nocivos que possam resultar das atividades desenvolvidas em sua utilização.[145]

Tal princípio envolve o comprometimento dos Estados no uso da área, isto é, a preocupação com prevenir, reduzir e controlar a poluição e outros perigos para o meio marítimo, incluindo o litoral, bem como a perturbação do equilíbrio ecológico do meio marítimo, evitando perfurações, dragagens, escavações, lançamento de detritos, construção e funcionamento ou manutenção de instalações, dutos; envolve, ainda, a proteção e conservação dos recursos naturais da área, prevenindo danos à flora e à fauna do meio marítimo.

6.1.6. Proteção da vida humana

A área deve ser um ambiente em que a vida humana seja respeitada, protegida. Os Estados precisam observar

145 ROLIM, M. H. F. S. *A tutela jurídica dos recursos vivos do mar*. São Paulo: Max Limonad, 1998.

tal princípio, tomando todas as medidas necessárias para assegurar a proteção eficaz da vida dos indivíduos.[146]

Os Estados devem adotar normas, regulamentos e procedimentos apropriados que estejam em consonância com a Declaração Universal dos Direitos Humanos e com os diversos tratados que tangenciem a matéria, disciplinando mecanismos que observem tais valores na utilização da área.

6.1.7. Harmonização das atividades na área e no meio marítimo

Pelo princípio da harmonização das atividades na área, os Estados deverão utilizar o referido espaço, instalando suas estruturas, sem transformar radicalmente o panorama de seu uso e não intervindo nas atividades nela desenvolvidas naturalmente.

As instalações que são permitidas aos Estados estabelecer na área não terão o *status* de ilha e, por isso, não interferirão no estabelecimento de regras sobre o redimensionamento do mar territorial ou dos outros espaços.

As instalações para a realização de atividades na área devem ser devidamente notificadas e sinalizadas, inclusive com a criação de zonas de segurança em volta de tais instalações. Devem ser construídas, colocadas e retiradas observando-se as regras estabelecidas pela Autoridade, não podendo interferir nas rotas marítimas essenciais

146 BRASIL. *Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984.* Dispõe sobre a busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

para navegação internacional ou localizar-se em áreas de atividade pesqueira.

6.1.8. Participação dos Estados em desenvolvimento nas atividades da área

Em diversos dispositivos da Convenção, é possível encontrar remissão à utilização dos espaços em favor os Estados em desenvolvimento, especialmente porque a área, como patrimônio comum da humanidade, deve ser um espaço que permita a afirmação de todos os povos e cujos recursos sejam destinados aos Estados que deles mais necessitam e possuem limitações estruturais para investir em atividades nela.

Assim, a participação efetiva dos Estados em desenvolvimento nas atividades da área deve ser promovida levando-se em conta seus interesses e suas necessidades especiais, sejam aqueles que não têm litoral, sejam os o possuem, mas estão em situação geográfica desfavorecida. As atividades na área serão partilhadas entre todos sob a perspectiva de um espaço democrático, mas essencialmente de solidariedade coletiva para todos os povos.

6.2. Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e sua organização institucional

As atividades na área podem ser desenvolvidas em um significativo espaço do meio marítimo, que guarda, como já epigrafado, riquezas que já se sabia existirem, outras inimagináveis. À medida que a tecnologia de exploração dos fundos marinhos avançar, poderão ser descobertas

novas fronteiras de exploração econômica, o que de alguma forma já ficou indicado pelos nódulos polimetálicos e outros minerais presentes nos fundos oceânicos.

Quando da discussão sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o tema sobre a exploração dos recursos da área foi um dos pontos mais delicados, quase emperrou a finalização do documento, pois havia muitos interesses em discussão, especialmente pela consciência de ser um espaço que guarda muitos recursos minerais e econômicos.

A consciência coletiva de que o espaço merecia ser gerenciado institucionalmente por conta do reconhecimento do princípio do patrimônio comum da humanidade oportunizou o estabelecimento de um "sistema paralelo", assentado sobre uma estrutura institucional de uma organização internacional.[147]

A Convenção disciplinou a criação da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, atribuindo a ela poder, gestão operativa da área e da utilização do espaço a partir de diversos dispositivos, dotando-a de personalidade jurídica e organização administrativa e institucional para cumprir finalidades estabelecidas.

No desenvolvimento das políticas relativas ao aproveitamento da área pelos Estados em associação com a Empresa e indiretamente por empresas públicas ou privadas sob controle dos Estados, é a Autoridade que tem competência para coordenar e assegurar os objetivos

147 PFIRTER, F. M. A. Las instituciones creadas por la Convención del Derecho del Mar. *Anuário Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, v. 15, 2001, p. 11-98.

estabelecidos pela Convenção, bem como atuar, gerenciar administrativamente e fiscalizar as políticas de exploração, autorizando a produção de acordo com um plano formal de trabalho. Ademais, cabe-lhe estabelecer limites para as empresas, bem como requisitos de execução e distribuição dos recursos advindos da exploração da área em benefício da humanidade, especialmente de países em desenvolvimento ou sem litoral ou em condição geográfica desfavorecida.

A Autoridade é uma organização internacional de caráter intergovernamental, dotada de órgãos e estrutura própria, à qual cabe gerenciar, controlar e organizar atividades de exploração dos recursos da área e distribuir seus recursos aos Estados.

A organização tem sua sede na Jamaica, baseia-se no princípio da igualdade soberana de seus membros, no princípio da boa-fé e no cumprimento das obrigações. Todos os Estados-membros signatários da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar são ao mesmo tempo Estados-membros da organização, podendo criar os centros e escritórios regionais que julguem necessários para o exercício de suas funções.

A estrutura orgânica da Autoridade é formada pela Assembleia, pelo Conselho, pelo Secretariado e pela Empresa, podendo ser criados outros órgãos subsidiários, de acordo com as necessidades funcionais da organização. A seguir, esses órgãos serão tratados individualmente, bem como será detalhada a função e os poderes de cada um deles.

6.2.1. A Assembleia

A Assembleia é formada por todos os Estados-membros, e cada um pode ter um representante com direito a voto, podendo ser acompanhado por suplentes e assessores. A Assembleia reúne-se em sessão ordinária anualmente e em sessão extraordinária sempre que a ocasião exigir, e, ainda, quando for convocada pelo Secretário-Geral, a pedido do Conselho, ou da maioria dos Estados-membros. Seu quórum é constituído pela maioria dos membros.

A Assembleia é o único órgão da Autoridade composto por todos os seus membros e, por isso, é considerada o órgão supremo da organização, perante o qual devem responder os outros órgãos principais. Possui caráter deliberativo, bem como poder e função de estabelecer a política geral sobre qualquer questão ou assunto ligado às atividades da Autoridade.

No início de cada sessão ordinária, a Assembleia elege seu presidente e os demais membros da Mesa, que continuarão a atuar no cargo até a eleição de um novo grupo na sessão seguinte.

A Assembleia possui várias funções, entre as quais vale destacar: a) eleger os membros dos demais órgãos, bem como o Secretário-Geral da organização entre os candidatos propostos pelo Conselho; b) criar órgãos subsidiários e suspender membros da Autoridade; c) definir o orçamento da organização; d) examinar e aprovar por recomendação do Conselho as normas, regulamentos e procedimentos sobre a distribuição equitativa dos benefícios financeiros e outros

benefícios econômicos obtidos das atividades na área, bem como os pagamentos e contribuições feitos de conformidade; e) examinar e aprovar as normas, regulamentos e procedimentos da Autoridade, e quaisquer de suas emendas, sobre prospecção, exploração e aproveitamento na área, sobre gestão financeira e administração interna da Autoridade e, por recomendação do Conselho de Administração da Empresa, sobre transferência de fundos da Empresa para a Autoridade; f) decidir acerca da distribuição equitativa dos benefícios financeiros e outros benefícios econômicos obtidos das atividades na Área; g) examinar os relatórios periódicos do Conselho e da Empresa, bem como os relatórios especiais solicitados ao Conselho ou a qualquer outro órgão da Autoridade; h) elaborar estudos e fazer recomendações para promoção da cooperação internacional relativa às atividades na área e para o encorajamento do desenvolvimento progressivo do Direito Internacional nesse domínio e sua codificação.

Questão procedimental importante envolve a possibilidade de os Estados-membros apresentarem ao Presidente uma petição escrita, apoiada por, pelo menos, um quarto dos membros da Autoridade, solicitando um parecer sobre a conformidade de um tema de acordo com os ditames da Convenção sobre qualquer assunto. A Assembleia encaminhará à Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos do Tribunal Internacional do Direito do Mar para parecer, que terá caráter pré-judicial e vinculará as partes quanto à decisão a ser tomada.

6.2.2. O Conselho

Diferentemente da Assembleia, formada por um representante de cada Estado-membro, o Conselho é composto por 36 membros da Autoridade, eleitos pela Assembleia para um mandato de quatro anos, podendo ser reeleitos. Os membros do Conselho são distribuídos por critérios geográficos (dezoito membros), de consumo (quatro membros), de investimento (quatro membros), de produção e exportação (quatro membros) e de desenvolvimento (seis membros).

O Conselho é órgão da Autoridade que tem caráter executivo, de gestão e direção, a quem cabe estabelecer as políticas gerais adotadas pela Assembleia, bem como as políticas específicas a serem seguidas pela Autoridade sobre qualquer questão ou assunto de sua competência, definidos pela Convenção.

O Conselho funciona na sede da Autoridade e deve reunir-se com a frequência requerida pelos trabalhos desta, mas obrigatoriamente pelo menos três vezes por ano. O quórum será formado pela maioria dos membros, contando cada um com o direito a voto.

Entre suas funções principais, podem ser destacadas: a) supervisão e coordenação da aplicação das disposições de competência da Autoridade, alertando a Assembleia para os casos de não cumprimento; b) proposição à Assembleia de uma lista de candidatos para a eleição dos membros do Conselho de Administração da Empresa e de seu Diretor-Geral; c) estabelecimento dos órgãos subsidiários necessários ao exercício das suas funções; d) conclusão, em

nome da Autoridade, e no âmbito da sua competência, com as Nações Unidas ou com outras organizações internacionais, de acordos sujeitos à aprovação da Assembleia; e) exame dos relatórios da Empresa e sua transmissão à Assembleia com as suas recomendações; f) estabelecimento de diretrizes da Empresa; g) aprovação dos planos de trabalho da Empresa ou dos Estados-membros que se propuserem a explorar economicamente a área; h) recomendação à Assembleia de normas, regulamentos e procedimentos sobre a distribuição equitativa dos benefícios financeiros e outros benefícios econômicos derivados das atividades na área e sobre os pagamentos e contribuições feitos; i) fiscalização da cobrança de todos os pagamentos feitos à Autoridade e devidos a esta; j) recomendações à Assembleia sobre políticas relativas a quaisquer questões ou assuntos da competência da Autoridade; k) início, em nome da Autoridade, de procedimentos perante a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos; l) emissão de ordens de emergência, inclusive ordens de suspensão ou de reajustamento das operações, a fim de prevenir qualquer dano grave ao meio marítimo como consequência das atividades na área; m) exclusão de certas áreas do aproveitamento por contratantes ou pela Empresa, quando provas concludentes indiquem o risco de danos graves ao meio marítimo.

Para cumprir tais funções, tem o Conselho uma estrutura de gestão com subórgãos que estão diretamente ligados a sua estrutura de gestão: a) Comissão de Planejamento Econômico; b) Comissão Jurídica e Técnica, embora não prevista na estrutura institucional, disciplinada na

Convenção, mas vinculada a ela, como instrumento de solução de controvérsias e pareceres; c) Câmara de Controvérsia sobre os Fundos Marinhos, que se desprende da estrutura do Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar e que pode ser acionada pelo Conselho, conforme será descrito a seguir.

6.2.2.1. Comissão de Planejamento Econômico do Conselho

A Comissão de Planejamento Econômico é formada por quinze membros, cada qual de uma nacionalidade distinta, indicados pelos Estados-membros e eleitos pelo Conselho, devendo atender critério de distribuição geográfica entre os Estados-membros para um mandato de cinco anos, com direito a reeleição. Os membros devem possuir as qualificações adequadas, designadamente em matéria de atividades mineiras, de gestão de atividades relacionadas com os recursos minerais, de comércio internacional ou de economia internacional.

A propósito dos membros nomeados para a Comissão de Planejamento Econômico, eles guardam o dever de sigilo e não podem revelar, nem mesmo após o termo de suas funções, qualquer segredo industrial, qualquer dado que seja propriedade industrial e que seja transferido para a Autoridade, bem como qualquer outra informação confidencial que chegue ao seu conhecimento em razão do desempenho das suas funções.

A Comissão tem como funções: a) propor, a pedido do Conselho, medidas para aplicar as decisões relativas às

atividades na área; b) examinar as tendências da oferta, da procura e dos preços dos minerais que possam ser extraídos da área, bem como os fatores que os influenciem, tendo em conta os interesses dos países importadores e dos países exportadores e, em particular, dos que, entre eles, forem Estados em desenvolvimento; c) examinar qualquer situação suscetível de provocar os efeitos adversos contra desperdício dos recursos da área; d) propor ao Conselho, para apresentação à Assembleia, um sistema de compensação ou outras medidas de assistência para o reajuste econômico em favor dos Estados em desenvolvimento que sofram efeitos adversos como consequência das atividades na área.

6.2.2.2. Comissão Jurídica e Técnica do Conselho

A Comissão Jurídica e Técnica do Conselho é igualmente formada por quinze membros, obrigatoriamente um de cada nacionalidade, indicados pelos Estados-membros e eleitos pelo Conselho, devendo atender critério de distribuição geográfica entre os Estados-membros para um mandato de cinco anos, com direito a reeleição. Os membros devem possuir as qualificações adequadas, especificamente em matéria de exploração, aproveitamento e tratamento de minerais, oceanologia, proteção do meio marítimo ou assuntos econômicos ou jurídicos relativos à mineração oceânica e outros domínios conexos.

Em consonância com as regras funcionais estabelecidas para o desempenho do cargo, os membros eleitos para a Comissão Jurídica e Técnica devem guardar o dever de sigilo e não podem revelar, nem mesmo após o termo das

suas funções, qualquer segredo ou dado de propriedade industrial. Tampouco podem revelar qualquer outra informação confidencial que chegue ao seu conhecimento em razão do desempenho das suas funções, respondendo pelo delito que cometerem.

A Comissão Jurídica e Técnica do Conselho tem como funções específicas: a) fazer, a pedido do Conselho, recomendações relativas ao exercício das funções da Autoridade; b) examinar os planos de trabalho formais escritos relativos às atividades na área, bem como fazer recomendações fundamentadas ao Conselho; c) supervisionar, a pedido do Conselho, as atividades na área, em consulta e colaboração, quando necessário, com qualquer entidade ou pessoa que realize tais atividades, ou com o Estado ou Estados interessados, relatando ao Conselho; d) preparar avaliações das consequências ecológicas das atividades na área; e) fazer recomendações ao Conselho sobre a proteção do meio marítimo, tendo em conta a opinião de peritos reconhecidos na matéria; f) elaborar e submeter ao Conselho as normas, regulamentos e procedimentos, mantendo tais normas, regulamentos e procedimentos atualizados; g) fazer recomendações e requerer medidas de urgência ao Conselho, relativas ao estabelecimento de um programa de controle sistemático para, regularmente, observar, medir, avaliar e analisar, mediante métodos científicos reconhecidos, os riscos ou as consequências da poluição do meio marítimo, proveniente de atividades na área, assegurando-se de que a regulamentação vigente seja adequada e cumprida, bem como coordenar a execução do

programa de controle sistemático aprovado pelo Conselho; h) recomendar ao Conselho, o início, em nome da Autoridade, de procedimentos perante a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos e, após a decisão, fazer recomendações relativas às medidas a tomar; j) recomendar ao Conselho que exclua certas áreas do aproveitamento por contratantes ou pela empresa, quando provas concludentes indiquem o risco de danos graves ao meio marítimo; entre outras.

6.2.2.3. Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos

Conforme já afirmado anteriormente, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos não compõe a estrutura orgânica formal da Autoridade, mas está vinculada ao Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, sediado em Hamburgo. Em que pese para fins didáticos e de entendimento sistemático da condução jurídica administrativa de certos atos da Autoridade, decidiu-se por tratar da Câmara em conjunto com outros órgãos, tendo em vista que está disciplinada na Convenção e dialoga direta, administrativa e juridicamente com eles, possuindo dispositivos que preveem sua institucionalização em casos determinados. Trata-se de mecanismo disponível que pode ser acionado no caso de decisão da Assembleia.

Relembrando, o Conselho, de forma direta, e os Estados-membros, por intermédio da Assembleia, podem apresentar pedido formal, solicitando parecer sobre a conformidade de um tema acerca da área, aspectos jurídicos estabelecidos pela Convenção os quais deverão ser encaminhados à Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos para

emissão de parecer. Por outro lado, pode haver, por conta das atividades administrativas da Autoridade, uma série de razões que legitimam o estabelecimento de controvérsia judicial perante a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos.

A Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos é composta por onze membros, escolhidos entre os juízes membros do Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar (21 juízes). Possui como requisito necessário refletir a representação dos principais sistemas jurídicos do mundo e ser geograficamente representativa. Os membros são escolhidos a cada três anos, podendo ser reconduzidos. Para a constituição da Câmara, é necessário um quórum de sete membros, cabendo lembrar que, para indicação desses membros para o Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, necessariamente, eles precisam apresentar credenciais de reconhecida competência em matéria de Direito do Mar.

A Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos terá competência judicial e consultiva, sendo competente para julgar controvérsias e emitir pareceres ou recomendações aos Estados.

No aspecto de sua competência judicial, a Câmara pode solucionar controvérsias referentes a atividades na área, sendo acionada nos seguintes casos: a) controvérsias entre Estados partes relativas à interpretação ou aplicação da Convenção em matéria de atividade de área; b) controvérsias entre um Estado parte e a Autoridade relativas a atos administrativos omissivos ou comissivos, seja de ilegalidade, seja de abuso ou desvio de poder; c) controvérsias entre

partes num contrato, quer se trate de Estados partes, da Autoridade ou da Empresa, quer se trate de empresas estatais e de pessoas jurídicas, singulares ou coletivas; d) controvérsias entre a Autoridade e um candidato a contratante que tenha sido patrocinado por um Estado; e) controvérsias entre a Autoridade e um Estado parte, uma empresa estatal ou uma pessoa jurídica, singular ou coletiva, patrocinada por um Estado Parte; f) qualquer tipo de controvérsia relacionada à jurisdição da Câmara.

No que tange à competência consultiva, a Câmara, a pedido da Assembleia e do Conselho, pode exarar pareceres consultivos em matéria de interpretação jurídica, que serão recebidos em caráter de urgência.

Dispositivos que causam certa estranheza em relação à atuação da Câmara, por ser uma instituição judicial munida de competência e independência, foram aqueles consagrados na Convenção e que estabelecem certas limitações à sua atuação, especificamente em relação às decisões da Autoridade. Nesse caso, não pode a Câmara invocar ou exercer sua competência para se pronunciar sobre o exercício pela Autoridade dos poderes discricionários que lhe são conferidos, o que acaba sendo um dispositivo um tanto vago e suscetível de diversas interpretações livres. A Convenção vai ainda mais longe ao proibir a Câmara de se pronunciar sobre as normas, regulamentos e procedimentos da Autoridade e de declarar a invalidade de tais normas, regulamentos e procedimentos, limitando-se a decidir se a sua aplicação estaria em conflito com as obrigações

contratuais das partes na controvérsia ou com as obrigações decorrentes dela.

6.2.3. O Secretariado

O Secretariado é o órgão de gestão da Autoridade, responsável pela condução administrativa e de pessoal da organização. É dirigido por um Secretário-Geral dentre os candidatos propostos pelo Conselho e eleito pela Assembleia para um mandato de quatro anos, podendo ser reeleito.

O Secretário-Geral é o cargo hierarquicamente mais alto do pessoal administrativo, responsável por conduzir a organização. Participa de todas as reuniões da Assembleia, do Conselho e de qualquer órgão subsidiário no desempenho de suas funções administrativas. O secretário pode concluir acordos com organizações internacionais ou não governamentais mediante aprovação do Conselho.

Os funcionários da Autoridade estão sob o comando do Secretário-Geral e devem ser contratados de acordo com a necessidade funcional da organização. Na medida do possível, devem ser representativos geograficamente, devendo atender critérios de eficiência, competência e integridade, princípios basilares no exercício da função, aliados aos requisitos de preparo e qualificação nos domínios científico e técnico, necessários ao desempenho das funções administrativas que a organização requer. Ou seja, não basta ter competência somente: têm de reunir outras características fundamentais para o exercício da função.

Tanto o Secretário-Geral quanto os funcionários não estão a serviço de nenhum Estado, ou sujeitos a comando de governo. Eles têm a razão máxima do exercício de suas funções unicamente na Organização e, por isso, devem se abster de praticar qualquer ato que possa afetar a sua condição de funcionário internacional, guardando, mesmo após o exercício de suas funções, confidencialidade de informações que caracterizem sigilo industrial. Inclusive, é taxativo na Convenção que não possam ter qualquer tipo de interesse financeiro em quaisquer atividades relacionadas com a exploração e aproveitamento da área.

Em caso de descumprimento das regras, e por iniciativa de qualquer Estado ou empresa privada vinculada aos Estados-membros que se considerem lesados, estes poderão interpor ação contra o funcionário perante o Tribunal Administrativo da entidade, para aplicação de eventuais sanções disciplinares previstas em seu Estatuto, inclusive demissão.

6.2.4. A Empresa

Embora a denominação em língua portuguesa possa sugerir tratar-se de um empreendimento da Autoridade, ou de uma pessoa jurídica, ou até mesmo de uma organização internacional, a empresa compõe a estrutura organizacional da Autoridade, ao lado de outros órgãos, como o Conselho, a Assembleia e o Secretariado, e tem função importantíssima no quadro organizacional.

A Empresa é o órgão da Autoridade responsável pelo controle específico de todo sistema das atividades de

exploração da área, bem como o transporte, o processamento e a comercialização dos minerais extraídos nela, atuando com base em princípios comerciais sólidos. A Empresa funciona na sede da Autoridade e fica sujeita às políticas gerais estabelecidas pela Assembleia, bem como a diretrizes ditadas Conselho, estando sob seu controle administrativo.

Para a realização de suas operações, a empresa goza de autonomia administrativa e não é responsável por atos ou obrigações da Autoridade, que também não o será pelos atos da Empresa, muito menos por de seus Estados-membros. Os membros da Autoridade devem, inclusive, abster-se de tentar influenciar as decisões de gestão da Empresa.

A Empresa tem o direito de propriedade sobre todos os minerais e substâncias processadas que produzir e deve vendê-los numa base não discriminatória, ou seja, conceder descontos não comerciais. Tem, também, capacidade jurídica para celebrar contratos, ajustes e acordos com Estados e organizações internacionais; adquirir, arrendar ou alugar, possuir e alienar bens móveis e imóveis; e ser parte em juízo, respondendo, se for o caso, perante a jurisdição do Estado desde que possua nele escritório ou instalação, tenha nomeado representante para receber notificações judiciais, tenha celebrado contrato relativo a bens ou serviços ou emitido obrigações de qualquer natureza e, ainda, tenha realizado nele atividades comerciais.

Nos três meses seguintes ao termo de cada ano fiscal, a Empresa deve submeter a exame do Conselho um relatório anual que contenha um extrato das suas contas, verificado por auditores. Deve, também, enviar regularmente ao

mesmo Conselho balanço sumário de sua situação financeira e de ganhos e perdas que mostrem os resultados de suas operações.

Para desempenho de suas funções, a Empresa é formada por um Conselho de Administração, um Diretor-Geral e funcionários que agirão de acordo com suas funções técnicas, conforme se descreverá a seguir.

6.2.4.1. O Conselho de Administração da Empresa

O Conselho de Administração é o órgão diretor da empresa, composto por quinze membros, eleitos pela Assembleia, para um mandato de quatro anos (podendo ser reeleitos), indicados pelos Estados-membros entre pessoas que possuam a mais alta competência e qualificação nas matérias desempenhadas pela empresa. O Conselho funciona segundo os princípios da rotatividade e da distribuição geográfica equitativa e visa a assegurar a viabilidade e o êxito dos seus objetivos.

As decisões são tomadas por maioria dos votos dos membros, e cada um tem direito a um voto, devendo atuar em caráter pessoal. Não podem receber ou solicitar orientação de qualquer governo, muito menos de empresas ou corporações, e não têm qualquer tipo de interesse que conflite com o tema, sendo sua remuneração extraída da própria atividade da empresa.

O Conselho de Administração dirige as operações da Empresa, tendo como funções, entre outras: a) eleger um presidente dentre os seus membros; b) adotar seu

regulamento interno; c) elaborar e submeter por escrito ao Conselho planos formais de trabalho; d) preparar e submeter ao Conselho pedidos de autorização de produção; e) autorizar negociações relativas à aquisição de tecnologia, e aprovar os resultados dessas negociações; f) estabelecer modalidades e condições e autorizar negociações relativas a empreendimentos conjuntos ou outras formas de ajustes conjuntos e aprovar os resultados dessas negociações; g) aprovar o orçamento anual da Empresa; h) autorizar a aquisição de bens e serviços; i) apresentar um relatório anual ao Conselho; j) contrair empréstimos e prestar as garantias ou cauções que possa determinar; k) participar em quaisquer procedimentos legais, acordos e transações.

6.2.4.2. O Diretor-Geral e o pessoal da Empresa

O Diretor-Geral está à frente da empresa, sendo o seu representante legal e chefe executivo, a quem cabe organizar, administrar, nomear e demitir o pessoal funcional, respondendo diretamente ao Conselho de administração pela condução das operações da Empresa.

O Diretor é eleito para um período de cinco anos (podendo ser reconduzido) pela Assembleia, por recomendação do Conselho e por proposta do Conselho de Administração da Empresa, não podendo ser membro do Conselho de Administração. Tem como obrigação participar, sem direito de voto, nas reuniões do Conselho de Administração e pode participar, também sem direito de voto, nas reuniões da Assembleia e do Conselho quando esses órgãos examinarem questões que interessem à Empresa.

O Diretor, bem como o pessoal da Empresa, são funcionários ligados à organização, isso significa que não podem receber orientação de governo ou qualquer outra entidade, devendo reportar-se somente à Empresa.

Quando da contratação de funcionários da Empresa, estes deverão ser recrutados em base geográfica equitativa, entre pessoas altamente qualificadas para as funções que desempenharão, levando em conta a necessidade de assegurar o mais alto grau de eficiência e competência técnica.

6.2.5. Análise conclusiva sobre a estrutura orgânica da Autoridade

A Autoridade constitui-se em uma organização complexa que, mesmo tendo personalidade jurídica de Direito Internacional Público, possui órgãos que operarão diretamente no mercado e, por isso, envolverão em suas operações elementos de Direito privado e comércio internacional. A partir de sua plena operacionalização, torna-se um objeto instigante de estudo para os internacionalistas e um passo adiante na institucionalização de organizações internacionais que fogem ao padrão preestabelecido na doutrina mais clássica sobre a matéria.

É novidade, também, que, embora tenha personalidade para operar, atribui legitimidade e personalidade própria para certos atos jurídicos a um dos seus órgãos – a Empresa, que tem certa margem de discricionariedade para algumas práticas comerciais, especialmente na contração, compra e

venda de minérios e autonomia quanto à responsabilidade por certos atos.

A Autoridade depende da implementação da exploração dos recursos da área para se aparelhar e estruturar. A dependência inicial de repasse de recursos dos Estados é mecanismo pouco claro de como pode operar, por isso tem ainda uma estrutura funcional pequena e pouco organizada.

A Assembleia é órgão deliberativo e representativo dos Estados-membros, mas cede maior poder de decisão e efetividade para o Conselho, pelo qual passam os temas mais importantes e cruciais para o funcionamento da organização. Ademais, note-se que a Câmara Internacional dos Fundos Marinhos, mesmo sendo um órgão jurisdicional independente, não tem jurisdição sobre certos atos da Autoridade.

É de se destacar que a estrutura da organização e o sistema de exploração da área são pouco flexíveis no sentido de que, se levado em conta o novo regime de tomada de decisões, sofrerá enrijecimento, tendo em vista a possibilidade de veto imposto pelos Estados, que não querem perder vantagens eventualmente adquiridas.

XIV

Proteção e preservação do meio marítimo

Contribuição fundamental da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi o estabelecimento de regras objetivas no campo do Direito Internacional do Meio Ambiente, especificamente quanto à proteção e preservação do meio marítimo. Cabe observar que o progresso da normatização internacional sobre direito ambiental, na maioria das Convenções e protocolos, revestia-se de caráter programático de *soft law,* mas, no campo especificamente do Direito do Mar, essas regras possuem um núcleo normatizador mais rígido.[148, 149]

Por outro lado, na base da origem da sistematização de regras de Direito Internacional do Meio Ambiente, a partir do movimento da década de 1960, que levou à Conferência e à celebração do Protocolo de Estocolmo, em 1972, estava o aumento da poluição dos mares e oceanos em razão do alijamento de resíduos dos navios, de rejeitos industriais, na chamada poluição telúrica, que é aquela que é levada

148 SOARES, G. F. M. *Direito Internacional do Meio Ambiente* – emergências, obrigações e responsabilidades. São Paulo: Atlas, 2001.

149 TRINDADE, A. A. C. *Direitos humanos e meio ambiente*: paralelo dos sistemas de proteção internacional. Porto Alegre: SAFE, 1993.

dos rios para os mares com rejeitos industriais altamente tóxicos. Esse cenário passou a repercutir crescentemente na preocupação com o equilíbrio ambiental e no uso sustentável dos mares.[150, 151]

A Convenção estabelece a obrigação geral dos Estados com o meio marítimo, seja de forma individual, seja no quadro regional ou mundial, ou mesmo no contexto das organizações internacionais, de *protegê-lo* a partir de medidas preventivas, do estabelecimento de regras e medidas administrativas, e *preservá-lo* com ações objetivas e adoção de políticas. Isso envolve uma série de atitudes no sentido de combater a emissão de substâncias tóxicas, especialmente não degradáveis, provenientes de fontes terrestres, da atmosfera ou através dela, ou, ainda, por alijamento; a poluição proveniente de embarcações, prevenindo descargas intencionais ou não; a poluição proveniente de instalações e dispositivos utilizados na exploração ou aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo.[152, 153]

Os Estados têm por obrigação, dentro do princípio da precaução, notificar, via organizações internacionais ou diretamente, os outros Estados que possam vir a ser afetados por danos iminentes ou reais, caso o meio marítimo se encontre em perigo de sofrer danos por poluição. Nesse

150 SOARES, G. F. M. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Atlas, 2002.

151 MILARÉ, E. *Direito do ambiente*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

152 RIBEIRO, M. C. C. M. *A proteção da biodiversidade marinha através de áreas protegidas nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado*: discussões e soluções jurídicas contemporâneas, o caso português. Coimbra: Coimbra, 2013.

153 LOTILLA, R. P. M. The efficacy of the anti-pollution legislation provisions of the 1982 law of the sea convention: a view from south east Asia. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 41, n. 1, Jan. 1992, p. 137-151.

caso, devem cooperar para eliminar transnacionalmente os efeitos da poluição e prevenir para que tais danos não ocorram.[154]

A Convenção incentiva decididamente a cooperação internacional para o desenvolvimento de estudos e programas de investigação e troca de informações de dados relativos à poluição do meio marítimo, no sentido de gerar conhecimentos para avaliação da natureza e do grau de poluição, bem como dos efeitos da exposição a esta, seus trajetos da poluição, seus riscos e soluções a ela aplicáveis. Incentiva, também, o estabelecimento de critérios científicos para a regulamentação e formulação de regras, práticas e procedimentos para combater a poluição marinha.[155]

Nesse quadro, visando proteger o meio marítimo, os Estados se comprometem a promover, mediante métodos científicos reconhecidos, a vigilância e análise dos efeitos da poluição marinha, inclusive com relatórios periódicos e programas de assistência científica, educativa e técnica aos Estados em desenvolvimento. Buscam, com isso, formar pessoal científico e técnico, criar programas internacionais de aprimoramento e de uso de equipamentos, bem como desenvolver a tecnologia para adquirir e produzir equipamentos e assistência para prevenir e avaliar questões ligadas à ecologia marinha.

154 SANDS, P. *Principles of International Environmental Law*. 2nd. Ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

155 ROLIM, M. H. F. S. A Convemar e a proteção do meio ambiente marinho: impacto na evolução e codificação do direito do mar – as ações implementadas pelo Brasil e seus reflexos no Direito nacional. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

1. Regras de prevenção e controle da poluição marinha

A Convenção tipifica os tipos e as causas da poluição marinha e estabelece mecanismos de execução, ditando claramente a obrigação dos Estados no sentido de absorver os princípios gerais da legislação internacional pertinente, especificamente as obrigações estabelecidas na Convenção. Tem-se, assim, um processo de transnormatização das referidas regras sobre o Direito interno. Os Estados, por sua vez, devem incorporar mecanismos de controle e prevenção à poluição marinha a partir da ação política e legislativa, adotando leis e regulamentos e regras de controle administrativo.[156, 157]

Os diferentes tipos de poluição marinha são classificados como: a) poluição de origem terrestre; b) decorrente de atividades relativas aos fundos marinhos; c) oriundas das atividades na área; d) por alijamento; e) proveniente de embarcações e da atmosfera. São estabelecidos mecanismos de execução que devem ser adotados pelos Estados. Dessa forma, o termo "poluição marinha" não fica impreciso, ou dúbio, mas orienta os Estados a respeito da necessidade

156 No Brasil ver: Decreto nº 83.540, de 4 de junho de 1979, que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos causados por poluição por óleo; Lei dos Crimes Ambientais (9.605), de 12 de fevereiro de 1998; Lei do Óleo (9.966), de 28 de abril de 2000; Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002; Decreto nº 6515, de 22 de junho de 2008; Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993, que incorpora a Convenção de Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito (textos organizados por MARTINS, E. M. O. (Org.). *Vade mecum de direito marítimo.* Barueri: Manole, 2015).

157 GOMES, C. A. A proteção internacional do ambiente na Convenção de Montego Bay. *Estudos em Homenagem à Professora Doutora Isabel de Magalhães Collaço*. São Paulo: Almedina, 2002. v. II.

de se observar e definir uma diretriz segura das ações que devem tomar.[158]

1.1. Poluição de origem terrestre

Estima-se que 77% da poluição marinha tenham origem no território terrestre, que tem sua fonte em rios, estuários, dutos e instalações de descarga, o que demanda uma decisiva medida dos Estados. Alguns já deixaram morrer seus rios e os resultados se mostram catastróficos, especificamente em um cenário de escassez da água doce. Por isso, não é alarmista pensar que o mar pode sofrer o mesmo processo de degradação.

Os Estados, individualmente ou no quadro de organizações internacionais, devem adotar práticas internacionalmente discutidas e consolidadas e tomar medidas que possam ser necessárias para prevenir, reduzir e controlar tal poluição, harmonizando suas políticas com o objetivo de minimizar, tanto quanto possível, a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas ao meio marítimo, especialmente as substâncias não degradáveis.

A atuação dos Estados passa pela adoção de leis e regulamentos, cuja discussão deve ser entronizada no Congresso, nos espaços de discussão legislativa, com o objetivo de colocar em prática as regras e normas internacionais aplicáveis, adaptando tais diretrizes ao ordenamento jurídico dos Estados e nos planos diretores do executivo governamental.

158 RIBEIRO, M. C. C. M. *30 anos da assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:* proteção do ambiente e o futuro do Direito do Mar. Coimbra, Portugal: Coimbra, 2014.

1.2. Poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional

Quando se discutiram as atividades ligadas aos fundos marinhos, mesmo no espaço de jurisdição dos Estados, foi abordada a preocupação da sociedade internacional com relação a tais atividades, para que não tragam impactos negativos no meio ambiente marinho.

Nesse sentido, a Convenção estabelece que os Estados costeiros devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marítimo, proveniente direta ou indiretamente de atividades relativas aos fundos marinhos sob sua jurisdição e também aquelas decorrentes de instalações provenientes de ilhas artificiais, estruturas sob sua jurisdição.

Assim, os Estados devem tomar medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar tal tipo de poluição, classificada pela Convenção. Nacionalmente, essas normas devem ser ainda mais rígidas que as internacionais, a fim de harmonizar suas políticas e adaptar as regras de acordo com os avanços e práticas ligadas à exploração dos fundos marinhos. A partir da execução de suas leis, os Estados garantem a reprodução de *standards* internacionais aplicados às atividades relativas aos fundos marinhos, especialmente em decorrência das instalações e estruturas sob sua jurisdição.

1.3. Poluição proveniente de atividades na área

Conforme demonstrado anteriormente, a área é patrimônio comum da Humanidade, mas não está fechada às atividades de exploração, tendo os Estados e empresas margem para atuar e explorar economicamente o espaço. Assim, a Convenção, de forma preventiva, expressa preocupação quanto ao estabelecimento de práticas e procedimentos que disciplinem a postura do Estado e de empresas ligadas a sua jurisdição para coibir, prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marítimo proveniente de atividades na área.

O papel do Estado na execução desse compromisso passa concretamente pela adoção de leis e regulamentos que visem prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marítimo proveniente de atividades na área, efetuada por embarcações ou a partir de instalações, estruturas e outros dispositivos que arvorem sua bandeira, estejam registrados em seu território ou operem sob sua autoridade.

1.4. Poluição por alijamento

Alijamento é a prática de lançar ao mar, a partir de embarcações, plataformas ou outras estruturas em mar, de forma deliberada, detritos e outras matérias e promover afundamento no mar de embarcações, aeronaves plataformas ou outras construções.

Nesse caso, existe uma obrigação clara de ação do Estado no sentido de não praticar lançamentos e também de fiscalizar e coibir embarcações e empresas sob sua

jurisdição para não adotarem tais práticas nocivas ao meio marítimo. Daí a necessidade de adotar legislação em matéria pertinente, bem como regulamentos de práticas marinhas para prevenir e evitar o dano.

Em caso de necessário alijamento, por circunstâncias fáticas adversas, os Estados devem assegurar, por meio de sua legislação e fiscalização administrativa, que a prática não se realize sem autorização das autoridades competentes dos Estados vizinhos, com os quais se relacionam no quadro das interações regionais e multilaterais.

Quando tal prática ocorrer em mar territorial, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental, deve obrigatoriamente contar com a autorização expressa do Estado costeiro, que é quem pode autorizar, regular e controlar tal lançamento ao mar. O procedimento só pode acontecer depois de a questão ter sido devidamente examinada em conjunto com outros Estados que, dada sua situação geográfica, possam vir a ser desfavoravelmente afetados.

No que tange à execução esperada por parte dos Estados para a prevenção da poluição por alijamento, estes devem produzir normas efetivas que tenham eficácia no controle da descarga de detritos em mar e que abarquem não só seu mar territorial, mas também a zona econômica exclusiva e a sua plataforma continental. Além disso, devem disciplinar regras para as embarcações que arvorem sua bandeira, quanto a atos de carga de detritos realizadas em seu território e nos terminais ao largo da costa.

A adoção de políticas de fiscalização contra a prática de alijamento é muito difícil, mas o mérito do dispositivo é levantar o problema e cobrar os Estados para que adotem regras que busquem coibir tal prática e gerem uma cultura e compreensão da importância do instituto para manutenção e preservação do meio marítimo.

1.5. Poluição proveniente de embarcações

O tráfego de navios e embarcações em torno do mundo está crescendo consideravelmente, o que desperta a atenção da comunidade internacional para o potencial poluente desse fenômeno. Em razão da mobilidade e da dinâmica das embarcações, os Estados são obrigados a estabelecer regras para um sistema de fixação de tráfego, a fim de minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marítimo, incluindo o litoral, bem como os danos causados pela poluição relacionados aos interesses dos Estados costeiros.

O controle da poluição proveniente de embarcações na esfera de jurisdição do Estado se dá pela adoção de normatização direcionada às embarcações que arvorem a bandeira do Estado e que estejam sob seu controle administrativo, bem como pela imposição de requisitos especiais como condição para a admissão de embarcações estrangeiras em seus portos ou em suas águas interiores ou para fazerem escala em seus terminais ao largo da costa, devendo dar a devida publicidade a esses requisitos. Ademais, quando for o caso, os incidentes devem ser comunicados à organização internacional competente, velando pela

execução efetiva de tais regras, independentemente do local em que tenha sido cometida a infração.

Determina a Convenção que as embarcações sejam proibidas de navegar enquanto não estejam em condições de dar cumprimento aos requisitos estabelecidos para evitar a poluição marinha, inclusive normas internacionais relativas ao projeto, construção, equipamento e tripulação das embarcações. E que ao serem autorizadas a navegar tenham a bordo consigo, os certificados exigidos pelas regras e normas internacionais, que poderão ser auferidos em inspeções periódicas.

Em caso de necessidade de investigação sobre poluição proveniente de embarcações, o Estado da bandeira deve ordenar uma investigação imediata e, se necessário, iniciar procedimentos relativos à alegada infração, independente do local em que tenha sido cometida a infração ou do local em que a poluição proveniente de tal infração tenha ocorrido ou sido verificada, comunicando imediatamente o Estado requerente.

Quando a embarcação se encontrar no porto ou em qualquer terminal de um Estado, este poderá realizar investigações com base no Direito Internacional. Se as provas justificarem, pode iniciar procedimentos relativos a qualquer descarga procedente dessa embarcação realizada fora das águas interiores, no mar territorial ou na zona econômica exclusiva desse Estado. Por outro lado, quando um Estado tiver sérios motivos para acreditar que uma embarcação que navegue em seu mar territorial violou, durante sua passagem, as leis para prevenção de poluição proveniente

de embarcação, pode proceder à inspeção material da embarcação. Quando as provas o justificarem, pode iniciar procedimentos, incluindo a detenção da embarcação, em conformidade com o seu Direito interno.

No caso de poluição decorrente de abalroamento, de encalhe ou de outro incidente de navegação ou acontecimento a bordo de uma embarcação ou em seu exterior, de que resultem danos materiais ou ameaça iminente de danos materiais à embarcação ou a sua carga, os Estados devem prevenir o impacto, especialmente quanto a seu dano efetivo ou potencial, a fim de proteger seu litoral ou interesses conexos.

1.6. Poluição proveniente da atmosfera

Poluição atmosférica é aquela que se dá pelo lançamento de elementos tóxicos, gases e partículas sólidas em suspensão no ar e que resulta em efeitos prejudiciais à saúde humana, em danos aos recursos vivos a seus processos migratórios e aos ecossistemas. Nesse cenário, são encontrados vários mecanismos de ação poluente, sejam decorrentes de adensando das massas de ar, das correntes marítimas, ou que impactam no aquecimento global.

A Convenção prevê que os Estados devem adotar legislação para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marítimo proveniente da atmosfera ou, o que é aplicável ao espaço aéreo sob sua soberania, a embarcações que arvorem a sua bandeira e a embarcações ou aeronaves que estejam registradas em seu território.

A solução para execução e contribuição do Estado é a adoção de legislação adequada, que regulamente o uso do espaço aéreo sob sua soberania ou em relação a embarcações que arvorem a sua bandeira ou, ainda, embarcações ou aeronaves que estejam registradas em seu território, em conformidade com todas as regras e normas internacionais pertinentes, relativas à segurança da navegação aérea.

XV

Investigação científica marinha no contexto do Direito do Mar

A pesquisa científica marinha é assegurada pela Convenção como um direito de todos os Estados, independentemente de sua situação geográfica, e um dever sob o aspecto de promoção e facilitação do acesso à realização de investigação científica desse espaço.

Para que os Estados possam se valer desse direito, a pesquisa cientifica marinha deve obedecer a certos parâmetros: ela deve ser realizada exclusivamente com fins pacíficos, mediante métodos e meios científicos apropriados, compatíveis com o Direito do Mar, não podendo interferir injustificadamente em outras utilizações legítimas do mar. Ademais, deve ser realizada nos termos dos regulamentos pertinentes adotados, incluindo os relativos à proteção e preservação do meio marítimo. Declaradamente, não pode servir como justificativa para reivindicação de qualquer parte do meio marítimo ou de seus recursos.

A Convenção acentua a necessidade de cooperação multilateral entre os Estados para promoção da pesquisa científica, incentivando, inclusive, a intensificação das relações entre Estados e organizações internacionais,

mediante acordos bilaterais e multilaterais. Atenção especial deve ser dada aos Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos, a partir da definição de diretrizes de pesquisa devidamente harmonizadas, com integração entre os cientistas em uma base de distribuição dos ganhos com os avanços científicos, bem como com a publicação dos resultados da pesquisa a partir dos programas desenvolvidos.

No tocante ao desenvolvimento de pesquisa no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, os Estados costeiros, no exercício de sua jurisdição, têm o direito exclusivo de regulamentar, autorizar e realizar investigação científica marinha. Esta, porém, só poderá ser feita com seu consentimento expresso e nas condições por ele estabelecidas, especialmente na obrigação de ser informado periodicamente sobre o andamento das pesquisas.

Para que os Estados e organizações internacionais possam desenvolver a pesquisa, devem cumprir certas condições estabelecidas, como: a) garantir ao Estado costeiro, se este o desejar, o direito de participar do projeto de pesquisa, ou de nele estar representado; b) fornecer ao Estado costeiro, a pedido deste, tão depressa quanto possível, relatórios preliminares, bem como os resultados e conclusões finais, uma vez terminada a investigação; c) comprometer-se a dar acesso ao Estado costeiro, a pedido deste, de todos os dados e amostras resultantes do projeto de investigação e fornecer-lhe os dados que possam ser reproduzidos e as amostras que possam ser divididas sem prejuízo de seu valor científico; d) garantir que os resultados

da pesquisa estejam disponíveis no plano internacional; e) informar imediatamente o Estado costeiro qualquer mudança importante no andamento da pesquisa; g) retirar as instalações ou os equipamentos de investigação científica, uma vez terminada a investigação.

Algumas condições, por sua vez, podem induzir à denegação do pedido de pesquisa científica sob jurisdição do Estado costeiro, especialmente nos casos em que a atividade: a) tiver influência direta na exploração e aproveitamento dos recursos naturais, vivos ou não vivos; b) implicar perfurações na plataforma continental, utilização de explosivos ou introdução de substâncias nocivas no meio marítimo; c) implicar a construção, funcionamento ou utilização das ilhas artificiais, instalações e estruturas; d) contiver informações prestadas de forma equivocada, inexatas e duvidosas.

Quanto ao desenvolvimento da pesquisa científica marinha na área e além do mar territorial, existe o direito, conforme já tratado anteriormente, de todos os Estados e organizações internacionais de que, indistintamente, realizem pesquisa.

Cabe aos Estados o dever de adotar normas, regulamentos e procedimentos razoáveis para promover e facilitar a investigação científica marinha realizada além de seu mar territorial, facilitando, na medida do possível, o acesso a seus portos, promovendo a assistência às embarcações de pesquisa que cumpram as regras estabelecidas.

A responsabilidade pela condução da pesquisa será do Estado ou da organização internacional que estiver à

frente do projeto, devendo responder por eventual violação ao Direito do Mar. Destarte, deve indenizar pelos danos resultantes de sua ação, especialmente pela poluição do meio marítimo. Eventuais litígios deverão ser resolvidos mediante os mecanismos de solução de controvérsias pacíficos, disciplinados pelo Direito do Mar, tema que será abordado à frente.

XVI

Desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha no Direito do Mar

Existe consenso de que a sociedade internacional tem desenvolvido tecnologia avançada para chegar até outros espaços interplanetários. Entretanto, ainda se sabe pouco sobre a dimensão de seu próprio planeta, especialmente no campo do espaço marinho.

É imperioso, como já argumentado, que a sociedade internacional mobilize seus esforços para promover conhecimento mais aprofundado sobre a vida marinha, sobre as profundezas oceânicas e sobre a otimização da utilização dos recursos marinhos e suas múltiplas possibilidades. É importante, contudo, que os avanços científicos e tecnológicos não sejam apropriados apenas pelos Estados que mais têm condições de investir em pesquisa e na produção de tecnologia, mas também sejam compartilhados com toda a humanidade, especialmente com os Estados que os necessitem para sua própria subsistência. Essa é a ideia

central que norteia vários dispositivos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A Convenção atribui aos Estados a responsabilidade de promover e desenvolver capacidade científica e tecnológica marinha no campo da exploração, aproveitamento, conservação, gestão dos recursos, proteção e preservação dos mares. A pesquisa científica deve cooperar no quadro das organizações internacionais para transferir conhecimentos, em condições de equitatividade e razoabilidade, para os Estados que dela necessitem e a solicitem, de modo que haja benefício para todas as partes interessadas, com o objetivo geral de acelerar o desenvolvimento econômico e social de Estados em desenvolvimento.[159]

As diretrizes normativas para transferência de tecnologia marinha devem ser prescritas pelos Estados ou pelo quadro de organizações internacionais. A cooperação deve ser efetuada por meio de programas bilaterais, regionais ou multilaterais existentes, bem como por intermédio de programas ampliados para facilitar a investigação científica marinha, a transferência de tecnologia marinha e o financiamento internacional apropriado da investigação e desenvolvimento dos oceanos.[160]

Os objetivos principais da promoção e desenvolvimento de tecnologia marinha são: a) o desenvolvimento mundial a

159 FERNANDES, L. P. C. (Coord.); OLVEIRA, L. L. (Prep.). *Centro de excelência para o mar brasileiro*. O Brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão do País. 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012.

160 DUPUY, P. M. Technologie et ressources naturelles, nouvelles et partagées. In: CARREAU, Dominique et al. (Coords). *Droit et libertés à la fin du XXe siècle* – Influence des donées économiques et technologiques – Études offertes à Claude-Albert Colliard. Paris: Pedone, 1984.

partir da aquisição, avaliação e divulgação de conhecimentos de tecnologia marinha; b) o desenvolvimento da infra-estrutura tecnológica; c) o desenvolvimento dos recursos humanos por meio da formação de quadros dos Estados; e d) a cooperação internacional em todos os níveis.

A Convenção propõe mecanismos e estratégias para o desenvolvimento da tecnologia marinha, entre os quais: a) estabelecimento de programas de cooperação técnica para a transferência de todos os tipos de tecnologia marinha aos Estados, principalmente os que tenham necessidades e carência de acesso à tecnologia marinha; b) promoção de condições favoráveis à conclusão de acordos, contratos e outros ajustes similares em condições equitativas e razoáveis; c) realização de conferências, seminários e simpósios sobre temas científicos e tecnológicos, em particular sobre políticas e métodos para a transferência de tecnologia marinha; d) promoção de intercâmbio de cientistas e peritos em tecnologia; e) realização de projetos de facilitação de *joint ventures* e outras formas de cooperação bilateral e multilateral.

A Convenção prevê, também, que a Autoridade tem papel fundamental na produção e disseminação de tecnologia, pois é o agente que deve assegurar o acesso às informações tecnológicas por parte dos países em desenvolvimento, costeiros, sem litoral ou em situação geográfica desfavorecida. Deve lhes disponibilizar assistência técnica, documentação técnica relativa a equipamentos, maquinaria, dispositivos e processos, bem como possibilidade de admissão de quadros para estágio.

Para promover o desenvolvimento e o avanço tecnológico, a Convenção incentiva os Estados individualmente, ou no quadro de organizações internacionais, a criar centros nacionais e regionais de investigação tecnológica e marinha, cujos estabelecimentos têm o objetivo de: organizar congressos, seminários e conferências regionais; estimular e impulsionar a realização de pesquisa para aumentar a capacidade nacional de utilizar e preservar os seus recursos marinhos; oferecer serviços de formação avançada, equipamento e conhecimento técnico, prático e de perícia; desenvolver programas de formação e ensino de gestão que envolvam tecnologia marinha; promover a cooperação técnica para armazenamento de dados, disseminação dos resultados de investigação científica e tecnológica; consolidação e sistematização de informações sobre comercialização de tecnologia e sobre contratos relativos a patentes.

Ao dar um viés garantista e de proteção ao investimento no desenvolvimento de tecnologia, a Convenção resguarda os interesses legítimos dos possuidores, fornecedores e recebedores de tecnologia, garantindo, assim, a proteção ao direito de propriedade intelectual e sobre o conhecimento desenvolvido por empresas que invistam em inovação em tecnologia marinha.

XVII

Solução de controvérsias no Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabelece como princípio fundamental na base das relações jurídicas estabelecidas no espaço marinho, ou em decorrência dele, que as controvérsias sejam resolvidas pacificamente, consoante já consagrado anteriormente na Carta das Nações Unidas, em seu art. 2º, que dá os fundamentos para interpretação e utilização dos mecanismos de solução de conflitos entre Estados.[161]

Historicamente, a doutrina tratou de disciplinar a matéria, principalmente a partir da leitura das Convenções da Paz de Haia, de 1889 e 1907, e do amadurecimento quanto aos mecanismos pacíficos de solução de controvérsias, decorrentes da sistematização doutrinária e normativa. Trata-se de um dos valores normativos fundamentais da sociedade internacional contemporânea, por ser aceito e reconhecido como princípio, estando na base de todas

161 SILVA, P.C . A resolução de controvérsias na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Estudos em homenagem ao prof. doutor Armando M. Guedes*, 2004.

as relações internacionais. Além disso, como resultado do costume internacional, tais tratados e acordos internacionais consagraram esses mecanismos, que são colocados a serviço dos Estados, para que optem por utilizá-los na resolução de seus conflitos de caráter internacional, dentro de certa margem de liberdade, conforme já esclarecido anteriormente.[162]

Com fundamento na natureza jurídica de cada mecanismo implementado na sociedade internacional, e com a finalidade meramente didática, seguir-se-á a classificação da doutrina mais consagrada, estabelecendo diferença entre três mecanismos específicos: a) mecanismos diplomáticos; b) mecanismos políticos; e c) os mecanismos jurídicos.[163]

De certa forma, a própria Convenção acaba por organizar sistematicamente o quadro classificatório dos mecanismos que poderiam ser utilizados pelas partes. No entanto, de forma aberta, incentiva que a qualquer tempo e por qualquer um dos meios as partes possam chegar a um acordo, exceto na existência de acordos regionais ou bilaterais que tenham estabelecido um procedimento específico para solução das controvérsias. Assim, a solução de controvérsias pode passar por uma discussão diplomática, ou, em determinados momentos, como no caso específico da Autoridade, via mecanismos políticos, ou ainda por múltiplos mecanismos jurídicos.

162 ROMAN, C. A. La solución de controversias internacionales y sus mecanismos. *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*. Madrid, 1996, n. 86. p. 93-113.

163 REZEK, J. F. *Direito Internacional*: curso elementar. 12. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2010, 353 p.

A Convenção incentiva que, diplomaticamente, em caso de controvérsias decorrentes da aplicação de seus dispositivos, as partes promovam entendimento direto com a troca de opiniões e negociação, estabelecendo a possibilidade da conciliação com o convite a uma ou mais partes que irão analisar o caso e propor solução, desde que os Estados partes na controvérsia aceitem a negociação.[164]

Ao assinar ou ratificar a Convenção, ou em qualquer momento ulterior, um Estado pode escolher livremente, por meio de declaração escrita, um ou mais procedimentos jurídicos para solucionar os conflitos relativos à interpretação da aplicação normativa em matéria de Direito do Mar, existindo, por assim dizer, multiplicidade de mecanismos pelos quais as partes poderão optar livremente.[165, 166]

Nos casos em que a discussão sobre controvérsia em Direito do Mar persista, a Convenção prevê que as partes podem optar, a seu critério, por quatro meios jurídicos alternativos: a) o Tribunal Internacional do Direito do Mar, tribunal especializado, sediado em Hamburgo, na Alemanha, criado nos termos da Convenção; b) a Corte Internacional de Justiça,[167] principal órgão judicial das Nações Unidas sediado em Haia, que tem seu funcionamento disciplinado pela Carta

164 PRADO, R. O sistema de solução de controvérsias Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a jurisdição do Tribunal internacional do Direito do Mar. In: MENEZES, Wagner. (Org). *Direito do Mar*. Desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes editores, 2015. p 490-502.

165 MANSAH, T. A. The Dispute Settlement Regime of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, v. 2, 1998, p. 307-323.

166 KARIM, M. D. S. Litigating law of the sea disputes using the UNCLOS dispute settlement system. In: KLEIN, N. (Ed.). *Litigating International Law Disputes:* weighing the balance. Cambridge University Press, 2014, p. 260-283.

167 RANGEL, V. M. *Le droit de la mer dans la jurisprudence de la Cour Internationale de Justice*. São Paulo: Institute of Public International Relations of Thessaloniki, 1977.

das Nações Unidas e por seu estatuto; c) o Tribunal Arbitral, constituído em conformidade com o anexo VII, que disciplina a lista e os procedimentos para indicação de cinco árbitros; d) o Tribunal Arbitral Especial, constituído de acordo com o anexo VIII, quando a lide envolver os seguintes temas: 1) pesca; 2) proteção e preservação do meio marítimo; 3) investigação científica marinha; 4) navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações e por alijamento.[168, 169, 170]

O direito deve ser aplicado de boa-fé pelas partes às controvérsias, sendo as bases normativas primárias utilizadas as seguintes: a) a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; b) outras normas de Direito Internacional que não forem incompatíveis com a Convenção, subentendendo-se daí que podem ser invocadas as fontes tradicionais do Direito Internacional, presentes no art. 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, bem como considerando-se a decisão, a analogia e a equidade.

No processo em que se discute o Direito do Mar, existe margem para apreciação sobre a existência do uso da má-fé na litigância, bem como da apresentação de exceções de preliminares, medidas cautelares. Toda controvérsia, porém, só poderá ser apresentada após o esgotamento dos recursos internos, existindo, por assim dizer, uma

168 MATTOS, A. M. *O novo Direito do Mar*. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

169 CHARNEY, J. I. The implications of expanding international dispute settlement systems: the 1982 convention on the law of the sea. *American Journal of International Law*, v. 90, n. 1, Jan. 1996, p. 69-75.

170 ZEKOS, G. I. Competition or conflict in the dispute settlement mechanism of the Law of the Sea Convention. *Revue Hellénique de Droit International*, 2003, p. 153-165.

jurisdição complementar dos mecanismos estabelecidos pela Convenção.[171]

Inova, de certa maneira, o mecanismo de solução de controvérsias em matéria de Direito do Mar por permitir que empresas particulares recorram à Corte por estabelecer multiplicidade nos mecanismos jurídicos de solução de controvérsias. Também, por caracterizar a litigância de má-fé, tema pouco trabalhado no Direito Internacional, mas que começa a ser debatido de forma mais objetiva, refletindo a preocupação da dinâmica operativa dos Tribunais Internacionais.

Em caso de controvérsia sobre jurisdição de uma Corte ou Tribunal, a questão será resolvida por decisão dessas instituições, configurando assim o princípio *Kompetenz-Kompeten*, segundo o qual os próprios julgadores devem determinar a extensão de sua jurisdição, conforme o caso. A partir de então, podem decretar qualquer medida de urgência que considerem apropriada às circunstâncias de fato com o objetivo de preservar os direitos das partes ou impedir danos graves ao meio marítimo, até decisão

171 A libertação de embarcações é um caso recorrente na jurisprudência do Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar. A Convenção tratou especificamente do tema, determinando que, em caso de apresamento de embarcações realizadas de forma ilícita, sem consonância com o Direito do Mar, por um Estado contra navio que arvore bandeira de outro Estado, sem o cumprimento da pronta libertação da embarcação ou da sua tripulação, mediante caução idônea ou garantia financeira, tal questão poderá ser levada a qualquer dos mecanismos de solução de controvérsias, a partir de pedido formulado pelo Estado da bandeira da embarcação. O tribunal apreciará imediatamente o pedido de libertação, ocupando-se exclusivamente da questão da libertação, sem prejuízo do mérito de qualquer ação judicial contra a embarcação, seu armador ou sua tripulação, intentada no foro nacional apropriado. As autoridades do Estado que tiverem efetuado a detenção continuarão a ser competentes para ordenar a libertação da embarcação ou da sua tripulação (*vide* decisões do ITLOS: <www.itlos.org>).

definitiva. As partes da controvérsia, por sua vez, deverão cumprir rapidamente os mandamentos decretados.[172, 173]

172 MENEZES, W. (Org.). *Direito do Mar*: desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015.

173 RAYFUSE, R. The Future of Compulsory Dispute Settlement Under The Law of the Sea Convention. *Victoria University of Wellington Law Review*, v. 36, n. 4, 2005, p. 683-712.

XVIII

O Tribunal Internacional sobre Direito do Mar (ITLOS)

Conforme já descrito anteriormente, a criação do Tribunal Internacional do Mar[174] foi resultado do movimento mundial para disciplinar a delimitação e a utilização de um patrimônio comum da humanidade economicamente relevante. Além disso, trata-se de um espaço de disputados e potenciais conflitos entre os povos, além de meio biodiverso de fundamental importância para a própria manutenção da espécie humana.[175]

Nesse aspecto, é de se destacar a criação do Tribunal Internacional do Mar como órgão jurisdicional especializado em matéria de lei do mar, com um detalhado sistema de disputas e prerrogativas assentadas sobre a Convenção de Montego Bay e, além dela, em um conjunto de acordos

174 International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS). Disponível em: <http://www.itlos.org>. Acesso em: 3 maio 2015.

175 RANGEL, V. M. Tribunal International du Droit de la Mer: procédures incidentes. In: *L'evolution et l'état actuel du droit de la Mer offerts à Daniel Vignes*. Bruxelas: Bruylant, 2009. p. 587-603.

formulados pelos Estados e em um estatuto que disciplina a sua atuação.

Previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, instalado em 18 de outubro de 1996, com sede em Hamburgo, na Alemanha, é uma organização internacional constituída por um corpo de juízes independentes, estabelecida pela Convenção para julgar as disputas suscitadas pelos Estados-membros sobre a interpretação e a aplicação do Direito do Mar.

O Tribunal é composto por um corpo de 21 juízes independentes, indicados segundo critérios de distribuição geográfica equitativa, não podendo haver membros nacionais do mesmo Estado, eleitos pelos Estados-membros da Convenção para o mandato renovável de nove anos. Os candidatos devem ser pessoas com reputação ilibada e com integridade moral, notável saber jurídico e reconhecida competência na matéria sobre Direito do Mar. A composição diretiva da organização é estruturada por um Presidente, um Vice-Presidente, um Chanceler, pelo Secretário-Geral e pelas câmaras de julgamento, formadas por onze membros.[176]

A competência do Tribunal envolve toda a disputa a respeito da interpretação ou aplicação da Convenção de Montego Bay, segundo as matérias ali disciplinadas e outros vários acordos multilaterais que foram incluídos no quadro da Convenção sobre o Direito do Mar, sobre a interpretação e

176 RAO, C.; KHAN, R. *The International Tribunal for the Law of the Sea.* The Hague: Kluwer Law International, 2001.

a regulamentação de temas vinculados e que se submetem à jurisdição da Corte.[177]

A menos que os Estados prevejam de outra maneira, a jurisdição do Tribunal é imperativa nos casos que se relacionem à liberação das embarcações e dos respectivos grupos. Em matéria de conflito de competência, o próprio Tribunal decide sobre qualquer demanda que questione a submissão de uma matéria a sua jurisdição (Convenção, arts. 58 e 288, parágrafo 4º). O Tribunal tem competência consultiva e pode dar opiniões em determinados casos sobre os acordos internacionais relacionados às finalidades da convenção de Montego Bay.

Um ponto característico que distingue o Tribunal do Mar de outras jurisdições internacionais é a possibilidade de ele ser acessível não só aos Estados-membros, mas, além deles, às entidades, empresas privadas, órgãos governamentais ou empresas governamentais, pessoas naturais ou jurídicas, alargando, assim, seu poder de atuação.

As disputas perante o Tribunal são instituídas por petição escrita ou por notificação de um acordo especial, e o procedimento a ser seguido é definido de acordo com o Estatuto do Tribunal. Os pedidos são submetidos ao chanceler que notifica o Estado-membro interessado e todos os outros Estados; após o contraditório, é emitida sentença fundamentada em razões de fato e de Direito.[178]

177 MENEZES, W. *Tribunais Internacionais*: jurisdição e competência. São Paulo: Saraiva, 2013.

178 ROCHA, F. O. G. *The International Tribunal for the law of The Sea*: jurisdiction and procedural Issues Relating to the compliance with and Enforcement of Decisions. Hamburg: Books on Demand Gmbh, 2001.

Conforme as provisões de seu Estatuto, o Tribunal deu forma às seguintes câmaras: Câmara de Procedimento Sumário, que pode determinar a adoção de medidas cautelares; Câmara para Disputas sobre Pesca; Câmara para o Meio Ambiente Marinho; Câmara para Disputas de Delimitação Marítima; Câmara de Controvérsias sobre Fundos Marinhos *ad hoc* (formada por apenas três juízes), tendo sido também criada uma Câmara Especial sobre a Conservação e Exploração Sustentável do Oceano Pacífico.

As decisões tomadas pelo Tribunal são definitivas, devendo ser acatadas por todas as partes envolvidas na controvérsia, o que significa que elas possuem caráter obrigatório. A sentença, portanto, é definitiva, não cabendo recurso, e plenamente executável no território dos Estados-membros como se fosse a decisão de uma Corte superior. Nela constarão as razões de fato e de direito em que é baseada, bem como constará o nome dos membros do Tribunal que fizeram o exame de parte da decisão.

A discussão sobre a eficácia do sistema repousa justamente nessas decisões. As sentenças que esboçam um posicionamento jurisprudencial dos tribunais internacionais contribuem significativamente para a consolidação de um entendimento normativo que serve como diretriz para outras decisões e para a interpretação do Direito Internacional. Além disso, demonstram concretamente que o exercício de jurisdição tem realizado seus pressupostos ideais de Justiça. Não obstante, ainda assim, um dos questionamentos que

corriqueiramente se faz é quanto à efetividade de seu funcionamento.[179, 180]

A efetividade do sistema envolve instrumentos jurídicos que se manifestam por um efeito real, que tenham um resultado concreto ou a ele levem.[181] No Direito Internacional, na discussão sobre os Tribunais Internacionais, a efetividade envolve a execução concreta dos preceitos normativos a partir das fontes do Direito Internacional. Especificamente, no que tange aos Tribunais Internacionais, sua existência e seu funcionamento dentro dos princípios e valores dizem respeito a sua criação e, por conseguinte, a sua atuação perante a sociedade internacional e ao sucesso de seus julgamentos a partir do exercício jurisdicional; também, o cumprimento, pelas partes, dos preceitos julgados, determinando ou reconhecendo a atribuição de um direito.[182, 183]

Em certas circunstâncias, a discussão sobre a eficácia no âmbito dos tribunais internacionais tem ocorrido como um princípio de funcionamento, não só para indicar que eles têm competência e capacidade, mas também para assegurar o exercício efetivo de suas respectivas funções, que são conferidas pelos tratados que lhe atribuíram jurisdição.[184]

179 ROUSSEAU, C. *Droit international public*. Paris: Sirey, 1983. tome V.

180 CORTÉS MARTIN, J. M. Prior Consultations and Jurisdiction at ITLOS. *The law and practice of International Courts and Tribunals*, 2014, p. 1-26.

181 LAUTERPACHT, H. *The function of law in the international community*. Oxford: Clarendom Press, 1933.

182 BROWN, C. The cross fertilization of principles relating to procedure and remedies in the jurisprudence of international courts and tribunals. *International and Comparative Law Review*, v. 30, n. 219, 2008, p. 219-245.

183 COGAN, J. K. Competition and control in international adjudication. *Virginia Journal of International Law*, v. 48, n. 2, 2007-2008, p. 411-449.

184 BROWN, C. *A common law of international adjudication*. New York: Oxford University Press, 2007. p. 44.

Conforme já esboçado anteriormente, a sentença de um tribunal ou corte internacional é revestida de obrigatoriedade jurídica, constituindo uma norma particular da ordem jurídica internacional, o que torna aqueles que foram considerados juridicamente sucumbentes ao pedido obrigados a cumprir integralmente a sentença. Se não o fizerem, estarão no campo da ilicitude perante o Direito Internacional, mesmo que em determinadas circunstâncias a existência da sanção normativa como instrumento do Direito seja limitada.[185, 186]

Por sua vez, a crescente jurisprudência, que vai informando novos posicionamentos doutrinários e jurisprudências e consolidando os antigos, permeia a sociedade internacional, consolidando crescentemente o Direito Internacional de maneira indiscutivelmente efetiva e concreta. Especificamente aqui é que o debate sobre a orientação jurisprudencial do Tribunal Internacional do Mar tem relevância, na medida em que é o responsável pela consolidação conceitual da Convenção da Jamaica.[187, 188]

185 AZAR, A. *L'exécution dês décisions de la cour internationale de justice*. Bruxelles: Bruyland, 2003.

186 MARTIN, J. C. Le Tribunal international du droit de la mer face aux mesures coercitives prises par l'état côtier pour sécuriser ses installations en ZEE: l'Affaire de l'*Arctic Sunrise*. *Le Droit Maritime Français*, 2014, p. 274-295.

187 Ver, nesse sentido, PAES, J. R. A. *Estudos de Direito Internacional*. Curitiba: Juruá, 2009. v. XVIII, p. 256-271.

188 International Tribunal for the Law of the Sea: Basic texts. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

XIX

A jurisprudência dos tribunais internacionais e o Direito do Mar

Discussões que envolvem o Direito do Mar não são novidade no sistema jurisdicional internacional e foram fundamentais para a própria afirmação desse sistema. É visível a existência de verdadeira produção jurisprudencial sobre a matéria, a qual orienta os tribunais na condução de sua decisão e seguramente influencia a consolidação de muitos entendimentos jurídico-normativos no campo do Direito Internacional.

A Corte Internacional de Justiça, instituída em 1945, na Carta das Nações Unidas, desde 1947 tem extensa lista, com mais de trinta casos apresentados para discussão, sobre Direito do Mar, com fluxo permanente de discussões com temas variados. Até a presente data, quinze deles foram apresentados depois da entrada em funcionamento do Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, em 1996, instituído pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, mostrando compartilhamento de jurisdição entre

esses tribunais internacionais. Em geral, os temas discutidos na Corte abordam: a delimitação marítima entre os Estados (mais de vinte casos), a jurisdição pesqueira (cinco casos), a poluição marinha e o uso pacífico do mar (dois casos) e outros de questão procedimental sobre a revisão de decisões ou pedido de discussão processual (cinco casos).

Vários casos discutidos na Corte em matéria de Direito do Mar servem como referência doutrinária para vários entendimentos sobre o Direito Internacional Geral. É possível perceber, também, que as discussões dialogam com várias fontes do Direito Internacional, especialmente o costume e os princípios gerais. No caso do *Canal de Corfú* (1947), por exemplo, consagrou o princípio do *ius communicationis*, que garantiria a liberdade de navegação. No caso da *plataforma continental do Mar do Norte,* entre Alemanha, Dinamarca e Países Baixos, que a sentença da Corte exaltou a aplicação da equidade para definir questões de delimitação da plataforma continental e, a partir dela, tal entendimento foi usado em algumas decisões em matéria de delimitação marítima sobre plataforma continental. Também no caso de *Delimitação marítima entre Chile e Peru* (2008), as partes discutiram Direito Consuetudinário, Direito Interno,[189] normas convencionais gerais e tratados bilaterais. E, mais recentemente, quando a Bolívia compareceu perante a Corte para requerer a reabertura das negociações com o Chile, a fim de ter *acesso ao mar* (2013), incluindo entre seus argumentos matéria ligada essencialmente aos direitos

189 HORNA, A. Maritime dispute (Peru v. Chile): background and preliminary thoughts. *Ocean Yearbook 23.* Edited by Aldo Chicop, Scott Coffen-Smout, and Moira McConnell. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 193-229.

humanos. Isso denota a amplitude das discussões sobre Direito do Mar que dialogam com outros temas e consolidam entendimento jurisprudencial sobre temas fundamentais no estudo do Direito Internacional e, especificamente, do Direito do Mar.

Por sua vez, o Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, instituído desde 1996, possui em sua pauta 23 casos apresentados até o presente momento: nove envolvem a liberação de navios e tripulação; cinco possuem prescrição de medidas provisórias para proteção do meio ambiente ou para liberação de embarcação; seis analisam o mérito do litígio, em caso de liberação de embarcação, legalidade da detenção, delimitação territorial e pesca; e dois foram submetidos consultivamente sobre a responsabilidade nas atividades de área e sobre a pesca ilegal, não regulamentada e não reportada. No bojo dos casos apresentados, existe discussão tangenciada sobre outras questões reguladas pela Convenção do Mar, como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental, imunidade de navio de guerra, responsabilidade internacional, questões de caráter ambiental e atividade de pesca. Além disso, os Estados utilizaram, também, medidas processuais incidentais,[190] como o pedido de provimentos cautelares em vários casos.[191]

190 Sobre questões incidentais nos processos perante o Tribunal Internacional do Direito do Mar, ler fundamentalmente RANGEL, V. M. *L'evolution et l´etat actuel du droit international de la mer*. Association Internacionale du Droit de la Mer. Bruxelles: Bruylant, 2009.

191 MENEZES, W. Tribunal Internacional do Direito do Mar e sua contribuição jurisprudencial. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

Ao comparar a atividade das duas Cortes, não se pode entender a existência de competição entre elas, mas, sim, a interação coordenada em suas atividades. O Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar, por exemplo, tem feito exercício de aplicação de sua jurisprudência e de outras cortes internacionais, como nos casos *Volga*, *Mox Plant, Louisa*, *Monte Confurco, Estreito de Johor*. Isso mostra preocupação com a coerência dos julgamentos proferidos por ele, denotando o papel da jurisprudência como uma importante fonte do Direito Internacional, especificamente na consolidação do Direito do Mar, bem como diálogo permanente entre elas.[192]

Além disso, não se pode descartar a observação de que o Tribunal faz, em certas passagens de suas decisões, abordagens multidisciplinares, como na questão do caso *Juno Trader*, em que faz menção ao Direito Humanitário; ou nos casos *Mox Plant*, *Peixe Espada*, em que tangencia questões ambientais, ou mesmo questões centrais do Direito Internacional Público, como delimitação fronteiriça ou responsabilidade internacional. Afasta, assim, a perspectiva de que essencialmente suas decisões devem se limitar ao Direito do Mar, ao mesmo tempo em que comprova a existência de uma perspectiva de análise e função jurisdicional mais ampla, com decisões de caráter multidisciplinar e abrangente. Esse ativismo multidisciplinar da Corte confere um caráter sistêmico das suas decisões, garantindo consonância entre

192 VOLBEDA, M. B. The MOX Plant Case: The Question of Supplemental Jurisdiction for International Environmental Claims Under UNCLOS. *Texas International Law Journal*. v. 42, n. 1, Fall 2006, p. 211-240.

suas decisões e o conjunto de regras que compõem o Direito Internacional contemporâneo.[193, 194]

O conjunto de decisões serve como parâmetro para a compreensão da importância do Direito do Mar para o Direito Internacional e para a sociedade internacional. Demonstra, também, que o sistema tem sido garantido pela atividade dos tribunais, na medida em que reiteradamente têm sido exigido pronunciamentos sobre diversos temas, expressando a consciência da comunidade internacional em buscar seus direitos e no sentido de discuti-los juridicamente, zelando pelo Direito do Mar prescrito na Convenção de Montego Bay, consolidada no costume internacional e em outros tratados que com ele dialogam.[195, 196]

Entre aqueles que litigaram perante os tribunais podem ser encontrados Estados de diversos continentes, configurando multiplicidade e heterogeneidade de sujeitos, o que comprova concretamente a amplitude global do tema. As lides foram protagonizadas entre Estados de diferentes continentes, denotando o Direito do Mar como um direito da humanidade, de caráter universal e transnacional, e tema recorrente na contemporaneidade, em que os espaços transnacionais são regidos por uma jurisdição comum.

193 TORRES, P. R. O Direito do Mar e os Direitos Humanos: o caso Juno Trader do Tribunal Internacional do Direito do Mar. In: MENEZES, W. (Org.). *Direito do Mar:* desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015. p. 233-248.

194 TANAKA, Y. A note on the M/V 'Louisa' case. *Ocean Development and International Law*, 2014, p. 205-220.

195 KAŁDUŃSKI, M.; WASILEWSKI, T. The International Tribunal for the Law of the Sea on Maritime Delimitation: the Bangladesh v. Myanmar Case. *Ocean Development and International Law,* 2014, p.123-170.

196 PEIRIS, N., M/V Louisa: in search of a jurisdictional basis in the Law of the Sea Convention. *International Journal of Marine and Coastal Law,* 2014, p. 149-157.

Existe diversidade de dispositivos na Convenção de Montego Bay colocados em discussão nos julgamentos, demonstrando a tecnicidade da natureza dos pedidos, bem como a complexidade jurídico-normativa do qual são eivados, seja em razão de sua fundamentação, seja em decorrência do tratamento normativo abarcado pela Convenção da Jamaica.

É de se destacar a diversidade de mecanismos acionados pelos Estados em litígio, desde opiniões consultivas até o contraditório, envolvendo liberação de embarcações, caução, pavilhão e nacionalidade de navios, delimitação territorial, controle de pesca, práticas ilegais, imunidade de jurisdição, extensão de responsabilidades e revisão de decisões. Em alguns momentos, são considerados dispositivos normativos adotados pela própria legislação dos Estados, o que denota a inter-relação do tema e a impossibilidade de divisão radical entre internacional e interno no Direito do Mar.[197, 198, 199]

197 RANGEL, V. M. Tribunal International du droit de la Mer: procédures incidents. In: RAIGÓN, R. C.; CATALDI, G. *Lévolution et l´état actuel du droit international de la mer:* mélanges de droit de la mer offers à Daniel Vignes. Bruxelles: Bruylant, 2009.

198 MATTOS, A. M. Reflexões sobre o novo direito do mar no novo milênio. In: MENEZES, Wagner et al. (Org.). *Direito Internacional em expansão*. Belo Horizonte: Arraes, 2014. v. III.

199 ELFERINK, A. G. O. The Arctic Sunrise Incident: a multi-faceted Law of the Sea Case with a Human Rights Dimension. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 2014, p. 244-289.

XX

Reflexões finais: desafios e perspectivas para o Direito do Mar

O mar é referência da vida no planeta e é espaço fundamental para a existência humana. Por isso, a história da civilização, os acontecimentos históricos, as profundas mudanças políticas, as alianças e conflitos estão diretamente associados a ele. No mar, o homem conta a sua história, narra as suas epopeias, expressa-se pela música, pelo teatro e pela poesia, guardando uma relação simbiótica que denuncia sua cumplicidade de vida material e espiritual.

O espaço marítimo – os oceanos – reflete a sociedade humana e sua conjuntura, de maneira que será sempre tema de vanguarda. É nesse sentido que o Direito do Mar nos últimos anos passou a ser campo normativo fundamental como reflexo de uma sociedade global, cujas preocupações e discursos universais permeiam a solidariedade humana. Considerado patrimônio comum da humanidade, tem a sua

base axiológica interpretativa na perspectiva mais ampla dos direitos humanos.[200]

O Direito do Mar se consolida como importante campo normativo e, ao mesmo tempo em que foi gestado no contexto do Direito Internacional clássico, perpassa-o, apontando para novos paradigmas, de regras de caráter transacional, global e universal. Sob outro aspecto, é tema multi e interdisciplinar, e sua interpretação deve ser condicionada a vários campos científicos de análise, tais como a Biologia, o Direito, a Geologia, a Oceanografia, a Geografia, a História, entre outras áreas científicas e subcampos de análise, que denotam sua complexidade.

É de se advertir, contudo, que a humanidade só deu o primeiro passo concreto na materialização do anseio histórico de regulamentar normativamente o uso do mar. Certamente, muitos avanços ainda serão alcançados, passando por um processo de amadurecimento sobre seu entendimento teórico, seus fundamentos, seus sujeitos, suas fontes, seus princípios e sua efetividade normativa, o que repercutirá em maior consciência da sociedade global quanto à importância do respeito às regras disciplinadoras do uso do mar.

É certo que o entendimento sobre os temas já regulamentados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ainda não está totalmente pacificado, devendo passar por um processo de amadurecimento, de reflexão e cognição. Eles serão redimensionados a partir do surgimento

200 SCHMITT, C. *Tierra y Mar*: Consideraciones sobre la historia universal. Trad. De Rafael Fernández-Quintanilla, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1952.

de conflitos de interpretação e de novos desafios concretos, fruto de sua adaptação ao tempo.

A regulamentação dos espaços marítimos e sua delimitação, embora disciplinadas pela Convenção, ainda é tema de disputas e relações jurídicas não muito claras, contendo margem de discricionariedade para interpretação de práticas, como no caso da utilização e da fiscalização da zona econômica exclusiva, da utilização da plataforma continental e sua extensão, bem como do exercício de jurisdição sobre o mar territorial. Além disso, as mudanças climáticas e o degelo nas zonas polares são fatores que impactam no aumento do nível do mar e redefinem a extensão territorial do mar e das costas, restando como discussão ainda em aberto.

O alto-mar, os fundos marinhos, as atividades de área e sua bioprospecção, embora tenham sido objeto de regulamentação como patrimônio comum da humanidade, com mecanismo e regras para sua exploração, certamente serão rediscutidos à medida que houver avanço tecnológico, causando impacto sobre a exploração dos recursos e gerando desafios normativos que colocarão em choque os interesses econômicos e os da sociedade internacional.

A manutenção do meio ambiente marinho é um problema emergencial a ser enfrentado pelos Estados e povos. Os dispositivos da Convenção deixam por conta deles grande parcela da responsabilidade para editar normas a fim de coibir a poluição marinha e elaborar regras de controle de embarcações no exercício de jurisdição preventiva. Tais dispositivos, contudo, não têm tido repercussão na

velocidade em que se espera e têm se arrastado lentamente se comparados à voracidade da ação humana poluente sobre o equilíbrio do bioma marinho. A adoção de regras mais rígidas no plano internacional, especialmente com mecanismos de compensação mais efetivos, poderia mudar tal panorama e gerar um processo pedagógico para aplicação direta de regras a serem cumpridas pelos povos.

A pesquisa científica é outro grande desafio que se avista no futuro. Nesse sentido, a Convenção previu mecanismos cooperativos para possibilitar a distribuição da capacidade investigativa, mas a realidade é que ainda se sabe mais do espaço sideral do que sobre o mar, suas profundezas ou sua potencialidade energética. É necessário um maior investimento por parte dos Estados e do setor privado para buscar maior otimização do espaço marinho. O pouco investimento em pesquisa, se comparado com outros temas, resulta no lento avanço tecnológico de embarcações e aparelhos marítimos para exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos marinhos para proteção e preservação dos mares.

Os mecanismos de solução de controvérsias e seu sistema têm se consolidado com a utilização dos instrumentos pelos Estados. Enquanto isso, o Tribunal Internacional sobre o Direito do Mar e a Corte Internacional de Justiça têm dado respostas efetivas para a consolidação do Direito do Mar, enquanto os Estados têm cumprido de boa-fé suas decisões. É necessário o aperfeiçoamento do sistema com regras processuais e procedimentais mais rígidas e menos

discricionárias, possibilitando um sistema mais fechado e efetivo.

Embora o número de mais de 160 Estados que aderiram à Convenção seja expressivo, é importante que outros Estados e povos se conscientizem da importância da adesão à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Nações politicamente importantes poderiam dar sua contribuição para a humanidade no sentido de se engajar nesse conjunto de regras e se submeter a uma jurisdição comum, porque o espaço marítimo é palco do maior número de inter-relações humanas, sejam políticas, sejam econômicas ou comerciais. Por isso, nenhuma razão soberanista ou política de Estado justifica o não engajamento nesse grande acordo fundamental para a manutenção da espécie humana.

Definitivamente, os desafios que se avistam são gigantescos e a edição da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi um passo importante para se estabelecer um marco jurídico normativo que disciplinasse o uso dos mares entre os povos.

Bibliografia seletiva

Livros

ACCIOLY, H. *Tratado de Direito Internacional Público*. São Paulo: Quartier Latin, 2009. v. 1.

AGUADO, E. S. *La zona internacional de los fondos marinos*: patrimonio común de la humanidade. Madrid: Editorial Dykinson, 2003.

ATTARD, D. J. *The exclusive economic zone in international law.* Oxford: Clarence Press, 1987.

AZAR, A. *L'exécution dês décisions de la cour internationale de justice*. Bruxelles: Bruyland, 2003.

BARBOZA, J. *Derecho Internacional Publico*. Buenos Aires: Zavalia, 2003.

BASTOS, F. L. *A internacionalização dos recursos naturais marinhos*. Lisboa: Almondina, 2005.

BERNSTEIN, I. *Delimitation of International Boundaries*. Tel Aviv: Universitè Tel Aviv, 1974.

BIOSCA, G. A. *El régimen jurídico de los fondos marinos internacionales*. Madrid: Tecnos, 1984.

BOBBIO, N. *Teoria do ordenamento jurídico.* 10. ed. Trad. de Timothy M. Mulholland. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

_____. *Dicionário de política*. 13. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

BROWN, C. *A common law of international adjudication*. New York: Oxford University Press, 2007.

BROWNLIE, I. *Princípios de Direito Internacional Público*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1997.

BUSTAMANTE Y SERVEN, A. S. *El mar territorial*. Habana: Imprenta de la universidad, 1930.

CARRIÓ, G. R. *Principios jurídicos y positivismo jurídico*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1970.

CASELLA, P. B. *Direito internacional dos espaços*. São Paulo: Atlas, 2009.

CASTRO, L. A. A. *O Brasil e o novo Direito do Mar*: mar territorial e zona econômica exclusiva. Brasília: FUNAG, 1989.

CAVALCANTI, B. M. V. *Natureza jurídica do mar.* Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1943.

CHURCHILL, R. R.; LOWE, A. V. *The law of the sea*. New Hampshire: Manchester University Press, 1983.

COMBACAU, J. *Le droit international de la mer*. Paris: Presses Universitaires de France, 1985.

CONFORTI, B. *La zona economica exclusiva*. Milano: Giuffré Editore, 1983.

CORTÉS MARTIN, J. M. Prior Consultations and Jurisdiction at ITLOS, 13 *The Law and Practice of International Courts and Tribunals* (2014), p. 1-26.

CUADROS, M. R. *Derecho internacional de la delimitación marítima* (Primer Congreso Internacional). Lima: Fondo Editorial de La Universidad Tecnologica del Perú, 2012.

ELFERINK, A. G. O. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-faceted Law of the Sea Case with a Human Rights Dimension, 29 *International Journal of Marine and Coastal Law* (2014), p. 244-289.

FIGUEIRÔA, C. S. B. *Limites exteriores da plataforma continental do Brasil conforme o direito do mar.* Brasília: FUNAG, 2014.

FLORIO, F. *Il mare territoriale e la sua delimitazione*. Milano: Giuffrè Editore, 1947.

GROTIUS, H. *O direito da guerra e da paz*. Trad. de Ciro Mioranza. 2. ed. Ijuí: Ed. Unijuí, 2005, v. I.

HUANG, Y.; LIAO, X. Natural Prolongation and Delimitation of the Continental Shelf Beyond 200 nm: Implications of the Bangladesh/Myanmar Case, 4 *Asian Journal of International Law* (2014), p. 281-307.

II CONFERÊNCIA da Paz, Haia, 1907. *A correspondência telegráfica entre o Barão do Rio Branco e Rui Barbosa* / [Centro de História e Documentação Diplomática]. Brasília: FUNAG, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

JOHNSTON, D. M. *The international law of fisheries*: a framework for policy-oriented Inquiries. New Haven: Matinus Nijhoff Publishers, 1987.

KAŁDUŃSKI, M.; WASILEWSKI, T. The International Tribunal for the Law of the Sea on Maritime Delimitation: the Bangladesh

v. Myanmar Case, 45(2) *Ocean Development and International Law* (2014), p. 123-170.

KAPLAN, M.; KATZENBACH, N. *Fundamentos políticos do direito internacional*. Trad. de Sigrid Faulhaber Godolphim e Waldir da Costa Godolphim. Rio de Janeiro: Zahar, 1964.

KARIM, M. D. S. Litigating Law of the Sea Disputes Using the UNCLOS Dispute Settlement System". In: Klein, N. (ed.). *Litigating International Law Disputes:* weighing the balance. Cambridge University Press, 2014, p. 260-283.

KLABBERS, J.; PIIPARINEN, T. *Normative Pluralism and International Law*: exploring global governance (ASIL Studies in International Legal Theory). Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

LAUTERPACHT, H. *The function of law in the international community.* Oxford: Clarendom Press, 1933.

LEONARD, L. L. *International regulation of fisheries.* New York: Johnson Reprint Corporation, 1971.

LUCCHINI, L.; VCELCHEL, M. *Droit de La Mer*. La mer et son drot les espaces maritimes. Paris: Pedone, 1990. tome I.

MARTIN, J. C. Le Tribunal international du droit de la mer face aux mesures coercitives prises par l'état côtier pour sécuriser ses installations en ZEE: l'Affaire de l'Arctic Sunrise, 756 *Le Droit Maritime Français* (2014), p. 274-295.

MARTINS, E. M. O. *Curso de direito marítimo*. 3. ed. São Paulo: Manole, 2008. v. I e II.

_____. *Vade mecum de direito marítimo*. Barueri, SP: Manole, 2015.

MATTOS, A. M. *Direito do Mar e poder nacional*: políticas e estratégias. Belém: Cejup, 1989.

_____. *O novo Direito do Mar.* Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

_____. *Estudos de Direito Internacional*. Belém: Cesupa, 2012.

MCDOUGAL, M. S.; BURKE, W. T. *The public order of the oceans*: a contemporary international law of the sea. New Haven: Martinus Nijhoff Publishers, 1987.

MENEZES, W. *Tribunais Internacionais*: jurisdição e competência. São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. *Direito do Mar*: desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015.

MIAJA DE LA MUELA, A. *Introducción al Derecho Internacional Público*, 1957.

MILARÉ, E. *Direito do ambiente*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

MORANDI, F. *La tutela del mare come bene publico*. Milano: Giuffrè editore, 1998.

NAZO, G. N. *Questões importantes referentes ao mar*. São Paulo: Soamar, 1996.

PAES, J. R. A. *Estudos de Direito Internacional*. Curitiba: Juruá, 2009, v. XVIII.

PARLETT, K. *The individual in the international Legal System*: continuity and change in international law. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

PEIRIS, N. M/V Louisa: In Search of a Jurisdictional Basis in the Law of the Sea Convention, 29 *International Journal of Marine and Coastal Law* (2014), p. 149-157.

RANGEL, V. M. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1966.

_____. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970.

_____. *Le droit de la mer dans la jurisprudence de la Cour Internationale de Justice*. São Paulo: Institute of Public International Relations of Thessaloniki, 1977.

_____. Le plateau continental dans la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer. *Recueil des Cours de l'Academie de Droit International de la Haye*. Haia: Martinus Nijhoff Publishers, 1985. tome 194, partie V.

_____. Tribunal International du Droit de la Mer: procédures incidentes. *L'evolution et l'état actuel du droit de la Mer offerts à Daniel Vignes*. Bruxelas: Bruylant, 2009.

_____. *Direito e relações internacionais*: legislação internacional anotada. 9. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2010.

RAO, C.; KHAN, R. *The International Tribunal for the Law of the Sea*. The Hague: Kluwer Law International, 2001.

REZEK, J. F. *Direito Internacional Público*: curso elementar. 12. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2010, 353 p.

RIBEIRO, M. C. C. M. *A proteção da biodiversidade marinha através de áreas protegidas nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado*: discussões e soluções jurídicas contemporâneas, o caso português. Coimbra: Coimbra, 2013.

RIBEIRO, M. C. C. M. *30 anos da assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:* proteção do ambiente e o futuro do Direito do Mar. Coimbra: Coimbra, 2014.

_____. *Direito do petróleo*. 3. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

RIMABOSCHI, M. *L'unification du droit maritime*: construction d'un ordre juridique maritime. Marseille: Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006.

ROCHA, F. O. G. *The International Tribunal for the law of The Sea:* jurisdiction and procedural issues relating to the compliance with and enforcement of decisions. Hamburg: Books on Demand Gmbh, 2001.

ROLIM, M. H. F. S. *A tutela jurídica dos recursos vivos do mar*. São Paulo: Max Limonad, 1998.

ROUSSEAU, C. *Droit international public.* Paris: Sirey, 1983, tome V.

SANDS, P. *Principles of International Environmental Law*. 2nd Ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

SCHMITT. C. *Tierra y Mar*: Consideraciones sobre la historia universal. Trad. De Rafael Fernández-Quintanilla, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1952.

SCOVAZZI, T. The evolution of International Law of the Sea: new issues, new challenges. *Recueil de Cours.* Dordrecht: Martinus Nijhoff, 2000. v. 286.

SOARES, G. F. M. *Direito Internacional do Meio Ambiente* – emergências, obrigações e responsabilidades. São Paulo: Atlas, 2001.

SOARES, G. F. M. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Atlas, 2002.

SOBARZO, A. Alejandro. *Regimen juridico del alta mar*. Cidade del Mexico: Porrua, 1970.

SOLODOVNIKOFF, P. *La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1980.

TEROL, J. M. O.; TOMÁS, A. F.; LEGIDO, A. S. *Manual de derecho internacional público*. Valência: Tirant Lo Blanch, 2004.

TRINDADE, A. A. C. *Direitos humanos e meio ambiente*: paralelo dos sistemas de proteção internacional. Porto Alegre: SAFE, 1993.

VERDROSS, A. *Derecho Internacional Publico*. 4. ed. Trad. de Antonio Truyol y Serra. Madrid: Aguilar, 1963.

VITÓRIA, F. *Os índios e o direito da guerra*: de indis et de jure belli relectiones. Trad. Ciro Mioranza. Ijuí, RS: Ed. Unijuí, 2006.

ZACKLIN, R. *El derecho del mar en evolución*: la contribución de los países Americanos. México: Fonde de cultura Economica, 1975.

ZANELLA, T. V. *Curso de Direito do Mar.* Curitiba: Juruá, 2013.

Artigos

ALBUQUERQUE, A. T. M. Limites marítimos. SEMINÁRIO O BRASIL E A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. *Anais*... Associação de Profissionais em Ciência Ambiental (ACIMA), 40-45. São Paulo, 1996.

ALBUQUERQUE, L.; NASCIMENTO, J. Os princípios da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Direito e Cidadania*, A.4, n.14, jan./abr. 2002, p. 235-252.

ANDERSON, D. H. Further efforts to ensure universal participation in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 42, n. 3, Jul. 1993, p. 654-664.

_____. Further efforts to ensure universal participation in the United Nations Convention on the Law of the Sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 43, n. 4, Out. 1994, p. 886-893.

_____. Legal implications of the entry into force of the UN convention on the law of the sea. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 44, n. 2, Abr. 1995, p. 313-326.

BROWN, C. The cross fertilization of principles relating to procedure and remedies in the jurisprudence of international courts and tribunals. *International and Comparative Law Review*v. 30, n. 219. , 2008, p. 219-245.

BURGT, N. V. D. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and its Dispute Settlement Procedure. *Griffin's View on International and Comparative Law*, v. 6, n. 1, 2005, p. 18-34.

CAMINOS, H. Harmonization of Pre-Existing 200-Mile Claims in the Latin American Region with the United Nations Convention on the Law of the Sea and Its Exclusive Economic Zone. *The University of Miami Inter-American Law Review*, v. 30, n. 1, 1998, p. 9-30.

CASTRO, P. J. C. Do Mare Liberum ao Mare Commune? – as viçosas mutações do Direito Internacional do Mar. *Revista Jurídica*, n. 24, 2001, p. 11-20.

CASTRO JÚNIOR, O. A. Principais aspectos do Direito Marítimo e sua relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima. *Sequência*, n. 61, dez. 2010, p. 195-225.

CHARNEY, J. I. The implications of expanding international dispute settlement systems: the 1982 convention on the law of the sea. *American Journal of International Law*, v. 90, n. 1, Jan. 1996, p. 69-75.

COGAN, J. K. Competition and control in international adjudication. *Virginia Journal of International Law*, v. 48, n. 2. 2007-2008, p. 411-449.

COYLE, J. F. The treaty of friendship, commerce and navigation in the modern era. *Columbia Journal of Transnational Law,* New York, v. 51, n. 2, 2013, p. 302-359.

DIOGO, L. C.; JANUÁRIO, R. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Novo Regime Legal do Ilícito de Poluição Marítima. *Revista Jurídica*, n. 24, 2001, p. 227-264.

DUPUY, P. M. Technologie et ressources naturelles, nouvelles et partagées. In: CARREAU, D. et al. (Coords). *Droit et libertés à la fin du XXe siècle* – Influence des donées économiques et technologiques – Études offertes à Claude-Albert Colliard. Paris: Pedone, 1984.

ESTEVES NETO, E. G. As Organizações Internacionais e o Direito do Mar. In: MENEZES, W. (Org.). *Direito do Mar:* desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015.

FERNANDES, L. P. C. (Coord.); OLVEIRA, L. L. (Prep.). *Centro de excelência para o mar brasileiro*. O Brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão do País. 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012.

FRANCO FILHO, G. S. O *status* jurídico dos países sem litoral e as regras da Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar. *Revista de Informação Legislativa*, A.28, n.109, jan.-mar. 1991, p. 195-210.

GARCIA-AMADOR, F. V. Genesis de la zona economica exclusiva. In: VICUÑA, F. O. *La zona economica exclusiva*: una perspectiva latinoamericana. Instituto de Estudios Internacinales de la Universidad de Chile, Santiago: Ediciones Patmos, 1982, p.13-31.

GOMES, C. A. A proteção internacional do ambiente na Convenção de Montego Bay. *Estudos em Homenagem à Professora Doutora Isabel de Magalhães Collaço*, Almedina, 2002. v. II.

HORNA, A. Maritime dispute (Peru v. Chile): background and preliminary thoughts. *Ocean Yearbook 23*. Edited by Aldo Chicop, Scott Coffen-Smout, and Moira McConnell. Leiden/ Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p. 193-229.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA – ITLOS. *Basic texts*. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

LÉVY, J. P. Les Nations Unies et la Convention de 1982 sur le droit de la mer. *Revue Belge de Droit International*, v. 27, n. 1, 1995, p. 11-35.

LOTILLA, R. P. M. The efficacy of the anti-pollution legislation provisions of the 1982 law of the sea convention: a view from south east Asia. *International and Comparative Law Quarterly*, v. 41, n. 1, Jan. 1992, p. 137-151.

MANSAH, T. A. The Dispute Settlement Regime of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *Max Planck Yearbook of United Nations Law*, v. 2, 1998, p. 307-323.

MARFFY-MANTUANO, A. The Procedural Framework of the Agreement Implementing the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *The American Journal of International Law*, 1995, v. 89.

MARTINS, A. M. G. Algumas notas sobre o regime jurídico da revisão da convenção de Montego Bay. *Revista da Ordem dos Advogados*, A. 53, n. 3, dez. 1993, p. 609-672.

_____. O acordo relativo à aplicação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 na óptica do Direito dos Tratados. *Revista Jurídica*, n. 24, 2001, p. 21-52.

MATTOS, A. M. Reflexões sobre o novo direito do mar no novo milênio. In: MENEZES, Wagner et al. (Org.). *Direito Internacional em expansão*. Belo Horizonte: Arraes, 2014. v. III.

MELLO, C. D. A. O mar territorial brasileiro. In: SILVA, P. C. M. *Estudos do mar brasileiro*. Rio de Janeiro: Renes, 1972.

MENEZES, W. Os princípios do Direito Internacional. In: CASELLA, P. B.; RAMOS, A. C. (Orgs.). *Direito internacional* – Homenagem a Adherbal Meira Mattos. São Paulo: Quartier Latin, 2009, v. 1, p. 1-20.

_____. Tribunal Internacional do Direito do Mar e sua contribuição jurisprudencial. In: PEREIRA, A. C. A. et al. (Orgs.) *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

NGANTCHA, F. The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea. *Pinter Publishers*. London: Great Britain, 1990.

OXMAN, B. H. Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Columbia Journal of Transnational Law*, v. 36, n. 1-2, 1998, p. 399-432.

PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. A liberdade do alto-mar: antecedentes históricos dos arts. 87 a 90 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: PEREIRA A. C. A. et al. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar.* Brasília: FUNAG, 2014.

PEREIRA, M. C. R. O papel do Brasil nos organismos internacionais ligados ao Direito Marítimo com destaque à International Maritime Organization (IMO). In: PEREIRA, A. C. A. et al. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

PFIRTER, F. M. A. Las instituciones creadas por la Convención del Derecho del Mar. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, v. 15, 2001, p. 11-98.

_____. The management of seabed living resources in "the Area" under UNCLOS, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 2006, n. 11.

PLATZÖDER, R. Substantive changes in a multilateral treaty before its entry into force: the case of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. *European Journal of International Law*, v. 4, n. 3, 1993, p. 390-402.

RAYFUSE, R. The Future of Compulsory Dispute Settlement Under The Law of the Sea Convention. *Victoria University of Wellington Law Review*, v. 36, n. 4, 2005, p. 683-712.

RIGALDIESK, F. L'entrée en vigueur de la Convention de 1982 sur le droit de la mer: enfin le consensus. *La Revue Juridique Thémis*, v. 29, n. 1, 1995.

ROLIM, M. H. F. S. A Convemar e a proteção do meio ambiente marinho: impacto na evolução e codificação do direito do mar – as ações implementadas pelo Brasil e seus reflexos no Direito nacional. In: PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

ROMAN, C. A. La solución de controversias internacionales y sus mecanismos. *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*. Madrid, n. 86, 1996, p. 93-113.

SILVA, J. L. M. A "Segunda Revisão" da Convenção de Montego Bay ou o fim do Mare Liberum, *Revista Jurídica*, 2001, n. 24, p. 53-70.

SILVA, P. C. A resolução de controvérsias na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Armando M. Guedes*, 2004.

SOARES, G. F. M. O Brasil e as negociações sobre Direito do Mar. In: PEREIRA, A. C. A. et al. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014.

SOUZA, H. S. C. O combate à pirataria moderna: uma visão dos clássicos. In: MENEZES, W. (Org.). *Direito internacional clássico e seu fundamento*. Belo Horizonte: Arraes, 2014.

TANAKA, Y. "A Note on the M/V 'Louisa' Case", 54(2) *Ocean Development and International Law* (2014), p. 205-220.

_____. *The International Law of the sea*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

TORRES, P. R. O Direito do Mar e os Direitos Humanos: o caso Juno Trader do Tribunal Internacional do Direito do Mar. In: MENEZES, W. (Org.). *Direito do Mar*: desafios e perspectivas. Belo Horizonte: Arraes, 2015, p. 233-248.

TREVES, T. L'entrée en vigueur de la Convention des Natiouns Unies sur le Droit de la mer et les conditions de son universalisme. *Annuaire Français de Droit International*, v. 39, 1993, p. 850-873.

VICUÑA, F. O. *La zona economica exclusiva*: una perspectiva latinoamericana. Instituto de Estudios Internacinales de la Universidad de Chile, Santiago: Ediciones Patmos, 1982. p. 13-31.

VIGNES, D. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer Serait-Elle un Regrettable Accord Mixte? La Communauté l'A Pourtant Conclue. *Mélanges en Hommage à Michel Waelbroeck*, v. I, 1999, p. 683-694.

VOLBEDA, M. B. The MOX Plant Case: The Question of "Supplemental Jurisdiction" for International Environmental Claims Under UNCLOS. *Texas International Law Journal*, v. 42, n. 1, Fall 2006, p. 211-240.

WALKER, G. K. Professional Definitions and States' Interpretative Declarations (Understandings, Statements, or Declarations) for the 1982 Law of the Sea Convention. *Emory International Law Review*, v. 21, n. 2, 2007, p. 461-541.

WOLFRUM, J. R. The outer continental shelf: some considerations concerning applications and potential role of the International Tribunal for the Law of the Sea. *Statement at the 73rd Biennial Conference of the International Law Association*. Rio de Janeiro, August 21, 2008.

ZEKOS, G. I. Competition or conflict in the dispute settlement mechanism of the Law of the Sea Convention. *Revue Hellénique de Droit International*, 2003, p. 153-165.

Monografia

GALINDO, G. R. B. *Quem diz humanidade, pretende enganar?:* internacionalistas e os usos da expressão patrimônio comum da humanidade aplicada aos fundos marinhos (1967-1994), 2006. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

Endereços eletrônicos

‹http://www.itlos.org›.

‹http://www.mar.mil.br/secirm/leplac/platcont.htm›.

‹https://www1.mar.mil.br/dhn/leplac›.

‹https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/index.html›.

Livros publicados
Coleção Em Poucas Palavras

1. Antônio Augusto Cançado Trindade

Os Tribunais Internacionais Contemporâneos (2012)

2. Synesio Sampaio Goes Filho

As Fronteiras do Brasil (2013)

3. Ronaldo Mota Sardenberg

O Brasil e as Nações Unidas (2013)

4. André Aranha Corrêa do Lago

Conferências de Desenvolvimento Sustentável (2013)

5. Eugênio V. Garcia

Conselho de Segurança das Nações Unidas (2013)

6. Carlos Márcio B. Cozendey

Instituições de Bretton Woods (2013)

7. Paulo Estivallet de Mesquita

A Organização Mundial do Comércio (2013)

8. José A. Lindgren Alves

Os Novos Bálcãs (2013)

9. Francisco Doratioto

O Brasil no Rio da Prata (1822-1994) (2014)

10. Sérgio de Queiroz Duarte

Desarmamento e temas correlatos (2014)

formato	11,5 x 18 cm
mancha gráfica	8,5 x 14,5 cm
papel	pólen soft 80g (miolo), couchê fosco 230g (capa)
fontes	Cambria 12 (títulos)
	Delicious 10 (textos)
	Opens Sans 7 (notas de rodapé)