

SOBERANIA DAS EMBARCAÇÕES NAS DIFERENTES ZONAS MARÍTIMAS*

PATRÍCIA GOMES DE FREITAS CAMPOS**
Segundo Oficial de Náutica

SUMÁRIO

Introdução
Histórico das zonas marítimas e da CNUDM
Determinação das zonas marítimas
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A International Maritime Organization-IMO (Organização Marítima Internacional) é ligada à Organização das Nações Unidas (ONU) e sua responsabilidade é regulamentar as relações decorrentes das atividades marítimas. A partir da IMO surgem as Convenções Internacionais, assinadas pelos Estados de todo o Mundo e que regulamentam as atividades comerciais atinentes aos mares, rios e lagos.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM) foi um grande avanço para a IMO. Esta Convenção sofreu diversas alterações até ser aceita internacionalmente.

A navegação marítima é de extrema importância para a economia de um Estado, pois é o modal mais eficiente e econômico. Portanto, as exigências estabelecidas por órgãos internacionais em códigos e convenções, como a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida

* Artigo baseado em monografia apresentada ao Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba) para obtenção do grau de bacharel em Ciências Náuticas e Máquinas.

** Pós-graduada em Modernização, Infraestrutura e Gestão Portuária. cursando MBA em Shipping. Trabalha como oficial de Náutica na empresa Elcano Navegação e Logística Ltda.

Humana no Mar (Solas), o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code), a Convenção Internacional para o Gerenciamento da Água de Lastro (BWM) e a CNUDM, devem ser cumpridos rigorosamente. Para melhor compreensão, Wagner Menezes diz que:

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. (MENEZES, 2015, p. 20)

A evolução nas necessidades humanas expande a importância do mar ao longo do tempo e por isso a necessidade de manter as regulamentações claras, de modo a uniformizar as relações comerciais marítimas e a navegação entre os Estados, evitando tensões e harmonizando as relações diplomáticas.

HISTÓRICO DAS ZONAS MARÍTIMAS E DA CNUDM

Desde o princípio das atividades comerciais mundiais marítimas, percebeu-se a necessidade de elaborar leis que pudessem estabelecer o controle da soberania dos Estados costeiros sobre as zonas marítimas. O surgimento dos primeiros Estados organizados tornou evidente a necessidade de evolução do Direito Marítimo, decorrente, principalmente, do intuito dos mesmos em explorar áreas repletas de recursos naturais, visando a áreas economicamente estratégicas.

A expansão das navegações marítimas conduziu países europeus, como Portugal, Espanha, Grã-Bretanha, Holanda e França, a partir de meados do século XV, a uma intensa disputa pelo domínio das rotas comerciais entre Ásia, América e Europa. Assim, o aumento do uso dos oceanos pelos Estados resultou em um processo de elaboração de normas que regulassem a relação destes na empreitada marítima.

Com o passar do tempo, os Estados foram percebendo a grande relevância que o domínio do Mar Territorial teria em termos de estratégia, geração de riquezas e desenvolvimento econômico. Com isso, o interesse para exercer um maior domínio sobre o espaço marítimo deu origem a um novo processo de mudança das regras tradicionais do Direito do Mar.

Sob os auspícios da Sociedade das Nações, foi realizada, em 1930, a Conferência de Haia, a qual propôs a codificação das normas sobre águas territoriais. Porém não houve êxito.

Em meados do século XX iniciou-se um ímpeto de estender a estreita faixa de mar de jurisdição nacional. A competição por lucros da pesca de longa distância e o direito de explorar recursos na Plataforma Continental estavam criando uma tensão entre países costeiros. Respondendo a demandas domésticas de interesse em petróleo, o então Presidente dos Estados Unidos da América (EUA), Harry Truman, por meio da Proclamação Truman, em 1945, expandiu de forma unilateral a jurisdição do país sobre os recursos naturais da sua Plataforma Continental. Uma vez que essa área, pela visão geológica, é uma prolongação rochosa do Estado costeiro, este possuiria direitos sobre todos os recursos do espaço. Conforme Eliane M. Octaviano Martins:

Embora os EUA mantivessem a largura do Mar Territorial em 3 milhas, a Plataforma Continental era considerada um prolongamento da massa terrestre do Estado ribeirinho e, nesses termos, pertencentes a ele os recursos nela contidos, consolidando, assim, a sua capacidade tecnológica de explorar petróleo e outros minerais de águas rasas. Tal fato representaria um marco efetivo do despertar das nações para o potencial econômico dos mares. (MARTINS, 2008, p. 48)

Já no Brasil, a preocupação quanto a maior exploração do espaço marítimo veio à tona no governo de Eurico Dutra: “Nosso direito começa a se preocupar para além das águas internas em 1950, a partir do Decreto nº 8.840, em que o governo Dutra, inspirado na declaração de Truman, incorpora ao território brasileiro à Plataforma Continental”. (ZANIN, 2010, p. 95)

Portanto, a soberania e/ou exploração de zonas marítimas tornaram-se questões de interesse internacional, justamente por se tratarem de fatores políticos e econômicos.

A unificação normativa do Direito do Mar

Durante vários séculos, como foi citado anteriormente, desde o surgimento dos Estados organizados, ocorrem tentativas dos mesmos de exercerem direito exclusivo sobre áreas do alto-mar e de jurisdição exclusiva ou incorporação de maior parcela do espaço marítimo. Diante disso, houve uma necessidade de transformação das regras tradicionais e costumeiras do Direito do Mar.

A primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM I (The United Nations Convention on the

Law of the Sea – Unclos I) foi realizada em Genebra, em 1958, e resultou em quatro Convenções: Mar Territorial e Zona Contígua; Alto-Mar; Pesca e Conservação dos Recursos do Alto-Mar; e Plataforma Continental. Porém não houve concordância geral sobre qual seria a extensão do Mar Territorial e, além disso, a CNUDM I não foi ratificada por vários países. Sendo assim, a primeira tentativa não obteve sucesso.

Novas negociações tiveram início em 1960, também em Genebra, na Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM II, finalizada, contudo, sem nenhum resultado.

Analisando os fatos ocorridos desde as Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizadas em Genebra em 1958 e 1960, foi acentuada a necessidade de uma nova Convenção sobre o Direito do Mar, de aceitação geral, e iniciaram-se, em 1973, novas negociações na terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM III. O preâmbulo da CNUDM apresenta os principais objetivos da mesma, os quais a Convenção de 1958 não apresentara:

Animados do desejo de solucionar, num espírito de compreensão e cooperação mútuas, todas as questões relativas ao direito do mar [...]. Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos [...] e promover os usos pacíficos [...], a utilização equitativa e eficiente de seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho [...]. CNUDM, 1982, Preâmbulo da Convenção. (GONZALEZ, 2015, p. 86)

A CNUDM III durou nove anos e teve seu término em Montego Bay, na Jamaica, com a sua assinatura em 10 de dezembro de 1982, resultando, finalmente, na normatização do espaço marítimo. É também conhecida como Lei do Mar (The Law of the Sea) e como Convenção de Montego Bay. No Brasil, foi ratificada posteriormente à Constituição 1988; por isso, com a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, o País ajustou suas normas e regras internas às da CNUDM III, definindo os espaços marítimos, os direitos e os deveres aos termos fixados internacionalmente, que passaram a integrar o ordenamento jurídico, entrando em vigor em 1995, com o Decreto nº 1.530. Como cita Cantarelli:

Trouxe inovações em matéria de Direito do Mar, consolidando costumes internacionais e texto esparsos, clarificou situações controversas, modernizou conceitos e, entre os muitos avanços, estabeleceu a largura máxima para o mar territorial em 12 milhas, criou a chamada Zona Econômica Exclusiva, “área”, entre muitos outros pontos importantes. (CANTARELLI, 2001, p. 110)

DETERMINAÇÃO DAS ZONAS MARÍTIMAS

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, complementada pelo Acordo de sua Parte XI, de 1994, estabeleceu padrões conceituais para a delimitação das diferentes zonas marítimas, assim como aspectos relacionados a soberania, cooperação, justiça, meios pacíficos, segurança, igualdade de direitos, proteção ambiental e investigação científica na dinâmica marítima.

Mar Territorial

A Convenção estabeleceu que o Mar Territorial (MT) de cada Estado poderia se estender desde a linha de base até uma distância de 12 milhas náuticas onde exerce plena soberania, que se estende ao espaço aéreo adjacente, ao leito e ao subsolo do mar, sem intervenção de qualquer outro Estado. Sendo assim, nesta faixa, os Estados costeiros têm responsabilidades exclusivas dos pontos de vista econômico e fiscalizatório, podendo aplicar leis e regulamentos para essa zona de soberania exclusiva.

Antes da Convenção, estabeleciam-se, de modo unilateral, alguns acordos ou tratados baseados em teoria de exploração do mar. O Brasil mostrou-se preocupado com a exploração de seu Mar Territorial e, em 1970, por meio do Decreto-Lei nº 1.098, o estendeu para 200 milhas náuticas com uma finalidade essencialmente econômica, visando principalmente à exploração por meio da pesca. Entretanto nem todos os países podiam ter um Mar Territorial tão extenso, resultando em uma grande problemática em âmbito internacional. Assim, em 1993, o Brasil revogou o Decreto-Lei nº 1.098, de 1970, e promulgou a Lei nº 8.617, que estabelecia os padrões determinados pela CNUDM de 1982, de apenas 12 milhas marítimas.

Passagem Inocente

A Convenção estabelece que há o direito de passagem inocente de navios de qualquer Estado no Mar Territorial, “desde que não prejudique a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro¹”. Neste contexto, sabemos que o Estado costeiro apresenta uma soberania limitada, pois,

1 CNUDM III, art. 45, 2.

apesar dos direitos exclusivos de exploração dos recursos naturais, a proteção ambiental e a fiscalização, há a passagem inocente de navios estrangeiros, à qual o Estado costeiro não pode impor dificuldades administrativas. A intervenção do Estado somente é permitida quando a passagem deixa de ser inocente.

Desta forma, em caso de passagem não inocente, o Estado tem o direito de intervir na embarcação e tomar as medidas necessárias para o controle dos acontecimentos. Além disso, vale ressaltar que o Estado pode estabelecer lei e regulamentos em conformidade com a CNUDM III quanto à passagem inocente em seu Mar Territorial, porém sem oferecer dificuldades administrativas aos navios de países estrangeiros. Assim, conclui-se que a passagem de navios com bandeiras estrangeiras no Mar Territorial deve ser contínua, rápida e sem perturbar a paz do Estado costeiro, conforme estabelecido pela Convenção de Montego Bay.

Imunidade de Jurisdição Penal

Os navios são registrados nos importantes órgãos responsáveis pelas embarcações em cada Estado. No Brasil, devem ser registrados no Tribunal Marítimo e/ou Capitania dos Portos, o que lhes confere o direito de ostentar a bandeira brasileira. Desta forma, o navio passa a ser considerado “território brasileiro”, estando sujeito à jurisdição penal do Brasil, assim como estabelece o Artigo 5º do Código Penal Brasileiro:

A passagem de navios com bandeiras estrangeiras no Mar Territorial deve ser contínua, rápida e sem perturbar a paz do Estado costeiro, conforme estabelecido pela Convenção de Montego Bay

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

§ 2º – É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no

território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil.

Diversos outros Estados funcionam dessa maneira para assegurar sua soberania sobre as embarcações sob seu registro. Assim, a

CNUDM III estabeleceu medidas quanto ao direito de jurisdição penal para crimes ocorridos a bordo de embarcações no Mar Territorial de outro Estado, as quais preveem que as embarcações estrangeiras passando em Mar Territorial de outro Estado estão sujeitas à jurisdição penal do Estado de bandeira do navio, o que lhe confere certa imunidade. Contudo, se a ocorrência criminal ocorreu enquanto a embarcação estava em águas interiores, o Estado costeiro tem o direito de “tomar as medidas autorizadas pelo seu direito interno, a fim de proceder a apresamento

e investigações a bordo de navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial procedente de águas interiores².

Imunidade de Jurisdição Civil

Enquanto as relações de jurisdição penal têm caráter punitivo, a jurisdição civil é aplicada às demais espécies de pretensões de natureza civil, tributária, administrativa, trabalhista, comercial etc.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prescreve que os navios estrangeiros, quando navegando em águas jurisdicionais brasileiras, estão sujeitos à jurisdição civil e penal do Estado, exceto os navios armados pelo Estado ou navios estrangeiros em passagem inocente, caracterizada, como vimos, como passagem rápida e contínua, sem interromper a paz do Estado costeiro. Portanto, o Estado costeiro não deve impedir a navegação e nem desviar a rota de um navio estrangeiro que esteja passando pelo seu Mar Territorial a fim de exercer a sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo³.

Ainda na passagem inocente, o Estado é impedido de tomar medidas executórias ou cautelares em matéria civil que interfiram na rota de navegação dos navios estrangeiros, a não ser que o navio estabeleça relações jurídicas com o Estado costeiro.

Portanto, para assegurar a soberania de jurisdição do Estado costeiro, o mesmo pode estabelecer medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil contra os navios procedentes das águas interiores e para os navios que estabeleceram relações jurídicas com o Estado costeiro.

Zona Contígua

A Zona Contígua (ZC) é um espaço adjacente ao Mar Territorial que tem largura de 24 milhas contadas a partir da linha de base que serve para medir a largura do MT. A ZC apresenta uma jurisdição legal específica para fins de fiscalização, visando garantir o cumprimento das leis instituídas pelo Estado costeiro. No Brasil, a Lei 8.617, de 1993, disserta sobre a Zona Contígua conforme a Convenção de Montego Bay, de 1982, artigo 33, 1:

Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada Zona Contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.

Zona Econômica Exclusiva

Considerada a importância da exploração dos recursos vivos do espaço marítimo, foi determinada a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) com o exercício de soberania e jurisdição do Estado costeiro, que é delimitada, prioritariamente, para exploração, aproveitamento e gestão dos recursos naturais desta área, sendo regulamentada sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

A Convenção de Montego Bay estabelece que a ZEE se estenderá com um limite de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do Mar Territorial⁴. Além de estabelecer

2 CNUDM III, art. 27.

3 CNUDM III, art. 28, 1.

4 CNUDM III, art. 57.

os limites territoriais, a Convenção regulamenta o direito de soberania e os direitos e deveres de jurisdição do Estado costeiro.

Soberania

Quando delimitadas as zonas marítimas, o Estado costeiro passa a exercer suas leis e seu “poderes” nas devidas zonas, nas quais nenhum outro Estado poderá intervir. Na ZEE, o Estado costeiro tem o direito de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e ao aproveitamento das zonas para fins econômicos, como a produção de energia a partir das águas, das correntes e dos ventos⁵. É estabelecido pela Convenção que todos os Estados gozam das liberdades de navegação e sobrevoo e de colocação de cabos e dutos submarinos, bem como outros usos do mar com as devidas legalidades, sem interferir na soberania do Estado costeiro. Sendo assim, nota-se que a soberania não é plena sobre esta zona, devendo seguir alguns parâmetros estabelecidos para regulamentação de atividades nela exercidas.

Portanto o Estado costeiro tem a devida autoridade de exercer seus direitos sobre esta zona e regulamentar todas as operações relacionadas a exploração, aproveitamento e gestão dos recursos vivos sem a interferência de outro Estado, seguindo as conformidades estabelecidas pela CNUDM.

Jurisdição: Direitos e Deveres

A gestão dos recursos naturais na Zona Econômica Exclusiva faz parte da

soberania e jurisdição do Estado costeiro estabelecido pela CNUDM III. Ao mesmo tempo que se estabelecem privilégios sobre as zonas, também são definidas responsabilidades e atribuições, as quais devem ser cumpridas pelo Estado soberano. É atribuição dos Estados realizar as operações necessárias, como vistoria, inspeções e fiscalização, para que as leis e regulamentações sejam cumpridas nas zonas, ou seja, faz parte da jurisdição do Estado coordenar quaisquer atividades realizadas nas devidas áreas marítimas.

Em conformidade com a CNUDM III, o Estado costeiro tem, além dos fins de exploração, aproveitamento e gestão dos recursos naturais, jurisdição, em conformidade com as disposições pertinentes na Convenção, no que se refere a: colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; investigação científica marinha; e proteção e preservação do meio marinho.

A gestão dos recursos provenientes da ZEE englobam, ainda, o maior aproveitamento, como a instalação, construção ou operação de ilhas artificiais, que também estão sob jurisdição exclusiva do Estado costeiro, inclusive em matéria de leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança⁶. Além de exercer a jurisdição sobre o aproveitamento dos recursos vivos ou não vivos, a Convenção estabelece responsabilidades aos Estados para a preservação quanto a algumas espécies discriminadas no documento, como espécies migratórias, mamíferos marinhos, peixes anádromos, espécies catádromas e espécies sedentárias, de modo a conservar um bom aproveitamento dos recursos, sem ameaçar determinadas espécies marinhas. O Estado é responsável por fiscalizar e

5 CNUDM III, art. 56.

6 CNUDM III, art. 60.

regulamentar a pesca e a gestão destas espécies na sua ZEE.

Como mencionado anteriormente, o Estado costeiro tem que estabelecer um limite de captura permissível de recursos naturais, assim como estabelecer a sua capacidade de captura na Zona Econômica Exclusiva, pois a presente Convenção determina que, quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve dar a outros Estados acesso ao excedente desta captura, mediante acordos ou outros ajustes.⁷

O Estado que vier a utilizar os recursos naturais excedentes de outro Estado costeiro deve cumprir as leis e os regulamentos por ele estabelecidos. Porém, ao ceder a captura, o Estado costeiro deve analisar os interesses nacionais e as circunstâncias viáveis para que não cause impacto na economia ou no ecossistema marinho.

O Estado costeiro tem a responsabilidade de realizar investigação científica das suas zonas marítimas e deverá utilizar dados detalhados para estabelecer medidas necessárias para a conservação do ambiente marinho. Desta forma, o gerenciamento entre a exploração e a conservação deve ser bem monitorado, sem que haja desequilíbrio ambiental e suas devidas consequências econômicas.

Plataforma Continental

A Plataforma Continental (PC) de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural

do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental⁸, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do Mar Territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância⁹.

Nessa zona, conhecida por sua riqueza de recursos naturais vivos e não vivos existentes no leito e subsolo, como recursos minerais e combustíveis fósseis, o Estado costeiro exerce soberania para exploração e aproveitamento desses recursos econômicos. Os organismos vivos sobre os quais o Estado costeiro tem plena soberania para exploração são pertencentes às espécies sedentárias 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. Nenhum outro Estado que queira explorar os recursos da PC poderá fazê-lo sem a concordância do Estado costeiro. Porém todos os Estados têm o direito de colocar cabos e dutos submarinos na Plataforma Continental, em conformidade com as disposições do Artigo 79 da CNUDM III.

Direitos de Soberania e Jurisdição do Estado costeiro na Plataforma Continental

A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar III utilizou, o mínimo possível, critérios biológicos, geológicos ou geográficos ao definir a Plataforma Continental, com o propósito de criação de um conceito jurídico que pudesse ser aplicado a qualquer Estado costeiro.

7 CNUDM III, art. 62.

8 A margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da Plataforma Continental, pelo talude e pela elevação continental. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo. (CNUDM III, art. 76, 3)

9 CNUDM III, art. 76, 1.

Ainda assim, existe uma dicotomia entre aspectos geográficos (oceanográficos) e jurídicos, consagrando, respectivamente, os conceitos de Plataforma Continental Geográfica (PCG) e Plataforma Continental Jurídica (PCJ).

A Plataforma Continental Geográfica abrange, restritamente, a distância de 12 milhas a partir da linha de base, coincidindo com o Mar Territorial, e é chamada de leito e subsolo do mar. O Estado costeiro exerce a mesma soberania plena exercida no Mar Territorial. Todavia, de acordo com o que analisamos anteriormente, essa soberania não é absoluta no Mar Territorial, assim como não o será na PCG, devido à restrição apresentada no conceito de direito de passagem inocente. A soberania do Estado costeiro na PCG estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao Mar Territorial, assim como ao leito e ao subsolo desse mar.

A Plataforma Continental Jurídica está compreendida na faixa de solo e subsolo que fica além das 12 milhas da linha de base, ou seja, a faixa após o Mar Territorial. Apenas a PCJ é denominada e considerada, efetivamente, Plataforma Continental conforme o conceito emanado na CNUDM III, art. 76, 1. A Convenção não ampara os conceitos de PCG e PCJ que decorrem de construção doutrinária. De maneira simplificada, podemos dizer que a PC possui direitos de soberania iguais aos exercidos sobre a ZEE, com a diferença de que o direito de aproveitamento dos Estados sem litoral ou dos Estados geograficamente desfavorecidos é incidente apenas na ZEE. É de direito do Estado costeiro também a exploração dos recursos naturais independentemente da ocupação, além de autorizar e regulamentar as perfurações na Plataforma

Continental quaisquer que sejam os fins. Nessa zona não se deve afetar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados, bem como nas zonas definidas anteriormente, além de não afetar o regime jurídico das águas sobrejacentes e do espaço aéreo acima dessas águas.

Alto-Mar

O alto-mar é caracterizado por compreender todo o espaço marítimo não incluído na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, ou nas águas arquipelágicas de um Estado-arquipélago¹⁰. Todos os Estados, sejam costeiros ou sem litoral, têm liberdade em alto-mar exercida nas condições da CNUDM III, Art. 87, 1:

- a) liberdade de navegação;
- b) liberdade de sobrevoo;
- c) liberdade de colocar cabos e dutos submarinos nos termos da Parte VI;
- d) liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo Direito Internacional, nos termos da Parte VI;
- e) Liberdade de pesca nos termos das condições enunciadas na seção 2; e
- f) liberdade de investigação científica, nos termos das Partes VI e XIII.

Em alto-mar, todos os Estados têm o direito de colocar os navios que arvoram sua bandeira para navegar, além de utilizá-los para fins pacíficos. Porém vale salientar que essa parte do mar não pode ser submetida à soberania de nenhum Estado. Portanto, não existem limitações impostas por jurisdição alguma, todavia os Estados Partes devem cumprir de boa-fé as obrigações contraídas nos termos da presente

¹⁰ CNUDM III, Seções 1 e 2, art. 86 a 120.

Convenção e exercer direitos, jurisdição e liberdades nela reconhecidos, de modo a não constituir abuso de direito¹¹.

Jurisdição do Estado de Bandeira sobre navios em alto-mar

Todo Estado de Bandeira deverá exercer sua jurisdição e controle no que diz respeito a questões sociais, técnicas e administrativas sobre os navios que arvore sua bandeira em alto-mar, de acordo com o princípio da jurisdição do Estado de Bandeira. Esse princípio diz que o navio é considerado como uma extensão do seu território, e o Estado submete o mesmo à ação dos juizes sobre as pessoas e as coisas¹².

Os navios deverão navegar arvorando a bandeira de um único Estado. E, durante a viagem, caso não haja transferência efetiva de registro ou mudança de bandeira, o navio não poderá mudar de bandeira. A situação de o navio estar navegando com duas ou mais bandeiras de diferentes Estados impossibilita-o de reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado, podendo ser considerado um navio apátrida.

Caso ocorra um acidente marítimo ou incidente de navegação no alto-mar envolvendo navios que arvore bandeiras de diferentes Estados, os mesmos deverão ordenar a abertura de um inquérito e cooperar na realização de qualquer investigação a respeito do fato. Vale salientar que os navios de guerra no alto-mar e os navios pertencentes a um Estado ou por ele operados e utilizados unicamente em

serviço oficial não comercial gozam de imunidade de jurisdição relativamente a qualquer Estado que não seja o da sua bandeira¹³.

Jurisdição penal em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação

Com a exceção dos navios de Estados com imunidade de jurisdição, a jurisdição penal em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação em alto-mar é do Estado de Bandeira. Os procedimentos penais contra qualquer pessoa a serviço do navio serão iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado em que essas pessoas sejam nacionais ou perante o Estado de Bandeira da embarcação. A ordem de apresamento ou retenção de navio para fins de investigação não será acatada se não for emitida por autoridades do Estado de Bandeira deste navio.

O direito de visita a navios estrangeiros por navios de guerra só será admissível caso haja um forte motivo para suspeitar que a embarcação está praticando pirataria¹⁴, tráfico de escravos¹⁵ e transmissões não autorizadas¹⁶ ou que se trata de um navio apátrida¹⁷. Também será aceitável o direito de visita caso o navio tenha a mesma nacionalidade do navio de guerra, apesar de se recusar a arvorar sua bandeira ou arvore uma bandeira estrangeira. Todavia, se for comprovado que as suspeitas foram infundadas, o navio visitado deverá ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido.

11 CNUDM III, art. 300.

12 MOURA, 1991, p. 144.

13 CNUDM III, art. 95 e 96.

14 CNUDM III, art. 101 a 105.

15 CNUDM III, art. 99.

16 CNUDM III, art. 109.

17 CNUDM III, art. 92.

Imunidade das embarcações

Os navios de guerra¹⁸ e os navios pertencentes a um Estado utilizados para fins comerciais gozam de imunidade soberana. Portanto uma intervenção em navios que possuam essas qualidades não poderá ocorrer senão pelo Estado de bandeira dos mesmos. No caso de o navio não cumprir as leis e os regulamentos do Estado costeiro relativos à passagem pelo Mar Territorial e não atender ao pedido que lhe for feito para o seu cumprimento, poderá haver exigência por parte do Estado costeiro de que saia o mais rápido possível do Mar Territorial. Será de responsabilidade do Estado de Bandeira a indenização por qualquer perda ou dano ao Estado costeiro consequente do não-cumprimento das leis e regulamentos deste referentes à passagem pelo Mar Territorial ou das disposições da CNUDM III ou das demais normas de Direito Internacional.

Direito de perseguição contínua

A perseguição de um navio estrangeiro só será permitida caso seja feita por um navio de guerra ou aeronaves militares de um Estado costeiro e se o mesmo tiver motivos razoáveis e comprovados de que houve infração de suas leis e regulamentos. A perseguição deverá ter seu início caso o navio estrangeiro se encontre nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no Mar Territorial ou na Zona Contígua do Estado perseguidor e só poderá ter continuidade fora do Mar Territorial ou da Zona Contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Esse direito de perseguição poderá se estender até o limite do Mar Territorial de outro Estado costei-

ro. E, na hipótese de o navio perseguido tratar-se de um navio que está praticando pirataria, tráfico de escravos ou tráfico de droga internacionalmente ilícita, a perseguição poderá voltar a ocorrer mesmo tendo sido descontinuada.

Só poderá se iniciar perseguição depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou auditivo, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo¹⁹. O navio parado ou apresado fora do Mar Territorial tem direito à indenização por qualquer dano que tenha sofrido se as circunstâncias da perseguição fora dessa área não tenham sido justificadas.

Direito de visita

Os navios de guerra e os navios públicos pertencentes a um Estado e por ele utilizados a serviço oficial não comercial possuem, no alto-mar, plena imunidade de jurisdição relativamente a qualquer outro Estado que não seja o de sua bandeira. Caso um navio de guerra encontre um navio estrangeiro em alto-mar e ele não se encaixe em nenhuma das características anteriormente citadas, caberá o direito de visita apenas ao navio de guerra de mesma bandeira do navio estrangeiro, salvo nos casos em que exista motivo razoável, como citado no Art. 110 da CNUDM, para suspeitar que:

- a) o navio se dedica à pirataria;
- b) o navio se dedica ao tráfico de escravos;
- c) o navio é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas e o Estado de Bandeira do navio de guerra tem jurisdição nos termos do artigo 109;

¹⁸ “Navio de guerra” significa qualquer navio pertencente às Forças Armadas de um Estado, que ostente 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 seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar. Art. 29, CNUDM III.

¹⁹ CNUDM III, art. 111, 4.

- d) o navio não tem nacionalidade; ou
 e) o navio tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira.

Se as suspeitas se revelarem infundadas e o navio visitado não tiver cometido qualquer ato que justificasse a visita, o mesmo deverá ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido.

Pirataria e direito de visita em alto-mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabelece que a região de alto-mar está aberta a todos os Estados, sendo permitida a livre navegação, liberdade de sobrevoo, liberdade de pesca, liberdade de pesquisa científica etc. Portanto, nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter à sua soberania qualquer parte do alto-mar²⁰.

Desta forma, existem atos que são classificados como ilegais internacionalmente, e é dever de todo Estado intervir, inclusive em alto-mar, em tráfico de escravos, tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas e pirataria. A Convenção de Montego Bay prescreve o ato de pirataria no seu artigo 101:

- a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela

tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) Todo 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;

c) Toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer

um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

Nenhum Estado pode pretender submeter à sua soberania qualquer parte do alto-mar, mas tem o dever de intervir em pirataria, tráfico de escravos, de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas

Um navio pode, ainda, conservar sua nacionalidade, mesmo que se tenha transformado em um navio pirata. A perda ou a conservação da nacionalidade deve ser determinada de acordo com a lei do Estado

que tenha atribuído a nacionalidade²¹. O apresamento de uma embarcação pirata pode ser realizado por qualquer Estado no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé²².

20 CNUDM III, art. 89.

21 CNUDM III, art. 104.

22 CNUDM III, art. 105.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito geral deste trabalho foi o de analisar as diferentes vertentes das regulamentações que propõe a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) para os Estados signatários, além de compreender o progresso na obtenção do consenso nas relações marítimas internacionais, sendo relacionados casos reais com a presente Convenção, visando a maior familiarização de oficiais da Marinha quanto as normas que regem as atividades exercidas no mar.

Inicialmente, pudemos compreender a evolução das regulamentações do Direito do Mar até a Convenção de Montego Bay, concluída em Montego Bay, Jamaica, em

1982, aderida por mais de 160 países, um marco jurídico imprescindível que disciplina o uso dos mares entre os povos.

Conforme as diretrizes da Convenção de Montego Bay, foram explicadas as diferentes zonas marítimas, estabelecendo seus limites de espaço e soberania, correlacionando casos reais que abrangessem embarcações mercantes ou militares no Mar Territorial, na Zona Contígua, na Zona Econômica Exclusiva, na Plataforma Continental ou no alto-mar.

Definitivamente, o conhecimento das Convenções que regem as atividades nos mares, rios e lagos é importante para estabelecer a soberania das embarcações, assim como saber seus direitos e deveres na navegação nas diferentes zonas marítimas.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Direito do Mar; Zona Econômica Exclusiva (ZEE);

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARIOSI, Mariângela F. “Direito Internacional e soberania nacional”. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 9, n. 498, 17 nov. 2004. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/5942>. Acesso em: 10 jan. 2021.
- BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. *Reflexão sobre a Convenção do Direito do Mar*. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 26 abr. 2021.
- BESSA, Jammes Miller; FINOTTI, Iza Maria. “O Direito do Mar: um ensaio sobre a Convenção de Montego Bay à Constituição Federal de 1988”. *Conteúdo Jurídico*. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,o-direito-do-mar-um-ensaio-sobre-a-convencao-de-montego-bay-a-constituicao-federal-de-1988,31712.html>. Acesso em: 30 abr. 2021.
- BOBBIO, Norberto. *Estado, Governo, Sociedade: por uma teoria geral da política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.
- CARNEIRO, Athos Gusmão. *Jurisdição e Competência*. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2001.
- CONTREIROS, Hélio; HOLLANDA, Eduardo. “Zona marítima”. *Istoé Brasil*. Rio de Janeiro, 17 jan. 2001. Disponível em: http://www.istoec.com.br/reportagens/41976_ZONA+MARITIMA. Acesso em: 2 abr. 2021.

- DECRETO Nº 1.530, DE 22 DE JUNHO DE 1995, *Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, Jamaica, Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2021.
- DE PAULA, Alexandre Sturion. *Jurisdição: conceito, escopos e espécies*. 2004. Disponível em: <http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/1689/Jurisdicaococonceito-escopos-e-especies>. Acesso em: 5 abr. 2021.
- DOS SANTOS, Jorge Arcanjo. “Direito internacional ao meio ambiente, pré- sal e direito ao mar”. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/20854/direitointernacional-ao-meio-ambiente-pre-sal-e-direito-ao-mar#ixzz3rMn0afcm>. Acesso em: 2 maio 2021.
- DOURADO, Sabrina. “Características da jurisdição – 2011/2015”. Disponível em: <http://sabinadourado1302.jusbrasil.com.br/artigos/121935850/resumao-dejurisdicao>. Acesso em: 1º abr. 2021.
- GONZALEZ, Rodrigo Milindrez. “A questão da soberania sobre a Plataforma Continental: implicações e ações do Brasil para ampliação até 350 milhas marítimas”. *Revista Intellector*. Rio de Janeiro, 2015, v. XI, n. 22, p. 81-100, jan./jun. 2015.
- LEI Nº 8.617, DE 4 DE JANEIRO DE 1993: *Código Civil. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 5 jan. 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm. Acesso em: 20 abr. 2021.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. “Direito marítimo: nacionalidade, bandeira e registro de navios”. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8989. Acesso em: 18 mar. 2021.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, v.1., 2.a. ed., Barueri: Manole, 2005.
- MENEZES, Wagner. *O Direito do Mar*. Fundação Alexandre Gusmão: Brasília, 2015, p. 20.
- OLIVEIRA, Jefferson Silveira. “O acordo de implementação da parte XI da convenção das nações unidas sobre o direito do mar e a desconstituição do princípio do patrimônio comum da humanidade”. Disponível em: http://www3.pucrs.br/pucrs/files/uni/poa/direito/graduacao/tcc/tcc2/trabalhos2007_2/Jefferson_Silveira.pdf. Acesso em: 4 abr. 2021.
- SARDINHA, Alvaro. *Registro de navios, Estados de bandeira – 2013*. Disponível em: <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registro-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2021.
- VIRGILIO, Renata Espindola. “Um novo conceito de jurisdição no modelo constitucional de Estado”. 2014. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/27888/um-novo-conceito-de-jurisdicao-no-modelo-constitucional-de-estado>. Acesso em: 12 fev. 2021.
- ZANIN, Renata Baptista. “O Direito do Mar e a legislação brasileira: a influência da Convenção de Montego Bay na Constituição Federal”. *Revista Brasileira de Direito Constitucional*. São Paulo. n. 16. p. 83-97. jul./dez.2010.