

LIBERDADES E RESTRIÇÕES À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA EM ALTO MAR NO DIREITO INTERNACIONAL

Tiago V. Zanella*

Resumo: A análise das liberdades e restrições à navegação marítima no direito internacional confunde-se com a própria história da civilização. Até meados do século XX a navegação internacional era regida pelo direito consuetudinário, porém, como resultado de uma evolução natural, a navegação em Alto Mar começou a ser normatizada e codificada, sobretudo a partir da segunda metade do século passado. Este artigo analisa a regulação jurídica internacional do Alto Mar, averiguando-se quais as liberdades e restrições desta zona marítima.

Palavras-chave: Direito do Mar; Direito Marítimo; Alto Mar.

1. INTRODUÇÃO



que é o Homem senão um misto de curiosidade, bravura indômita, ganância, sede de se aventurar, explorar, conquistar? E o que é o mar, essa imensa incógnita, senão a resposta perfeita a toda essa inquietude humana? Seja para navegar como

* Doutorando em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; Mestre em Direito Internacional e Relações internacionais pela Faculdade de Direito de Lisboa; Advogado, graduado em Direito pelo Centro Universitário Curitiba; graduado em Relações Internacionais pelo UNICURITIBA; professor de direito internacional público, direito internacional privado e direito marítimo, membro pesquisador do CIIMAR (Interdisciplinary Centre of Marine and Environmental Research); autor dos livros “Curso de Direito do Mar” e “Água de lastro: um problema ambiental global”.

meio de transporte e comunicação, seja para explorar seus recursos, é ele — o mar — o ponto de partida para recontar — página a página — a admirável e prodigiosa história da civilização e do nascimento do Direito da Navegação em Alto Mar.

Neste sentido, o Direito da Navegação está ligado diretamente à própria história da civilização, uma vez que o mar sempre foi um ambiente muito utilizado por todos os povos, seja para navegação como meio de transporte e comunicação, seja para exploração de seus recursos. Admira-nos que desde a primeira codificação de leis que se tem notícia — o Código de Hamurabi¹, — já existiam regras em relação à navegação marítima. Assim, o acesso ao mar constituiu o ponto de partida de todo o direito internacional das comunicações, pois a livre utilização dos espaços marítimos representa a forma mais ancestral de comércio entre as civilizações. A navegação marítima foi essencial às primeiras trocas mercantis internacionais, às comunicações com nações mais longínquas e à atividade econômica internacional.

Historicamente, o mar revela-se como o meio que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial, correspondendo atualmente por cerca de 95% do transporte internacional de mercadorias². Neste sentido, vale ainda ressaltar que os mares e oceanos correspondem aproximadamente a 71% da superfície do globo terrestre e — ainda mais impressionante! — que 70% da população mundial viva a uma distância inferior a 50 km dos litorais, o que demonstra o enorme valor estratégico que este espaço representa ainda hoje para todos os povos³.

Na navegação marítima, o mau tempo sempre represen-

¹ Hammurabi's Code of Laws (circa 1780 B.C.) Disponível em <http://www.admiraltylawguide.com/documents/hammurabi.html>. Acesso em 10 de junho de 2012.

² GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. 2 ed. Rotledge, London, 2004. P. 75

³ CARVALHO, Virgílio de. *A importância do mar para Portugal: passado, presente e futuro*. Ed. Bertrand; Lisboa, 1995. P. 196.

tou um dos maiores perigos, constituindo na antiguidade um desafio mortal. Durante séculos somente era possível a navegação na chamada “bela estação” e, mesmo assim, apenas durante o período diurno. Os oceanos eram respeitados de tal forma que, para os gregos, a navegação só ocorria entre março a outubro e, para os romanos, somente era admissível adentrar os mares de seis de março a três de novembro⁴. Esta deficiência tecnológica foi aos poucos sendo superada, até que — com o advento de inúmeros instrumentos como a bússola, o sextante, melhorias das cartas náuticas, o radar — tornou-se possível navegar durante um período maior de tempo e afastar-se gradativamente do litoral. Na saga da humanidade, muitas destas aventuras marítimas acabaram por alterar o curso da própria história. O maior exemplo empírico desta evolução são as grandes navegações portuguesas e espanholas nos séculos XV e XVI, com as descobertas de novas rotas e do “novo mundo”⁵.

Atualmente, a importância dos mares para o comércio internacional é espantosa, pois, como já citamos, a maior parte do transporte de mercadorias no mundo ocorre via marítima. Como evidência deste aspecto, podemos analisar o transporte de petróleo pelo globo: cerca de 95% deste combustível fóssil consumido pela Europa Ocidental provém do exterior via mar; nos Estados Unidos são aproximadamente 45%; no Japão são 100%⁶.

Diante deste quadro, os Estados têm demonstrado historicamente um interesse constante em exercer o seu domínio sobre os espaços oceânicos. Durante os séculos XVI e XVII, em virtude desta expansão política e comercial, ocorreram querelas entre os Estados defensores das liberdades de navegação e

⁴ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Teoria e prática do direito marítimo. Ed. Renovar; Rio de Janeiro; 2005. P. 5.

⁵ BUENO, Eduardo. A viagem do descobrimento: a verdadeira história da expedição de Cabral. Vol 1, Ed Objetiva, Rio de Janeiro; 1998. P. 45.

⁶ GROVE, Eric. Op. Cit. P. 76.

os que eram adeptos à tese de um *mare clausum* — mar fechado — na qual o Estado reinava soberano sobre partes do meio marítimo e de rotas de navegação. Com as crescentes disputas pelo espaço marinho e a necessidade de solucionar as controvérsias relativas à navegação marítima, o direito internacional convergiu para um processo gradativo de codificação e juridificação. Nasce, então, o ramo do direito que tem como objeto o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar: o Direito da Navegação⁷.

O surgimento deste ramo do direito incide sobre um acervo de tradições, grande parte seculares, expressos em usos, costumes, normas e regras ainda hoje vigentes ou que nelas tiveram a sua ascendência⁸. Neste sentido, gradualmente, o direito consuetudinário cede espaço ao direito positivado em convenções e tratados internacionais, solidificando o processo de juridificação do Direito da Navegação em Alto Mar que provém, em grande parte, da prática internacional. Todavia, não obstante a codificação das práticas costumeiras, este ramo do direito surge também para atender às novas realidades econômicas, tecnológicas, sociais e políticas. Pode-se afirmar que o Direito da Navegação em Alto Mar é primitivo, contemporâneo e está atrelado à própria história da humanidade, fruto da ousadia, da necessidade e da ânsia dos diversos povos que se lançaram aos mares, pois este foi o meio usado pelas antigas civilizações na busca de suas conquistas e desenvolvimento. Assim, ao longo dos séculos, os fundamentos jurídicos sobre o Direito da Navegação em Alto Mar advêm de princípios políticos, de defesa e econômicos⁹.

⁷ RODIÈRE, René. Droit Maritime. Paris: Dalloz, 1982. P. 209.

⁸ GUEDES, Armando M. Marques. Direito do Mar. Ed. Coimbra, 2ª edição; Coimbra, Portugal; 1998. P. 15.

⁹ DIAS, Luís Filipe da Silva. Mar territorial e demais espaços: os poderes do estado costeiro e a natureza jurídica dos espaços marinhos - Estudo comparativo. FDL, Lisboa, 2001. P. 12.

2. CONCEITOS

2.1. O NAVIO

O princípio da lei do pavilhão rege todo o direito do mar e da navegação. A regra geral é a de que apenas o país de nacionalidade da embarcação pode lhe impor regras e jurisdição. Neste sentido, a nacionalidade do navio tem uma relevância muito grande para o direito internacional, uma que a este se aplica: a) a legislação nacional (leis trabalhistas, tributárias, penal, civil, entre todas as outras), levando em conta as liberdades e restrições dos diversos espaços marítimos; b) os tratados internacionais aos quais seu Estado é signatário; c) a proteção do país de bandeira no estrangeiro, com direito a representação diplomática e consular¹⁰.

O navio possui uma individualidade que provem de seu nome e nacionalidade. Na realidade, toda unidade de transporte (seja por terra, ar ou mar) deve possuir um sinal de identificação, do contrário não haveria como identificar e aplicar responsabilidades. No caso do navio, três são as marcas de identificação: a) número e nome visíveis na embarcação; b) nacionalidade, exposta pela bandeira que o navio arvore; c) os papéis de bordo¹¹.

A regra para aquisição de nacionalidade é o critério do vínculo substancial. A nacionalidade é uma qualidade conferida pela lei, primordialmente às pessoas físicas e sempre decorre de um vínculo entre elas e o Estado que lhes confere esse status. O critério de fundo desse vínculo é uma opção política de cada Estado, mas são internacionalmente consagrados para as pessoas físicas os critérios da ascendência (*Ius sanguinis*) e do lugar do nascimento (*Ius soli*) que são adotados de variadas

¹⁰ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. The law of the sea. 3^o ed, Manchester University Press, Inglaterra; 1999. P. 265.

¹¹ Idem. P. 266.

formas. Já as pessoas jurídicas terão, normalmente, a nacionalidade do Estado sob cujo regime jurídico interno se constitui¹². Para as embarcações isto não é diferente. Em primeiro, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹³, assinada em Montego Bay, Jamaica em 10 de dezembro de 1982¹⁴ (CNUDM¹⁵) destaca que fica a encargo de cada Estado estabelecer as normas para a atribuição da nacionalidade, porém a Convenção exige que deve haver “um vínculo substancial entre o Estado e o navio”¹⁶.

2.2. BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

As bandeiras de conveniência constituem uma realidade tão histórica quanto atual na navegação marítima internacional. Estas podem ser definidas como a bandeira ou pavilhão de Estados que atribuem nacionalidade aos navios sem a exigência do vínculo substancial. Assim, sem maiores exigências, estes países matriculam as embarcações com uma regulamentação marítima mínima, exonerando os armadores de impostos, leis trabalhistas, ambientais, societárias, entre outras¹⁷. A expressão “bandeiras de conveniência” ou também “pavilhão de complacência” provem do inglês *flags of convenience* e do francês *pavillons de complaisance*. O Termo *convenience* possui um

¹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Ed. Manole; Vol 01; 3º Ed; Barueri, 2008. P. 161.

¹³ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay, Jamaica; 1982.

¹⁴ Principal fonte atual internacional de Direito do Mar.

¹⁵ Optou-se, neste estudo, por utilizar a sigla CNUDM, em referência as iniciais da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Contudo a doutrina, tanto nacional quanto internacional também utiliza outras siglas para referir-se à mesma convenção, quais sejam: CONVEMAR; UNCLOS; LOS.

¹⁶ CNUDM. Art. 91.

¹⁷ GOMES, Manuel Januário da Costa. O ensino do Direito Marítimo. Almedina, Lisboa; 2005. P. 65.

sentido de comodidade, preferência, facilidade; já o termo francês *complaisance* tem uma conotação pejorativa de abandono, displicência e até de irresponsabilidade que macula o país que dão a nacionalidade aos navios desta forma¹⁸.

Historicamente a utilização de bandeira de outro país é recorrente na navegação marítima por diversos fatores. Na antiguidade as embarcações gregas utilizavam o pavilhão de outras localidades a fim de evitar os ataques de guerra. No século XVIII a Grécia era dominada pelo Império Otomano e seus navios navegavam sob bandeira russa. Neste mesmo século há registros de que os irlandeses utilizavam pavilhão da França. E já no século XIX pescadores ingleses usavam bandeira da Noruega. Todavia, foi no pós Primeira Guerra Mundial e, especialmente, durante a Segunda Guerra Mundial que se desenvolveu e popularizou a utilização destas bandeiras de conveniência¹⁹.

Os Estados Unidos permitem o registro de suas embarcações no estrangeiro. Desta forma, durante a Segunda Guerra Mundial navios norte americanos passaram a navegar sob bandeira de outros países a fim de levar suprimentos aos países em guerra. Até 1942 (ano em que os Estados Unidos entraram oficialmente na guerra) vigorava uma lei nos EUA que proibia que suas embarcações auxiliassem qualquer lado do conflito. Já a partir de 1939, tem-se o registro de que os navios da empresa Standard Oil of New Jersey usavam bandeira do Panamá para abastecer a Inglaterra e a França sem violar a neutralidade estadunidense. Depois disto muitos outros passaram a fazer o mesmo. Após o fim dos conflitos estas embarcações continuaram com bandeira estrangeira uma vez que era muito vantajoso financeiramente. Atualmente 4/5 dos navios norte americanos

¹⁸ GIDEL, Gilbert. Le Droit International Public de la Mer. Recueil Sirey, tomo I, II e III, Paris; 1934. P. 312.

¹⁹ MELLO, Celso D. de Albuquerque. Alto Mar. Renovar, Rio de Janeiro; 2001. P. 221 e 222.

estão registrados no exterior, a maior parte petroleiros²⁰.

Finda a Segunda Guerra Mundial, entre 1945 a 1948 os armadores gregos temiam que seu governo passasse para o bloco socialista e se apropriasse dos navios. Assim, com medo de serem expropriados, os armadores passaram a registrar e navegar com seus navios sob pavilhão estrangeiro. Atualmente cerca de 70% da frota que navega com bandeira de conveniência pertence aos gregos, americanos e italianos²¹.

A Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) estabeleceu seis critérios para avaliar se uma bandeira é de conveniência: a) o país autoriza estrangeiros a controlar seus navios; b) o registro é de fácil obtenção, sem necessidade de burocracia; c) Não há nenhum imposto sobre os rendimentos dos navios, ou estes impostos são leves e desproporcionais; d) o país é pequeno e não tem necessidade da frota naval que possui; e) a utilização de tripulação estrangeira é livre; f) o Estado não impõem efetivamente sua jurisdição sobre os navios²².

Segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), por meio da Comissão de Práticas Justas (uma comissão conjunta dos marítimos da ITF e trabalhadores portuários), são 32 países os países declarados como bandeiras de conveniência: Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolívia, Burma, Camboja, Ilhas Cayman, Comoros, Chipre, Guiné Equatorial, Registro Internacional Francês (FIS), Registro Internacional Alemão (GIS), Geórgia, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall (EUA), Maurício, Mongólia, Antilhas Holandesas, Coréia do Norte, Panamá, São Tomé e Príncipe, Saint Vincent, Sri Lanka, Tonga e Vanuatu. Ainda, segundo a ITF, atualmente cerca de 65% da capacidade da frota mundial é regis-

²⁰ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit. P. 201.

²¹ Idem. P. 205.

²² Disponível em <http://www.oecd.org> . Acesso em 02 de março de 2012.

trada em países de bandeiras de conveniência. Podemos destacar os cinco maiores registros (por ordem): Panamá, Libéria, Grécia²³, Bahamas e Ilhas Marshall²⁴.

Os motivos para que alguns países atribuam esta nacionalidade sem maiores exigências residem, sobretudo, no capital que recebem destas embarcações. Apesar de cobrarem impostos módicos, quando somada quantidade recebida por cada navio de sua imensa frota, acaba resultando em uma boa quantia financeira. Ademais, como na realidade não possuem grandes frotas, todo pequeno tributo que vier a mais será lucro para estes Estados. Para as embarcações, as vantagens em adotar um pavilhão de conveniência são muitas, em especial as financeiras. Sob a ótica da competitividade, as empresas marítimas que não fazem parte deste grupo acabam ficando em forte desvantagem, podendo até mesmo caracterizarmos esta relação como uma concorrência desleal. Para se ter uma ideia, a adoção de uma bandeira de conveniência reduz o custo de mão de obra pela metade, uma vez que não respeita leis trabalhistas sérias²⁵.

Contudo, para a humanidade em geral estes pavilhões de complacência são um verdadeiro desastre. Além de retirar a frota naval dos seus verdadeiros países de origem, de onde realmente possuem um vínculo substancial, com todas as implicações inerentes à questão, estas bandeiras de conveniências trazem outros graves problemas. Primeiro em relação aos trabalhadores marítimos, que sofrem com as condições desumanas a que são forçados a trabalharem. A maioria dos tripulantes destes navios é de origem asiática ou do leste europeu, com

²³ Destaca-se que a Grécia não é considerada um Estado de bandeira de conveniência, contudo os gregos possuem grande frota naval registrada sob este regime.

²⁴ ITF. International Transport Workers' Federation. Disponível em: <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm> . Acesso em 02 de março de 2012.

²⁵ GOMES, Manuel Januário da Costa. O ensino do Direito Marítimo. Op. Cit. P. 77 e 78.

prevalência para os filipinos e indianos, que trabalham com péssimo padrão de segurança, baixos salários, com jornadas exaustivas e degradantes²⁶.

Por outro lado, a própria segurança da navegação fica afetada com tais bandeiras. Grande parte destes países, além de não possuir uma legislação marítima séria, também não são signatários das principais convenções internacionais obre o direito do mar. O principal resultado prático destas complacências são sentidas pelo meio ambiente marinho. Como destaca José Fernando Barros²⁷:

A maioria dos acidentes ocorridos no mar, envolvendo navios-cisterna, decorre da falha humana e do péssimo estado de conservação dos navios transportadores de elementos altamente perigosos e inflamáveis, como o nafta e o petróleo. Uma das razões dessas fraquezas, senão a principal, reside no baixo nível de controle exercido pelo país de pavilhão com relação ao navio matriculado, problema posto a nu por ocasião do sinistro do Torrey Cannon.

Neste sentido, o primeiro grande desastre ambiental marítimo ocorreu em março de 1967, no Canal da Mancha. O petroleiro *Torrey Canyon*, registrado sob a bandeira de conveniência da Libéria, chocou-se contra um rochedo, naufragando e derramando cerca de cento e dezoito mil toneladas de óleo cru nas águas do mar do Norte, que atingiram a costa da Grã-Bretanha causando prejuízos incalculáveis. Para consumir o óleo que ainda restava a bordo da embarcação a *Royal Air Force* britânica teve que bombardear o navio provocando um incêndio²⁸.

Este foi o primeiro e maior desastre ambiental causado por um navio com bandeira de conveniência até hoje, porém

²⁶ BARROS, José Fernando Cedeño de. Direito do mar e do meio ambiente. Aduaneiras, São Paulo; 2007. P. 70.

²⁷ Idem. P. 70 e 71.

²⁸ BARROS, José Fernando Cedeño de. Direito do mar e do meio ambiente. Op. Cit. P. 76.

não foi o único. Apesar dos esforços internacionais²⁹, outros graves acidentes ambientais foram provocados por embarcações que navegavam com pavilhão de complacência. Entre estes podemos destacar: o caos do navio *Amoco Cadiz* de bandeira da Libéria; o naufrágio do *Erika* de Malta; o petroleiro grego *Patmos*; o também petroleiro *Haven* de pavilhão do Chipre; entre outros³⁰.

Com o intuito de combater esta prática internacional, alguns países vêm adotando o que se denomina de segundo registro. Este visa resguardar a frota do país que teve suas embarcações registradas no estrangeiro e, para isso, oferece vantagens parecidas às da bandeira de conveniência. A adoção deste segundo registro não confere ao navio uma dupla nacionalidade, porém confere benefícios para impedir a evasão da frota nacional. Ainda, a embarcação que adota este segundo registro fica sujeita a todas as convenções internacionais sobre a segurança da navegação que o Estado deste registro for signatário. Podemos destacar aqui alguns países que permitem este ato: Dinamarca, Portugal, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, Noruega e o Brasil³¹.

No caso do Brasil, esta hipótese é permitida aos navios estrangeiros que podem adotar a bandeira brasileira nos contratos de afretamento a casco nu, por empresa nacional e condi-

²⁹ ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010. P. 54:

Esse desastre ganhou notoriedade internacional em função de suas proporções e, da mobilização para minimizar os impactos, originou à Conferência de Bruxelas, em 1969. Conferência esta que resultou na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por Poluição por Óleo (CLC/69), que teve a finalidade de determinar responsabilidades e, sobretudo, prevenir novos acidentes como aquele.

³⁰ GOMES. Carla Amado. Apontamentos sobre a protecção do ambiente na jurisprudência internacional. In.: *Elementos de apoio à disciplina de Direito Internacional do Ambiente*. P. 367 a 408. Lisboa; AAFDL, 2008. P. 368.

³¹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Op. Cit.* P. 63.

onada a suspensão temporária do pavilhão do país de origem³².

2.1. CONCEITO DE ALTO MAR

O conceito e caracterização do Alto Mar têm sofrido transformação e limitação através dos tempos. Seus limites, natureza jurídica e definição têm variado historicamente. Se antes a regra era a unidade dos mares, atualmente já não é assim. Com a evolução histórica da disciplina jurídica dos espaços marinhos, as águas marítimas começaram a ser divididas conforme o grau de jurisdição do Estado costeiro sobre determinada faixa de mar³³.

O Alto Mar é hoje definido não de forma positiva, mas negativamente, por exclusão das partes. Conforme o artigo 86º da CNUDM, este espaço é constituído por “todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago”³⁴. Deste modo, entende-se por Alto Mar todo espaço marítimo não compreendido pelas demais faixas sob jurisdição do Estado ribeirinho, ou seja, tudo que não for águas interiores, Mar Territorial, Zona Contígua³⁵, ZEE, nem águas arquipélagicas, é compreendido como Alto Mar³⁶.

Alguns doutrinadores, como o Armando Marques Gue-

³² Lei 9.432/97:

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

³³ FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional. Renovar; Rio de Janeiro; 1999. P. 198.

³⁴ CNUDM. art. 86.

³⁵ A Zona Contígua não foi excluída da definição de Alto Mar pelo texto convencional. Porém, este espaço marítimo se sujeita ao regime da ZEE, não podendo assim, fazer parte do Alto Mar.

³⁶ MELLO, Celso D. de Albuquerque. Alto Mar. Op. Cit. P. 6.

des, afirmam que o processo de evolução das demais zonas marítimas tende a por fim ao Alto Mar. Isto é, esta zona de mar esta sujeita a não mais existir no momento em que os outros espaços, já existentes ou que venham a ser criadas, acabarem por englobar o Alto Mar:

O valor relacional da noção assim constituída tende, todavia, a ser cada vez mais obscurecido. Figuras como a Zona Contígua, a Zona Económica Exclusiva, a Plataforma Continental e, a fechar por agora o ciclo, a Área (sobre que exercerá jurisdição a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos), são marcos a atestar a progressão no sentido da perda da dimensão originária que possuía.

Quando a evolução atingir o seu termo, o Alto Mar deixará de existir. A figura independente, dotada de estatuto próprio, que hoje ele ainda é, ter-se-á fraccionado num conjunto de figuras autónomas em torno das quais se ordenarão estatutos parcelares diferenciados³⁷.

Se realmente tal espaço irá desaparecer ou perder ainda mais suas características somente a evolução histórica temporal dirá, mas o certo é que se verificou uma diminuição espacial e das características conceituais deste espaço marítimo através do tempo.

Por fim, terminologicamente, esta zona é denominada como “Alto Mar”, porém os termos “águas internacionais” ou até “mar grosso” também identificam esta faixa oceânica. Atualmente o termo “mar grosso” é mais utilizado para delimitar um mar revolto, as intempéries marítimas, todavia já foi bastante utilizado como sinónimo de Alto Mar, não estando errada sua utilização. Contudo, todas as convenções internacionais, nomeadamente a CNUDM, utilizam o termo “Alto Mar”, por esta razão, assim também será feito neste estudo.

2.2. DELIMITAÇÃO DO ALTO MAR

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

³⁷ GUEDES, Armando M. Marques. Op. Cit. P. 242.

de Montego Bay inovou e transformou a disciplina jurídica dos espaços marítimos. Neste sentido, os limites referentes ao Alto Mar foram profundamente modificados a partir deste tratado internacional.

A Convenção sobre o Alto Mar de 1958 o delimitava do seguinte modo: verticalmente integravam esta zona marítima a camada aérea sobrejacente, a superfície e a espessura das águas pelágicas, bem como o leito e subsolo desde que não pertencentes à plataforma continental de um Estado costeiro. Os limites horizontais nesta convenção eram fixados a partir da orla exterior dos mares territoriais dos diferentes países ribeirinhos³⁸.

Com a criação de novas zonas marítimas a partir da CNUDM de 1982, os limites do Alto Mar são modificados, ocorrendo uma substancial redução em seu espaço. Primeiramente, com a criação da chamada Área, os fundos oceânicos não mais pertencem ao Alto Mar, mas passam a constituir um novo espaço marítimo, com natureza e regime jurídico próprios. Assim, verticalmente, o Alto Mar compreende tão somente a superfície, a coluna d'água e o espaço aéreo sobrejacente, o leito e subsolo marinho não mais fazem parte, nem estão sujeitas as regulamentações do Alto Mar³⁹.

A respeito dos limites horizontais, com a criação da Zona Contígua e da Zona Econômica Exclusiva, o Alto Mar passa a ser delimitado a partir da orla exterior das ZEEs dos diferentes Estados costeiros. Assim, o Alto Mar, que antes iniciava onde finalizava as águas territoriais, passou a ter início onde acaba a ZEE. Portanto, o limite interior do Alto Mar coincide com o limite exterior da ZEE, a 200 milhas marítimas da linha de base a partir da qual se mede a extensão do Mar Territorial⁴⁰.

³⁸ Convenção sobre o Alto Mar. In Convenção de Genebra sobre Direito do Mar de 1958. Art. 1 e art. 3.

³⁹ CNUDM. Art 86.

⁴⁰ GUEDES, Armando M. Marques. Op. Cit. P. 241.

3. LIBERDADES E RESTRIÇÕES À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA EM ALTO MAR

3.1. AS LIBERDADES

O princípio da liberdade dos mares, consagrado no artigo 87º da CNUDM, estabelece o regime jurídico geral do Alto Mar. Este é decorrente de uma prática usual inclusive na teoria jurídica, depois de superados os embates entre as teorias do *mare clausum* e do *mare liberum*. Vencida a referida querela, se consagrou o regime da liberdade dos mares, pois o mar, além de fonte natural de recursos, é, sobretudo, um meio de comunicação entre os povos. Assim, “o alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral”⁴¹.

Para além de estabelecer a liberdade de uso do Alto Mar, a CNUDM destaca que tal liberdade deve ser exercida nas condições estabelecidas na própria Convenção e demais normas de Direito Internacional. Podemos citar aqui a liberdade de navegação, de sobrevoos, de pesca, de colocação de cabos e dutos, de investigação científica e de construir ilhas artificiais e outras instalações. Todas estão sujeitas a igualdade de uso, ao uso pacífico, a preservação do meio marítimo e a não submissão de qualquer parte do Alto Mar à soberania de um Estado⁴².

Desta forma, neste espaço, existe o que alguns doutrinadores denominam “soberania jurídica”⁴³, ou seja, não se resume a um espaço totalmente livre, sem qualquer direito aplicável. No Alto Mar existem leis internacionais. A liberdade de navegação não significa a ausência de regras, pelo contrário, além da lei de pavilhão, existem normas internacionais a serem seguidas. Outrossim, a navegação, como consequência da li-

⁴¹ CNUDM. Art. 87.

⁴² Idem.

⁴³ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit. P. 167.

berdade dos mares, deve ser entendida como uma navegação normal, regular, pois não se admite a utilização do Alto Mar para ações criminosas. Como veremos adiante, a pirataria e o tráfico de escravos, por exemplo, são proibidos⁴⁴.

Acerca das liberdades inerentes ao Alto Mar, a CNUDM estabeleceu o seguinte:

1. O alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional. Compreende, inter alia, para os Estados quer costeiros quer sem litoral:

- a) liberdade de navegação;
- b) liberdade de sobrevoos;
- 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;
- f) liberdade de investigação científica, nos termos das Partes VI e XIII.

2. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na Área previstos na presente Convenção⁴⁵.

Sobre a liberdade de navegação, pode-se entender que a ideia central reside no conceito da proibição de interferência em tempos de paz de um pavilhão sobre outro. Isto é, uma embarcação, mesmo militar, que arvore uma bandeira não pode interferir na navegação de outro navio com bandeira diversa do seu. Esta ideia está centrada na noção de pavilhão, no símbolo que vincula um navio a um Estado⁴⁶.

Já a liberdade de sobrevoos está ligado ao entendimento

⁴⁴ MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar*. Op. Cit. 59.

⁴⁵ CNUDM. Art. 87.

⁴⁶ GUEDES, Armando M. Marques Op. Cit. P. 248.

de que todo espaço aéreo, como regra, possui o mesmo regime jurídico da superfície terrestre. Assim, pelo princípio da liberdade e natureza jurídica do Alto Mar, a navegação aérea nesta zona é livre, sem restrições. A CNUDM expressamente permite a liberdade de sobrevoos neste espaço, contudo não traz maiores detalhes sobre sua concretização, até porque se assim o fizesse estaria estipulando regras de direito aéreo. Vale destacar que este ramo do direito é centrado na própria aeronave, enquanto o direito do mar regula os espaços marítimos. Ademais, a soberania do Estado se estende ao espaço aéreo sobrejacente e, desta mesma forma, em Alto Mar prevalece o princípio da liberdade⁴⁷.

A liberdade de colocar cabos e dutos submarinos, apesar de advir do direito consuetudinário, constitui uma liberdade mais recente, em comparação, por exemplo, com a liberdade de navegação. Somente a partir do século XIX que os primeiros cabos são colocados no leito marinho⁴⁸. Todavia, não quer dizer que antes já não existia tal possibilidade, o que faltava era tecnologia. Destaca Fauchille⁴⁹ que, a partir da consolidação da liberdade dos mares o Alto Mar não pertence a nenhum Estado e, desta forma, ninguém poderia se opor a colocação de cabos ou dutos submarinos.

Em continuação, ao contrário da Convenção de 1958, a CNUDM de 1982 inseriu no rol de liberdades referentes ao Alto Mar a possibilidade de construção e ilhas artificiais ou outras instalações nesta zona marítima. O motivo pelo qual esta liberdade foi introduzida na Convenção de Montego Bay assenta nos avanços tecnológicos que passaram a permitir a instalação destas ilhas artificiais em profundidades cada vez maiores,

⁴⁷ MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar*. Op. Cit. 60. P. 87.

⁴⁸ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit. P. 170.

⁴⁹ FAUCHILLE, Paul. *Traité de Droit International Public*. Tomo I, 2^o parte, Ed. Librairie Arthur Rosseau, 8^o ed, Paris, 1925. P. 79.

não mais somente em águas próximas às costas⁵⁰.

Quando a CNUDM faz alusão a esta liberdade, afirma que esta será regulamentada nos termos na Parte VI, referente a Plataforma Continental. Já o artigo 80º da Parte VI, sobre as “Ilhas artificiais, instalações e estruturas na plataforma continental”, nos remete a Zona Econômica Exclusiva, quando afirma que “o artigo 60 aplica-se, *mutatis mutandis*, às ilhas artificiais, instalações e estruturas sobre a plataforma continental”⁵¹.

Assim, o regime jurídico das ilhas artificiais é o mesmo tanto na ZEE quanto em Alto Mar. Nestes termos, o Estado costeiro ou, no caso de Alto Mar, o Estado de pavilhão, não possui soberania sobre estas instalações, apenas direitos de jurisdição, ficando estas sujeitas a lei do pavilhão⁵². As ilhas artificiais não possuem o regime jurídico das ilhas naturais. Neste viés, é possível a criação de uma zona de segurança em torno destas instalações de até 500 metros. Contudo, esta zona não pode interferir nas rotas marítimas reconhecidas pela navegação internacional⁵³.

A pesca em Alto Mar consiste em mais uma liberdade expressa desta zona marítima. Esta liberdade, que possui grande viés econômico, sempre causou controvérsias no Direito do Mar. Por exemplo, os países com grande frota pesqueira sempre defenderam um limite estreito para o mar territorial, a fim de alargar suas zonas de pesca. Em contra partida, os Estados com pequenas frotas defenderam que suas águas territoriais tivessem a maior área possível, com o intuito de preservar estes recursos naturais nas suas costas e criar uma espécie de reserva de pesca⁵⁴.

⁵⁰ FIORATI, Jete Jane. Op. Cit. P. 222.

⁵¹ CNUDM, Art. 80.

⁵² GUEDES, Armando M. Marques. Op. Cit. P. 252.

⁵³ CNUDM, Art. 60.

⁵⁴ BASTOS, Fernando Loureiro. A internacionalização dos Recursos Naturais Marinhos: contributo para a compreensão do regime jurídico-

No início do século XX a liberdade de pesca é uma realidade inerente ao Alto Mar, a qual, segundo Fauchille⁵⁵, possui cinco características: a) não é permitido a Estado algum reservar para si o monopólio da pesca em qualquer região do Alto Mar; b) a pesca é, como regra, autorizada e livre sob todas as suas formas e métodos; c) nenhum Estado pode legislar sobre a pesca de outros navios que não de seu pavilhão, ou seja, somente a lei do Estado de bandeira é permitida; d) nenhum país pode prejudicar ou causar danos a outro; e) por fim, qualquer restrição à liberdade de pesca deve ser convencionalizada entre os Estados envolvidos.

Todavia, a liberdade de pesca em Alto Mar foi durante muito tempo entendida como irrestrita, fundamentando-se na concepção de que os recursos pesqueiros eram inesgotáveis. Através deste conceito a liberdade de pesca era incondicionada, sem qualquer limitação:

Durante milênios, em particular a partir do momento em que o gênero humano passou a ter a experiência física da imensidão dos oceanos, os recursos naturais marinhos vivos foram tidos como inesgotáveis. Ao nível do Direito Internacional, esta concepção transformou-se num axioma praticamente indiscutido com base na argumentação utilizada pro Grócio no seu *Mare Liberum*⁵⁶.

Somente a partir da segunda metade do século XX é que este entendimento começa a ser questionado e gradativamente alterado. Desta forma, a CNUDM, e em especial o Acordo de 1995⁵⁷, superaram a ideia de que os recursos naturais vivos

internacional do aproveitamento conjunto de petróleo e de gás natural nas plataformas continentais, do potencial aproveitamento de recursos minerais na Área, da pesca no Alto Mar e os efeitos da regulamentação convencional respectiva em relação a terceiros Estados. AAFDL, Lisboa; 2005. P. 592.

⁵⁵ FAUCHILLE, Paul. Op. Cit. P. 101.

⁵⁶ BASTOS, Fernando Loureiro. Op. Cit. P.: 597.

⁵⁷ Acordo de 1995. Acordo Relativo à Aplicação das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, Respeitantes à Conservação e Gestão das Populações de Peixes Transzonais e das Popula-

marinhos são inesgotáveis e sua exploração incondicionada. Porém para muitos a ideia geral e principal que a Convenção de 1982 transmite ainda é a da liberdade dos mares. Seguimos aqui o entendimento de Fernando Loureiro Bastos, quando afirma que:

[...] ora, pelo contrário, o que é determinante para a compreensão do regime jurídico vigente são as limitações à actuação livre e unilateral dos Estados nesse espaço, nomeadamente através de actuações de cooperação na regulamentação da conservação e da gestão dos recursos naturais marinhos vivos⁵⁸.

Deste modo, a CNUDM em seu artigo 119º normatiza que os Estados devem fixar limites à captura e estabelecer medidas que garantam a conservação em níveis ótimos de aproveitamento econômico dos recursos naturais em Alto Mar. Para tal, deve ser levado em conta o princípio do MRC⁵⁹ (máximo rendimento constante), devotando ainda atenção aos métodos; à interdependência das populações das espécies alvo e destas com as espécies associadas ou de que sejam dependentes as espécies capturadas; bem como trocar informações científicas, estatísticas e demais dados influentes para a conservação⁶⁰. Neste sentido, a cooperação internacional se faz imprescindível, pois a troca de informações e colaboração é peça basilar para a conservação dos recursos naturais vivos em Alto Mar. Por fim, os meios de exploração e as medidas de conservação não podem ser discriminatórias, nem de direito nem de fato

ções de Peixes Altamente Migratórias. Nova York, EUA; 1995.

⁵⁸ BASTOS, Fernando Loureiro. Op. Cit.. P. 598.

⁵⁹ Este princípio possui duas vertentes: na primeira, o Estado costeiro deve analisar a gestão sustentável dos recursos e capacidade de reprodução das espécies para não por em risco, pelo excesso de captura, a extinção destas; por outro lado, o MRC serve para balizar o máximo da capacidade possível, objetivando permitir uma exploração integral das espécies vivas sem prejudicar a do ano seguinte.

⁶⁰ SILVA, José Luís Moreira da. Direito do Mar. AAFDL, Lisboa; 2003. P. 121.

contra qualquer Estado⁶¹.

Por fim, a liberdade de pesquisa ou investigação científica em Alto Mar, não obstante algumas referencias em convenções internacionais anterior, somente veio a ser regulamentada de forma precisa a partir da Convenção de 1982. A Parte XIII da CNUDM dispõe e normatiza a investigação científica marinha⁶². Assim, esta é mais uma liberdade inerente ao Alto Mar e, conseqüentemente, todos os Estados e organizações internacionais têm o direito de “realizar investigação científica marinha na coluna de água além dos limites da zona econômica exclusiva”⁶³. A Parte XIII esta fundamentada em três princípios fundamentais que regem toda a investigação científica marinha: a) princípio da utilização pacífica do meio marinho; b) princípio da liberdade de investigação científica; c) princípio da cooperação e difusão dos resultados⁶⁴.

3.1. AS RESTRIÇÕES

Para manter a ordem em Alto Mar, preservar a paz e o direito internacional, existe neste espaço algumas restrições à livre navegação, pois, a ausência de soberania não significa admitir a anarquia. Assim, as restrições à liberdade dos mares possuem origem costumeira e, atualmente, estão todas regulamentadas em tratados e convenções internacionais, principalmente na Convenção de Montego Bay de 1982 (Cumprer ressaltar que de grande modo também foram expressas na Convenção sobre o Alto Mar de 1958). Desta forma, os Estados assentiram em cooperar na repressão de algumas atividades ilícitas que, por serem próprias do meio marítimo ou por encontrarem

⁶¹ CNUDM. Art. 119.

⁶² DUPUY, René-Jean; VIGNES, Daniel. A handbook on the new law of the sea. Vol 1, Martinus Nijhoff Publishers, Holanda; 1991. P. 97.

⁶³ CNUDM, Art. 257.

⁶⁴ FIORATI, Jete Jane. Op. Cit. P. 217.

meio propício neste espaço, foram especialmente tratadas na Convenção, a fim de que todos exerçam fiscalização sobre as embarcações de seu pavilhão e até mesmo contra embarcações estrangeiras⁶⁵.

Em primeiro lugar, a CNUDM atribui aos navios de guerra (e aeronaves militares) o direito de visita a fim de exercer fiscalização neste espaço. Este direito é um verdadeiro exercício do poder de polícia. Todos os Estados podem e devem fiscalizar o Alto Mar contra qualquer ato considerado ilícito nesta região⁶⁶.

A Convenção de 1982, no artigo 110º, normatiza este direito de visita para os seguintes casos: 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 109º; 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 bandeira⁶⁷. Assim, a despeito do princípio da lei de pavilhão, para os casos acima aludidos, qualquer Estado possui legitimidade para – através de um navio de guerra – se aproximar, fiscalizar e investigar uma embarcação. Contudo, fora os casos de pirataria e transmissão não autorizadas, o país estrangeiro não tem o direito de julgar os infratores e deve entregá-los as autoridades competentes do Estado de pavilhão⁶⁸.

A pirataria é considerada um dos atos mais antigos reconhecido internacionalmente como crime, sendo entendida atualmente como uma norma *Ius Congens* de direito internacional. Desta forma, assumindo ou não qualquer responsabilidade com os tratados internacionais, todas as nações se obrigam a comba-

⁶⁵ GUEDES, Armando M. Marques. Op. Cit. P. 248.

⁶⁶ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit. P. 211.

⁶⁷ CNUDM. Art. 110.

⁶⁸ SILVA, José Luís Moreira da. Op. Cit. P. 132.

ter e cooperar contra a pirataria⁶⁹. Não obstante sua origem histórica remota, a pirataria continua sendo um grande problema e perigo do mar. Atualmente diversos casos de ataques contra embarcações mercantes ocorrem pelo mundo⁷⁰.

Para dirimir tal problema, a CNUDM estipulou que, identificada uma embarcação como pirata, os navios de guerra ou aeronaves militares (ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo) podem efetuar o apresamento dos infratores⁷¹. Todavia, se o navio for apresado sem motivos suficientes e este se revelou como um navio não pirata, o Estado de pavilhão da embarcação que apresou será responsável por todas as perdas e danos causados pelo ato⁷².

No caso de apresamento de navio pirata, os tribunais do Estado que efetuou a prisão é legítimo para decidir as penas aos infratores e as medidas contra o navio, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé⁷³. Aqui se admite a jurisdição universal, na qual o sujeito acusado do crime de pirataria pode ser julgado e punido por qualquer Estado sob a alçada de cuja jurisdição se possa encontrar⁷⁴.

Outra restrição á livre navegação em Alto Mar é o tráfico de escravos. Tanto a Convenção de 1958 quanto a de 1982 condenam e reprimem o tráfico de escravos por mar. A CNUDM, nos mesmos parâmetros da Convenção sobre o Alto Mar de 1958, estipula no artigo 99º que

Todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos em navios autorizados e

⁶⁹ BAPTISTA, Eduardo Correria. *Ius cogens em Direito Internacional*. Ed. Lex, Lisboa; 1997. P. 95.

⁷⁰ MARLEY, David F. *Modern Piracy: A Reference Handbook*. Contemporary world issues, EUA; 2010. P. 175.

⁷¹ CNUDM, Art. 107.

⁷² CNUDM, Art. 105.

⁷³ CNUDM, Art. 106.

⁷⁴ MARLEY, David F. *Op. Cit.* P. 87.

arvorar a sua bandeira e para impedir que, com esse fim, se use ilegalmente a sua bandeira. Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, *ipso facto*, livre⁷⁵.

Apesar de, a primeira vista, referir-se somente ao tráfico de escravos, tal dispositivo merece uma interpretação extensiva para coibir a escravidão nas próprias embarcações. É possível fazê-lo invocando o artigo 23º da Declaração Universal dos Direitos do Homem⁷⁶ e a parte final do artigo 99º da CNUDM (“Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, fica *ipso facto*, livre”), revelando assim repúdio de todos os Estados também à própria escravidão.

O intuito da CNUDM é estabelecer medidas de cooperação entre os Estados para reprimir o tráfico de escravos. Todavia, é importante observar que a Convenção não confere, como no caso de pirataria, o exercício da jurisdição ampla a todos os Estados. Um navio de guerra possui o direito de visita e inspeção (como veremos em subtópico próprio) de embarcação estrangeira suspeita de cometer tal crime, porém não é legítimo um Estado realizar julgamento conforme sua legislação interna de traficante de escravos que arvorem a bandeira de outro pavilhão. Mais uma vez o princípio da lei de pavilhão é cogente no Direito do Mar⁷⁷.

⁷⁵ CNUDM, Art. 99.

⁷⁶ Declaração Universal dos Direitos do Homem, 1948:

Artigo XXIII

1. Toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego.

2. Toda pessoa, sem qualquer distinção, tem direito a igual remuneração por igual trabalho.

3. Toda pessoa que trabalhe tem direito a uma remuneração justa e satisfatória, que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a dignidade humana, e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social.

4. Toda pessoa tem direito a organizar sindicatos e neles ingressar para proteção de seus interesses.

⁷⁷ CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. Op. Cit. P. 184.

O tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas é mais um tema abordado pelo Direito do Mar e constitui uma proibição à livre navegação em Alto Mar. A CNUDM estipula que “todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas praticado por navios no alto mar com violação das convenções internacionais”⁷⁸. Ainda, afirma que “todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas poderá solicitar a cooperação de outros Estados para pôr fim a tal tráfico”⁷⁹. Aqui, assim como no tráfico de escravos, não se aplica a jurisdição universal. Isto é, apesar de qualquer navio de guerra possuir o direito de visita para inspecionar uma embarcação suspeita, somente o Estado de pavilhão pode julgar os indivíduos que cometeram o ilícito⁸⁰.

Em continuação, as transmissões de rádio e televisão não autorizadas em Alto Mar também são consideradas ilícitas e reprimidas pelo direito internacional. A Convenção de Montego Bay veio a regulamentar de forma mais precisa a questão. Destaca tal documento o dever de cooperação internacional a fim de combater tal prática ilícita e define o que seriam estas: são ilegais “todas as transmissões de rádio ou televisão difundidas a partir de um navio ou instalação no alto mar e dirigidas ao público em geral com violação dos regulamentos internacionais, excluídas as transmissões de chamadas de socorro”⁸¹.

A CNUDM é inovadora e excepciona o princípio da jurisdição do Estado de bandeira ao autorizar apresamento e julgamento dos indivíduos suspeitos não somente pela lei do pavilhão. Desta maneira, qualquer pessoa que efetue transmissões

⁷⁸ CNUDM. Art. 108.

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ DUPUY, René-Jean; VIGNES, Daniel. Op. Cit. P. 121.

⁸¹ CNUDM. Art. 109, n°2.

não autorizadas pode ser processada por qualquer um dos seguintes 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 possam receber-se as transmissões; ou e) de qualquer Estado cujos serviços autorizados de radiocomunicação sofram interferências⁸².

Em síntese, assim como na repressão à pirataria, é relativizado o conceito da exclusividade da lei de pavilhão. Portanto, qualquer Estado vítima destas transmissões ilegais possa reprimi-las apresando os infratores e os processando perante os seus tribunais internos⁸³.

4. CONCLUSÃO:

O cenário do Direito Internacional de uma forma geral e, particularmente na sua vertente relativa ao Direito do Mar alterou-se substancialmente no breve século XX. Este século testemunhou um grande avanço no crescimento tecnológico, científico, econômico, populacional, bem como o crescimento do número de Estados soberanos. A complexidade da comunidade internacional contemporânea tornou-se extraordinariamente superior àquela que está na origem do Direito Internacional Público e à das sucessivas formações que enquadram o seu desenvolvimento.

Neste sentido, no breve século XX, a fonte originária do regime jurídico dos mares modificou-se: o costume deu lugar a tratados e convenções internacionais que permitem não somente a cristalização do processo de normas consuetudinárias, mas também a criação de normas jurídicas para atender às novas realidades econômicas, tecnológicas, sociais e políticas. Ademais, o grande número de Estados oriundos do processo de descolonização modificou sobremaneira a comunidade interna-

⁸² CNUDM. Art. 109, n° 3.

⁸³ CNUDM. Art. 109, n° 3.

cional. Estes, dispostos a influenciar a elaboração de um novo ordenamento jurídico internacional referente aos espaços marinhos no intuito de também passar a usufruir dos seus recursos, ganharam força e obtiveram concessões e direitos de participação no direito internacional, nomeadamente no Direito do Mar.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 foi então o resultado da substituição de compilação de normas consuetudinárias internacionais por um processo de negociação exauriente. A CNUDM procurou conciliar todos os interesses em jogo, especialmente a manutenção dos espaços marinhos já existentes, novas regras para estes e também a criação de novas zonas marítimas.

A evolução do regime jurídico do Alto Mar sempre se processou entre princípios ideologicamente opostos: a liberdade dos mares e o exercício de poderes do Estado costeiro sobre determinados espaços marítimos. O crescimento tecnológico, económico, científico e populacional contribuiu para o aumento das desigualdades entre Estados, desde o *mare clausum Vs mare liberum*, o tiro de canhão até o crescimento do número de nações soberanas. As novas realidades do sistema internacional contribuíram para a necessidade de regulamentação do Direito do Mar. Assim, a dicotomia entre a liberdade dos mares e os poderes do Estado costeiro passou a ser regulada por normas de direito internacional que atendem as mais diversas necessidades e interesses.

As liberdades e restrições á navegação marítima em Alto Mar passou então a serem regidas por normas claras e definidas. O modelo de negociação internacional adotado pela CNUDM, o *Package Deal*, possibilitou a alteração do modelo de codificação dos costumes internacionais do *opinio juris generalis* para uma *opinio obligationes conventionalis*. Ou seja, não bastava somente uma percepção genérica de uma regra costumeira para esta tornar-se um regulamento codificado, mas esta prática deveria ser aceite pela maioria dos Estados em con-

senso. Destarte, apesar — e também em razão — de todo o tempo que foi necessário para o comum acordo (que a CNUDM teve sua primeira sessão em 1973 e somente foi assinada em 1982), conseguiu-se um acordo comum que atendesse a todos os interesses incipientes e consuetudinários.

Em especial, o Direito do Mar foi notavelmente alterado no século XX. A transformação tecnológica e o aumento significativo do comércio internacional, em especial via marítima, possibilitou a ampliação da navegação marítima internacional que, por sua vez, exigia uma codificação mais apurada para reger todas as relações jurídicas envolvidas na aventura marítima. O breve século XX, principalmente nos seus últimos 30 anos, presenciou uma alteração expressiva do Direito do Mar, que passou das normas e práticas consuetudinárias para uma regulamentação positivada por inúmeros tratados e convenções internacionais, nomeadamente a CNUDM que é o maior tratado de direito internacional até hoje adotado, com 320 artigos e 8 anexos.



5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BARROS, José Fernando Cedeño de. *Direito do mar e do meio ambiente*. Aduaneiras, São Paulo; 2007.

BASTOS, Fernando Loureiro. *A internacionalização dos Recursos Naturais Marinhos: contributo para a compreensão do regime jurídico-internacional do aproveitamento conjunto de petróleo e de gás natural nas plataformas continentais, do potencial aproveitamento de recursos*

- minerais na Área, da pesca no Alto Mar e os efeitos da regulamentação convencional respectiva em relação a terceiros Estados.* AAFDL, Lisboa; 2005.
- BAPTISTA, Eduardo Correria. *Ius cogens em Direito Internacional.* Ed. Lex, Lisboa; 1997.
- BUENO, Eduardo. *A viagem do descobrimento: a verdadeira história da expedição de Cabral.* Vol 1, Ed Objetiva, Rio de Janeiro; 1998.
- CARVALHO, Virgílio de. *A importância do mar para Portugal: passado, presente e futuro.* Ed. Bertrand; Lisboa, 1995.
- CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea.* 3º ed, Manchester University Press, Inglaterra; 1999.
- DIAS, Luís Filipe da Silva. *Mar territorial e demais espaços: os poderes do estado costeiro e a natureza jurídica dos espaços marinhos - Estudo comparativo.* FDL, Lisboa, 2001.
- DUPUY, René-Jean; VIGNES, Daniel. *A handbook on the new law of the sea.* Vol 1, Martinus Nijhoff Publishers, Holanda; 1991.
- FAUCHILLE, Paul. *Traité de Droit International Public.* Tomo I, 2º parte, Ed. Librairie Arthur Rosseau, 8º ed, Paris, 1925.
- FIORATI, Jete Jane. *A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional.* Renovar; Rio de Janeiro; 1999.
- MARLEY, David F. *Modern Piracy: A Reference Handbook.* Contemporary world issues, EUA; 2010.
- MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo.* Ed. Manoele; Vol 01; 3º Ed; Barueri, 2008.
- MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto Mar.* Renovar, Rio de Janeiro; 2001.

- GIDEL, Gilbert. *Le Droit International Public de la Mer*. Recueil Sirey, tomo I, II e III, Paris; 1934
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. Ed. Renovar; Rio de Janeiro; 2005.
- GOMES, Carla Amado. *Apontamentos sobre a protecção do ambiente na jurisprudência internacional*. In.: Elementos de apoio à disciplina de Direito Internacional do Ambiente. P. 367 a 408. Lisboa; AAFDL, 2008.
- GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino do Direito Marítimo*. Almedina, Lisboa; 2005.
- GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. 2 ed. Rotledge, London, 2004.
- GUEDES, Armando M. Marques. *Direito do Mar*. Ed. Coimbra, 2º edição; Coimbra, Portugal; 1998.
- RODIÈRE, René. *Droit Maritime*. Paris: Dalloz, 1982.
- SILVA, José Luís Moreira da. *Direito do Mar*. AAFDL, Lisboa; 2003.
- ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010.