

MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS MARÍTIMOS

**SORAYA FONTENELES DE MENEZES**

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR NO SÉCULO XXI: A ESTRATÉGIA  
MARÍTIMA DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NA ÁSIA-PACÍFICO À LUZ  
DO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR**

Rio de Janeiro

2016

**SORAYA FONTENELES DE MENEZES**

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR NO SÉCULO XXI: A ESTRATÉGIA  
MARÍTIMA DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NA ÁSIA-PACÍFICO À LUZ  
DO DIREITO DO MAR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos.

Área de concentração: Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Orientador: Prof. Dr. André Panno Beirão

Rio de Janeiro

2016

SORAYA FONTENELES DE MENEZES

**A TERRITORIALIZAÇÃO DO MAR NO SÉCULO XXI: A ESTRATÉGIA  
MARÍTIMA DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NA ÁSIA-PACÍFICO À LUZ  
DO DIREITO DO MAR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos.  
Área de Concentração: Segurança, Defesa e Estratégia Marítima

Aprovada em 14 de dezembro de 2016

Banca Examinadora

---

Prof. Dr./CMG André Panno Beirão, PPGEM/EGN - Orientador  
Doutor em Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr. Severino Bezerra Cabral Filho, ESG  
Doutor em Sociologia pela Universidade de São Paulo

---

Prof. Dr./CMG José Augusto Abreu de Moura, PPGEM/EGN  
Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense

## AGRADECIMENTOS

Às Instituições que proporcionaram a execução desta dissertação, o Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN) e o Clube Naval.

À Universidade de Lisboa e a *International Foundation for the Law of the Sea*, pela acolhida e pelos grandes aprendizados.

Ao meu orientador André Panno Beirão, pelos ensinamentos, pela confiança e por sempre mostrar que a virtude está no meio.

Aos familiares e amigos, por tudo.

*Caminante, no hay camino,  
se hace camino al andar.  
Al andar se hace el camino,  
y al volver la vista atrás  
se ve la senda que nunca  
se ha de volver a pisar.  
Caminante no hay camino  
sino estelas en la mar.*

- Antônio Machado.

## RESUMO

A República Popular da China (RPC) protagoniza diversos litígios marítimos na região Ásia-Pacífico, disputas cujo cerne está diretamente relacionado aos conceitos de soberania e de liberdade de navegação normatizados pelo Direito do Mar, em especial pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982. Na condição de Poder Marítimo em ascensão no século XXI, a RPC adota uma estratégia marítima assertiva na defesa de seus interesses estratégicos no âmbito marítimo. Observou-se uma relativa dicotomia entre a estratégia marítima adotada pela RPC e as interpretações conferidas por essa, acerca da soberania e a liberdade de navegação. Assim, o presente trabalho analisou se atual a interpretação conferida pela RPC ao Direito do Mar é coerente com a atual expansão de seu Poder Marítimo e com a atuação de seu Poder Naval na região Ásia Pacífico. Concluiu-se, por meio do estudo das declarações interpretativas, da estratégia marítima no século XXI e de diversos posicionamentos oficiais internos e externos, que a RPC defende uma postura restritiva à liberdade de navegação, contrapondo-se assim a um dos princípios basilares da CNUDM.

**Palavras-chaves:** República Popular da China. Disputas Marítimas. Estratégia Marítima Chinesa.

## ABSTRACT

The People's Republic of China (PRC) is involved in a number of maritime disputes in the Asia-Pacific region, disputes whose core is directly related to the concepts of sovereignty and freedom of navigation regulated by the Law of the Sea, in particular the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982. As a rising Maritime Power in the 21st century, the PRC adopts an assertive maritime strategy to defend its strategic maritime interests. A relative dichotomy between the PRC's maritime strategy and the interpretation of sovereignty and freedom of navigation given by it was observed. Thus, the present work analyzed if the current interpretation of the Law of the Sea made by PRC is consistent with the current expansion of its Maritime Power and the performance of its Naval Power in the Asia Pacific region. Through the study of the interpretative declarations, of its maritime strategy throughout the 21st century and various official and external official positions, it was possible to conclude that the PRC advocates a restrictive position concerning the freedom of navigation, thus contravening one of the basic principles of UNCLOS.

**Keywords:** People's Republic of China. Maritime Disputes. Chinese Maritime Strategy.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A2/AD	<i>anti-access/area denial</i>
ADIZ	Zona de Defesa e Identificação Aérea – <i>air defense identification zone</i>
AGNU	Assembleia Geral das Nações Unidas
ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
DI	Direito Internacional
CIJ	Corte Internacional de Justiça
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CPA	Corte Permanente de Arbitragem
CPJI	Corte Permanente de Justiça Internacional
JCG	<i>Japan Coast Guard</i>
KMT	Kuomintang
MLC	Mar do Leste da China
MSC	Mar do Sul da China
ONU	Organização das Nações Unidas
PCC	Partido Comunista Chinês
RPC	República Popular da China
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>1 O DIREITO DO MAR E A EXPANSÃO DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS</b> .....	17
1.1 O Direito Internacional do Mar .....	19
1.1.1 As Fontes do Direito Internacional do Mar .....	19
1.1.2 O Princípio da Liberdade de Navegação .....	22
1.2 A Expansão do Direito do Mar no Século XX .....	26
1.2.1 As Transformações no Direito do Mar e as Primeiras Tentativas de Codificação .....	26
1.2.2 A terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar .....	32
1.2.2.1 A Dinâmica da Conferência: a conciliação de interesses .....	33
1.2.2.2 A Entrada em Vigor da Convenção .....	36
1.3 O processo de territorialização marítima .....	38
1.3.1 Território e Soberania no Mar .....	38
1.3.2 Particularidades Jurídicas da Delimitação Marítima na Região .....	42
1.3.3 A Territorialização Marítima .....	45
<b>2 A ASCENSÃO DO PODER MARÍTIMO CHINÊS NO SÉCULO XXI</b> .....	47
2.1 Poder Marítimo .....	47
2.2 A Segurança Marítima e as “Novas Ameaças” .....	52
2.3 China como Poder Marítimo .....	55
2.3.1 Histórico: de Seapower ao Século de Humilhação .....	55
2.3.2 A Era Mao Zedong (1949-1976) .....	60
2.3.3 O Período Deng Xiaoping (1978-1993) .....	64
2.3.4 Os anos de Jiang Zemin (1993-2002) .....	68
2.3.5 A Política de Hu Jintao (2003-2008) .....	69
2.3.6 A Política de Xi Jinping .....	71
2.4 Poder Naval e Marítimo Chinês no Século XXI .....	72
<b>3 A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O DIREITO DO MAR</b> .....	77
3.1 A República Popular da China e a Soberania Marítima .....	78
3.1.1 As Disputas no Mar do Sul da China .....	78
3.1.2 As Disputas no Mar do Leste da China .....	85
3.2 As Interpretações da República Popular da China acerca Do Direito Do Mar .....	92
3.2.1 A finalidade das declarações interpretativas à CNUDM .....	93
3.2.2 As interpretações da RPC sobre a condução de atividades militares .....	94
3.2.3 As interpretações da RPC sobre soberania marítima .....	99

3.2.4 A posição da RPC sobre a resolução de litígios .....	102
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	105
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	108

**ANEXO A - AS ILHAS ARTIFICIAIS CONSTRUÍDAS PELA RPC NO MSC**

**ANEXO B – ESTADOS COM RESTRIÇÕES ACERCA DA CONDUÇÃO  
DE ATIVIDADES MILITARES EM ZONAS MARÍTIMAS**



## INTRODUÇÃO

O início do século XXI é marcado pelo deslocamento do eixo de poder do Atlântico para a região Ásia-Pacífico, onde se destaca a ascensão da República Popular da China (RPC) como um dos principais atores do sistema internacional, seja pela robustez de seu desenvolvimento econômico, pelas peculiaridades de seu regime político regido pelo Partido Comunista Chinês (PCC), seja pelo investimento militar com ênfase naval.

O mar tornou-se um dos pontos centrais da agenda de segurança na Ásia-Pacífico, região marcada pelo intenso fluxo de linhas de comércio marítimo, na qual interesses estratégicos relativos à exploração de recursos naturais, à delimitação de fronteiras e à soberania sobre territórios marítimos se sobrepõem.

O crescimento da economia da RPC está intrinsecamente ligado ao mar em razão da dependência das linhas de comunicação marítimas, sobretudo pela importação de insumos e matrizes energéticas e pelo escoamento de sua produção industrial. Ademais, sua segurança alimentar depende do comércio marítimo, representando 31% da importação mundial de grãos em 2013 (UNCTAD, 2015, p. 15), bem como sua segurança energética, figurando desde 2013 como maior importadora de petróleo do mundo, importando em torno de 5.9 milhões de barris por dia, com estimativa de crescimento em 75% até 2025 (HADDICK, 2014, p. 10).

Hodiernamente, a China protagoniza diversos focos de tensão decorrentes de sua política assertiva na defesa de seus interesses políticos e econômicos no âmbito marítimo. No que tange as disputas marítimas, os Mares do Sul e do Leste da China são palco de constantes atritos diplomáticos, legais e militares entre a RPC e os demais Estados limítrofes. Em ambos os casos, existe discordância em relação à soberania e em relação à delimitação de áreas marítimas, uma vez que a conformação geográfica da região gera múltiplas sobreposições. A esse respeito, as distintas interpretações do quadro legal estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982 tornam-se cada vez mais relevantes no cenário internacional.

Acerca das contestações sobre a soberania dos territórios marítimos, a RPC ambiciona uma mudança de *status quo*, no Mar do Sul da China, afirmando ter direitos de soberania e jurisdição sobre as ilhas dentro do perímetro da “linha de nove traços” (*nine dashed line*) uma demarcação controversa baseada em “direitos históricos” (COLE, 2010, p. 21). No Mar do Leste da China, por sua vez, as ilhas Senkaku (*Diaoyu*, em chinês) são disputadas com o Japão,

com quem a RPC tem um relacionamento político desgastado por rivalidades históricas. (COLE, 2010, p. 25)

Na última década, a RPC assumiu uma postura mais agressiva em relação a seus interesses marítimos, orquestrando seu Poder Marítimo para ampliar sua presença nos mares adjacentes, assim como “expandindo seu alcance militar e procurando enfraquecer os pleitos dos demais Estados por meio de uma diplomacia coercitiva”<sup>1</sup> (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.1).

Cabe destacar algumas ações protagonizadas pela RPC, tais quais: a exploração de petróleo e a pesca em áreas de litígio com Estados vizinhos; o estabelecimento de zonas de pesca exclusiva; os recorrentes atritos com as Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados vizinhos em razão da disputa pela soberania de ilhas; o aumento substancial da presença marítima nas áreas em litígio; a construção de ilhas artificiais, com instalação de estruturas potencialmente de uso militar e o estabelecimento da Zona de Defesa e Identificação Aérea (ADIZ) no Mar do Leste da China (2013).

Dentre as várias abordagens possíveis acerca da expansão marítima chinesa, observou-se uma vasta doutrina centrada no estudo das capacidades militares ou voltada para as relações sino-americanas. Contudo, verificou-se uma lacuna no que tange a relação entre a estratégia marítima chinesa e o atual paradigma de regulação do uso do mar. Por essa razão, sem pretender esgotar o tema, optou-se por contribuir com o debate a partir da aproximação entre a interpretação conferida pela República Popular da China ao Direito do Mar e sua Estratégia Marítima na região Ásia Pacífico.

Buscando tal aproximação, interessa discutir o projeto marítimo chinês em cotejo com as disposições da CNUDM, da qual a RPC é signatária, levantando matérias controversas, tais quais: o o pleito jurídico chinês nos mares em seu entorno, a construção de ilhas artificiais, a passagem inocente de navios de guerra pelo mar territorial, a necessidade de autorização prévia para a condução de atividades militares na zona econômica exclusiva, e, tangencialmente, o caráter vinculativo das Declarações Interpretativas à Convenção.

No decurso da pesquisa, precisamente em 12 de julho de 2016, foi divulgado teor final do julgamento do caso movido pelas Filipinas contra a RPC perante a Corte Permanente de Arbitragem (CPA), fato que, mediante sua irrefutável pertinência aos rumos do tema em baila, fez necessário um natural realinhamento do trabalho.

---

<sup>1</sup> Do original: “*expanding its military reach and seeking to undermine the claims of other states through coercive diplomacy*”

Geopoliticamente, a Ásia é um teatro marítimo por excelência, onde fica patente a dependência da RPC do mar - seja como fonte de recursos, como espaço para o comércio marítimo ou como área de soberania -, justificando a ênfase dada na consolidação de seu Poder Marítimo. Ante o exposto, pesquisa proposta buscará analisar se atual a interpretação conferida pela RPC ao Direito do Mar é coerente com a atual expansão de seu Poder Marítimo e com a atuação de seu Poder Naval na região Ásia Pacífico.

As perguntas que motivam esta pesquisa são: a República Popular da China confere ao Direito do Mar uma interpretação de cunho territorialista? A interpretação conferida pela RPC é coerente com sua atual expansão estratégia marítima e com a atuação de seu Poder Naval na região Ásia Pacífico?

A pesquisa mostra-se relevante pois enfoca a estratégia marítima da RPC, hoje de cunho mais assertivo, que representa um potencial gatilho para a escalada de uma crise ou um conflito regional em razão de seus interesses marítimos. As ambições chinesas em seus mares adjacentes, abordadas no estudo proposto, são marcadas pelo conflito de interesses tanto com os demais Estados da região, quanto com os Estados Unidos, na condição de Poder Marítimo dominante.

Em que pese o estudo pretendido enfoque a dinâmica geopolítica da região Ásia-Pacífico, a temática mostra-se relevante uma vez que algumas das interpretações conferidas pela RPC em relação do Direito do Mar convergem com a posição sustentada pelo Brasil, a exemplo da exigência de autorização do Estado costeiro para a realização de atividades militares na zona econômica exclusiva.

A pesquisa visa o cotejamento entre a atual estratégia marítima da RPC e a interpretação chinesa do Direito do Mar, coadunando com os propósitos da Linha de Pesquisa I – Política e Estratégia Marítima -, resguardado o viés holístico a partir de uma interseção com a Regulação do Uso do Mar. Desse modo, a pesquisa é aderente aos propósitos do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos, uma vez que reflete sobre a interação entre Poder Marítimo e Direito do Mar.

Em uma leitura contemporânea, Geoffrey Till define Poder Marítimo como “a capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas pelo que se faz do mar ou a partir do mar<sup>2</sup>” (2013, p. 87). A ênfase da pesquisa será o uso do Poder Marítimo como um meio para o domínio, ou, nas palavras do autor: “no modo tradicional pelo qual o mar vem sendo usado

---

<sup>2</sup> Do original: “*seapower is indeed to be defined as: the capacity to influence the behaviour of other people by what you do at or from sea*” (p.87)

para promover, manter ou contestar poder político, nos interesses aquilo que, atualmente, é por vezes chamado de ‘hard security’<sup>3</sup>” (TILL, 2013, p. 282).

O entendimento de Geoffrey Till sobre em que consiste o Poder Marítimo é adotado como referência para a pesquisa proposta. O autor sustenta que sua compreensão passa simultaneamente por dois prismas: como um *input* e como um *output*, como meios e como fins. Em sua primeira faceta, trata-se de um *input*, pois congrega os recursos necessários nos quais seu detentor deve investir para o uso do mar, como marinhas, guardas costeiras, indústrias relacionadas à atividade marítima em amplo aspecto, recursos de aviação e forças terrestres na medida integrem a atividade marítima. (TILL, 2013, p. 25) Ao mesmo tempo, Poder Marítimo é um *output*, um fim a ser alcançado, consistindo “na capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas ou coisas pelo que se faz no mar ou a partir do mar”<sup>4</sup> (TILL, 2013, p. 25)

Um dos componentes integrantes do Poder Marítimo, o Poder Naval é um instrumento político dos interesses dos Estados, propagando aspectos de suas Políticas Externa e de Defesa (MOURA, 2014, p. 29). Esse entendimento é caro à pesquisa na medida que será explorada a estratégia chinesa para os litígios envolvendo soberania marítima, nas quais a Marinha (PLAN), a Guarda Costeira e as agências de *law enforcement* são utilizadas de forma orquestrada, pois nesse caso “(...) os Estados reclamantes recorrem a variados meios de defender sua soberania. O mais óbvio é o desenvolvimento da Guarda Costeira e de outras agências civis de *maritime enforcement*. Isso pode ser visto como menos provocativo e preocupante que construir suas Marinhas.”<sup>5</sup> (TILL, 2013, p. 323). Nesse esteio, o Poder Naval não é um instrumento útil ao Estado apenas em caráter intermitente nos períodos de guerra, sendo manifesto o seu papel permanente em tempos de paz, seja em assegurar as linhas de comunicação marítimas, figurando ainda como um instrumento de diplomacia, principalmente pela possibilidade de gradação no uso da força.

Sob outra perspectiva, o século XX foi palco de um processo de codificação do Direito do Mar, em grande monta influenciado pelo avanço da “*tentação territorialista*” sobre esse espaço. Em decorrência dessa mudança de paradigma, não seria exagero afirmar que “a

---

<sup>3</sup> Do original: “*on the traditional way in which the sea has been used to foster, maintain or contest political power, in the interests if what is, these days, sometimes called ‘hard’ security*”

<sup>4</sup> Do original: “*the capacity to influence the behaviour of the people or things by what one does at sea or from the sea.*”

<sup>5</sup> Do original: *Claimant states resort to a variety of means of defending their sovereignty. The most obvious is the development of coastguard and other civilian agencies of maritime enforcement. This might be regarded as much less provocative and worrying than building up their navies.*

delimitação das fronteiras marítimas ganhou uma importância sem precedentes na história.<sup>6</sup>” (COTTIER, 2015, p. 4). No mesmo esteio, Cottier aponta para um movimento de “*cercamento dos mares*” no séc. XX, num retorno parcial ao *Mare Clausum*, na “mais profunda revolução de jurisdição quase-territorial das Nações sobre recursos naturais encrustados no mar<sup>7</sup>” (2015, p. 1).

A análise do processo de territorialização do mar será abordada na pesquisa, evidenciando o atual papel da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) como uma moldura para o uso dos oceanos. Nesse contexto, será problematizada a relação entre a Expansão do Poder Marítimo da RPC e suas interpretações do Direito do Mar.

Para que essa tarefa se realize, a pesquisa norteia-se por uma abordagem descritiva-dedutiva, conforme apontam Cervo, Bervian e da Silva: “A pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (...)” (2007, p. 61). No que tange ao método de procedimento, terá caráter qualitativo. A pesquisa confere destaque a fontes como Documentos de Defesa, Declarações Interpretativas a CNUDM e laudo arbitral do caso *The South China Sea Arbitration* julgado em 2016 pela CPA. Contudo, importa ressaltar como limitação da pesquisa a utilização de documentos oficiais da RPC em sua tradução para o inglês, visto não ser possível o manejo de fontes primárias produzidas em mandarim.

Para a consecução do objetivo proposto, a pesquisa será dividida em três capítulos. No primeiro, será apresentada a tensão entre as liberdades de alto mar e os limites da soberania do Estado costeiro que permeou a evolução do Direito do Mar. Em seguida, serão destacadas as disposições centrais da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar pela perspectiva da territorialização.

Nesse quadro, o segundo capítulo apresenta considerações teóricas acerca dos conceitos de Poder Marítimo e Poder Naval, seguido da abordagem da atual Estratégia Marítima da República Popular da China para a região Ásia-Pacífico, em uma leitura norteada pela teoria de Poder Marítimo de Geoffrey Till.

Isso posto, o terceiro capítulo buscará responder se a República Popular da China confere ao Direito do Mar uma interpretação de cunho territorialista. Para tal, serão problematizadas as Declarações Interpretativas da RPC à Convenção, na qualidade de fontes primárias, assim como as principais reclamações chinesas por soberania marítima na região Ásia Pacífico.

---

<sup>6</sup> Do original: “*maritime boundary delimitation became of importance in a manner unprecedented in history.*”

<sup>7</sup> Do original: “*most profound revolution of quase-territorial jurisdiction of nations over natural resources embedded at sea*”

## 1 O DIREITO DO MAR E A EXPANSÃO DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

*The law of the sea is a “never ending story” – Ronán Long*

O mar está intrinsecamente ligado ao cotidiano do homem, seja como fonte de recursos biológicos e energéticos, seja como via de transporte para pessoas e mercadorias ou mesmo um espaço para lazer. Na atualidade, vários desafios relacionados ao ambiente marítimo figuram na agenda internacional, tais quais a repressão aos ilícitos transnacionais, a segurança nos casos de migração pelo mar, a saturação dos estoques pesqueiros ou mesmo as possibilidades decorrentes da abertura de novas rotas marítimas em virtude do derretimento do gelo no Ártico.

Haja vista que a regulação do uso do mar afeta as atividades humanas em cerca de 70% da superfície da Terra, suas disposições tangenciam diretamente as dinâmicas política, econômica, estratégica e ambiental do cenário internacional.

O ambiente marítimo figura como um elemento central, especialmente, na dinâmica de segurança da região Ásia-Pacífico, na qual interesses estratégicos relativos à exploração e exploração de recursos naturais, à delimitação de fronteiras e à soberania sobre territórios marítimos se sobrepõem. Nesse cenário, a China protagoniza diversos focos de tensão decorrentes de sua política assertiva na defesa de seus interesses políticos e econômicos no âmbito marítimo.

No que tange às disputas marítimas, os Mares do Sul e do Leste da China são palco de constantes atritos diplomáticos, legais e militares entre a RPC e os demais Estados limítrofes. Em ambos os casos, existe discordância em relação à soberania de formações emersas e em relação à delimitação de áreas marítimas, uma vez que a conformação geográfica da região gera múltiplas sobreposições. Paralelamente, a RPC questiona os limites da liberdade de navegação nas áreas sob a jurisdição do Estado costeiro, mormente no que diz respeito à condução de atividades militares.

Assim, as disputas marítimas e as posições defendidas pela RPC perpassam a discussão de diversas questões relacionadas ao quadro legal estabelecido pelo Direito do Mar e, em especial, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982, tais quais a liberdade de navegação, a soberania marítima, a delimitação de limites do mar e os direitos históricos, além da condução de atividades militares no mar.

Ao longo da história, o Direito do Mar foi pautado pela tensão entre os Estados defensores da liberdade dos mares e aqueles interessados em ampliar o alcance da soberania dos Estados Costeiros. A adoção da CNUDM estabeleceu um novo paradigma a esse respeito, estabelecendo zonas marítimas, pautadas em um ténue equilíbrio entre a soberania e liberdade

de navegação. Passados mais de trinta anos da entrada em vigor da Convenção, a tensão entre *mare liberum* e *mare clausum* ainda se faz presente, somada aos desafios na implementação de seus dispositivos.

Ao longo do capítulo, serão abordadas questões atinentes à evolução do Direito do Mar, com ênfase na dualidade entre as liberdades do alto mar e a soberania estatal. Destarte, faz-se necessário chamar atenção para essa evolução como uma resposta à prática dos Estados, influenciada e impulsionada tanto por interesses políticos quanto por demandas econômicas.

Nesse esteio, um fator que não pode ser obliterado nessa dinâmica é que o mar representa um espaço tradicionalmente ligado ao uso da força militar pelos Estados na defesa de seus interesses. Convém, portanto, reforçar a singularidade do ambiente marítimo, tendo em vista sua importância para segurança internacional, assunto posteriormente explorado ao longo do capítulo dois. À vista disso, Booth chama atenção para o prejuízo decorrente das barreiras no diálogo entre políticos, juristas e estrategistas sobre os usos do mar:

É importante, portanto, resistir à tendência da compartimentação. Em vez disso, deveríamos enfatizar a unidade da lei e da estratégia. Afinal de contas, elas não são atividades totalmente distintas. Quer a Lei dos Direitos do Mar, quer a estratégia naval, tem suas raízes nos interesses nacionais dos Estados e, em relação a eles, preocupam-se com o uso dos oceanos na maneira desejada, assim como em impedir que eles sejam contrariamente a seus interesses. [...] Em resumo, tanto a lei como a guerra representam a continuação da política por outros meios. (BOOTH, 1989, p. 6)

O presente trabalho terá como norte a perspectiva do Estado como principal ator em relação ao Direito do Mar, abordagem coerente com a proposta da pesquisa de lançar um olhar sobre as interpretações e as práticas da República Popular da China em relação à soberania no ambiente marítimo.

No entanto, cabe ressaltar a importância dos demais atores, como organizações internacionais, corporações transnacionais, indivíduos e organizações não governamentais, uma vez que além de congregarem interesses próprios, eles também influenciam no comportamento dos demais atores, inclusive dos Estados. A adoção dessa perspectiva também se justifica pela ênfase na abordagem do impacto territorial das transformações do Direito do Mar ocorridas no século XX e nas disputas interestatais por limites das zonas marítimas.

Desse modo, o presente capítulo buscará apresentar, sob o prisma legal, a tensão histórica entre liberdade de navegação e poderes dos Estados costeiros, chamando atenção para o estabelecimento das áreas marítimas, e evidenciar, sob a perspectiva do direito internacional do mar, as nuances do processo de delimitação das fronteiras marítimas, o que permitirá

compreender como esse processo de territorialização marítima influenciou a codificação do Direito do Mar.

## 1.1 O Direito Internacional do Mar

O mar oferece diversas possibilidades de uso pelo homem, realidade que se reflete em um vasto corpo de regulações internacionais. Em que pese o presente estudo valer-se da Convenção de Montego Bay como principal fio condutor, importa não cair no equívoco de tratá-la como fonte única do Direito do Mar, que compreende um universo mais amplo, tanto no que diz respeito a suas fontes quanto a seus atores<sup>8</sup>, como sublinha Tanaka: “o corpo de normas internacionais que vinculam Estados e outros sujeitos de Direito Internacional em seus assuntos marinhos [...]”<sup>9</sup> (2012, p. 3, tradução nossa).

Visto que o presente capítulo tem por escopo discutir questões atinentes ao Direito do Mar e a expansão das fronteiras marítimas, inicialmente serão abordadas as fontes do Direito Internacional do Mar, chamando atenção para a importância do costume internacional. Em seguida, será apresentado o paradigma clássico das liberdades do alto mar, que constituíram o cerne do costume internacional até o século XIX.

### 1.1.1 As Fontes do Direito Internacional do Mar

Em que pese a especialidade da matéria da qual se ocupa o Direito do Mar, bem como a transdisciplinariedade do seu ambiente, não há dúvidas que o Direito do Mar é, em sua essência, Direito Internacional, compartilhando com este, assim, várias das fontes que ao seu sistema normativo emprestam robustez e completude, as quais, por sua vez, encontram-se bem disciplinadas no artigo 38 (b) do Estatuto da Corte Internacional de Justiça (CIJ). O referido dispositivo, de forma assertiva, demonstra estarem as Convenções, como a de Montego Bay, figurando como apenas uma entre as fontes, sendo as demais identificadas como: o próprio costume internacional, os princípios gerais de direito e, ainda, as decisões judiciais e a doutrina de juristas qualificados de cada nação.

A Convenção de Montego Bay mantém o status de “Convenção dos Mares”, com ampla adesão da comunidade internacional. No entanto, é necessário considerar que, embora a mesma represente uma bússola no que diz respeito à regulação do uso do mar, suas disposições

---

<sup>8</sup> Conquanto, cabe pontuar que alguns autores, como Gideon Boas, defendem uma concepção do Direito do Mar focada apenas na atuação estatal: “*the international law of the sea is the body of public international law concerned with defining permissible maritime activities, navigational rights, mineral rights, jurisdiction over coastal waters and the relationship between states and the seas*” (BOAS, 2013, p. 27)

<sup>9</sup> Do original: “*the body of international rules that bind States and other subjects of international law in their marine affairs [...]*”

não se propõem a encerrar as questões em relação ao uso do mar, fazendo referência expressa a possibilidade de novos acordos e tratados internacionais, desde que não sejam contrários a suas disposições (art. 311). Nesse sentido, Evans faz alusão a figura de uma “*umbrella convention*”, dando ensejo a outros instrumentos legais complementares, uma vez que “[...] partes da convenção são de natureza “estrutural”, prevendo a necessidade de outros instrumentos que abordem diversos temas mais detalhadamente, e sendo de fato complementada por outras convenções importantes”<sup>10</sup> (2003, p. 625, tradução nossa).

Nesse sentido, observa-se que Direito do Mar é composto por um mosaico de regulações prolatadas por diferentes órgãos, dentre os quais cabe chamar atenção para o papel ativo da Organização Marítima Internacional, discutindo de forma ampla a segurança no mar; o trabalho da Organização Internacional do Trabalho na proteção do trabalhador no mar; e as organizações regionais de pesca. Além disso, diversos acordos bilaterais são firmados tratando de questões marítimas, mormente no que diz respeito ao estabelecimento de fronteiras marítimas.

Analisando-se a importância significativa de cada uma das fontes, vê-se que o costume figura como fonte de grande destaque, não apenas por refletir a prática geral aceita como direito (art.38 (b)), mas, por ser essencialmente a base formadora das concepções primárias do Direito do Mar, a qual ajudou a consolidar direitos e deveres derivados da prática sistemática e repetitiva dos Estados.

Assim entendido, é o costume uma fonte que dialoga de forma mais próxima da prática dos Estados, somada à um caráter subjetivo da *opinio juris*, elemento caracterizado por Harrison como “[...] a convicção de que uma particular ação ou inação é permitida ou requerida pelo direito internacional”<sup>11</sup> (2011, p. 13, tradução nossa). Além de seu papel como fonte *per se*, a importância do direito costumeiro permanece em razão do papel central que desempenha na interpretação dos tratados internacionais<sup>12</sup>.

O costume internacional não exclui ou reduz o processo de criação de tratados, observando-se uma estreita conexão entre os ambos. No caso paradigmático *North Sea*

---

<sup>10</sup> Do original “[...] parts of the convention are of a ‘framework’ nature, foreseeing the need for further instruments addressing a number of subjects in greater detail, and it has indeed already been supplemented by a number of other major conventions.”.

<sup>11</sup> Do original: “[...] is the belief that a particular action or inaction is permitted or required by international law”.

<sup>12</sup> Nesse sentido, Rothwell e Stephens corroboram: “Whist the law of the sea was clearly dominated by state practice and customary international law up until approximately the mid-twentieth century, the ongoing impact of customary international law cannot be ignored, especially with respect to those areas of conventional law which are not clearly articulated in the existing treaties or in areas where state practice may have extended the application of some of treaty provisions.” (2010, p. 22).

*Continental Shelf* (1969), a Corte Internacional de Justiça chamou atenção para a relação estreita entre dos tratados e o direito costumeiro, em pelo menos três formas: primeiro, os tratados podem codificar regras de direito costumeiro; segundo, os tratados poderiam gerar novas normas de direito costumeiro internacional a partir de sua influência na prática dos Estados que não são parte daquele tratado (HARRISON, 2011, p. 17 - 18). A terceira forma seria o efeito “cristalizador” de um costume internacional que estaria emergindo. Um exemplo emblemático do efeito cristalizador no Direito do Mar é a Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental (1956), codificando a recente reivindicação dos Estados por direitos sobre os recursos na área, iniciada com a Proclamação Truman (1945).

Analisando o papel estatal na formação do costume internacional sob uma perspectiva estritamente jurídica, pode-se argumentar pela horizontalidade dos Estados, com esteio na igualdade da soberania preconizada na Carta das Nações Unidas. Por conseguinte, os Estados teriam uma capacidade de influência idêntica na formação do costume internacional. Nesse sentido, enfatiza Cançado Trintade:

Em todo caso, nenhum Estado – por mais poderoso que esse possa ser – pode reivindicar que sua prática é intrinsecamente mais importante que a de outros Estados (apenas em virtude da publicidade e disseminação que lhe é dada); como membros da comunidade internacional, todos [Estados] contribuem, em conjunto, para a formação da prática internacional, juntamente com outros sujeitos do Direito Internacional.<sup>13</sup> (TRINTADE, 2010, p. 118, tradução nossa)

Em que pese a solidez do argumento, a presente pesquisa pretende situar-se no debate a partir da perspectiva de que o Direito Internacional não existe em um vácuo legal, tendo sua concepção e aplicação influenciadas pela dinâmica de poder das relações entre os Estados. Sem perder de vista que a prática dos Estados não é um sinônimo automático de costume internacional, importa considerar que “[...] pode ser mais fácil para um Estado mais ‘poderoso’ se comportar de modo a influenciar significativamente o desenvolvimento, a manutenção ou mudança das regras costumeiras.”<sup>14</sup> (BYERS, 1999, p. 37, tradução nossa). Assim, o estudo do comportamento de atores que, como a China, guardam estreita relação entre suas posições jurídicas e o uso de suas capacidades militares, torna-se extremamente relevante do ponto de vista da evolução do Direito do Mar.

---

<sup>13</sup> Do original: “*In any case, no State – however powerful it might be – can claim its individual practice is intrinsically more important than that of other States (just because of the publicity and dissemination given to it); as members of the international community, they all contribute, altogether, to the formation and development of international practice, jointly with other subjects of international law.*”

<sup>14</sup> Do original: “[...] *it may be easier for more ‘powerful’ States to behave in ways which will significantly influence the development, maintenance or change of customary rules*”

Os princípios, por sua vez, constituem a base estrutural de todo o ordenamento jurídico, figurando como normas elementares que funcionam como verdadeiras balizas para a aplicação do Direito. Nas palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello:

Princípio- já averbamos alhures- é, por definição, mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas compondo-lhes o espírito e servindo de critério para sua exata compreensão e inteligência exatamente por definir a lógica e a racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido harmônico. É o conhecimento dos princípios que preside a intelecção das diferentes partes componentes do todo unitário que há por nome sistema jurídico positivo. (2010, p.958-959)

Atentando à necessidade de estrita observância dos comandos principiológicos para a aplicação, também, do Direito Internacional do Mar, vê-se que ditas normas se prestam a complementar a interpretação das normas consuetudinárias e convencionais, permitindo ao aplicador adotar, ante a preceitos duvidosos, normas reconhecidas como válidas, orientando não apenas a solução de controvérsias, mas a própria construção de um arcabouço normativo uno e coerente para o Direito Internacional do Mar (MENEZES, 2015, p.68).

### 1.1.2 O Princípio da Liberdade de Navegação

A liberdade de navegação figura como um princípio central no Direito do Mar, cujo cerne consiste em uma obrigação negativa: a impossibilidade de os Estados reclamarem soberania sobre uma porção do mar. A liberdade no mar está ligada aos interesses políticos e econômicos dos Estados Marítimos na liberdade de navegação necessária ao comércio marítimo, consubstanciando um corolário da liberdade de comércio (TANAKA, 2012, p. 17).

A liberdade de navegação deve ser vista por pelo menos dois prismas: por um lado, a liberdade de passagem, e, por outro, a jurisdição exclusiva do Estado de bandeira.

A primeira questão, ligada ao *ius communicationis*, consistiria em “[...] o direito de adentrar nos oceanos e de cruza-los sem impedimentos por parte de outros Estados ou por entidades em proibições ao uso e sem se sujeitar a regulações que não sejam consenso entre os Estados”<sup>15</sup> (WENDEL, 2007, p. 5-6, tradução nossa). A liberdade de circulação engloba a liberdade de passagem pelos estreitos que conectam as áreas de alto mar como intrínseca ao propósito de livre acesso aos mares. (LAPIDOTH, 1974-75, p. 259)

---

<sup>15</sup> Do original: “[...] *the right to enter upon the oceans and to pass them unhindered by efforts of other states or entities to prohibit that use or to subject it to regulations unsupported by a general consensus among states*”.

O segundo aspecto do modelo clássico de liberdade de navegação consistiria na jurisdição exclusiva do Estado de bandeira em relação aos navios de sua nacionalidade em alto mar. Uma vez em alto mar, o navio está sujeito apenas à legislação do Estado cujo pavilhão ostenta, assim como só pode ser abordado por navio do mesmo Estado.

Essas duas perspectivas clássicas acerca da liberdade dos mares foram expressas no caso *S.S. Lotus* em 1927 pela Corte Permanente de Justiça Internacional:

Certamente é verdade que - à exceção de certos casos especiais definidos pelo direito internacional - os navios no alto mar não estão sujeitos a outra autoridade senão a do Estado cuja bandeira voam. Em virtude do princípio da liberdade dos mares, isto é, da ausência de qualquer soberania territorial no alto mar, nenhum Estado pode exercer qualquer tipo de jurisdição sobre os navios estrangeiros sobre eles<sup>16</sup>. (CPJI, 1927, p. 25, tradução nossa)

Sob o prisma histórico, a regulação do uso do mar já se faz presente no *Sea Code* de Rhodes e no Direito Romano com os Institutos justinianos. Uma questão seminal para o Direito Internacional advém da antiguidade clássica: o mar pode ser submetido a alguma forma de domínio pelo homem ou se seus usos, como a navegação e a pesca, são comuns a todos? Ou seja, se o mar constitui *res nullis* ou *res communis*? (BEDERMAN, 2012, p. 361-362)

Ainda no final da Idade Média, já estava consagrada a ideia de direitos exclusivos sob uma porção do mar adjacente à costa, conquanto não estava definido o escopo de tais direitos nem seu alcance físico. (LAPIDOTH, 2006, p.261; MELLO, 2001, p. 4). À época, as cidades-Estado de Gênova e Veneza reclamavam a respectiva soberania sobre os Mares Ligúrico e Adriático, usando termos como *'seignory'*, *'royalty'*, *'full jurisdiction'* e *'empire'* (BEDERMAN, 2012, p. 364), seguidas por reivindicações ulteriores de algum tipo de domínio sobre espaços marítimos<sup>17</sup>.

A expansão marítima europeia iniciada no final do século XV, capitaneada pelos reinos de Portugal e Espanha, levou ao estabelecimento de vastos impérios coloniais, elevando a importância das rotas marítimas por se tratarem da principal, senão única, via de ligação entre colônias e metrópoles.

<sup>16</sup> Do original: "It is certainly true that – apart from certain special cases which are defined by international law – vessels on the high seas are subject to no authority except that of the State whose flag they fly. In virtue of the principle of the freedom of the seas, that is to say, the absence of any territorial sovereignty upon the high seas, no State may exercise any kind of jurisdiction over foreign vessels upon them. ”.

<sup>17</sup> Nessa perspectiva, Lapidoth ilustra: "The best known claims for ruling parts of the oceans are those of the Republic of Genova over the Ligurian Sea and the Gulf of Lions, the Republic of Venice over the Adriatic Sea, Denmark and Sweden over the Baltic Sea, Norway and later Denmark over parts of the North Sea, Spain over the western Atlantic, the Gulf of Mexico and the Pacific Ocean, Portugal over the eastern part of the Atlantic and the Indian Ocean." (1974-75, p. 261).

A tentativa de conferir um uso exclusivo do mar teria seu respaldo na Bula papal *Inter-Coetera* (1493) e no Tratado de Tordesilhas (1494), que traçavam a linha que dividiria apenas entre Portugal e Espanha a soberania das terras descobertas e a descobrir, instrumentos que “deixavam subentendido que estas duas potências navais teriam soberania igualmente sobre os mares, igualando o mar e a terra firme para efeitos de apropriação, criando o monopólio comercial sobre os oceanos.” (FIORATI, 1999, p. 3).

Nesse momento, a doutrina tem uma grande influência no desenvolvimento do Direito Internacional. Nos séculos XVI e XVII difundem-se obras doutrinárias acerca do alcance do poder do Estado no ambiente marítimo: a defesa da liberdade de navegação ou *Mare Liberum* e a defesa de algum grau de autoridade do Estado, conhecida como *Mare Clausum*.

O marco teórico relativo a liberdade nos mares remonta a publicação da obra *Mare Liberum* (1609<sup>18</sup>), de Hugo Grócio, cuja premissa fundamental é que os Estados não podem reclamar soberania sobre o alto mar<sup>19</sup>. As principais teses do autor consistem na impossibilidade de apropriação do mar pelo homem, em virtude de sua natureza física, consistindo em um bem de uso comum a todos, assim como “[...] nem prescrição nem costume justificam nenhuma reivindicação dessa natureza porque ninguém detém o poder de garantir um privilégio à humanidade em geral.”<sup>20</sup> (LAPIDOTH, 1974-75, p. 264, tradução nossa).

A obra surgiu no contexto de uma demanda específica ligada ao apresamento do Galeão Santa Catarina no Estreito de Málaca pelos holandeses e da legalidade da apropriação de sua carga de alto valor, evidenciando que a liberdade de navegação como princípio jurídico teve motivações políticas desde a sua formulação. Assim, a argumentação de Grócio atendia à demanda da coroa por uma teoria jurídica que embasasse a defesa do direito de navegação e do comércio com as Índias Orientais, então ameaçado pela aspiração portuguesa ao monopólio na região (BOOTH, 1989, p. 14). Adicionalmente, a Holanda ambicionava a liberdade para a pesca no Mar do Norte, em oposição as limitações impostas pelo monarca James I (WENDEL, 2007, p. 9).

Em resposta à obra de Grócio, teve início uma “batalha de livros” acerca do uso e da possibilidade de apropriação do mar, cujo principal expoente foi a obra *Mare Clausum* (1618) do inglês John Selden, defensor de que do direito dos Estados a reclamarem o exercício de sua

---

<sup>18</sup> Publicado novamente como parte de sua célebre obra *De Juri Belli ac Pacis* em 1625.

<sup>19</sup> A ideia de Liberdade de Navegação já aparece em trabalhos anteriores do de Grócius, a exemplo de Francisco de Vitória (1500) e Vasquez de Menchaca (1564) (WENDEL, 2007, p. 6)

<sup>20</sup> Do original: “[...] *nor can prescription or custom justify any claim of the kind, because no one has power to grant a privilege to mankind in general*”

autorizada em determinada área, inclusive no que tange a pesca e a circulações de navios estrangeiros (ANDERSON, 2008, p. 4).

Os interesses do Estado costeiro à época perpassavam essencialmente a exploração de recursos, notadamente a pesca, e a segurança contra invasões pelo mar. Por sua vez, os pleitos dos Estados costeiros pelo controle dos mares que proclamavam como seus assumiram formas diversas ao longo dos tempos. Importa salientar que não se trata apenas do controle sobre a passagem, mas de reivindicações por diferentes graus de jurisdição, manifesta em atos como a cobrança de taxas e pedágios, bem como na exigência de licenças para a pesca e navegação (BEDERMAN, 2012, p. 364).

A medida que se fortalecia como um Poder Marítimo, a Inglaterra deixaria de adotar tais práticas restritivas à pesca ou à passagem no que antes denominava como “mares ingleses”. Por conseguinte, a supremacia naval da coroa inglesa no século XIX teve grande influência na difusão da liberdade dos mares como parte do costume internacional.

Nessa perspectiva, o costume internacional se consolidou pelo controle estatal sobre uma área marítima adjacente de no máximo 3 milhas náuticas (mn)<sup>21</sup>, limite defendido por Bynkershoek por se tratar do alcance máximo do canhão<sup>22</sup>. O espaço restante constituía o alto mar, área além da jurisdição dos Estados, um espaço comum no qual prevaleciam as liberdades então associadas ao alto mar: a liberdade de navegação e a pesca.

A doutrina do *mare liberum* prevaleceu, não necessariamente pela força dos argumentos jurídicos apresentados por Grócio, mas principalmente por interesses políticos e econômicos, onde os ganhos da liberdade de navegação se propunham ao interesse de alguns Estados em barrar o acesso dos demais a determinadas áreas do mar. Assim, tais as liberdades de alto mar prestigiavam os Poderes Marítimos europeus, ligados ao comércio marítimo e detentores de frotas capazes de pescar a uma maior distância da costa. (WENDEL, 2007, p. 8; ANDERSON, 2008, p. 20)

Sob o costume das liberdades de alto mar, o direito do mar permaneceu relativamente estável até o final do século XIX. A consolidação do princípio da liberdade de navegação “[...] tornaria possível um conjunto de tendências globalizadoras que criariam uma economia verdadeiramente global a partir do século XVII”<sup>23</sup> (BEDERMAN, 2008, p. 29, tradução nossa).

---

<sup>21</sup> Os limites do poder do Estado costeiro aparecem no caso *Bering Sea Fur-Seals* entre Reino Unido e Estados Unidos em 1893, no qual o Tribunal Arbitral julgou que o Estado costeiro só tinha direito a jurisdição para a matéria em questão dentro do limite de três milhas náuticas.

<sup>22</sup> A esse respeito: *The “cannon shot rule” was known to rest on fiction from the outset. The reach of military weaponry soon greatly exceeded the traditionally accepted breadth.* (BRILMAYER, KLEIN, 2001, p. 717).

<sup>23</sup> Do original: “[...] would make possible a set of globalizing trends that would create a truly global economy

No entanto, como será exposto adiante, ao longo do século XX, diversos elementos coadunaram para que as liberdades de alto mar fossem mitigadas em prol da extensão dos poderes do Estado costeiro.

## 1.2 A Expansão do Direito do Mar no Século XX

No século XX, foi construído gradualmente um novo paradigma em relação ao mar, na qual a liberdade de navegação foi acomodada com a criação de novas áreas marítimas e novos interesses dos Estados costeiros. Esse período foi marcado por avanços da prática de Estados, reconhecidos rapidamente como Direito Costumeiro, assim como pela propagação de decisões de tribunais internacionais e pelas Conferências da ONU sobre o Direito do Mar, aprofundando regimes jurídicos com diferentes graus de jurisdição que culminariam no modelo estabelecido pela CNUDM. Além disso, o desenvolvimento tecnológico permitiria maior exploração do mar como fonte de recursos, ao passo que também se tomou consciência ambiental, especialmente com a percepção de que os recursos marítimos não tinham caráter infinito.

Nesse contexto, serão evidenciados alguns avanços em relação ao Direito do Mar ocorridos ao longo do século XX, salientando os interesses antagônicos dos Estados acerca do mar e chamando atenção para as fragilidades das primeiras tentativas de codificação sobre a matéria, para, em seguida, apresentar a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

### 1.2.1 As Transformações no Direito do Mar e as Primeiras Tentativas de Codificação

A primeira tentativa de codificação do Direito do Mar no século XX ocorreu no âmbito da Liga das Nações, com a convocação de um Comitê de Especialistas incumbido de traçar propostas em 1924, culminando na realização da Conferência de Haia em 1930. Os trabalhos não chegaram a um *draft* de Convenção em razão da discordância sobre que regime deveria reger o mar territorial, qual seria o seu alcance e a sua relação com a zona contígua. Alguns avanços técnicos foram alcançados, como a ideia de linhas de base a partir das quais seriam delimitadas as zonas e a questão da passagem por águas territoriais (ROSENNE, 2002, p. 298).

Em menor escala, a Liga das Nações atuou na mediação da situação dos estreitos ligando Mar Negro e Mar Mediterrâneo, com a desmilitarização e abertura do tráfego marítimo estabelecido no Estreito de Dardanelos pelo Tratado de Lausanne (1923), posteriormente

---

*starting in the seventeenth century”.*

revisto Convenção de Montreal (1936), na qual foi regulada a liberdade de trânsito pelos estreitos de Bósforo e Darnadelos.

A estabilidade do Direito do Mar, pautado no paradigma da liberdade de navegação desde o século XVII, seria amplamente afetada pelos pleitos dos Estados no período imediatamente posterior a II Guerra Mundial. A proclamação Truman, na qual o presidente norte americano declarou, em setembro de 1945, que os recursos do leito e subsolo marinho da plataforma continental sob o alto mar e contínua ao território americano estariam sujeitos a sua jurisdição e controle<sup>24</sup>, estava expressamente ligada à demanda por novas fontes energéticas<sup>25</sup>, representando “*a primeira demanda substantiva de um Estado costeiro a uma zona de recursos offshore, que fosse completamente separada do mar territorial como ocorria até aquele ponto*”<sup>26</sup> (ROTHWELL, STEPHENS, 2010, p. 5, tradução nossa).

A declaração aponta que ainda que em caso de sobreposição da plataforma continental com outro Estado, a questão deveria ser resolvida à luz do princípio da equidade e, em especial, que a demanda pela exploração da plataforma continental não afetaria em nada a navegação em alto mar.

O ato serviu como um “evento catalítico”, a partir da qual diversos Estados passaram a reclamar soberania sobre áreas do mar. Booth cita exemplos como o do México, que no ano seguinte reivindicaria tanto soberania sobre a plataforma continental quanto uma zona de preservação de pesca (1989, p. 18).

No mesmo sentido, outros Estados da América Latina passariam a ampliar seus pleitos territoriais para além dos recursos das plataformas continentais, incluindo suas águas suprajacentes, com práticas que se aproximam de um mar territorial de até 200mn:

Chile e Peru, em 1947, foram os primeiros países da América a adotar, em ato unilateral, duzentas milhas como limite da soberania e jurisdição nacional de seus mares adjacentes, solo e subsolo. Mais tarde, o mesmo procedimento foi seguido de diferentes maneiras e, também, por atos unilaterais, por vários países do continente, iniciando por Costa Rica em 1948, seguido por El Salvador em 1950, Honduras e Equador em 1951, Nicarágua em 1965, Argentina em 1966, Panamá em 1967, Uruguai em 1969, até chegar ao Brasil em 1970. Mesmo estendendo suas soberanias e jurisdições nacionais até duzentas milhas, cada Estado apresentava suas particularidades. (LONGO, 2014, p. 21)

<sup>24</sup> Conforme texto original da Proclamação: “*Having concern for the urgency of conserving and prudently utilizing its natural resources, the Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control.*” (TRUMAN, 1945)

<sup>25</sup> Nesse sentido, a Proclamação tem início com a ênfase no ímpeto pela exploração de recursos: “*Whereas the Government of the United States of America, aware of the long range world-wide need for new sources of petroleum and other minerals, holds the view that efforts to discover and make available new supplies of these resources should be encouraged*” (idem, grifo nosso)

<sup>26</sup> Do original: “*the first substantive claim by a coastal state to a distinctive offshore resources zone, which was completely separate from the territorial sea as it had been developed to that point*” (ROTHWELL, STEPHENS, 2010, p. 5)

Nesse período, a RPC proclamou que a extensão de seu mar territorial seria de 12mn, limite que posteriormente prevaleceria, assim como a adoção de linhas de base retas por meio da *Declaration of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sea* (CHINA, 1958).

Em sentido oposto, diversos Estados à época passaram a pleitear soberania apenas para a extração de recursos, surgindo a figura das zonas de pesca. Nesse esteio, vários acordos bilaterais foram firmados reconhecendo zonas de pesca de 12mn, a exemplo de Reino Unido e Noruega (1960), Japão e Coreia do Sul (1965), Japão e Nova Zelândia, EUA e México (1967) e Espanha e Marrocos (1969). A nível regional, chama atenção a Convenção de Londres sobre Pesca, na qual 12 Estados europeus davam reconhecimento mútuo a uma zona de pesca de 12mn. (ROTHWELL, STEPHENS, 2010, p. 10-11).

Em 1949, já sob o manto das Nações Unidas, a Comissão de Direito Internacional (CDI) recebeu a atribuição de redigir uma proposta de codificação relativa ao alto mar, posteriormente estendida também ao mar territorial. O relatório entregue pela Comissão em 1956 serviria de base para as negociações da I Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, convocada em 1958. Como resultado, foram aprovadas quatro Convenções<sup>27</sup> e um Protocolo Adicional sobre Resolução de Controvérsias, além de uma série de resoluções, representando um avanço na codificação do Direito do Mar, até então essencialmente consuetudinário (BEIRÃO, 2014, p. 18):

As convenções de Genebra podem, portanto, ser resumidas como a base para o direito internacional contemporâneo do mar. Eles representaram uma fase importante no desenvolvimento da lei, uma vez que foi transformado de um corpo de direito internacional com uma base quase exclusivamente costumeira para um fundado em um quadro de tratados multilaterais.<sup>28</sup> (ROTHWELL, STEPHENS, 2010, p. 9, tradução nossa)

O mar territorial e a zona contígua foram pela primeira vez matéria de tratado, que também garantia os direitos à passagem inocente e previa um regime especial para a passagem pelos estreitos, incorporando as considerações da CIJ no caso Corfu Channel (1949).

---

<sup>27</sup> Convenção sobre a Plataforma Continental, Convenção sobre Mar Territorial e Zona Contígua, Convenção sobre o Alto Mar e Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto Mar

<sup>28</sup> Do original: “*The Geneva conventions can therefore be summed up as providing the foundation for the contemporary international law of the sea. They represented an important phase in the development of the law as it was transformed from a body of international law having an almost exclusive customary basis to one founded upon a multilateral treaty framework*”

A Convenção sobre o Alto Mar, por sua vez, incorpora as liberdades de alto mar consagradas pelo direito costumeiro (liberdade de navegação e pesca) e adiciona as liberdades de colocação de cabos submarinos e de sobrevoo. Nesse momento, já é positivado o dever dos Estados na repressão do transporte de escravos (art. 13) e de atos de pirataria (arts. 17- 21), além de fixada a obrigatoriedade de se adotar medidas e legislações internas para coibir a poluição (arts. 24- 15).

A Convenção sobre a Plataforma Continental, negociada apenas 13 anos após a Proclamação Truman, representa um indício da rápida transformação tanto do direito costumeiro quanto da prática dos Estados nesse período, como aponta Treves: “Foi corretamente dito que a Convenção ‘cristaliza’ um processo relativamente rápido de formação de uma regra costumeira, que também inclui a noção de que os direitos do Estado costeiro na plataforma não requerem ocupação ou proclamação expressa.”<sup>29</sup> (2008, p.3, tradução nossa).

O dispositivo já prevê regras para dirimir possíveis sobreposições e introduz a figura dos "direitos soberanos" sobre essa área, em oposição à soberania prevista para o mar territorial.

Outras importantes contribuições foram o estabelecimento de regras para delimitação dos limites do mar territorial em casos de conformações geográficas peculiares e a inclusão de regras relacionadas às comunicações internacionais por cabos e *pipelines*. (ROSSENE, 2002, p. 299). Naquele período, além de seu caráter obrigatório como direito costumeiro, a liberdade de navegação passou a figurar como um princípio formal na Convenção sobre o Alto Mar.

Acerca da plataforma continental, a controvérsia sobre os limites físicos decorria da previsão de uma largura de até 200mn passível de extensão “[...] até o ponto onde a profundidade das águas superjacentes permita a exploração dos recursos naturais nas ditas regiões” (art. 1º (a)), ou seja, foi adotado um critério vinculado à capacidade técnica de exploração, favorecendo a ampliação dos pleitos por soberania dos Estados detentores de tecnologia. Dessa forma, McDorman critica a fórmula do art. 1ª, apontando que um critério ligado à “explorabilidade” era de tal forma subjetivo que, na prática, não estabelece nenhum limite definitivo (2002, p. 307).

Entretanto, algumas questões centrais permaneceram sem solução em tais diplomas, como a largura do mar territorial, cujas propostas alternavam entre 3 e 200mn, além dos direitos de pesca além do mar territorial (KRASKA, 2011, p. 97). Ademais, a existência de múltiplas

---

<sup>29</sup> *Do original: “It has been rightly said that the Convention “crystallizes” a relatively quick process of formation of a customary rule, which also includes the notion that the rights of the coastal State over the shelf do not require occupation or express proclamation.”*

convenções permitia que aos Estados uma adesão seletiva de acordo com seus interesses, de modo, na prática, que o Direito do Mar carecia de coesão.

Nesse ínterim, os avanços tecnológicos dariam novas perspectivas à exploração dos recursos marítimos em áreas mais distantes da costa, como extração de petróleo *offshore*, pesca em escala industrial em alto mar e a expectativa da extração de minérios dos fundos marinhos. A intensificação do uso do mar era expressiva durante a década de 60:

Ainda na década de sessenta, outros fatores indicavam que ocorreria uma alteração na situação existente: o rápido progresso tecnológico alcançado nas atividades de exploração dos fundos marinhos, onde a perfuração e a mineração atingiram maiores profundidades; a percepção dos Estados sobre a importância dos recursos existentes em seus fundos marinhos e que sua extração deveria atender a seus interesses; a disputa cada vez mais frequente sobre os direitos de pesca com o prenúncio de extinção de espécies marinhas causada pela pesca predatória; e a crescente poluição que ameaçava os mares, as espécies marinhas e os habitantes dos litorais. Além disso, a intensificação da navegação comercial e de Forças Navais indicava a necessidade de regulamentar e separar o tráfego de embarcações afetando a liberdade dos mares. (LONGO, 2014, p. 19)

No que tange aos recursos, a maior parte do oceano permanecia sem uma regulação, prevalecendo a visão de seus recursos como inesgotáveis. Fatores como aumento demográfico e consequente aumento pela demanda, desenvolvimento tecnológico que permitiu maior exploração e desenvolvimento econômico, aumentou a pressão sobre os recursos marinhos, de modo que “[...] a exploração excessiva e o congestionamento tornaram-se sérios problemas; ao passo que os avanços na tecnologia marítima tornaram possível o controle sobre grandes porções do oceano”<sup>30</sup> (POSNER; SYKES, 2009, p. 1, tradução nossa). Ao mesmo tempo, acidentes ambientais de grandes proporções, a exemplo do vazamento de óleo do Torrey Canyon (1967), chamavam atenção para a necessidade de uma regulação voltada para a proteção do meio ambiente marinho contra a poluição.

Diante dessas lacunas deixadas pelas Convenções de 1958, uma II Conferência sobre o Direito do Mar foi convocada em 1960, sendo eclipsada pelo auge das rivalidades da Guerra Fria (BEIRÃO, 2014, p. 130), não obtendo êxito nem mesmo na produção de um *draft*. Nesse momento, a principal proposta relativa à extensão do mar territorial era sustentada por Canadá e EUA, tratando-se de um mar territorial de seis m.n., seguido de um de uma zona pesqueira de igual extensão, foi derrotada por não atingir a maioria de dois terços. O fracasso da Convenção representou a derrocada do mar territorial de três m.n., dando continuidade ao movimento dos

---

<sup>30</sup> Do original: “[...] *overexploitation and congestion have become serious problems; in the meantime, advances in maritime technology have made control over larger portions of the ocean possible*”

Estados em direção a proclamações por soberania sobre um mar territorial mais extenso ou pelo menos uma zona pesqueira de doze milhas. (SOHN *et al*, 2014, p. 3)

Entre os Estados que alcançaram sua independência com o movimento de descolonização da década de 60, havia um descontentamento com o Direito do Mar existente. Nesse sentido, Harrison salienta que para muitos Estados, as Convenções de Genebra de 1958 não representaram seus interesses a contento. (2011, p. 40).

Rossene pondera que essas Conferências deixaram claro que os grandes entraves relacionados ao Direito do Mar eram de natureza essencialmente política<sup>31</sup>, especialmente no que concerne a dificuldade de conciliar interesses referentes à navegação, à proteção do meio ambiente, assim como questões de economia e segurança nacionais (2002, p. 300).

Na década de 60, a ampliação tecnológica permitiria aos Estados – em especial EUA, Japão e potências europeias - vislumbrarem a possibilidade de extração de nódulos polimetáricos do subsolo marinho, envoltos em muita expectativa por sua alta rentabilidade. Nesse cenário, em 1967, o embaixador de Malta Arvid Pardo discursou perante a Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) pugnando a necessidade de regulação que garantisse a conservação e o uso pacífico dos fundos marinhos, cunhando a expressão “patrimônio comum da humanidade”.

Em resposta, a AGNU estabeleceu o Comitê para os Usos Pacíficos dos Fundos Marinhos, tendo como produto deste comitê, a resolução 2749 (XXV) *Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction*, adotada pela Assembleia Geral em 1970 por consenso, com 106 votos favoráveis e a abstenção apenas da União Soviética (BORGERSON, 2009, p. 9).

Em síntese, a Declaração exorta que os recursos contidos na região como patrimônio comum da humanidade, reservados apenas para usos pacíficos, cuja exploração e exploração devem ser voltados para o benefício da humanidade como um todo; estabelece que os fundos marinhos não estão sujeitos a reclamações por soberania de nenhum Estado e, por fim, define que um regime jurídico internacional será estabelecido para reger as atividades na área.

A noção de patrimônio comum seria então discutida ao longo das décadas de 1960 e 1970, paralelamente as negociações de regimes jurídicos internacionais para os fundos marinhos, assim como para espaço e para a Antártica (PRESCOTT, TRIGGS, 2008, p. 183):

---

<sup>31</sup> Acerca desse impasse, Evans corrobora: “*The conflict between those who favoured the broadening of this zone, in order to enhance coastal security or resource access, and those who apposed this in the name of the freedom of navigation (and of fishing on the high seas) not only underpinned the development of the functional maritime zones but was also responsible for the failure of UNCLOS I and II to resolve this issue.*” (2003, p. 630)

Os conceitos do patrimônio comum da humanidade e de *res communis* compartilham as mesmas ideias fundamentais e implicam em princípios ao invés de um conjunto de normas legais detalhadas. O princípio do patrimônio comum possui, no entanto, certas características identificáveis em que território está sujeito à propriedade e ao controle comum e, portanto, é *res communis*, não sendo passíveis de títulos ou direitos soberanos por parte dos Estados. Os objetivos centrais são salvaguardar o patrimônio comum para as gerações futuras, conservar os recursos da terra e, de forma não totalmente consistente, compartilhar os benefícios do uso e da exploração de seus recursos.<sup>32</sup> (PRESCOTT, TRIGGS, 2008, p. 184, tradução nossa)

Em sentido oposto à ideia de patrimônio comum, duas concepções territoriais do mar ganhavam espaço na década de 70: a noção de “mar patrimonial” de 200mn, defendida por Estados latino americanos como Colômbia, México e Venezuela e consubstanciada na Declaração de Santo Domingo de 1972; e a concepção de uma “zona econômica” sustentada por Estados africanos nas Conclusões de Yaoundé também de 1972. Ambas defendiam a soberania do Estado costeiro para a exploração de recursos vivos e não vivos, assim como o para regular a pesquisa marinha científica, mas diferiam quanto aos limites das quatro liberdades de alto mar reconhecidas à época: liberdade de navegação, sobrevoo, pesca e colocação de cabos. (SOHN *et al*, 2014, p. 4-5)

Portanto, diante da ampliação do potencial de exploração dos oceanos, das múltiplas demandas dos Estados e de o fracasso da II Conferência de Genebra, permanecia um vácuo acerca da regulação internacional do espaço marítimo, lacuna que seria preenchida com a convocação de uma nova conferência sobre o Direito do Mar.

### 1.2.2 A terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Terceira Conferência sobre Direito do Mar foi conclamada pela Resolução 2750 C (XXV) de 1970, sendo convocada a decidir sobre as questões tradicionais relacionadas ao Direito do Mar como extensão das áreas marítimas e liberdades em alto mar. Ao mesmo tempo, a agenda da Conferência seria muito mais ampla que as anteriores, de modo que novos desafios como a extração de recursos do leito e subsolo marinhos, a governança em matéria de

---

<sup>32</sup> Do original: “*The concepts of the common heritage of mankind and res communis share the same core ideas and import a principle rather than a set of detailed legal rules. The principle of common heritage does, however, have a certain identifiable characteristics under which territory is subject to communal ownership and control, and is hence res communis and not amenable to state sovereign title or rights. The central objectives are to safeguard common heritage for future generations, to conserve the earth’s resources and, not entirely consistently, to share benefits of the use and exploitation of their resources.*” (PRESCOTT, TRIGGS, 2008, p. 184)

preservação e a transferência de tecnologia foram questões chave nos debates (HARRISON, 2011, p. 39).

#### 1.2.2.1 A Dinâmica da Conferência: a conciliação de interesses

A terceira Conferência sobre Direito do Mar teve início em dezembro de 1973, cujos trabalhos terminariam em dezembro de 1982, com a CNUDM aberta para assinaturas. Os trabalhos preparatórios ficaram a cargo do *Seabed Committee*, estabelecido pela AGNU e composto por 19 membros, substituindo a Comissão de Direito Internacional, a quem a tarefa havia sido delegada nas duas Conferências anteriores.

Uma vez que o *Committee* não apresentou um *draft text* para a Convenção, a redação do Tratado ficaria a cargo da própria Conferência. (HARRISON, 2011, p. 41). Em razão disso, a Convenção não dispõe de trabalhos preparatórios (*travaux préparatoire*) para fim de meio complementar de interpretação, como faculta a Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados (art. 32).

A representatividade<sup>33</sup>, na III Conferência, foi expressivamente maior que nas anteriores: enquanto 86 Estados participaram da Conferência de Genebra de 1958, cerca de 160 participaram em algum dos períodos da Conferência entre 1973 e 1982.

A República Popular da China, particularmente, teve sua primeira participação na III Conferência, em razão do provimento do governo de Pequim à condição de legítimo na organização apenas em 1971, substituindo a titularidade até então conferida à Taiwan e ao governo de Chian Kai-Shek, reconhecimento consubstanciado na Resolução 2758<sup>34</sup> da Assembleia Geral.

As negociações tiveram lugar em um cenário estratégico marcado pela rivalidade acirrada entre o bloco capitalista e o bloco comunista, com desconfianças mútuas, assim como por uma polarização entre “Estados desenvolvidos” e aqueles considerados “em desenvolvimento”. Nesse ambiente político, o desafio da conferência seria acomodar os interesses divergentes dos participantes, que retomavam a “*secular dualidade mare liberum*

<sup>33</sup> Harrison chama atenção para o chamado de universalidade de participação na Conferência, previsto na Resolução 3067 (XXVIII) da AGNU, sendo convidados a participar das negociações agências especializadas da ONU, Estados não parte da ONU, membros da Agência de Energia Atômica Internacional, organizações não-governamentais. (2011, p. 39)

<sup>34</sup> A Resolução estabelece que “*Recognizing the representatives of the Government of the People’s Republic of China are the only lawful representatives of China in the United Nations (...) Decides to restore all its rights to the People’s Republic of China and to recognize the representatives of its Government as the only legitimate representatives of China to the United Nations, and to expel forthwith the representatives of Chang Kai-shek from the place which they unlawfully occupy at the United Nations and in all the organizations related to it*”. (AGNU, 1971, Resolução 2758)

*versus* mare nostrum, “que, no fundo, refletia o interesse dos que mais podiam se fazer presentes nos mares, pleiteando pela Liberdade de navegação, e os Estados ciosos de terem garantidos direitos sobre o mar que lhes era lindeiro” (BEIRÃO, 2014, p. 131).

Em matéria procedimental, uma particularidade da Conferência foi a adoção de um anexo às regras de procedimento conhecido como *Gentlemen’s Agreement*, permitindo que decisões substanciais fossem votadas por meio de consenso. Em paralelo, foi mantida a possibilidade de decisão pelo voto da maioria, de modo que a posição de alguns Estados recalcitrantes não impedisse a aprovação de um texto final.<sup>35</sup>

Ademais, dada a extensão temática da empreitada, muitos avanços foram possíveis graças às negociações informais e à adoção de grupos de trabalhos lidando com matérias específicas. Os trabalhos de negociação da Conferência foram divididos inicialmente em três comitês, sendo o primeiro responsável pelas questões dos fundos marinhos e do patrimônio comum da humanidade; o segundo pelas questões das áreas marítimas, alto mar, direitos dos sem litoral, estados arquipélagos, regime das ilhas e sistema de resolução de controvérsias; o terceiro trataria das disposições sobre investigação científica marinha e proteção ambiental. (GRBEC, 2014, p. 17)

Essa dinâmica política e procedimental concedeu aos “[...] Estados em desenvolvimento a oportunidade de trocar uma aliança política com uma das superpotências pelo apoio a suas agendas econômicas”<sup>36</sup> (BRILMAYER, KLEIN, 2001, p. 712, tradução nossa), a exemplo do acordo político em relação à extensão do mar territorial, que só foi possível com a criação de uma zona orientada para a exploração de recursos pelo estado costeiro. (KOH, 2009, p. 54; TANAKA, 2012, p. 31).

O regime dessa nova área seria um dos pontos sensíveis da conferência, uma vez que alguns Estados costeiros defendiam um mar territorial de 200mn ou uma ZEE cujo escopo se aproximasse do grau de jurisdição conferido no mar territorial. Em contrapartida aos posicionamentos em favor de uma maior regulação do uso do mar, houve a defesa que os direitos na ZEE fossem limitados à exploração de recursos vivos e não vivos, mantendo a coluna de água sobrejacente como alto mar para os demais fins (KOH, 2009, p. 53).

No que diz respeito às liberdades de alto mar, os trabalhos do Segundo Comitê foram marcados por “[...] uma forte defesa por parte de delegados de nações ocidentais e de nações

---

<sup>35</sup> Nesse sentido, Harrison chama atenção para a adoção de salvaguardas visando garantir que o processo de votação só ocorresse uma vez esgotada a possibilidade de atingir um consenso. (2011, p. 43)

<sup>36</sup> Do original: “[...] *developing states the opportunity to trade political allegiance to one of the superpowers for support of developing country economic agendas*”

com pesca em águas distantes pela manutenção de liberdades irrestritas em relação a navegação, sobrevoo e pesca.<sup>37</sup> (WARNER, 2016, p, 19, tradução nossa)

As tradicionais divergências sobre o limite da extensão do mar territorial permaneciam nos debates. A oposição dos poderes marítimos em relação a um mar territorial mais amplo também estava relacionada ao comprometimento do direito de passagem nos estreitos:

Eles estavam particularmente preocupados com o fato de que eles perderiam suas liberdades de alto mar nos 116 estreitos, incluindo os de Malaca, Dover, Gibraltar e Ormuz, que, em seu ponto mais estreito, eram mais largos que seis milhas, porém inferiores a vinte e quatro milhas de largura. Se esses 116 estreitos se tornassem mares territoriais, as regras de passagem inocente exigiriam, por exemplo, que os submarinos operassem na superfície, não submersos, e que o vôo aéreo seja proibido sem o consentimento prévio do estado costeiro.<sup>38</sup> (BORGESON, 2009, p. 8, tradução nossa)

O grande mérito da Convenção é ter conseguido conciliar interesses de Estados com posições tão diferentes. Embora tenha obtido sucesso em um compromisso amplo<sup>39</sup>, uma consequência desse modelo é o fato de a Convenção conter diversas previsões elaboradas de forma propositalmente ambíguas: “Por sua vez, isso pode provocar disputas ou situações que levem potencialmente a disputas entre os Estados Partes no processo de uso dos oceanos e de seus recursos”<sup>40</sup> (KARAMAN, 2012, p. xi, tradução nossa)

Após o decurso de onze anos de negociações, o texto final da Convenção trataria não apenas do regime jurídico das áreas marítimas, mas trataria disposições acerca de temas como a proteção e preservação do meio marinho e a investigação científica marinha, assim como estrutura um sistema de resolução de controvérsias, ficando conhecida pela alcunha de “Constituição dos Mares” em virtude de sua abrangência. O encerramento da Conferência seria seguido por um novo desafio, a efetiva adesão ao instrumento, a despeito da forte rejeição dos Estados desenvolvidos a algumas de suas disposições, em especial no que concerne à Área.

---

<sup>37</sup> Do original: “[...]a strong advocacy on the part of delegates from Western nations and distant water fishing nations for the retention of unfettered freedoms of navigation, overflight and fishing.”

<sup>38</sup> Do original: “They were particularly concerned that they would lose their high-seas freedoms in the 116 straits, including those of Malacca, Dover, Gibraltar, and Hormuz, that, at their narrowest point, were more than six miles but less than twenty-four miles in width. If these 116 straits became territorial seas, the rules of innocent passage would require, for example, that submarines operate on the surface, not submerged, and that overflight by aircraft be prohibited without the prior consent of the coastal state.”

<sup>39</sup> Nesse sentido, Cottier complementa: “It is importante to recognize that the LOS Convention is much more of a constitution in nature and function than a mere contractual, multilateral agreement. The openness and vagueness of many of the Convention’s provisions, combined with the duty to negotiate (*pactum de contrahendo/negotiando*), resemble in many respects the nature of national constitutions as basic laws from which additional instruments will flow and depend.” (COTTIER, 2015, p. 60)

<sup>40</sup> Do original: “In turn, this may provoke disputes or situations potentially leading to disputes between its States Parties in the process of the use of the world’s oceans and their resources”

### 1.2.2.2 A Entrada em Vigor da Convenção

A entrada em vigor da CNUDM esteve envolta em articulações políticas. Ao fim da Conferência, o texto final da Convenção foi adotado com 130 votos a favor, 4 votos contra<sup>41</sup> e 17 abstenções. Dentre os Estados que não votaram em favor do texto, apenas um<sup>42</sup> ratificou a Convenção nos anos seguintes, um quadro que excluía os principais Estados industrializados (de ambos os blocos comunista e capitalista), três membros permanentes do Conselho de Segurança e, em especial os dois Poderes Marítimos rivais da época, União Soviética e EUA, também notáveis por seus extensos territórios costeiros.

Uma vez aberta para a assinatura, a CNUDM teve em seus primeiros anos a ratificação majoritária de Estados em desenvolvimento, gerando uma crescente preocupação nos anos seguintes – tanto nos canais diplomáticos quanto nos debates sobre Direito do Mar na AGNU – com o possível esvaziamento político da Convenção em decorrência das ausências dos Estados desenvolvidos, de modo que “[...] a situação que estava se desenrolando, na qual as principais potências marítimas, industrializadas e econômicas e os membros permanentes do Conselho de Segurança não mostraram a intenção de tornarem-se partes na Convenção, tornou-se causa de crescente preocupação.”<sup>43</sup> (ROSENNE, 2007, p. 459, tradução nossa).

Em novembro de 1993, o quórum mínimo para a entrada em vigor da Convenção foi atingido com o depósito da sexagésima ratificação realizado pela Guiana, dando assim início à contagem do prazo de 12 meses para a sua efetiva entrada em vigor de seu texto completo, o que deveria ocorrer em 16 de novembro de 1994. No entanto, algumas articulações políticas e diplomáticas ocorreriam nesse período com o intuito de contornar as ausências.

Uma combinação de fatores como a mudança no cenário político como o colapso do bloco comunista, avanços tecnológicos relacionados à mineração nos fundos marinhos culminaram na adoção do Acordo Relativo à Implementação da Parte XI por meio da resolução 48/263<sup>44</sup> da AGNU, de dezembro 1994, com o escopo de ampliar a adesão internacional à Convenção. Por sua vez, em dezembro de 1995, foi aprovado o Acordo para Implementação

---

<sup>41</sup>Em relação aos votos contra, Rosenne aponta que Israel se opunha à participação conferida à Organização para a Libertação da Palestina; Turquia e Venezuela fundamentaram seus votos nas disputas sobre delimitação marítima com Estados vizinhos e os EUA, por sua vez, na oposição à disposições da Parte XI. (2007, p. 457)

<sup>42</sup>Trata-se da Islândia, “*in a special position due to its complete dependence on the living resources of the sea*” (ROSENNE, 2007, 458)

<sup>43</sup>Do original: “[...] *the situation that was unrolling, that the principal maritime, industrialized and economic Powers and the permanent members of the Security Council showed no sign of becoming parties to the Convention as it stood, became a cause of growing concern.*”

<sup>44</sup>Disponível em: <http://www.un.org/documents/ga/res/48/a48r263.htm>

das Disposições da Convenção sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Transzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios.<sup>45</sup>

Anderson destaca uma modificação adicional ao processo de implementação com o intuito de garantir o sucesso político da Convenção. Alguns dias após a entrada em vigor do diploma, em 22 de novembro de 1994, foi decidido pelos Estados parte, em reunião formal em Nova York, o adiamento de catorze meses para a primeira eleição para o Tribunal Internacional do Mar, então marcada para 1º de agosto de 1996. A medida visava conferir aos Estados que ainda não eram partes, principalmente aqueles considerados desenvolvidos, um maior período para garantir a aprovação interna da convenção em suas legislaturas e a consequente ratificação ou adesão, uma vez que tanto o direito a voto quanto à candidatura só era possível aos Estados parte. Da perspectiva institucional, uma maior adesão se fazia necessária tanto no que diz respeito à representatividade<sup>46</sup> quanto ao financiamento da instituição, cujo orçamento é oriundo da contribuição específica dos Estados, não do orçamento geral da ONU (2008, p. 52).

De fato, os anos subsequentes foram marcados por uma grande mudança no quadro de Estados partes: no momento da entrada em vigor, em 16 de novembro de 1994, eram apenas 67 Estados, com destaque para assinatura da Alemanha e Austrália em outubro de 1994. Tomando como data de referência 1º de agosto de 1996, esse número já chegava a 104, incluindo diversos Estados com intensa atividade marítima, como Panamá, Holanda, Nova Zelândia, Suécia, Noruega, Finlândia, França e Grécia.

Em relação aos Estados da região Ásia Pacífico, a maior parte das adesões também ocorreria nesse período, onde convém chamar atenção para: Singapura (novembro 1994), República da Coreia (janeiro 1996), Myanmar (maio 1996), República Popular da China (junho 1996), Japão (junho 1996), Malásia (outubro 1996), Brunei (novembro 1996). Mais recente, tem-se a ratificação da Tailândia (maio 2011).

A despeito da grande adesão da Sociedade Internacional, importa salientar o caso específico dos Estados Unidos, que até a presente data não ratificaram a Convenção, em que pese tenha atuado ativamente durante o período de negociações. A administração Reagan, iniciada em 1981, recusou-se a assinar o texto final da Convenção, sob o argumento de desavir acerca da Parte XI<sup>47</sup>. Assim sendo, as disposições da Convenção passaram a ser adotadas como

---

<sup>45</sup> Os dois Acordos foram incorporados ao ordenamento brasileiro pelos Decretos 6.440/2008 e 4.361/2002, respectivamente

<sup>46</sup> A esse respeito, importa observar que a Convenção privilegia “a representação dos principais sistemas jurídicos do mundo e por uma distribuição geográfica equitativa devem ser asseguradas na composição global do tribunal” Anexo II, art 2 (2).

<sup>47</sup> Borgerson aponta que inicialmente, Reagan era refratário a qualquer limitação à exploração dos fundos marinhos “the United States should be able to go where it wanted and take what it wanted on a ‘first come, first served’

direito costumeiro, exceto no que tange à Parte XI. Posteriormente, o Presidente Bill Clinton submeteu a Convenção à aprovação do Congresso<sup>48</sup> em 1994, que se recusou a cancelar a ratificação norte-americana, em grande parte por razões partidárias. (BORGERSO, 2009, p. 10-12; MOORE, 2013, p. 363)

Os anos subsequentes à entrada em vigor da Convenção foram marcados pela instituição do aparato institucional por ela criado, tais quais a Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, com sede em Kingston, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), em Nova York, e o Tribunal Internacional do Direito do Mar, em Hamburgo.

### **1.3 O processo de territorialização marítima**

Como apresentado, ao século XX uma série de fatores levaram ao aumento do interesse dos Estados no ambiente marítimo, refletindo em diversas tentativas de codificação que culminaram na adoção da CNUDM. O modelo de áreas marítimas consolidado no dispositivo resolveu questões históricas, como a largura do mar territorial, ao mesmo tempo que deu ensejo a uma nova configuração das fronteiras marítimas.

Nesse quadro, tendo em vista o propósito geral da pesquisa de evidenciar as interpretações da RPC sobre o Direito do Mar, que perpassa disputas com os demais Estados limítrofes pela soberania nos mares em seu entorno, faz-se necessário discutir alguns desdobramentos do modelo de áreas marítimas estabelecido pela CNUDM.

#### **1.3.1 Território e Soberania no Mar**

A soberania estatal sobre uma porção de território constitui um dos pilares do Direito Internacional, uma vez que a própria concepção do Estado moderno perpassa o exercício de uma soberania sobre um território, que representa um espaço físico limitado subordinado à sua ordem jurídica.

Perante o Direito Internacional, o território, pelo menos em sua dimensão continental, permanece diretamente ligado à própria ideia jurídica de Estado<sup>49</sup>. A construção histórica do território como a unidade essencial de uma comunidade de Estados soberanos perdura pelo

---

basis” (2009, p. 11). Dado o estado avançado nas negociações sobre o atual modelo, alinhado ao princípio de patrimônio comum da humanidade, o presidente americano pleiteou mudanças no que concerne a transferência de tecnologia e o poder de veto americano nos órgãos relacionados à Área. Visto que tais demandas não foram alcançadas, o presidente recusou-se a assinar a Convenção.

<sup>48</sup> O sistema norte americano de incorporação de Tratados, conforme sua Constituição, requer a aprovação do Senado por maioria de dois terços precedente à ratificação do instrumento pelo Presidente (BOAS, 2013, p. 148)

<sup>49</sup> Pela Convenção de Montevideu de 1933, em seu art 1º II, possuir um território determinado figura como um dos requisitos para que o Estado seja pessoa jurídica de Direito Internacional.

menos desde a Paz de Westfália (1648). No entanto, o papel do território na organização político-econômica do homem se faz presente, como destaca Khan, em praticamente todas as circunstâncias, posto que “Uma base territorial geograficamente definida era essencial para pequenas cidades-estados (Grécia) tanto quanto para Impérios (Roma), e todas as formas de organização política entre estes dois extremos”<sup>50</sup> (KHAN, 2012, p. 229, tradução nossa).

Portanto, delimitar fronteiras é um ato cujo caráter político não pode ser afastado, uma vez que “As fronteiras contemporâneas não são simplesmente linhas em mapas, são dados problemáticos da vida política, onde a jurisdição ou autoridade política termina e outra começa; Eles são fundamentais para a compreensão da vida política”<sup>51</sup> (ANDERSON, 1996, p. 1, tradução nossa). Tendo em perspectiva que a ocupação do território está historicamente ligada à sua ocupação física para o exercício do domínio, posto que a aquisição jurídica<sup>52</sup> da propriedade tem como principal modo a ocupação, fica claro que os limites territoriais estão diretamente ligados à dinâmica de poder entre os Estados<sup>53</sup>, amparada por suas capacidades militares. (BRILMAYER, KLEIN, 2001, p. 705).

Um dos aspectos intrínsecos à soberania consiste na integridade territorial<sup>54</sup>, ou seja, a inviolabilidade da fronteira terrestre e o caráter de exclusividade embutido na soberania do Estado sobre o território. A esse respeito, destaca Aust: “Para ser um Estado, é preciso ter um território definido, e assim o conceito de integridade territorial reflete o objetivo internacional fundamental na estabilidade dos limites.”<sup>55</sup> (2010, p. 40, tradução nossa).

No entanto, no que diz respeito ao Direito do Mar, a soberania contrasta com as noções absolutas acima expostas. A própria concepção de fronteiras terrestres não é diretamente aplicável ao mar pela ausência de limites físicos que tornem explícitos cada lado da fronteira, por conseguinte, o mar não tem fronteiras (BEIRÃO, 2015, p. 84). Como aponta Evans, a soberania no mar foi moldada a partir da tensão de interesses antagônicos – liberdade e

---

<sup>50</sup> Do original: “A geographically defined territorial base was essential for small city-states (Greece) as much as for Empires (Rome), and all forms of political organization in between these two extremes”

<sup>51</sup> Tradução nossa: “Contemporary frontiers are no simply lines on maps, the unproblematic givens of political life, where on jurisdiction or political authority ends and another begins; they are central to understanding political life”

<sup>52</sup> Extrapolando da perspectiva jurídica, Branch chama atenção para o território como um produto de diversos fatores, tais quais “material driving forces, such as military technology, organizational competition, property relations, and economic systems, (...) changes in ideas, including shifts in religious norms, new representational epistemes, and developments in political theory” (BRANCH, 2014, p. 10).

<sup>53</sup> No mesmo sentido, Anderson enfatiza que “frontiers are instruments of state policy because governments attempt to change, to their own advantage, the location and the functions of frontier.” (1996, p. 2).

<sup>54</sup> Alçada à condição de princípio do Direito Internacional tutelado na Carta da ONU (art 2 (4))

<sup>55</sup> Do original: “To be a State, one has to have a defined territory, and so the concept of territorial integrity reflects the fundamental international objective in the stability of boundaries.”

soberania -, desenvolvendo-se de maneira complexa e sofisticada, tal qual a natureza dos interesses envoltos no espaço marítimo. (2003, p. 623).

Até o século XIX, a diferença entre os dois ambientes fica patente quando se observa o interesse dos Estados em demarcarem suas fronteiras terrestres, ao passo que os limites marítimos em geral permaneciam em aberto, mormente quando se considera que a extensão da soberania do Estado costeiro estava limitada a uma estreita - e não uniforme - área de mar territorial. Assim, mesmo que os impérios coloniais se fragmentassem, havia linhas que serviriam de guia inicial para as delimitações, ainda que guardassem algumas ambiguidades e potenciais disputas. Essa realidade difere em relação às fronteiras marítimas, uma vez que poucas fronteiras marítimas foram herdadas do período colonial. (SCHOFIELD, PRESCOTT, 2005, p. 215). As controvérsias, quando existentes, estavam quase exclusivamente ligadas a delimitação entre Estados adjacentes. (2005, p. 215).

Como apontado no tópico anterior, ao longo século XX, as perspectivas sobre o uso do mar foram ampliadas, assim como os limites da soberania dos Estados. À vista disso, em oposição à soberania sobre o território em sua dimensão continental, figuram pelo menos quatro noções de soberania vigoram simultaneamente no mar, sendo elas a soberania no mar territorial, os direitos de soberania conferidos à ZEE e o regime de liberdades do alto mar, onde a soberania existe de forma negativa, ou seja, na impossibilidade dos Estados de a reclamarem para si. Por fim, a noção de patrimônio comum da humanidade, voltada para resguardar os direitos das gerações futuras.

A CNUDM regula o mar em três âmbitos: leito marinho e subsolo, coluna de água e espaço aéreo sobre o mar, delineando o regime jurídico aplicável às áreas marítimas, que podem ser agrupadas sob dois grandes grupos<sup>56</sup>: “áreas sob a jurisdição estatal” e “áreas além da jurisdição estatal”. O primeiro grupo é composto pelas áreas em que os Estados possuem algum grau de soberania funcional, quais sejam: mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental. As áreas além da jurisdição nacional, por vez, consistem no alto mar e a Área.

A divisão em áreas marítimas estabelecida buscou conciliar os interesses antagônicos dos Estados, ou seja, o intento por controle de maiores áreas do mar em oposição ao interesse pela manutenção das tradicionais liberdades de alto mar.

---

<sup>56</sup> A classificação apresentada não é unânime na doutrina corrente. James Kraska apresenta a visão norte americana, enfatizando a zona contígua, zona econômica exclusiva e alto mar têm o caráter de “águas internacionais” no que diz respeito à liberdade de navegação e sobrevoos. (2011, p. 4)

A Convenção resolve o debate histórico fixando o limite do mar territorial em 12mn (art. 3º), medido a partir das linhas de base em conformidade com os critérios firmados ao longo da parte II do dispositivo. O equilíbrio entre a soberania do Estado costeiro e a liberdade de navegação, por meio da garantia do direito de passagem inocente aos navios de qualquer Estado no mar territorial, desde que essa seja “contínua e rápida”; que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro<sup>57</sup>; e que esteja em conformidade com a Convenção e com as normas do Direito internacional.

Embora a Convenção coloque expressamente o mar territorial, como o próprio nome indica, como parte do território, figurando como uma área sujeita a soberania do Estado costeiro (art. 2, 1), interessa observar a contradição inerente a essa formulação: uma vez que o Estado costeiro não pode negar a passagem inocente que esteja em conformidade com suas previsões (arts. 17-21), na prática fica mitigando o caráter soberano do Estado em relação a esse espaço, descaracterizando a própria noção clássica de soberania, ou seja, a capacidade de negar aos demais o uso daquele espaço. Dentre os autores que problematizam o status jurídico do mar territorial, cabe chamar atenção para o posicionamento de Beirão, que argumenta que “Caso o entendimento dos convencionais fosse que o mar territorial seria ‘parte integrante dos territórios’ não haveria necessidade de destacar o mar territorial para o exercício dessa soberania” (2015, p. 15).

Uma segunda particularidade do Direito do Mar é a figura dos “direitos soberanos” relativos à ZEE e à Plataforma Continental: “[...] sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental são direitos para fins específicos e, portanto, não permitem que um Estado exerça poderes plenos sobre essas áreas, como ‘soberania’ pode permitir.”<sup>58</sup> (BRILMAYER, KLEIN, 2001, p. 703, tradução nossa).

Um desdobramento que precisa ser considerado acerca do modelo estabelecido é a sobreposição física de áreas marítimas. A zona contígua, área que fisicamente compreende o espaço entre 12 e 24 mn, integra, ao mesmo tempo, a zona econômica exclusiva, que pode se estender até duzentas mn. Esta, por sua vez, congrega a determinados direitos de soberania para fins de aproveitamento de recursos e jurisdição previstos na Convenção, cujo espaço compartilha, ao mesmo tempo, de uma série de liberdades atinentes ao regime jurídico do alto

---

<sup>57</sup> Nesse sentido, as situações em que a passagem é considerada prejudicial são enumeradas no art. 19 (2), que também exclui qualquer outra atividade não listada, mas que não esteja diretamente relacionada com a passagem (art. 19 (2) (1)).

<sup>58</sup> Do original: “[...] *over the exclusive economic zone and the continental shelf are rights for specific purposes and thus do not permit a state to exercise full powers over these areas, as ‘sovereignty’ might allow.*”

mar. Assim sendo, uma vez que existe essa sobreposição automática, observa-se que os impactos de uma determinada atividade no mar não podem ser considerados à vista de uma simples coordenada marítima, fazendo-se necessária uma aproximação cautelosa acerca de que regime jurídico está em vigor, combinado a soberania em razão do lugar (*ratione locci*) com a razão da matéria (*ratione materiae*).

Em contrapartida ao tratamento dado à soberania, a Convenção contemplou a liberdade de navegação em todas as áreas marítimas, ainda que condicionada a requisitos como os da passagem inocente, no caso específico do mar territorial.

### 1.3.2 Particularidades Jurídicas da Delimitação Marítima na Região

O procedimento de fixar fronteiras marítimas é, inicialmente, um ato unilateral dos Estados. A CNUDM traz em seu bojo a obrigação de dar publicidade às cartas marítimas ou à lista de coordenadas geográficas para que seja determinada a sua posição mediante o depósito de tais informações junto ao Secretário Geral das Nações Unidas. (art. 16 (2)). Marotta Rangel chama atenção para o posicionamento da Corte Internacional de Justiça proferido no caso *Anglo-Norwegian Fisheries* (1951), reconhecendo a delimitação marítima como um ato necessariamente unilateral, papel igualmente conferido pela Convenção como “A importância do poder de decisão do Estado para definir quais áreas estão sujeitas à sua soberania ou jurisdição”<sup>59</sup> (2006, p. 348, tradução nossa). Uma vez existindo sobreposição das áreas, se deve resolver a disputa por meio de negociação entre os estados (com base no Direito Internacional) ou pela submissão da disputa a algum método de resolução de controvérsias. Os limites no mar tornaram-se, por assim dizer, a última fronteira a ser delimitada, em grande parte em razão de seu potencial econômico:

A clara definição de direitos jurisdicionais marinhos que a delimitação e a delimitação dos limites e limites marítimos oferece é de maior importância à luz das demandas e usos cada vez mais intensos e diversos dos quais os espaços e recursos oceânicos são propensos - uma tendência aparentemente apenas para aumentar futuro. Isso, por sua vez, levou a uma maior concorrência sobre recursos costeiros e marinhos e desenvolvimentos e atividades incompatíveis nos mesmos espaços oceânicos.<sup>60</sup> (SCHOFIELD, 2014, p. 2, tradução nossa)

---

<sup>59</sup> Do original: “*the importance of the State decision-making power to define which areas are subject to its sovereignty or jurisdiction*”

<sup>60</sup> Do original: “*The clear definition of marine jurisdictional rights that the delineation and delimitation of maritime limits and boundaries offers is of greater significance in light of the increasingly intense and diverse demands and uses which ocean spaces and resources are prone to – a trend seemingly only to increase into the future. This, in turn, has led to enhanced competition over coastal and marine resources and incompatible developments and activities in the same ocean spaces.*”

Neste ponto da pesquisa, no intuito de melhorar compreensão quanto a temática abordada, cumpre-se fazer algumas inserções introdutórias acerca das características geográficas do mar chinês. Nesse sentido, Prescott e Schofield, em sua obra *The Maritime Political Boundaries* (2005), referem-se a região “Asian Rim” como aquela que se estende do Estreito de Singapura ao Estreito de Bering, cuja geografia contrasta com aquela do restante do Pacífico, uma vez que “[...] configurações costeiras ao longo de que a borda asiática é complicada com os golfos que penetram profundamente no continente, uma multidão de ilhas grandes e pequenas e margens largas e estreitas.”<sup>61</sup> (2005, p. 429). Referindo-se à geografia do MSC, Hong salienta igualmente as características geográficas: “[...] a área inclui mais de 200 pequenas ilhas, rochas e recifes que são usados para reforçar reivindicações ao mar circundante e seus recursos”<sup>62</sup>. (HONG, 2012, p. 5, tradução nossa)

As disputas por soberania nos Mares da China perpassam dois fatores geográficos que tangenciam o processo de delimitação marítima: primeiro ambos se tratam de processos de delimitação marítima em mares semi-fechados; segundo há discordância se as formações emersas em litígio são juridicamente ilhas. Dada sua relevância, faz-se necessário pontuar algumas considerações sobre os dois assuntos.

Durante as negociações da CNUDM<sup>63</sup>, um dos pontos a ser discutido no segundo comitê era a possibilidade de um regime com regras específicas para os mares fechados e semi-fechados. Grbec chama atenção para o fato de quase metade dos Estados participantes da Convenção pertenciam a esse grupo, de modo que poderiam ter formado um bloco de negociação forte, o que não ocorreu em virtude da discordância sobre a necessidade de um regime especial<sup>64</sup>.

Assim, o texto final da Convenção dedicou-se a situação dos mares fechados ou semifechados em sua Parte IX, que dispõem de apenas dois artigos. Nela, não é estabelecida nenhuma diretriz específica para a delimitação nessas áreas, aplicando-se as regras gerais de delimitação. Ademais, o texto faz alusão apenas ao dever dos Estados de cooperar<sup>65</sup> entre si,

---

<sup>61</sup> Do original: “[...] *coastal configurations along the Asian Rim are complicated with gulfs that penetrate deeply into the mainland, a multitude of large and small islands and wide and narrow margins.*”

<sup>62</sup> Do original: “[...] *the area includes more than 200 small islands, rocks, and reefs that are used to bolster claims to the surrounding sea and its resources*”

<sup>63</sup> Grbec aponta que a convenção de Genebra de 58 não abordou “*the specific problems of some ‘regional seas’ which, due to their size and particular hydrographical and ecological conditions, in many aspects differ from those of world oceans*” (2014, p.14)

<sup>64</sup> Nesse sentido: “*it seems that the positions of various States were particularly guided by their own strategic interests and/or by their geographic position in a particular enclosed or semi-enclosed sea*” (GRBEC, 2014, p. 19)

<sup>65</sup> Não há consenso se o dever de cooperar referido no art. 123 seria de natureza mandatária ou um “*just na ‘exhortation’ to cooperate.*” (GRBEC, 2014, p. 36)

buscando, diretamente ou por intermédio de uma organização regional, coordenar a gestão e exploração dos recursos na região, conforme art. 123 (a).

A respeito das disposições do art. 123, Grbec aponta que, ainda que de forma implícita, é reconhecida a interdependência dos Estados que circundam um mar fechado ou semi-fechado, uma vez que um ato unilateral de um Estado costeiro afetará diretamente os interesses dos demais, assim como pode afetar diretamente seus usos (2014, p. 35).

No âmbito geral, a Convenção aponta para a obrigação de resolução pacífica de controvérsias, conforme as disposições da Parte XV, e para a boa fé no cumprimento das obrigações nela instituídas (art. 300). No que tange aos litígios sobre os limites das zonas marítimas, a CNUDM refere-se à solução pelas partes, seja por acordo ou por intermédio de um dos procedimentos compulsórios da parte XV, com intuito de alcançar uma solução equitativa.

Tanto no que diz respeito à ZEE e à PC, a Convenção assigna que os Estados envolvidos no litígio devem se abster de atos que possam comprometer a conclusão de um acordo definitivo<sup>66</sup>. Nesse esteio, convém levantar uma indagação cuja resposta não é explícita: o atual emprego do poder naval pelas partes nas áreas em litígio contraria essa diretriz da Convenção?

A segunda questão jurídica atinente as disputas em comento são as ilhas, tanto no que diz respeito a sua definição quanto no que diz respeito as consequências no sobre as áreas marítimas. Trata-se de um ponto no qual a soberania na terra e no mar se tangenciam: os meios de aquisição de território, inclusive das ilhas, são determinados pelos princípios e costumes gerais do DI, ao passo que as zonas marítimas que os Estados podem reclamar por conta de tais formações são ditadas pelo Direito do Mar.

O regime das ilhas é tratado brevemente na parte VIII da CNUDM, onde se lê que as ilhas são formações naturais de terra, rodeadas de água, que ficam descobertas na preia-mar e que se prestam à habitação humana ou à vida econômica. As ilhas têm enorme impacto territorial, pois geram para o Estado todas as áreas marítimas: um mar territorial, zona contígua, ZEE e plataforma continental (art. 121). Por sua vez, as formações que não atendem ao requisito da habitação humana ou vida econômica, são considerados apenas rochedos, não gerando ZEE nem plataforma continental.

Uma terceira possibilidade jurídica para as formações prevista pela Convenção são os baixios a descoberto (*low tide elevation*), tratados na parte II, referente ao mar territorial e a

---

<sup>66</sup> Artigos 74 (3) e 83 (3), respectivamente.

zona contígua. Trata-se de uma extensão natural de terra rodeada de água que na baixa-mar fica acima do nível do mar, mas que submerge na preia-mar (art. 13). Quando se encontram, na totalidade, além da área do mar territorial, não possuem nem mesmo mar territorial.

### 1.3.3 A territorialização marítima

Sobre o ponto de vista da doutrina, há uma parcela de Estados na comunidade internacional buscando uma interpretação da CNUDM que ampliaria sua jurisdição sobre o espaço marítimo. Estados costeiros são acusados de tentar expandir sua soberania além das zonas, um fenômeno chamado de *creeping jurisdiction*, que Klein define como:

Os interesses exclusivos, em contraste, ameaçam a adesão vigente ao *mare liberum* e são vistos mais obviamente no fenômeno da ‘*creeping jurisdiction*’, segundo a qual alguns estados costeiros têm afirmado soberania e/ou jurisdição em águas adjacentes para além dos direitos que gozam estritamente sob o direito do mar.<sup>67</sup> (2011, p. 3, tradução nossa)

Na década de 1970, Lapidoth já apontava o movimento de expansão da soberania nacional em direção ao mar, ameaçando a liberdade de navegação, onde “Muitos Estados expandiram unilateralmente os espaços marinhos que estão sujeitos às suas águas internas [...] bem como ampliaram a extensão do seu mar territorial”<sup>68</sup> (1974-75, p. 260, tradução nossa).

A partir da metade do século XX, as noções de território foram permeadas em algum grau pelas demandas de facilitação de comércio, cooperação e comunicação. O mar, por sua vez, passou a ser alvo dessa *territorial temptation*, processo deflagrado pela proclamação Truman dos direitos sobre a plataforma continental. (OXMAN, 2006, p. 830 – 832)

Kraska concentra suas críticas à Zona Econômica Exclusiva, considerando que os Estados costeiros tentam deturpar seu caráter puramente econômico na tentativa de expandir seu controle, com *excessive claims*, afetando diretamente a condução de atividades militares dos Podes Marítimos, cuja legitimidade teria respaldo na doutrina da Liberdade de navegação. Assim, sublinha que “O treinamento naval, as atividades militares e de inteligência e as operações nessas áreas tornar-se-ão politicamente mais difíceis, se não impossíveis, se os estados costeiros tiverem sucesso na aquisição de competências regulatórias adicionais”<sup>69</sup> (2011, p. 6, tradução nossa).

<sup>67</sup> Do original: “*Exclusive interests in contrast threaten ongoing adherence to mare liberum and are seen most obviously in the phenomenon of ‘creeping jurisdiction’ whereby some coastal states have asserted sovereignty and/or jurisdiction in adjacent waters beyond the rights they strictly enjoy under the law of the sea.*”

<sup>68</sup> Do original: “*Many States have unilaterally enlarged the sea spaces which are subject to their internal Waters [...] as well as by extending the breadth of their territorial sea*”

<sup>69</sup> Do original: “*“Naval training, military and intelligence activities and operations in these areas will become politically more difficult, if not impossible, if coastal states are successful in acquiring additional coastal state*

Os Estados costeiros buscariam ampliar seu controle político e militar na ZEE com base essencialmente em três argumentos: soberania, segurança e proteção ambiental, na tentativa de converter os direitos soberanos fixados pela Convenção em domínio sobre a coluna de água e o espaço aéreo. Koh, presidente da III Conferência, manifesta preocupação no mesmo sentido, indicando que:

Preocupa-me que nos últimos anos perceba uma tendência por parte de alguns Estados costeiros a *creeping jurisdiction*, procurando reivindicar sua soberania na ZEE. Na minha opinião, não é consistente com a intenção daqueles que negociaram o texto e não é consistente com a interpretação correta desta parte da Convenção.<sup>70</sup> (1982, p. 54-55, tradução nossa)

Kraska enfatiza que esse processo contaria com a conivência das Nações Unidas, da IMO, da Comissão Europeia e de outras organizações internacionais, chegando a apontá-las como “[...] cúmplices na diminuição das liberdades do alto mar na ZEE”<sup>71</sup> (2011, p. 15, tradução nossa), de modo que:

A reinterpretação do direito internacional consuetudinário e as disposições da CNUDM, combinadas com uma campanha ativa de algumas nações e grupos não estatais para transformar as regras da ZEE, estão enfraquecendo os direitos da comunidade internacional dentro da zona. Ao mesmo tempo, a maioria das nações marítimas, grandes poderes marítimos e forças navais ofereceram apenas uma vaga resposta.<sup>72</sup> (KRASKA, 2011, p. 8, tradução nossa)

Em suma, as transformações no Direito do mar, até o atual modelo de áreas marítimas, são produto do movimento de expansão dos Estados em direção ao mar. Além das disputas pela delimitação das fronteiras geográficas, há o concomitante interesse dos Estados de ampliar seu poder dentro de cada zona, fenômeno entendido no presente trabalho como territorialização marítima.

---

*regulatory competence.*”

<sup>70</sup> Do original: “*I am concerned that in recent years I find a tendency on the part of some coastal States of creeping jurisdiction, of seeking to assert their sovereignty in the EEZ. This in my view is not consistent with the intention of those of us who negotiated this text and is not consistent with the correct interpretation of this part of the Convention.*”

<sup>71</sup> Do original: “*cumplicit in diminishing high-seas freedoms in the EEZ*”

<sup>72</sup> Do original: “*Reinterpretation of customary international law and the provisions of UNCLOS, combined with an active campaign by some nations and non-state groups to transform the rules of the EEZ, are weakening the rights of the international community inside the zone. At the same time, most shipping nations, major maritime powers and naval forces have offered only a vapid response.*”

## 2 A ASCENSÃO DO PODER MARÍTIMO CHINÊS NO SÉCULO XXI

*There can be little doubt that seapower will be critical to word's future, one way or another; the only real question is whose seapower it will be. – Geoffrey Till*

No início do século XXI, a República Popular da China, proeminente ator no campo econômico, almeja ao fortalecimento de seu poder militar e ao aumento de sua influência política internacional. A ascensão chinesa como Poder Marítimo reflete um novo paradigma no qual “O mundo marítimo é hoje muito mais policêntrico do que sugere o espetáculo da aparente hegemonia dos Estados Unidos”<sup>73</sup> (COTEAU-BÉGARRIE, 2007, p. 18, tradução nossa)

O crescimento chinês reconfigura a dinâmica geopolítica da região Ásia Pacífico, assim como o seu fortalecimento do Poder Militar Naval conflita com os interesses estratégicos norte-americanos, na qualidade de poder político e militar hegemônico desde o final da II Guerra Mundial, mantendo uma presença avançada *forward presence* na região Ásia-Pacífico com a constante presença da 7ª Frota da U.S. Navy e das alianças e parcerias militares na região.

Nesse quadro, para que se possa abordar com segurança teórica as ações chinesas no mar, a pesquisa perpassa invariavelmente pelo desenvolvimento de alguns conceitos e teorias. Assim, o bloco que se segue deste capítulo dedica-se ao estudo dos fundamentos teóricos que envolvem conceitos como Poder Marítimo (*seapower*) e Poder Naval. Em seguida, será apresentada a ascensão da República Popular da China como um Poder Marítimo, buscando destacar sua atual Estratégia Marítima para a região Ásia-Pacífico.

### 2.1 Poder Marítimo

O mar é apontado por Bégarrie como um espaço que assumiu três funções principais ao longo da história: uma fonte de riquezas, uma via de comunicação e um espaço para a projeção de poder; ligando-as respectivamente às figuras simbólicas do pescador, do comerciante e, por fim, do guerreiro e do colonizador. O autor adiciona uma função contemporânea ao que chamou de “tríade tradicional”: o mar como um espaço para o lazer, para a prática de esportes e para o turismo. (COTEAU-BÉGARRIE, 2007, p. 21-22)

Por outro viés, Geoffrey Till apresenta o mar a partir de quatro atributos que lhe são inerentes e relacionados entre si: fonte de recursos; meio de transporte e trocas; meio para informação e propagação de ideias; e por fim, meio para domínio. Nesse quadro, o sucesso marítimo decorre da capacidade dos Estados em tirar o melhor proveito desses atributos (TILL,

---

<sup>73</sup> Do original: “*Le monde maritime est aujourd’hui beaucoup plus polycentrique que ne le sugere le spectacle de l’apparente hégémonie des États-Unis*”.

2013, p. 6). A despeito de sua cardeal importância para o homem, ainda paira sobre o espaço marítimo uma “cegueira marítima”, apontada por Speller como “uma inabilidade de compreender o mar ou reconhecer sua importância para o bem-estar nacional e internacional”<sup>74</sup> (SPELLER, 2014, p. 8, tradução nossa).

O estudo da influência do mar na prosperidade dos Estados como marco teórico a obra de Alfred T. Mahan na virada para o séc. XX, com a obra *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, na qual o americano cunhou o termo *seapower*, o “Poder Marítimo”. Para Mahan, o mar representa, tanto no aspecto político quanto social, uma grande estrada, uma imensa área comum. Dada a importância do transporte marítimo e de suas rotas, o autor indica que as marinhas têm como função, em tempos de paz, garantir um ambiente seguro para o *shipping*, pois a grandeza das nações ao longo da história advinha da combinação da produção, do transporte marítimo e da posse de colônias (MAHAN, 1987, p. 25-28). Assim, “o controle dos mares, em especial, ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações” (ALMEIDA, 2014, p. 29).

Corbbet, por sua vez, enfatiza a importância do *seapower* em relação ao que ele pode influenciar em relação aos eventos na terra, uma vez que para ele o homem vive na terra, e na terra serão decididas as questões fundamentais. Apesar de basilares para o desenvolvimento da estratégia naval moderna, Corbbet e Mahan divergem em diversos pontos. Pode-se destacar, por exemplo, o fato de Corbbet questionar o fundamento estratégico da batalha decisiva de Mahan, no sentido de que a aniquilação da esquadra do inimigo não é a única situação possível de se estabelecer o controle do mar, como no caso de o inimigo nem mesmo sair do porto (estratégia “*fleet in being*”). Ambos convergem quanto ao valor do mar como artérias que interligam o mundo e que a proteção e garantia do uso desta rota é o principal papel do Poder Marítimo. Em vista disso, para ambos, a função precípua da força naval é garantir o fluxo através das linhas de comunicação marítima de um Estado. Assim, ameaças a este fluxo podem chamar a baila ações diplomáticas ou mesmo o emprego do Poder Naval.

Uma leitura contemporânea do Poder Marítimo é apresentada pela obra *Seapower: A guide for the twenty-first century*, na qual Geoffrey Till define *seapower* como “a capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas pelo que se faz do mar ou a partir do mar”<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> Do original: “*an inability to understand the sea or to recognise its importance to national and international well-being*”

<sup>75</sup> Do original: “*seapower is indeed to be defined as: ‘the capacity to influence the behaviour of other people by what you do at or from sea’*” (p.87)

(2013, p. 87). Tal qual Mahan, o autor decompõe o *seapower* em seis elementos constitutivos interconectados e em constante transformação de acordo com questões sociais, econômicas, tecnológicas e políticas, quais sejam: I. população, sociedade e governo; II. geografia marítima; III. recursos; IV. economia marítima; V. tecnologia; VI. outros meios. (2013, p. 87-88)

O autor explora percepção dos Estados sobre o papel da globalização no ambiente de segurança no séc. XXI, influenciando na formulação de políticas de defesa e de estratégias navais (TILL, 2013, p. 27). Chama atenção o papel central do transporte marítimo (*shipping*), cuja eficiência depende não apenas do comportamento de alguns Estados, mas do bom funcionamento de todo um “sistema”<sup>76</sup> que é extremamente vulnerável, sujeito a ação de grupos ou Estados que busquem interromper seu fluxo e a ameaças como a pirataria, o crime organizado e o tráfico de drogas.

O entendimento de Geoffrey Till sobre em que consiste o *seapower* é adotado como referência para a pesquisa proposta. O autor sustenta que *seapower* deve ser entendido simultaneamente por dois prismas: como um *input* e como um *output*, como meios e como fins. Em sua primeira faceta, trata-se de um *input*, pois congrega os recursos necessários nos quais seu detentor deve investir para o uso do mar, como marinhas, guardas costeiras, indústrias relacionadas à atividade marítima em amplo aspecto, recursos de aviação e forças terrestres na medida integrem a atividade marítima. (TILL, 2013, p. 25) Ao mesmo tempo, *seapower* é um *output*, um fim a ser alcançado, consistindo “na capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas ou coisas pelo que se faz no mar ou a partir do mar”<sup>77</sup> (TILL, 2013, p. 25, tradução nossa).

A partir dessa separação em *inputs/output*, o autor conclui que *seapower* não está restrito ao poder das Marinhas de Guerra, consubstanciado na imagem dos navios cinzas com números pintados em sua lateral. *Seapower* abrange o que as demais forças, aéreas e terrestres, podem contribuir para influenciar os eventos no mar, assim como o papel que as Marinhas podem ter em terra ou no ar. Inclui ainda outros elementos de cunho não militar, a exemplo do aparato necessário para o funcionamento do *shipping*, dada sua influência no Poder Naval e sua influência nos eventos que acontecem no mar. (TILL, 2013, p. 25). No tocante ao Poder Naval, cumpre-se mencionar que esse é ao mesmo tempo uma Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, compreendendo os meios navais, aeronavais e de fuzileiros

---

<sup>76</sup> Moura explica que “o comércio marítimo constitui um sistema, pois o que o afetar em qualquer lugar do mundo pode produzir consequências graves e imediatas na segurança e na economia de outros países” (2014, p. 51)

<sup>77</sup> Do original: “*the capacity to influence the behaviour of the people or things by what one does at sea or from the sea.*”

navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa.

Outro realce do autor no que tange ao *seapower* é tratar-se de um conceito relativo, uma vez que praticamente todas as nações o detém algum grau, seja por seu Poder Naval, pelo comércio marítimo e suas atividades correlatas ou pelo seu contingente de trabalhadores marítimos. (TILL, 2013, p. 25). Dessa feita, a questão a presente investigação não busca responder se a RPC detém algum Poder Marítimo, partindo da premissa afirmativa. Ademais, explica a opção pelo termo *Seapower*, em vez o sinônimo Poder Marítimo, sustentando que o primeiro termo é mais enfático com fazer remissão ao fato de que essa forma de poder deriva dos próprios atributos do mar (TILL, 2013, p.26).

De maneira semelhante, Speller apresenta Poder Marítimo como “o poder ou influência militar, política e econômica exercida por meio de uma habilidade de utilizar o mar”<sup>78</sup> (2014, p. 6, tradução nossa). Assim, fica claro que Poder Marítimo abrange os usos do mar em sua forma mais ampla.

A relação entre os Estados transita por um amplo espectro que vai de relações de conflito às relações de cooperação, de modo que, na maior parte do tempo é a mistura de ambas as tendências que influencia nos comportamentos militar e naval (TILL, 2013, p. 44). Till chama atenção ainda para o fato de que:

Longe de tornarem-se mais comuns, situações de paz nas quais marinhas não têm nada a contribuir politicamente estão em verdade tornando-se mais raras. Trata-se em parte de uma consequência do crescimento do interesse estratégico no litoral e do crescente valor do oceano e em parte por uma crescente aceitação da necessidade no mundo globalizado de hoje de gerir crises e prevenir, limitar ou resolver conflitos<sup>79</sup>. (2013, p. 224, tradução nossa).

Poder Naval, por sua vez, figura como um instrumento político dos interesses dos Estados, propagando aspectos de suas Políticas Externa e de Defesa (MOURA, 2014, p. 29). O implemento do Poder Naval não deve ser percebido como uma realidade apartada dos interesses do Estado e dos cenários políticos, tendo em vista que se trata da componente militar do Poder Marítimo, ou seja, da própria influência política que um Estado gera a partir do mar. Geoffrey Till aponta que o Poder Naval e o ambiente político exercem entre si uma influência mútua:

---

<sup>78</sup> Do original “*military, political and economic power or influence exerted through an ability to use the sea*”.

<sup>79</sup> Do original: “*Far from becoming more common, the peacetime situations in which navies have nothing to contribute politically are actually becoming rarer. This is partly a consequence of the growth of strategic interest in the litoral and the increasing value of the ocean and partly through a growing acceptance of the need in today’s globalised world to manage crises, and to prevent, limit or resolve conflict.*”.

[...] as setas de influência entre uma marinha e seu ambiente vão em ambos os sentidos; As marinhas têm um impacto político em seu meio ambiente, mas também são afetadas por isso. A própria marinha, seu tamanho e uso, muitas vezes são uma consequência (e não uma causa) de processos políticos, tanto na cena doméstica como internacional.<sup>80</sup> (2013, p, 224, tradução nossa)

Importa ressaltar que a grande parte da literatura sobre estratégia naval enfoca o uso do mar quase exclusivamente sob a perspectiva bélica, se esquivando de seu papel em tempos de paz. Como aponta Rowlands, “[...]”O papel político (ou diplomático) do poder marítimo sempre foi importante e, possivelmente, muito mais comumente exercido do que o uso bélico. Na verdade, **é único para as marinhas e não tem paralelo na terra ou no ar**”<sup>81</sup>. (ROWLANDS, 2012, p.89, tradução e grifo nosso).

Importa chamar atenção para uma característica valiosa do poder naval: sua mobilidade no ambiente marítimo, permitindo aos Estados manterem a presença militar de prontidão próxima de suas zonas de interesse, valendo-se da neutralidade do alto mar para não adentrar em áreas sobre a soberania estatal:

As marinhas sozinhas oferecem aos governos os meios de exercer pressão mais vigorosa do que a diplomacia e menos perigosos e imprevisíveis em seus resultados do que outras formas de força, porque a liberdade dos mares os torna locais disponíveis, deixando-os descompactos. Eles têm o direito de navegar os mares e a resistência para fazê-lo por períodos necessários, enquanto **as forças terrestres não podem apresentar um nível crível de coerção sem ultrapassar os limites da soberania nacional**. (...) Em suma, as marinhas podem introduzir em uma situação um elemento de incerteza que serve a diplomacia da tensão, aumentando as opções de intimidação ou retirada.<sup>82</sup>(O’CONNELL, 1975, p. 4, grifo e tradução nossa)

Nesse sentido, a liberdade de navegação é um elemento chave na dinâmica militar do uso dos mares. Isso posto, convém tecer algumas considerações sobre a expansão do conceito de segurança marítima que permeia a atividade naval no século XXI.

---

<sup>80</sup> Do original: “[...] *the influence arrows between a navy and its environment go both ways; navies do have a political impact on their environment, but they are affected by it too. Navies themselves, their size and use, are often a consequence (rather than a cause) of political processes either on the domestic or the international scene.*”

<sup>81</sup> Do original: “[...] *the political (or diplomatic) role of sea power has always been importante and, arguably, far more commonly exercised than its wartimes uses. Indeed, it is unique to navies and has **no parallel on land or in the air.***”

<sup>82</sup> Do original: “*Navies alone afford governments the means of exerting pressure more vigorous than diplomacy and less dangerous and unpredictable in its results than other forms of force, because the freedom of the seas makes them locally available while leaving them uncommitted. They have the right to sail the seas and the endurance to do so for requisite periods, while **land-based forces cannot present a credible level of coercion without overstepping the boundaries of national sovereignty.*** (...) *In short, navies can introduce into a situation an element of uncertainty that serves the diplomacy of tension by increasing the options of either intimidation or withdraw.*”

## 2.2 A Segurança Marítima e as “Novas Ameaças”

Para aprofundar compreensão do Poder Marítimo no século XXI, e, por conseguinte do contexto em que ocorre a ascensão da RPC, faz-se necessário abordar a ampliação da agenda política em relação ao mar, a partir de uma ótica alargada acerca de segurança marítima. Por sua vez, apresentar o atual entendimento acerca segurança marítima requer uma aproximação da própria evolução da percepção de segurança no séc XX, tangenciando brevemente a perspectiva das relações internacionais.

O estudo da estratégia deve ajudar na compreensão de como os indivíduos se dedicam a fazer história e, assim, remodelar as circunstâncias que enfrentam. (...) Eu argumentei que essa visão ativista com seu estresse na escolha e no poder é distinta e não pode ser confinada dentro dos limites de uma disciplina acadêmica específica.<sup>83</sup> (FREEDMAN, 2007, p. 368, tradução nossa).

As divergências teóricas sobre o caráter da segurança internacional persistem por décadas, a depender do viés adotado por cada escola das relações internacionais. Em síntese, duas questões são recorrentes. Primeiro, qual deve ser o objeto referencial dos estudos sobre segurança internacional, oscilando entre abordagens do Estado como principal sujeito de análise e abordagens que colocam o indivíduo como agente central. Segundo, existe o questionamento sobre a natureza das ameaças, com defensores do emprego do poder militar entre Estados em oposição a uma visão mais abrangente de ameaça, afetando tanto Estados quanto indivíduos. (MALIK, 2015, p. 4).

Em sua perspectiva clássica, a segurança foi abordada entre as décadas de 1940-1980 como uma questão militar entre Estados. Esta foi marcada pela rivalidade entre as duas superpotências durante a Guerra Fria, absorveu premissas do Realismo das Relações Internacionais, como as noções de soberania, poder militar e anarquia do Sistema internacional, focando-se nos temas de “*high politics*” como Guerra, *deterrence*, controle de armamentos, alianças militares e o impacto da tecnologia na Guerra. (MALIK, 2015, p. 5). Assuntos de “*low politics*” como meio ambiente e escassez de recursos não era vistos como parte da agenda de segurança à época. (WIRTZ, 2007, p. 338)

A partir da década de 1980, o paradigma tradicional passou a ser atacado, em grande monta influenciado pelo abrandamento das tensões da Guerra Fria e ao reconhecimento de que “[...] uma grande parte da literatura da “era de ouro” tinha dado certo o contexto político, ou

---

<sup>83</sup> Do original: “*The study of strategy should help with the understanding of how individuals go about history making and in so doing reshape the circumstances that they face. (...) I have argued that this activist view with its stress on choice and power is distinctive and cannot be confined within the boundaries of a specific academic discipline*”

pelo menos não conseguiu apreciar as conseqüências dinâmicas dos tumultos no Terceiro Mundo"<sup>84</sup> (FREEDMAN, 2007, p. 359, tradução nossa). Assim, ganhou força a percepção de que era necessária a inversão da hierarquia entre *high* e *low politics*, na qual as ameaças não tradicionais figurariam no topo da agenda segurança internacional (WIRTZ, 2007, p. 338). Klein sustenta que no cenário posterior à Guerra Fria, no qual a globalização figurava como tópico constante, consolidou-se a ideia de que “As preocupações de segurança não estão mais focadas em interesses militares, em termos de um estado capaz de evitar a guerra ou prevalecer em qualquer guerra”<sup>85</sup> (KLEIN, 2011, p. 5, tradução nossa)

Diante do quadro apresentado, quais seriam então essas ameaças não tradicionais?

Importa notar que as ameaças à segurança ultrapassam as barreiras do Estado nacional, assim como o seu combate requer algum tipo de cooperação e coordenação entre atores internacionais. Isso fica claro ao observar os desafios de segurança hoje na região Ásia Pacífico, a exemplo do terrorismo, pirataria e grandes desastres ambientais.

Não obstante a difusão de uma perspectiva ampliada de segurança, cabe salientar que as ameaças de cunho militar permanecem como objeto – embora não o único - dos estudos estratégicos, de modo que questões como “o papel da proliferação de dissuasão nuclear, o comércio internacional de armas, o terrorismo, o impacto da religião nos conflitos, a inteligência, as causas da guerra, o impacto da privatização da segurança e os problemas de segurança causados por estados falhançantes ou falidos”<sup>86</sup> (MALIK, 2015, p. 9, tradução nossa) permanecem na agenda internacional. Como ressalta Freedman, embora o uso da força não seja o único mecanismo disponível no combate às ameaças, sua importância não pode ser desconsiderada:

A maioria dos objetivos políticos podem ser atendidos sem o uso ou ameaça de uso da violência. Existem outras fontes de poder. Mas a violência física é o instrumento político final e, se disponível, pode dominar todos os outros. Nenhum indivíduo, grupo ou estado pode ignorar a ameaça de violência porque desafia a própria existência.<sup>87</sup> (FREEDMAN, 2007, p. 366-367, tradução nossa).

---

<sup>84</sup> Do original: “[...] *much of the ‘golden age’ literature had taken the political context for granted, or had at least failed to appreciate the dynamic consequences of the upheavals in the Third World*”

<sup>85</sup> Do original: “*security concerns are no longer focused on military interests, in terms of a state being able to avoid war or otherwise prevail in any war*”

<sup>86</sup> Do original: “*the role of nuclear deterrence (...) proliferation, the international arms trade, terrorism, the impact of religion on conflict, intelligence, the causes of war, the impact of privatization of security and the security problems posed by failing or failed states.*”

<sup>87</sup> Do original: “*Most political objectives can be met without the use or threatened use of violence. There are other sources of power. But physical violence is the ultimate political instrument and, if available, can overwhelm all others. No individual, group, or state can ignore the threat of violence because it challenges their very existence.*”

Feitas essas colocações preliminares sobre um viés ampliado, a segurança marítima pode ser compreendida como “[...]A proteção do território terrestre e marítimo de um estado, infra-estrutura, economia, meio ambiente e sociedade de certos atos prejudiciais que ocorrem no mar”<sup>88</sup> (KLEIN, 2011, p. 11, tradução nossa). Todavia, Beirão problematiza a própria dificuldade inerente as múltiplas percepções de segurança<sup>89</sup> no espaço marítimo, ressaltando que:

Torna-se difícil definir essa sensação em *locus* não permanentemente habitado pelo ser humano, e sim utilizado para sua sobrevivência, intercomunicação e mobilidade, uma vez que apenas desdobramentos pontuais influenciam essa sensação, e mesmo assim, não por todos. Mas difícil ainda é sua mensuração diante dos parâmetros que são distintos, não apenas entre indivíduos, mas também entre povos. Alguns preocupados com sua sobrevivência, outros preocupados com sua mobilidade, outros com expansão de horizontes. (2014, p. 134)

Uma visão tradicional da segurança marítima prioriza a força militar atribuída ao Poder Naval:

[...] os interesses de segurança tipicamente envolvidos asseguraram que a área costeira imediatamente adjacente de um estado não fosse usada de forma a comprometer a integridade territorial ou a independência política do estado ou que os recursos econômicos da área não fossem explorados por outros. As atividades dos navios nos portos, águas internas e território marítimo de um estado têm sido imediatamente preocupantes a este respeito. Da mesma forma, a mobilidade e a capacidade das forças navais têm sido uma preocupação fundamental ao avaliar os interesses de segurança de um Estado.<sup>90</sup> (KLEIN, 2011, p. 6, tradução nossa)

Nesse esteio, o Poder Naval não é um instrumento útil ao Estado apenas em caráter intermitente nos períodos de guerra, sendo manifesto o seu papel permanente em tempos de paz, seja em assegurar as linhas de comunicação marítimas ou para manter a segurança marítima. Assim, retomando a colocação de Till sobre as relações marítimas oscilarem entre competição e cooperação, nota-se que a ascensão de um Poder Marítimo, como no caso atual da RPC, também se insere na dinâmica de cooperação e de proteção à segurança no mar.

<sup>88</sup> Do original: “[...] *the protection of a state’s land and maritime territory, infrastructure, economy, environment and society from certain harmful acts occurring at sea*”

<sup>89</sup> A esse respeito, Koskeniemi aponta que o primeiro artigo da Carta das Nações Unidas elege como propósito da organização a harmonização das ações das nações para fins comuns, como paz e segurança internacionais. O autor questiona o que “paz” e “segurança” realmente significariam, pois em uma primeira aproximação, as divergências já emergem: “*To day that international law aims at peace between States is perhaps already to have arrowed down its scope unacceptably.* (KOSKENNIEMI, 2003, p. 90)

<sup>90</sup> Do original: “[...] *security interests typically involved ensuring that the immediately adjacent coastal area of a state was not used in a way that would jeopardize the territorial integrity or political independence of the state, or that the economic resources of the area would not be exploited by others. The activities of vessels in the ports, internal waters, and territory sea of a state have been of immediate concern in this regard. Similarly, the mobility and capability of naval forces have been a key concern when assessing a state’s security interests.*

## 2.3 China como Poder Marítimo

### 2.3.1 Histórico: de Seapower ao Século de Humilhação

A China Imperial é frequentemente relatada como uma era feudal marcada pela estagnação política, econômica e tecnológica. Trata-se de uma aproximação equivocada, conforme se irá destacar. O Império do Meio, a partir de sua unificação em 221 A.C., guarda em sua história a particularidade de já ter sido um Poder Marítimo e, ainda assim, ter declinado desse poder por opção política. A história da relação chinesa com o mar remonta ao registro de fortes relações comerciais com o Império Romano<sup>91</sup> e a referências históricas a um Poder Naval forte por volta de 549 A.C.

Durante a Dinastia Song (960 – 1279), o mar figurava como um elemento central no desenvolvimento econômico chinês, tanto pelo comércio marítimo quanto pela pesca. Bernard Cole faz referência ao grau de sofisticação naval alcançado nesse período: a marinha passaria a ser uma força permanente auxiliada por uma guarda costeira, a adoção uma doutrina naval formal, o domínio da navegação com vela, assim como o investimento em estruturas portuárias e estaleiros. Ilustrando a dimensão do Poder Naval chinês à época, o autor aponta que uma das frotas da marinha Song chegou a possuir 13,500 navios (2014, p. 44-45).

A dinastia Song foi sucedida pelo domínio da dinastia mongol Yuan (1280-1368), período no qual o Império chegaria a empreender campanhas marítimas para invasões a territórios próximos, como Vietnã, Japão e Java (Indonésia), ao passo que o comércio marítimo continuaria em expansão, como explica Kang:

No entanto, provavelmente o mais importante em termos de volume era o vasto comércio marítimo que ligava o Japão, a Coreia e a Ásia do Norte à China, à Ásia do Sul, à Índia, ao Oriente Médio e até à Europa. **Longe de ser uma barreira, o oceano ligava os Estados, povos e culturas da região.** De fato, várias rotas comerciais do Pacífico se espalharam do Japão e da Rússia pela China, passando pelas Filipinas e Malásia para a Indonésia<sup>92</sup>. (2010, p. 108, tradução e grifo nosso)

<sup>91</sup>A esse respeito, Zhang sustenta que “*the first official contact between ancient China the Roman Empire dates back to 166 AD, during the reign of the Emperor Huan (146-68 AD) of the Eastern Han Dynasty. The Roman Emperor Marcus Aurelius Antoninus (rulef 161-80 AD) sent his envoy to Luoyang (the capital city of the Eastern Han) and paid tribute to the Han emperor*” (ZHANG, 2015, p. 99)

<sup>92</sup>Do original: “*Yet probably more importante in terms of volume was the vast maritime trade connecting Japan, Korea, and the Northest Asia to China, Southeast Asia, and India, the Middle East and even Europe. Far from being a barrier, the ocean linked the states, peoples, and cultures of the region. In fact, various Pacific trade routes stretched from Japan and Russia down through China, wending their ways past the Philippines and Malaysia into Indonesia.*”.

Assim, nesse período, a Ásia tinha fortes laços comerciais, políticos e diplomáticos ligados ao ambiente marítimo, contrariando a ideia de tradicional de reinos isolados. Em paralelo, o comércio pela via terrestre também era profícuo: por mais de duzentos anos a China integraria a famosa Rota da Seda, ligando o Império ao Oriente Médio pela Ásia Central, propiciando a circulação de bens e de ideias.

O auge e o declínio marítimo do Império do Meio ocorreriam em um curto período durante a dinastia Ming (1368-1644). Seu apogeu seriam as sete viagens comandadas por Zheng He entre 1405 e 1433 pelo Sudeste Asiático e pelo Índico, visitando mais de 30 regiões na Ásia e na África, com caráter comercial<sup>93</sup> e diplomático, em oposição ao viés colonizador que marcaria as expedições europeias<sup>94</sup>.

No entanto, após 30 anos de constantes expedições marítimas, a dinastia Ming decidiria por abdicar do poder naval queimando sua esquadra e expedindo decretos que baniam a navegação particular, como parte de um processo de isolamento político, que Zhang ressalta tratar-se de uma “(...) política de uma ‘nação culturalmente fechada’ foi implementada na China (...) caracterizada por uma ‘nação restrita nos mares’”<sup>95</sup> (2015, p. 102, tradução nossa).

Essa mudança está ligada, como salienta Bernard Cole, a percepção política de que a principal ameaça ao Império teria cunho terrestre, com o aumento da pressão nas fronteiras pela expansão dos mongóis e outros povos asiáticos. Além disso, outros fatores devem ser considerados, como a adoção de uma política econômica mais austera, que contrastava com os altos custos navais; a preocupação com o aumento da influência política da corte de eunucos, principais articuladores das empreitadas e, por fim, a influência ideológica confucionista<sup>96</sup> em uma vertente mais isolacionista. Como resultado dessa política, a marinha chinesa se deteriorou de tal modo que no início do séc. XVI a dinastia Ming teria dificuldade até mesmo na proteção

<sup>93</sup> Qi refere-se as viagens de Zheng He como “*generally exploratory and commercial in nature*” (2006, p. 65) Por outro lado, alguns autores, como Zhang, defendem que as viagens de Zheng He não tiveram qualquer relação com o comércio, mas sim uma demonstração de poder (2015, p. 102). Sob essa perspectiva, pode-se considerar tais empreitadas como um exemplo de Diplomacia Naval.

<sup>94</sup> Zhang chama ainda atenção que as expedições de He ocorreram 83 anos antes da navegação de Bartolomeu Dias pelo Cabo da Boa Esperança e 116 anos antes da chegada de Magellan às Filipinas (2015, p. 100, 101). As expedições chinesas também eram muito superiores às europeias à época, tanto em quantidade quanto em termos de desenvolvimento tecnológico: “*Zheng He led large fleets of ships, some displacing over four hundred tons, on seven voyages halfway the world at a time when Portuguese explorers were still feeling their way down the erast coast of Africa in fifty-ton caravels.*” (COLE, 2014, p. 45).

<sup>95</sup> Do original: “*the policy of a ‘culturally closed nation’ was implemented in China (...) characterized by a ‘restricted nation on the seas’*”

<sup>96</sup> De modo geral, o confucionismo colocava a agricultura como superior ao comércio, influenciando a sociedade chinesa, na qual tradicionalmente comerciantes tinham baixo *status* social e o comércio era visto como uma ocupação inferior. Nesse sentido, Mitter salienta que “*while it would be too Strong to say that Confucian thought wholly disapproved of trade (...), the concept of economic growth as a good in its own right was not as central to the premodern Chinese mindset as it was to the type of modernity that emerged in Europe*” (2008, p. 15)

do comércio marítimo dos ataques piratas em sua costa. (2014, p.46). Kissinger afirma que a prevalência de um pensamento isolacionista “sinocêntrico” está diretamente ligado ao abandono chinês de sua tradição naval:

Não havia um Novo Mundo a ser povoado, nenhuma redenção aguardando a humanidade em praias distantes. As dádivas da cultura do Império do Meio podiam teoricamente ser estendidas, pelo exemplo superior da China, aos estrangeiros da periferia do império. **Mas não havia glória a ser obtida em se aventurar do outro lado de um oceano para converter “pagãos” aos modos chineses;** os costumes da dinastia Celestial estavam muito além do alcance dos bárbaros distantes. (KISSINGER, 2011, p. 48, grifo nosso)

Desse modo, a China abandona sua tradição naval, assumindo então uma orientação exclusivamente continental. No século seguinte, a China é conquistada pelos Manchus, dando início a Dinastia Qing (1644-1911), responsável pelo fortalecimento do poder militar chinês e pela expansão territorial para o norte e o leste, ampliando sua área de influência para Mongólia, Tibete e Xinjiang, embora não tenha almejado a um império colonial nos moldes europeus<sup>97</sup>.

Contrariando a imagem de um Império isolado, Kang sustenta que se trata do oposto, uma vez que a "China tem sido historicamente o centro econômico, político e diplomático do Leste Asiático, bem como o centro de inovação tecnológica e construção cultural para a região"<sup>98</sup> (2007, p.29). Apesar das restrições políticas em relação a matéria, a China manteve uma pequena parcela de comércio marítimo, visto que os mercadores que chegavam aos seus portos conduzindo tributos eram autorizados a realizarem de transações comerciais particulares. Para além das missões de tributos, o acesso dos estrangeiros ao mercado chinês era limitado ao porto de Cantão (Guangzhou) e sujeito a uma série de restrições<sup>99</sup>. A despeito dessas limitações, a Inglaterra mantinha forte comércio com a China, cujo cerne, até o século XVIII, seria a importação de chá, seda e porcelana, com grande afluxo da prata britânica para o Império.

Insatisfeita com as restrições comerciais e políticas que lhe eram impostas, a Inglaterra buscou aproximações diplomáticas<sup>100</sup>, que também envolviam demandas como a instalação de

---

<sup>97</sup> Em que pese as fronteiras continentais chinesas não sejam, dada sua complexidade, o escopo do presente trabalho, importa salientar que as mesmas foram, de modo geral, extremamente fluidas, nas quais a soberania nem sempre era acompanhada de efetivo controle administrativo, forte nos centros políticos e enfraquecido nas regiões periféricas. Nesse sentido, até a segunda metade do século XIX, com a presença europeia, “*China’s borders were not fixed in the modern sense, much more fluid sites where different peoples commingled*” (RAWSKI, 2015, p. 21).

<sup>98</sup> Do original: “*China has historically been the economic, political, and diplomatic center of East Asia, as well as the center of technological innovation and cultural construction for the region*”.

<sup>99</sup> Restrições tais quais: pagamento de elevadas taxas, impossibilidade de comércio direto, sendo mandatário o pagamento de burocratas como intermediários, constantes inspeções, limitação de acesso ao porto somente no período de outubro a janeiro, restrições de circulação dentro da cidade de Cantão, proibição do ensino do chinês aos estrangeiros. (WRIGHT, 2011, p. 100)

<sup>100</sup> Neste sentido, as mais importantes tentativas britânica de aproximação política foram as missão de 1793-1794 de Lord Macartney (Kissinger 2011,p.51) e a viagem de Lorde Amherst em 1816. Em ambas, a comitiva se

representações diplomáticas permanentes no solo chinês. A relação entre ambos mudaria com a entrada o ópio inglês, produzido em Bengal, no território chinês, causando a rápida disseminação de uma epidemia de dependência na população. Em razão da alta demanda pela droga, a balança comercial passou a ser favorável aos ingleses pela primeira vez por volta de 1830. Durante a década seguinte, as tentativas do império de restringir e até mesmo banir o ópio de seu território levaram a gradual escalada das hostilidades, culminando na primeira Guerra do Ópio (1840-41), na qual a superioridade naval inglesa, marcada pela atuação da Armada no rio Yangtze e o bombardeio da cidade de Nanquim foram determinantes para a derrota chinesa. Teria início o chamado “Século de Humilhação” com a assinatura do Tratado de Nanquin, no qual a China foi condenada ao pagamento de elevada indenização de guerra, abertura de cinco portos e a cessão permanente do território de Hong Kong aos ingleses, além da isenção de taxas e burocracias. (WRIGHT, 2011, p. 105). Nos anos seguintes, outros “tratados desiguais” relacionados à abertura comercial foram firmados, a exemplo do Tratado de Wangshia, com os americanos, e do Tratado de Whampoa com os franceses, ambos em 1844.

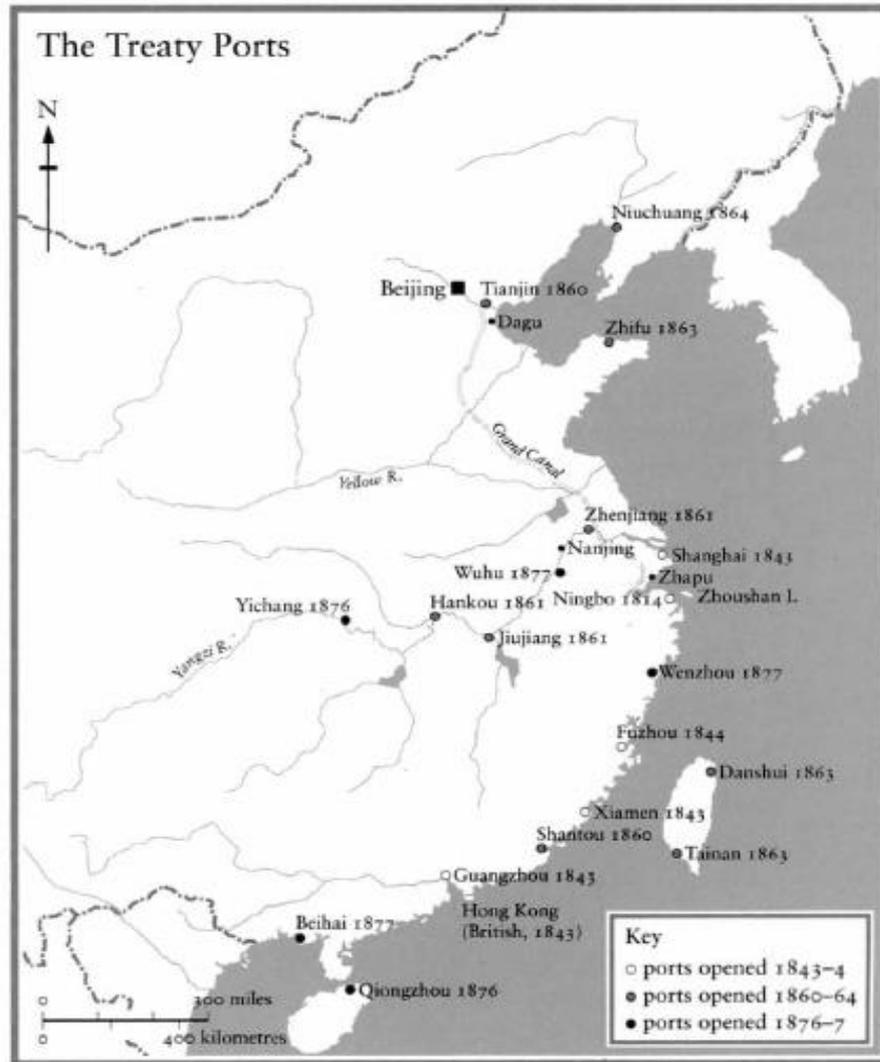
A segunda Guerra do Ópio ocorreu entre 1856 e 1860, terminando com a assinatura de diversos tratados (incluindo o Tratado de Pequim) com Inglaterra, França, EUA e Rússia. Este tratado, aumentou a fragmentação do territorial chinês ao possibilitar que estas potências detivessem o controle sobre espaços e portos da China<sup>101</sup>. O Mapa 1 apresenta os pontos de abertura dos portos chineses durante a segunda metade do século XIX, abrangendo o período de 1843 a 1877:

#### Mapa 1 – A abertura dos portos chineses no século XIX

---

recusou a participar do cerimonial tradicional de homenagem ao Imperador, o *kowtow*, uma das razões de seu fracasso. (WRIGHT, 2011, p. 101-102)

<sup>101</sup> ZHANG (2015, P.415) menciona que “*the Two Opium Wars had forced the Qing authority to open its gates. Goods, opium and culture flooded into China from the West under the shield of strong Western warships and cannons*”



Fonte: FENBY, 2008, p. XX

Como consequência das Guerras do Ópio, o Império passou pelo enfraquecimento político, uma vez afastado controle dos portos e do comércio, além da mitigação de sua soberania com a presença estrangeira, como aponta Mitter:

Entre meados do século XIX e meados do século XX, os governos chineses nunca estiveram totalmente no controle de seu próprio território. Os estrangeiros sob tratados tinham "extraterritorialidade"; Uma série de "portos de tratado" foi estabelecida em que os estrangeiros tinham novos direitos comerciais e alguns lugares, como Hong Kong, foram totalmente colonizados.<sup>102</sup> (2008, p. 21-22, tradução nossa)

<sup>102</sup> Do original: "Between the mid-19th and the mid-20th centuries, Chinese governments were never wholly in control of their own territory. Foreigners under treaty rights had 'extraterritoriality'; a whole series of 'treaty ports' were established in which foreigners had new trading rights and some places, such as Hong Kong, were fully colonized".

Paralela à abertura forçada de seus portos e das altas indenizações impostas, as Guerras também implicaram em uma forçada abertura política, como a suspensão da proibição de circulação de estrangeiros pelo território chinês, assim como da presença de missionários, condições impostas pelo Tratado de Tientsin de 1858. Esse período é importante para compreender a relação da China sobre a questão marítima e o poder naval. Kissinger (2011, p.69) descreve que os tratados firmados após as duas Guerras do Ópio foram firmados “a sombra da força militar estrangeira e de forma desigual”. Nesse sentido, Linda Jakobson chama ainda atenção para a percepção chinesa de que as humilhações a que foi submetida nesse período tem um forte componente marítimo, salientando que a China Imperial foi subjugada em decorrência da falta de um poder naval forte. (2015, p. 7).

A Dinastia Qing buscou empreender uma modernização militar a partir de 1860, chegando a envolver-se em disputas militares com a França, cujas hostilidades escalaram em 1884 (COLE, 2014, p. 47). No entanto, na década seguinte, a derrota chinesa na Guerra Sino-Japonesa (1894-5) provocou a completa destruição da recém-estruturada marinha Qing, bem como a cessão do território de Taiwan como colônia ao Japão<sup>103</sup>. O declínio da dinastia Qing é marcado por grande instabilidade interna: problemas na produção agrícola que levariam a escassez de alimentos para a crescente população<sup>104</sup> e a tumultos políticos, como a Rebelião de Taiping (1864) e Guerra dos Boxers (1899 – 1900).

Em outubro de 1911, a Revolução colocou fim ao modelo de império chinês que perdurou mais de dois mil anos, dando início a República em 1912, que por sua vez colapsaria menos de 40 anos depois, com a Guerra Sino-Japonesa (1937-45) e com a Guerra Civil (1946-49) que terminaria no estabelecimento da República Popular da China em 1949.

### 2.3.2 A Era Mao Zedong (1949-1976)

Com o estabelecimento da República da Popular da China em 1949, Mao Zedong assumiu uma nação enfraquecida política, social e economicamente após o chamado “Século de Humilhação”. A vitória do Partido Comunista Chinês (PCC) foi seguida pela fuga das principais figuras do partido nacionalista Kuomintang (KMT) de Chiang Kai-shek para Taiwan, onde foi fundada a República da China.

---

<sup>103</sup> Hong chama atenção que o controle sobre Taiwan representou uma porta de entrada para a presença japonesa no Mar do Sul da China. (2012, p. 7)

<sup>104</sup> Entre 1600 e 1800, a população chinesa dobrou, chegando a 350 milhões. (MITTER, 2008, p. 21)

A política Zedong seria direcionada para a construção de uma identidade nacional sob os cânones ideológicos do comunismo maoísta. Do ponto de vista econômico, foram implantados planos quinquenais inspirados no modelo soviético, voltada para “[...] os desafios práticos da reconstrução em tempos de paz e o planejamento econômico racional”<sup>105</sup> (WRIGHT, 2011, p. 147, tradução nossa). Dentre os projetos econômicos desse período, cabe chamar atenção para o fracasso do Grande Salto a Frente<sup>106</sup> (1957-61), política causadora da maior fome registrada na história (MEDEIROS, 1999, p. 104).

A princípio, a afinidade ideológica possibilitou laços de proximidade entre Pequim e Moscou<sup>107</sup>. Na década 50, o PCC buscou afastar as “influências ocidentais” com a expulsão em massa de empresários, missionários e educadores do território chinês, dando espaço para a influência soviética pelo afluxo de missões técnicas e diplomáticas, assim como de economistas e escritores (MITTER, 2008. p. 55). Entretanto, as relações entre ambos se deterioraram de forma irreversível, levando ao rompimento de relações no final da década 60.

Na atmosfera política da Guerra Fria, o rompimento com o bloco soviético permitiu a gradual retomada das relações formais entre a RPC e os EUA, com destaque para o simbólico encontro entre o presidente americano Richard Nixon e Mao Zedong na China em 1972<sup>108</sup>, no qual foi assinado o primeiro Comunicado de Xangai. Avery Goldstein comenta que essa aproximação tinha como plano de fundo equilibrar a balança de poder frente a União Soviética, de modo que “Na clássica *realpolitik*, durante as décadas de 1970 e 1980, Washington e Pequim estiveram dispostos a deixar de lado suas profundas diferenças político-ideológicas à medida que enfrentavam um inimigo comum”<sup>109</sup> (2005, p. 2-3, tradução nossa). Nesse sentido, Wright chama atenção que a ameaça representada pelos soviéticos impulsionou os primeiros passos de Zedong para a abertura chinesa. (2011, p. 162)

A unificação nacional figurava como um objetivo central da política de Mao Zedong, projeto que incluía Taiwan. Imediatamente após o estabelecimento da RPC, tiveram início as disputas pela soberania das ilhas então sob o controle de Taiwan, cujas principais<sup>110</sup> vitórias

<sup>105</sup> Do original: “[...] *the practical tasks of peacetime reconstruction and rational economic planning*”

<sup>106</sup> Wright explica o escopo do Grande Salto a Frente nos seguintes termos: “*to collectivize agriculture and thereby dramatically increase agricultural production, and to surpass Great Britain in industrial production within the impossibly lofty goal of fifteen years*” (2011, p. 150)

<sup>107</sup> A esse respeito, se destaca o Tratado de Amizade, Aliança e Assistência Mútua Sino-Soviético (1950)

<sup>108</sup> Formalmente, no entanto, os EUA só reconheceriam a china maoísta em 1978-9. Ainda com o reconhecimento, o Congresso americano aprovou em 1979 o *Taiwan Relations Act*, no qual afirmam “*remain committed to the peaceful resolution of the fate of Taiwan and that any armed aggression on the island by Beijing will be a matter of ‘grave concern’ to Washington*” (WRIGHT, 2011, p. 186).

<sup>109</sup> Do original: “*In classic realpolitik fashion, during the 1970s and 1980s both Washington and Beijing had been willing to set aside deep-seated political-ideological differences as they faced a common enemy*”

<sup>110</sup> O autor aponta que até o fim da déc. 60, a RPC já havia recuperado a posse todas as ilhas ocupadas pelo KMT,

chinesas foram a ocupação de Hainan em 1950, a segunda maior ilha ocupada pelo governo nacionalista (após Taiwan), e das ilhas Dachen em 1954-55 (COLE, 2011, p. 50, 52).

MAPA 2: Distância entre Taiwan – China continental e principais ilhas retomadas pela RPC na década de 1950



Fonte: COLE, 2012, P. 9

Em relação ao Poder Naval, a criação oficial nova da marinha chinesa com a alcunha de Marinha do Exército Popular de Libertação (*People's Liberation Army Navy - PLAN*) ocorreria em 1950, cujo comando ficou a cargo de nomes com prestígio político junto ao Partido, a despeito da ausência de experiência naval prévia. Como o nome escolhido pode antecipar, a marinha chinesa era precipuamente uma força de apoio ao exército, cuja criação se fez necessária para atender demandas como “[...] estabelecer lei e ordem nas águas costeiras e ribeirinhas, auxiliar o exército na retomada das ilhas *offshore* ainda ocupadas pelo KMT e preparar-se para a captura de Taiwan”<sup>111</sup> (COLE, 2011, p 49 – 50, tradução nossa). Nesse momento, a PLAN foi equipada com as capacidades remanescentes de uma das frotas do KMT,

exceto por pela própria Taiwan e por Quemoy, Matsu, Pescadores (Kinmen, Mazu e Penghus, respectivamente, na grafia chinesa) (COLE, 2014, p. 52)

<sup>111</sup> Do original: “[...] establish law and order on coastal and riverine waters, help the army capture offshore islands still occupied by the KMT and prepare for the capture of Taiwan.”

a *Second Coastal Defense Fleet*, e com meios adquiridos da URSS<sup>112</sup>, como com quem manteve algum intercâmbio militar<sup>113</sup>.

Em dezembro de 1953, Zedong apontou como três missões da PLAN: garantir navegação segura eliminando a interferência do KMT; preparar-se para recuperar Taiwan e defender-se de agressões vindas do mar. (COLE, 2014, p. 51). No entanto, em um primeiro momento, a RPC não dispunha de capacidade militar nem mesmo para projetar poder no Estreito de Taiwan, enquanto a marinha do KMT representava uma ameaça<sup>114</sup>. Desse modo, durante a década de 1950 e o início da década de 1960, a primeira questão estratégica envolvendo o mar seria a ameaça de um ataque do governo exilado, com a constante preocupação do PCC com “[...] incursões de pequena escala do litoral pelas forças do Kuomintang (KMT), com sede em Taiwan, que geralmente eram suspeitas como preparativos para ofensas importantes para recuperar o continente.”<sup>115</sup> (LI, 2011, p. 111, tradução nossa)

Durante o governo de Mao Zedong, a estruturação da PLAN está atrelada a uma estratégia de proteção costeira (*near-coast defence*), que, conforme apontado por Nan Li, pretendia tanto a proteção da área costeira até 12mn quanto abrangia ainda a proteção das cidades litorâneas, vislumbrando alcançar até 300km de território continental. O autor explica que em virtude da extensão da costa chinesa – em torno de 18,000km – a PLAN não pretendia atuar em toda essa área, de sorte que “a defesa naval foi amplamente focada em estradas particulares e vias navegáveis de importância estratégica, ou aquelas que poderiam ser exploradas pelo inimigo para invadir a China pelo mar para conquistar metas de terra estrategicamente importantes”<sup>116</sup> (LI, 2011, p. 111, tradução nossa). Fica claro, portanto, que nesse período a estratégia marítima chinesa era na verdade orientada para a proteção do continente.

---

<sup>112</sup> Cole indica especificamente a aquisição de quatro submarinos soviéticos, já considerados ultrapassados à época, dois *destroyers* e diversos barcos de patrulha costeira. (2014, p. 50)

<sup>113</sup> No que tange à modernização naval, a aproximação inicial com a URSS culminou no acordo “*About Providing Naval Equipment and Offering Technological Aid of Building Warships to China*” firmado em 4 de Junho de 1952, que previa o envio de quinhentos instrutores navais na condição de conselheiros. Ademais, a presença soviética era constante, uma vez que a RPC consentiu que os soviéticos continuassem a usar os portos de Lushun e Dalian, no litoral nordeste, como bases navais avançadas. (HUANG, 2010, p. 94)

<sup>114</sup> Cole chama atenção para uma atuação ativa da Marinha do KMT: “*continued raiding coastal installations, landing agents, attacking merchant craft and fishing vessels and threatening to invade the mainland*” (COLE, 2014, p. 49)

<sup>115</sup> Do original: “[...] *small scale incursions of the coastline by Taiwan-based Kuomintang (KMT) forces, which were usually suspected as preparations for major offensives to recapture the mainland.*”

<sup>116</sup> Do original: *naval defense was largely focused on particular straits and waterways of strategic importance, or those that could be exploited by the enemy to invade China by sea to conquer strategically importante land targets*

Com o rompimento de relações com Moscou, a proximidade da marinha soviética, antes tida como uma aliada, passou a ser percebida pela China como a ameaça direta de um ataque pelo mar (COLE, 2014, p. 52-53). Assim sendo, as décadas de 60-70 foram marcadas pela condução de uma estratégia marítima pautada na defesa costeira, buscando a sobrevivência nacional em caso de um confronto de grandes proporções com a União Soviética, especialmente quando a frota chinesa era composta de navios com baixo poder de fogo, pouca autonomia e comunicação limitada. Sob a ótica da estratégia marítima, Li aponta que a PLAN teria grande dificuldade em estabelecer algum nível de negação do uso do mar, ainda que limitado e temporário, sendo controle de área marítima impensável em relação à União Soviética. (LI, 2011, p. 114).

Em que pese a questão da soberania sobre as ilhas em seu entorno não ter sido o centro da estratégia marítima chinesa nesse período, há que se mencionar o caso da tomada de uma parte das ilhas Paracel do Vietnã em 1974.

Em síntese, observa-se que a relação da RPC com o ambiente marítimo no período de Mao Zedong, em um primeiro momento, está relacionada a objetivos nacionais ligados a questões um possível conflito com a União Soviética e à relação com o governo nacionalista exilado em Taiwan. No campo econômico, o mar só passaria a representar um elemento chave para a China a partir das políticas de modernização empreendidas por seu sucessor. Após a morte de Mao Zedong em 1976, a RPC foi comandada temporariamente por Hua Guofeng até que Deng Xiaoping assumisse o posto de Secretário Geral do PCC em 1978.

### 2.3.3 O Período Deng Xiaoping (1978-1993)

A liderança de Deng Xiaoping foi marcada pela manutenção do sistema político centrado no poder do Partido Comunista<sup>117</sup>, combinada com a reorientação de sua política externa, rompendo o isolacionismo, e com um processo de abertura econômica, direcionado para políticas mais flexíveis e pragmáticas, afastando-se do ideal de pureza ideológica e doutrinação pregada por seu antecessor. Assim, 1978<sup>118</sup>, foi retomado e aprofundado o programa “*Four Modernizations*”, lançado inicialmente por Zhou Enlai em 1974, com escopo de

---

<sup>117</sup> Nesse sentido, Wright destaca que “*Deng was in many ways an enthusiastic reformer, but the one thing he was determined not to allow in China was democracy*” (2011, p. 169). No mesmo esteio, Romana explica que “Deng adotou o discurso leninista, rejeitando as posições mais liberais acerca da introdução de um sistema multipartidário. Deng preconizava que o Partido deveria ter um papel motor na abertura econômica” (2005, p. 51)

<sup>118</sup> A apresentação das mudanças políticas de Deng Xiaoping ocorreria na terceira sessão plenária do 11º Congresso do Partido Comunista Chinês em 1978 (ROMANA, 2005, p. 50)

promover modernizações na agricultura, indústria, defesa e ciência. (WRIGHT, 2011, p. 164-8; 185). A esse respeito, Heitor Barras Romana explica que “os dois grandes objetivos [...] foram o da adaptação do sistema de gestão econômica, que deveria descentralizar a economia planificada, e o abandono da política de isolamento para integrar o país na economia mundial” (2005, p. 50).

Acerca das reformas iniciadas em 1978, Medeiros aponta como um dos vetores do crescimento econômico “uma complexa estratégia do governo chinês visando a afirmação de soberania de Estado sobre território e população através do desenvolvimento econômico e modernização da indústria” (1999, p.94-95). A partir de 1980, foram criadas quatro Zonas Econômicas Especiais ao longo do espaço costeiro, nas quais exportações e investimento estrangeiros foram estimulados, a exemplo da liberdade cambial e da concessão de benefícios como da isenção de impostos a empresas nessas regiões (MEDEIROS, 1999, p. 107-108; WRIGHT, 2011, p. 168). Em virtude dessa política, bolsões de prosperidade que se espalharam pela costa chinesa, com uma enorme concentração demográfica e industrial acompanhando o litoral, enquanto o interior permanecia empobrecido e agrícola.

Como impacto direto do acelerado processo de industrialização, a demanda por matrizes energéticas disparou. Enquanto em 1985 a RPC era exportadora de petróleo, o vertiginoso aumento do consumo a alavancou ao posto de segundo maior importador da matriz energética em 2003 (DREYER, 2007, p. 651). A China se manteve autossuficiente até o final da década de 1980 graças a produção de um campo de petróleo em Daqing, ao mesmo tempo que a possibilidade de extração de recursos do mar passou a ser vislumbrado como uma alternativa:

Em dezembro de 1989, o China Daily informou cálculos oficiais que as Ilhas Spratly continham 25 bilhões de metros cúbicos de gás natural e 105 bilhões de barris de petróleo e a área de James Shoal mais 91 bilhões de barris. Deng e outros líderes políticos começaram a falar sobre o Mar como a resposta à crise iminente.<sup>119</sup> (HAYTON, 2014, p. 122, tradução nossa)

Diante dessa possibilidade, Deng Xiaoping buscar a exploração em *joint developments*, política consubstanciada na máxima “*sovereignty is ours, set aside disputes, pursue joint development*” (HAYTON, 2014, p.122). Essa postura coaduna com a opção política do líder chinês de não abordar diretamente as disputas por soberania em relação aos territórios insulares, optando por deixá-las em aberto para um momento posterior.

---

<sup>119</sup> Do original: In December 1989, the China Daily reported official calculations that the Spratly Islands contained 25 billion cubic meters of natural gas and 105 billion barrels of oil and the James Shoal area a further 91 billion barrels. Deng and other political leaders began talking about the Sea as the answer to the looming crisis.

A despeito do sucesso econômico, a imagem de Deng Xiaoping ficaria desgastada tanto no plano doméstico quanto internacional por conta da dura repressão da RPC às Manifestações na Praça da Paz Celestial (*Tiananmen Square*), em 1989. Em especial, as relações sino-americana também seriam afetadas pela desintegração da União Soviética em 1991, que representava o fim do inimigo em comum que aproximava os dois Estados. Nesse esteio, Wright salienta que a percepção de rivalidade substituiu a parceria estratégica entre Estados Unidos e China (2011, p. 201).

Breslin chama atenção para o fato de que esse desenvolvimento econômico representou, uma mudança crucial na capacidade de modernizar e expandir o arsenal militar. No entanto, chama atenção para a existência de uma “[...]relação menos tangível entre o desempenho econômico e os sentimentos e objetivos nacionalistas”<sup>120</sup>(2007, p. 2-3, tradução nossa) que precisa ser tida em conta. O impacto do crescimento econômico transformaria a própria natureza da relação da RPC com o mar, até então considerado como um espaço vulnerável a ser defendido, para um espaço de protagonismo nos objetivos nacionais.

Em relação ao Poder Naval, os estrategistas prestigiam a divisão do entorno marítimo chinês em duas cadeiras de ilhas (*two island chains*), conceito articulado pelo Almirante Liu Huaqing<sup>121</sup>, de modo que “*Chinese analysts view the ‘island chains’ alternatively as benchmarks of China’s progress in maritime force projection and as fortified barriers that China must continue to penetrate to achieve freedom of maneuver in the maritime realm.*” (QI, 2006, p. 66). A primeira cadeia de ilhas compreende uma linha que passa pelas ilhas Curilas, Japão, ilhas Ryukyu, Taiwan, Filipinas e Indonésia. Abrange, assim, o Mar Amarelo, parte do Mar da China Oriental, o Mar do Sul da China e adentra no sudeste asiático, incluindo os estreitos de Qiongzhou, Taiwan, Bohai e Malacca. A segunda cadeia de ilhas, por sua vez, começaria em Curilas, seguindo pelo Japão, Bonins, Marianas, Carolinas e Indonésia

---

<sup>120</sup> Do original: “*less tangible relationship between economic performance and nationalist sentiments and objectives*”

<sup>121</sup> “*PLA Navy commander (1982-88) and vice chairman of the Central Military Commission*” (1989-97) (QI, 2006, p. 65).

MAPA 3 – As duas cadeias de ilhas (*two island chains*)

Fonte: Global Security.

Os principais objetivos desta nova estratégia compreendiam a reunificação de Taiwan, impedindo sua independência *de jure*, a recuperação de possessões marítimas sob disputa, a proteção dos recursos naturais na região, a defesa do fluxo das linhas de comunicação marítimas em caso de guerra, além de “impedir e defender uma agressão estrangeira vindo do mar” (LI, 2011, p.118). Importa destacar o papel central de Taiwan na estratégia traçada por Liu, uma vez que somente após a reunificação a PLAN conseguiria efetivamente romper a linha da primeira cadeia de ilhas e exercer seu Poder Naval até o Pacífico, uma premissa para desenvolver uma marinha de águas azuis.

Cabe salientar que, no momento inicial da guinada estratégica proposta por Deng, a China ainda estava nos primeiros anos de sua política de abertura comercial, com gradual transição de economia agrícola autossuficiente para industrial exportadora. Em verdade, na época a PLAN enfrentava complexas limitações orçamentárias, uma vez que a mobilização nacional visava ao desenvolvimento econômico. Somente na década de 90, com a efetiva alavancada da economia chinesa, com taxas de crescimento na casa dos 9% por ano, e a

consequente preocupação com a vulnerabilidade das linhas de comunicação marítima como um imperativo de segurança nacional, a PLAN pode investir mais solidamente em suas capacidades.

Como exposto, o governo de Deng Xiaoping foi marcado principalmente pela abertura econômica, que implicaria diretamente na mudança da relação da RPC com o ambiente marítimo, passando que passa a figurar no centro da agenda nacional.

#### 2.3.4 Os anos de Jiang Zemin (1993-2002)

Sob a liderança de Jiang Zemin, a RPC continuou a expansão econômica iniciada por seu antecessor e, por conseguinte, as linhas de comércio marítimo ganhavam cada vez maior relevo. Ao mesmo tempo, os interesses nacionais chineses relacionados ao mar foram em grande centrados em Taiwan. Na chamada “terceira crise no estreito de Taiwan” (1996), com tentativa de Pequim influenciar o resultado das eleições locais, culminando na escalada com forte presença do Poder Naval norte americano.

Nesse período, o governo chinês formulou um “Novo Conceito de Segurança”<sup>122</sup> (*New Security Concept*), consignado no Livro Branco de Defesa de 1998, que enfatiza a paz, o desenvolvimento como tônicas da nova ordem multipolar.

Fravel e Liebman chamam atenção para a mudança da relação estratégica da RPC com o mar nesse período a partir da ampliação da concepção chinesa de *haiquan*, termo recorrente na retórica chinesa, trazido para a literatura estratégica ocidental como “*maritime rights and interests*”. A partir de consulta direta a fontes primárias chinesas, os autores explicam que o termo passou a ser empregado em meados da década de 80, tendo sua perspectiva ampliada a partir dos anos 2000, sem que haja um consenso sobre seu significado preciso:

Este termo [*haiquan*] está em uso desde a década de 1980 pelo menos, e, embora não haja consenso quanto ao seu significado preciso, não há dúvida de que seu alcance se expandiu drasticamente. Em uma edição de 2000 da *Modern Navy*, o escritor Niu Baocheng apresentou três concepções de *haiquan*, argumentando que “*à medida que a sociedade humana se desenvolve e especialmente quando a nossa compreensão dos oceanos aumenta, o*

<sup>122</sup> Acerca do ambiente de Segurança Internacional e do Novo Conceito de Segurança, o Livro Branco de 1998 indica que “*To obtain lasting peace, it is imperative to abandon the cold war mentality, cultivate a new concept of security and seek a new way to safeguard peace. China believes that this new concept and way should include the following: [...]The relations among nations should be established on the basis of the Five Principles of Peaceful Coexistence: mutual respect for territorial integrity and sovereignty, mutual non-aggression, non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit, and peaceful coexistence. [...] - In the economic field, all countries should strengthen mutually beneficial cooperation, open up to each other, eliminate inequalities and discriminatory policies in economic and trade relations, gradually reduce the development gaps between countries and seek common prosperity*”. (CHINA, 1998)

*significado e as implicações dos haiquan também estão mudando continuamente*.<sup>123</sup> (2011, p. 41, tradução nossa)

Os autores explicam que inicialmente, conceito de *haiquan* estava ligado apenas a proteção costeira. No entanto, sob o comando de Jiang Zemin, a concepção de “*maritime rights and interests*” se ampliou da seguinte forma: “[...]a China possui uma definição mais ampla de *haiquan* que inclui a capacidade de viajar através de águas internacionais e a capacidade de desenvolver recursos no mar”<sup>124</sup>(FRAVEL, LIEBMAN, 2011, p. 41, tradução nossa)

Em dezembro de 2001, o líder chinês Jiang Zemin declarou que a PLAN deveria, a longo prazo, buscar desenvolver capacidades para alcançar a defesa em mares mais distantes, (LI, 2011, p. 129) em estratégia para uma defesa *far sea*. Porém, ao contrário do Almirante Liu Huaqing, o líder não delimitou uma definição precisa ou em que termos ocorreria essa transição. Para Jiang, após a crise no Estreito de Taiwan, a reunificação figurava como objetivo precípuo da PLAN. Somente com Hu Jintao e as Novas Missões Históricas atribuídas à PLAN, os contornos da nova estratégia começam a se projetar.

### 2.3.5 A Política de Hu Jintao (2003-2008)

A política chinesa sob o comando de Hu Jintao pode ser dividida em dois momentos: inicialmente uma postura moderada, com a tentativa de aproximação da ASEAN até 2008, seguida por um segundo momento, por volta de 2009, a partir do qual passaria a adotar uma postura mais assertiva, com ênfase em seus interesses marítimos.

Nos primeiros anos do governo de Hu Jintao, a RPC conduz sua política externa com um discurso menos beligerante, principalmente em relação ao sudeste asiático, buscando fortalecer laços com a ASEAN, “[...] guiado por um ‘novo conceito de segurança’ enfatizando a cooperação entre os estados na busca de objetivos comuns, a China aumentaria pacificamente e desempenharia um papel construtivo na construção de uma região e mundo harmoniosos”<sup>125</sup> (LYNCH, 2015, p. 155, tradução nossa).

<sup>123</sup> Do original: *This term [haiquan] has been in use since at least the 1980s, and while there is no consensus on its precise meaning, there is no question that its scope has dramatically expanded. In a 2000 issue of Modern Navy, staff writer Niu Baocheng laid out three conceptions of haiquan, arguing that ‘as human society develops, and especially as our understanding of the oceans increases, the meaning and implications of haiquan are also continuously changing’.*

<sup>124</sup> Do original: “[...] China holds a broader definition of haiquan that includes the ability to travel through international Waters and the capability to develop resources at sea”

<sup>125</sup> Do original “[...]guided by a “new security concept” stressing cooperation among states in the pursuit of common objectives, China would rise peacefully and play a constructive role in building a harmonious region and world.”

O autor aponta que nos anos de 2008 e 2009, no contexto de recuperação da crise econômica internacional, a China passou por uma mudança de orientação – retórica e prática – com grande foco nas disputas por soberania marítima, enfatizando que “*chinese foreign and security policies became substantially more ‘assertive’, ‘agressive’, ‘muscular’ or ‘robust’, particularly in connection with the territorial disputes in the East and South China Seas.*” (2015, p. 155).

Ao assumir a liderança da Comissão Militar Central em 2004, o presidente Hu Jintao estabeleceu as quatro “Novas Missões Históricas” que norteariam a RPC no âmbito militar, quais sejam: reforçar a lealdade militar ao Partido Comunista Chinês; garantir a continuidade do desenvolvimento econômico defendendo a soberania, a integridade territorial e a segurança doméstica chinesas; defender os interesses nacionais em expansão, especialmente nos domínios **marítimo**, espacial e cibernético, prevenir a eclosão de conflitos. (HARTNETT, 2014, p. 34). Durante a liderança de Hu Jintao, observa-se uma mudança na expansão das forças armadas chinesas, como exploca Moraes:

Enquanto em 1990 o país possuía o oitavo gasto militar do globo, a partir de 2006 passou a deter a segunda posição neste ranking, superando potências militares tradicionais como França, Reino Unido e Rússia. Embora distante dos Estados Unidos, o hiato de gastos militares entre os dois países tem se estreitado. [...] Trata-se, portanto, não apenas de um processo de expansão quantitativa do Exército de Libertação Popular [...], mas de uma mudança na percepção quanto às principais ameaças enfrentadas pelo país e de como o poder militar (particularmente aéreo e naval) pode ser instrumento em prol do avanço dos interesses nacionais, (2015, p. 551)

Já sob o comando de Hu Jintao, o Livro Branco de Defesa de 2004 transparece uma significativa mudança no enfoque chinês ao papel de sua marinha, agora de cunho mais assertivo, almejando estabelecer o “domínio do mar”<sup>126</sup>, nos seguintes termos:

O PLA prioriza a construção de Marinha, Força Aérea e Força de Segunda Artilharia que busque desenvolvimento balanceado da estrutura da força de combate, de modo a fortalecer as capacidades para conquistar tanto o comando do mar quanto o comando aéreo, conduzindo contra-ataques estratégicos.<sup>127</sup> (CHINA, 2004, tradução e grifo nossos)

Li aponta que uma das contribuições desse período foi colocar entre as missões do PLAN a salvaguarda dos “*newly emerging overseas interests, which defines PLAN’s far-seas*

<sup>126</sup> James Holmes destaca que esse é o documento oficial mais direto em relação à perspectiva mahaniana do atual momento da marinha chinesa. (HOLMES, YOSHIHARA, 2011, p. 22).

<sup>127</sup> Do original: While continuing to attach importance to the building of the Army, the PLA gives priority to the building of the Navy, Air Force and Second Artillery Force to seek balanced development of the combat force structure, in order to strengthen the capabilities for winning both command of the sea and command of the air, and conducting strategic counter-strikes.

*missions*. Chamando atenção que entre as duas (*far seas e near seas*<sup>128</sup>), as missões “*near-seas missions are the priority because they are more critical to China’s physical security*” (2014, p. 257)

### 2.3.6 A Política de Xi Jinping

No que diz respeito à retórica da política externa chinesa, Xi Jinping, anunciou durante o 18º Congresso Nacional do Partido Comunista que seu governo seria regido pelo “*China Dream of National Rejuvenation*”, que “*encapsulates a long-standing national aspiration of establishing a powerful and prosperous China*” (DOD, 2016, p. 41).

O Livro Branco de 2013 elege como diretriz básica salvaguardar a unificação nacional, a integridade territorial e os interesses voltados para o desenvolvimento. Enfatiza a missão de “salvaguardar interesses e direitos marítimos e integridade territorial chineses”. Tal missão concerne às disputas com os países limítrofes pela delimitação do limite de plataforma continental e zona econômica exclusiva e pela soberania sobre as ilhas e recifes.

Demonstrando um acirramento nas tensões regionais, refere-se textualmente ao Japão “criando problemas” em relação às ilhas Diaoyu. Destaca, ainda, que as forças separatistas que buscam a independência de Taiwan como uma grande ameaça. Por fim, enuncia a presença de um país reforçando tanto alianças quanto presença militar na região Ásia-Pacífico “tornando a situação frequentemente mais tensa”, em uma incontestável alusão à presença norte americana.

Em 2015, um novo Livro Branco de Defesa é divulgado pelo State Council Information Office, no qual a tônica do “*Chinese Dream of great national rejuvenation*” é reforçado, com alusão ao intento chinês de seguir um “*peaceful development (...) and a national defense policy that is defensive in nature, oppose hegemonism and power politics in all forms, and will never seek hegemony or expansion.*” (CHINA, 2015). Tal abordagem segue a tradicional retórica chinesa de constante reafirmação de que seu desenvolvimento tem caráter pacífico e defensivo.

No documento, a percepção chinesa acerca do cenário internacional é apresentada como favorável ao desenvolvimento chinês, a despeito da existência de “*new threats from hegemonism, power politics and neo-interventionism*”. Nesse ambiente, a RPC deve buscar “*to safeguard its national unification, territorial integrity and development interests*”. Alinhado ao documento anterior, grande ênfase é dada no documento a importância dos “*maritime rights and interests*”, como na passagem a seguir:

*Sobre as questões relativas à soberania territorial e aos direitos e interesses marítimos da China, alguns dos seus vizinhos estrangeiros tomam ações provocativas e reforçam sua presença militar nos recifes e ilhas da China que ocuparam ilegalmente. Alguns países externos também estão ocupados na intromissão nos assuntos do Mar do Sul da China; Um minúsculo manitain constante de vigilância aérea e marítima constante e reconhecimento contra a China. É, portanto, uma tarefa de longa data para a China proteger seus direitos e interesses marítimos.*<sup>129</sup> (CHINA, 2015, tradução nossa)

Observa-se, portanto, a referência aos Estados limítrofes como ocupantes ilegais das ilhas e recifes, assim como alusão à presença constante naval norte-americana (“some external countries”) na região. Ainda, no âmbito do cenário estratégico, o ambiente marítimo aparece no Livro Branco (CHINA, 2015) no que diz respeito às vulnerabilidades à segurança nacional, onde são apontadas a pirataria, “*the security of overseas interests concerning energy and resources*” e a proteção das SLOCs

Em que pese o Livro Branco de 2015 abordar a reunificação com Taiwan como “*an inevitable trend in the course of national rejuvenation*”, esse objetivo é posto como uma meta à longo prazo, admitindo se tratar de “*a sound momentum of peaceful development*”. A administração de X Jinping é marcada por uma aproximação entre Pequim e Taipei.

Por fim, cabe ressaltar que X Jinping enfatiza a construção de ilhas no Mar do Sul da China e anuncia a empreitada *One Belt One Road*, com escopo de revitalizar a Rota da Seda por terra e, pela via marítima, fortalecer rotas comerciais.

## 2.4 Poder Naval Chinês no Século XXI

Inicialmente, A adoção da estratégia *near seas active defence* reflete o objetivo chinês de se consolidar como uma marinha de alcance regional, atuando tanto na primeira cadeia de ilhas, ao mesmo tempo que “*hopes to develop a capacity to challenge for sea control out to the second island chain*” (SPELLER, 2014, p. 182). Para tal, o autor chama atenção que se faz necessário superar barreiras geográficas, rivalidades locais e a proeminência americana como Poder Naval.

Até o momento, o esforço militar chinês tem se concentrado na negação do uso do mar. Essa perspectiva é, de fato, a estratégia mais racional para poderes “terrestres”, os quais, ao terem ameaças de caráter eminentemente terrestres

---

<sup>129</sup> Do original: *On the issues concerning China's territorial sovereignty and maritime rights and interests, some of its offshore neighbors take provocative actions and reinforce their military presence on China's reefs and islands that they have illegally occupied. Some external countries are also busy meddling in South China Sea affairs; a tiny few maintain constant close-in air and sea surveillance and reconnaissance against China. It is thus a long-standing task for China to safeguard its maritime rights and interests.*

(internas ou externas), não possuem recursos suficientes para desenvolver uma marinha voltada à projeção de poder (MORAES, 2015, p. 558)

A estratégia naval chinesa está em processo de mudança de paradigma, abandonando uma orientação limitada ao seu entorno imediato, voltada para a defesa costeira e com foco em Taiwan, para uma estratégia com múltiplas tarefas, com maior alcance geográfico (OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE U.S. NAVY, 2015, p. 7). A possibilidade de a RPC atingir uma configuração de Marinha de Águas Azuis (*blue water navy*) que possa limitar o domínio americano é um desafio concreto para Washington. Tradicionalmente, a área de manobra da PLAN esteve restrita a seu entorno (*near seas*), atuando dentro da linha da primeira cadeia de ilhas (*first island chain*).

Na última década, a RPC tem buscado modernizar suas capacidades de modo a ampliar seu escopo de atuação até a segunda cadeia de ilhas (*second island chain*) e, posteriormente, até o mar aberto (*far seas*) de sorte que “na próxima década, a China completará sua transição de uma Marinha costeira para uma Marinha capaz de múltiplas missões ao redor do mundo.<sup>130</sup>” (OFFICE OF NAVY INTELLIGENCE U.S. NAVY, 2015, p. 11). Ademais, a PLAN vem ampliando seu escopo de atuação, participando de missões antipirataria no Golfo de Áden e de exercícios multilaterais como o *Rim of Pacific* (RIMPAC) 2014 e, pela primeira vez, desdobrando um submarino até o Oceano Índico.

A forte presença norte americana no eixo Ásia-Pacífico, mormente após o anúncio do *Pivot to Pacific*, é percebida como uma ameaça aos “direitos e interesses marítimos” chineses.

Observers of Chinese and U.S. military forces view China’s improving naval capabilities posing a potential challenge in the Western Pacific to the U.S. Navy’s ability to achieve and maintain control of blue-water ocean areas in wartime – the first such challenge the U.S. Navy has faced since the end of the Cold War. (O’ROURKE, 2016, p. 8)

Nesse contexto, a percepção norte americana da estratégia adotada pela RPC é de que a mesma é voltada para negar a entrada e a movimentação americana no Mar do Sul da China, estratégia abordada na literatura ocidental como *anti-access/área-denial* (A2/AD). Tangredi aponta que o conceito de A2/AD como “*uma abordagem estratégica voltada para defesa contra um oponente de força ou habilidade superiores*”, com o objetivo de “*impedir o oponente de ingressar na área contestada com suas forças superiores, ou impedi-lo de operar livremente*

---

<sup>130</sup> Do original: “*In the next decade, China will complete its transition from a coastal navy to a navy capable of multiple missions around the world.*”

na região e maximizar seu poder de combate” (p. 1-2), formando uma Grande Muralha (*Great Wall*) no mar.

Anti-access strategies (by China) have the aim of preventing forces of a certain state (the U.S.) from entering into a theatre of operations, be it on land, in air space, or in a maritime area. It is what the Chinese call active strategic counterattack on exterior lines (ASCEL). Area denial operations aim to prevent the freedom of action of (mainly) U.S. forces in the more narrow confines of a land or a sea area. (KRASUSE, BRUNS, 2016, p. 4).

Contudo, a adoção de uma estratégia A2/AD conflita diretamente com a posição norte-americana de manter uma *forward presence* e com os cânones da liberdade de navegação. Tangredi explica que essa estratégia dialoga com outros elementos além do poder naval estritamente, incluindo pressão diplomática sobre o Direito do Mar para a proibição de atividades militares em seu entorno (2013, p.70).

A adoção de uma estratégia A2/AD e, portanto, focada na negação, se traduz na adoção de meios<sup>131</sup> atinjam a esse propósito:

*[...] elements of the PLAN, specifically its submarines, missile-armed surface ships, and mine warfare capability, will make specific contributions to the PLA's overall counterintervention, or access denial, war plans. But most of China's access denial capacity will reside in land-based platforms and capabilities.* (HADDICK, 2014, p. 84)

No que diz respeito à exploração dos recursos da região e as disputas por soberania, motivo de frequentes atritos com os vizinhos, notadamente Vietnã e Filipinas, a China privilegia o envio das forças paramilitares de suas agências de *Law enforcement*, por seu caráter “menos provocativo, reduzindo a probabilidade da escalada para violência e conflito militar” (SAUNDERS, 2014, P. 128). Os possíveis problemas decorrentes da falta de coordenação das cinco agências entre si e com a Marinha está sendo enfrentado com um projeto de centralização de quatro agências em uma guarda costeira unificada sob o comando da *State Oceanic Administration* (SAUNDERS, 2014, P.129).

O Conselho de Estado Chinês (*Chinese State Council* - CSC) autorizou, em 2008, a China Marine Surveillance (CMS), subordinada à *State Oceanic Administration*, a proceder patrulhas regulares nas áreas marítimas reclamadas pela China, incluindo o Mar do Sul da China. Em seguida, o CSC coordenou em 2011 uma série de “operações de proteção de direitos especiais” (*special rights protection operations*) na região, “particularmente voltadas para o

---

<sup>131</sup> Sobre capacidades navais, Till aponta que “China has explored a variety of integrated A2/AD aspirations, based on advanced anti-ship cruise missiles carried in submarines, surface ships and aircraft, na array of anti-air radars and missiles, defensive mining and eletromagnetic dominance of battlespace – and land-based anti-ship ballistic missiles (ASBM). (2012, p. 68)

combate a ‘atividades ilegais’ de outros Estados explorando e explotando petróleo e gás, para o levantamento marítimo e para a vigilância militar” (ZHANG, 2013, 22). Adicionalmente, o China’s Fishery Administration Bureau (FAB), vinculado ao Ministério da Agricultura, passou a tomar medidas mais proativas no combate à pesca ilegal e na proteção dos pescadores chineses. (ZHANG, 2013, P. 23).

A RPC vem investindo continuamente na modernização de seu Poder Militar, mormente no Poder Naval “com a intenção de cumular um poder militar capaz tanto de derrotar adversários locais quanto de dissuadir os Estados Unidos de defender os mesmos em uma crise<sup>132</sup>”. (BLACKWILL, TELLIS, 2015, p. 15). De forma geral, o orçamento militar chinês cresceu em 170 por cento entre 2004 e 2013, com gasto estimado de \$188 bilhões em 2013, valor que representa menos de um terço do valor investido pelos Estados Unidos no mesmo ano fiscal (SWAINE, 2015, P. 53).

No que se refere as estratégias de Poder Naval chinês, destacam-se a Defesa Litorânea, o Colar de Pérolas e Defesa no Oceano Aberto (MOURA, 2014, p. 172).

A “Defesa Litorânea” ou “*Offshore Defense*” foi implementada na década de 1980 para impedir ataques ao território e à faixa litorânea. Baseia-se fundamentalmente no Controle de Área Marítima próxima ao litoral, definida pela primeira cadeia de ilhas (entre 185 e 740 Km) e da negação do uso do mar em áreas mais afastadas.

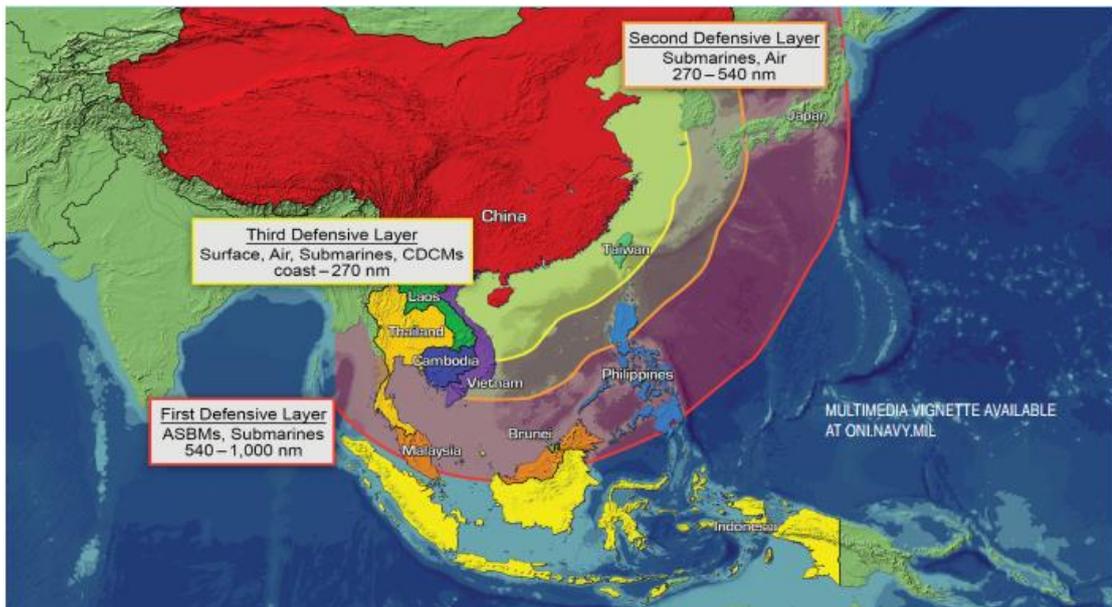
O “Colar de Pérolas” é a estratégia que visa assegurar as linhas comerciais chinesas com o oriente médio, linhas pelas quais trafegam o maior fluxo de petróleo em direção à China. A estratégia perpassa por obras como portos e aeroportos, “construídos através de acordos bilaterais com países do Índico e do sul da Ásia” (MOURA, 2014, p. 172).

A “Defesa do Oceano Aberto” ou “*Open Ocean-Area Defense*” consiste na expansão das atividades de suas forças navais no mundo. O termo foi empregado em 2006 onde também se informou que a China usaria as duas cadeias de ilhas como marcos de referência da ação ou do progresso de suas forças navais. Dessa forma, a Defesa do Oceano Aberto tem como marco atuar além da segunda cadeia de ilhas (3300 e 3700 km da costa), servido então de base para uma nova configuração de seu projeto de poder naval, dentre eles a operação de navios-aeródromo (ERICKSON; WILSON, 2007, p. 233).

---

<sup>132</sup> Do original: “with the intention to amass military power capable of both defeating local adversaries and deterring the United States from coming to their defense in a crisis”.

Figura 01 – Linhas de defesa chinesas



Fonte: PLA(N), 2015

Assim, cumpre-se mencionar que a defesa chinesa baseia-se em três camadas. A terceira linha, mais próxima ao litoral, vai da costa até 270 milhas náuticas (mn) e é guarnecida por meios de superfície, submarinos e aéreos. A segunda, entre 270 e 540 mn, é guarnecida por submarinos e por apoio aéreo. A primeira, localizada entre 540 e 1000 mn da costa é guarnecida por submarinos e mísseis balísticos antinavios; (PLA(N), 2015). Essa conjugação de meios navais, aéreos e meios baseados em terra, que atuam de forma coordenada e conjunta utilizados pela China a serviço da negação do uso do mar, tem sido chamada em documentos norte-americanos de estratégia “antiacesso” e “negação de área” ou A2/AD (*Anti-acess/Area Denial*).

### 3 A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O DIREITO DO MAR

Na última década, o mar tornou-se um dos pontos centrais da agenda de segurança na Ásia- Pacífico, região marcada pelo intenso fluxo de linhas de comércio marítimo, na qual interesses estratégicos relativos à extração de recursos naturais, à delimitação de fronteiras e à soberania sobre territórios marítimos se sobrepõem. Nesse cenário, a República Popular da China (RPC) protagoniza diversos focos de tensão decorrentes de sua política assertiva na defesa de seus interesses políticos e econômicos no âmbito marítimo.

No que tange às fronteiras marítimas, os Mares do Sul e do Leste da China são palco de constantes atritos diplomáticos, legais e militares entre a RPC e os demais Estados limítrofes. Em ambos os casos, existe discordância sobre a delimitação de áreas marítimas, uma vez que a conformação geográfica da região gera múltiplas sobreposições, com desavenças fomentadas pela competição pela exploração de recursos e por rivalidades políticas.

Acerca das contestações sobre a soberania dos territórios marítimos, a RPC ambiciona uma mudança de *status quo*, no Mar do Sul da China, buscando impor gradualmente seu domínio sobre as ilhas dentro do perímetro da “linha de nove traços” (*nine dashed line*) uma demarcação controversa baseada em direitos históricos. As principais disputas são em torno das ilhas Parcel (Vietnã), ilhas Spratly (Vietnã e Filipinas) e Scarborough Shoal (Filipinas), ao passo que Brunei, Malásia e Taiwan também têm pleitos na região.

No Mar do Leste da China, por sua vez, as ilhas Senkaku (*Diaoyu*, em chinês) são disputadas com o Japão, com quem a RPC tem um relacionamento político desgastado por rivalidades históricas. Adicionalmente, as disputas concernem diretamente a Estados como EUA, Rússia e Índia em razão de seus interesses estratégicos e econômicos na região.

Diante disso, o presente capítulo buscará explorar as seguintes questões: Quais as principais disputas marítimas protagonizadas pela RPC? Quais as demandas da RPC em relação ao espaço marítimo? Quais as interpretações da RPC em relação ao Direito do Mar? Assim, o propósito do capítulo é analisar as posições defendidas pela RPC acerca do Direito do Mar acerca em dois eixos: soberania marítima e da liberdade de navegação.

No âmbito jurídico, um novo paradigma nas disputas na região foi estabelecido de um procedimento arbitral (nos termos do anexo VII da CNUDM) movido pelas Filipinas contra a RPC junto à Corte Permanente de Arbitragem. Iniciado em janeiro de 2013, o caso *The South China Sea Arbitration* – case 2013-19, aborda, entre outras questões, a própria natureza do pleito chinês pela soberania com base na linha dos nove traços. Assim, os pontos mais importantes do laudo arbitral prolatado em 2016 serão abordados no decurso do capítulo.

### 3.1 A República Popular da China e a Soberania Marítima

Com o objetivo de apresentar as principais disputas por soberania marítima envolvendo a RPC, o presente tópico será dividido em duas partes. Inicialmente, serão apresentadas de forma sintética as disputas no Mar do Sul da China, chamando também atenção para o caso arbitral Filipinas vs China e para a construção de ilhas artificiais. Em seguida, será apresentado o litígio com o Japão no Mar do Leste, apontando a particularidade do estabelecimento de uma ADIZ na região.

#### 3.1.1 As Disputas no Mar do Sul da China

O Mar do Sul da China é um mar semi-fechado, cuja largura figura entre 600 e 700mn, corresponde à área que vai de Singapura, com o Estreito de Malaca, até o Estreito de Taiwan, em uma área de interseção entre a Ásia Oriental e o Oceano Índico. Em razão da geografia da região, a China é particularmente dependente das rotas de navegação que saem do continente africano e do Golfo Pérsico em direção ao MSC, passando também por pontos geográficos críticos (*choke points*), incluindo os estreitos Luzon, Taiwan, Malacca e Hormuz. Em caso de guerra, a segurança energética chinesa poderia ser minada por inimigos que controlem o Estreito, no chamado “Dilema de Malaca”. Bernard Cole enfatiza sua importância estratégica:

Málaca é um dos mais importantes *choke points* da navegação mundial e certamente o mais importante para a China e para as outras nações do leste asiático. Por ele passam 20% do comércio marítimo, 33% do fluxo global de petróleo cru, 37% do comércio global de semicondutores e 57% da capacidade total do transporte marítimo mundial.<sup>133</sup> (COLE, 2012, p. 133, tradução nossa)

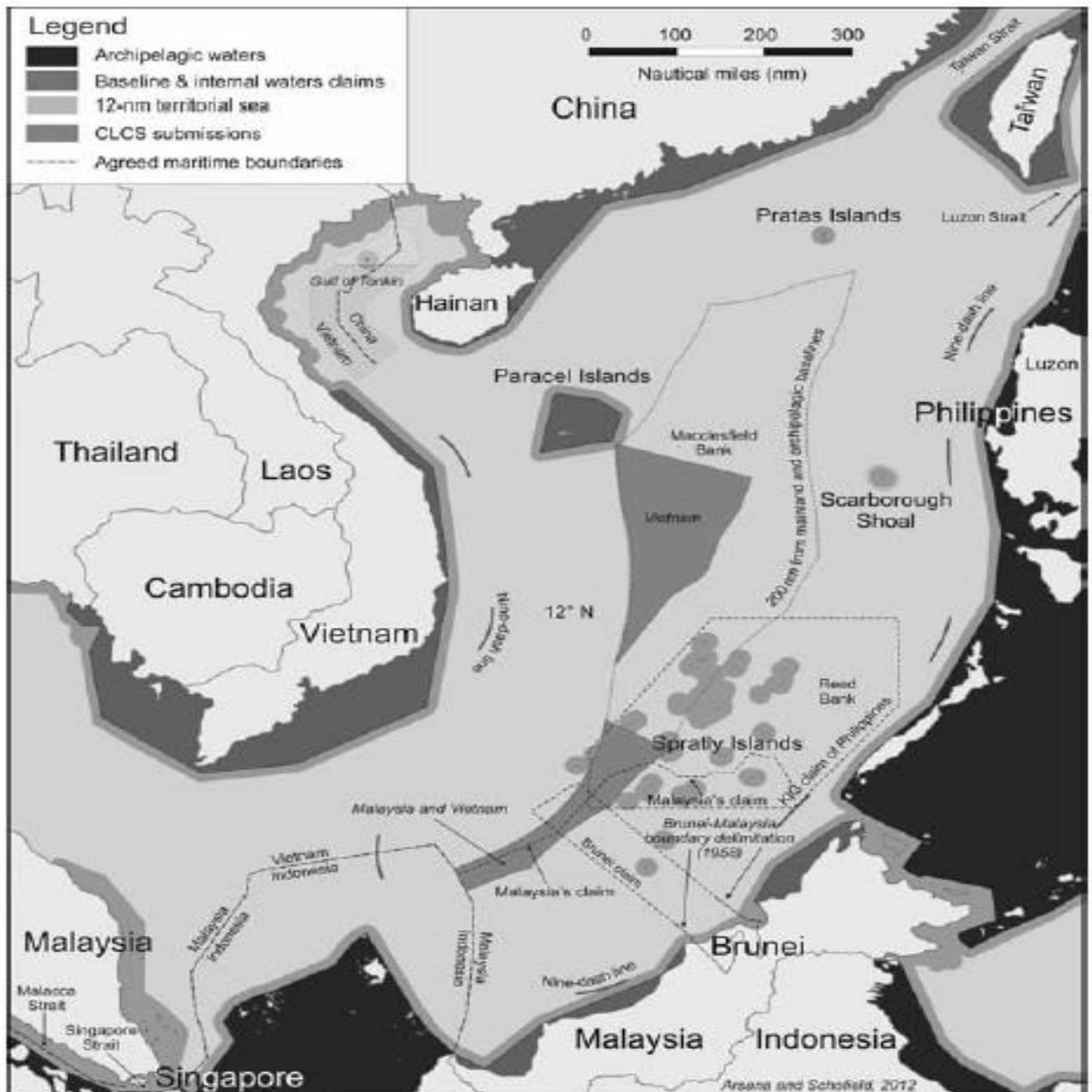
Caso fosse desconsiderada a presença de ilhas na região, haveria, caso estabelecido um consenso acerca da delimitação dos limites das ZEEs os Estados limítrofes, uma área central do MSC além da jurisdição dos Estados nacionais, com as respectivas liberdades que lhe são conferidas pela Convenção, especialmente no que diz respeito a exploração de recursos no alto mar (BATERMAN, 2014, p. 209). No entanto, essa hipótese parece remota, uma vez que as disputas pelos limites marítimos estão diretamente ligadas a soberania das ilhas na região. A sobreposição de pleitos no MSC se torna mais complexa que em qualquer outra disputa marítima ora em curso, em virtude do número de atores diretamente envolvidos: China, Vietnã, Filipinas, Malásia, Indonésia, Brunei e Taiwan.

---

<sup>133</sup> Do original: “*Malacca is one of the most important navigational choke points in the world, and certainly the most important for China and the other nations of East Asia. Through it pass 20 percent of global seaborne trade, 33 percent of global seaborne crude oil, 37 percent of global semiconductor trade, and 57 percent of total global shipping capacity.*”

O processo de delimitação é dificultado uma vez que o próprio traçado das linhas de base na costa asiática é controverso. Além do emprego de linhas de base arquipelágicas pelas Filipinas e Indonésia, ditame regido pela Parte IV da Convenção, é frequente utilização de linhas de base retas por Estados como Camboja, China, Japão, Myanmar e Tailândia, como um artifício para ampliar suas áreas marítimas (BATERMAN, 2014, P 204). A complexidade da sobreposição dos pleitos de fronteiras dos Estados limítrofes fica clara no Mapa 4:

MAPA 04: Sobreposição de áreas marítimas no MSC



Fonte: HUANG; BILLO, 2015, p. xiv

Concomitante ao litígio pelas fronteiras marítimas, as principais disputas<sup>134</sup> pelos territórios arquipélagos na região podem ser dividida em cinco eixos: 1) ilhas Paracel (Xisha, em chinês), com cerca de 130 ilhas, reclamadas por RPC, Taiwan e Vietnã; 2) ilhas Prata, administrada por Taiwan e reclamada pela China; 3) Scarborough Reef (ou Shoal), disputado entre China, Taiwan e Filipinas; 4) ilhas Spratly (Nansha, em chinês), com cerca de 150 a 180 ilhas, disputada por Brunei, China, Taiwan, Malásia, Filipinas e Vietnã; 5) ilhas Natuna, com cerca de 200 ilhas, reclamada por Indonésia, Vietnã e China. (COLE, 2010).

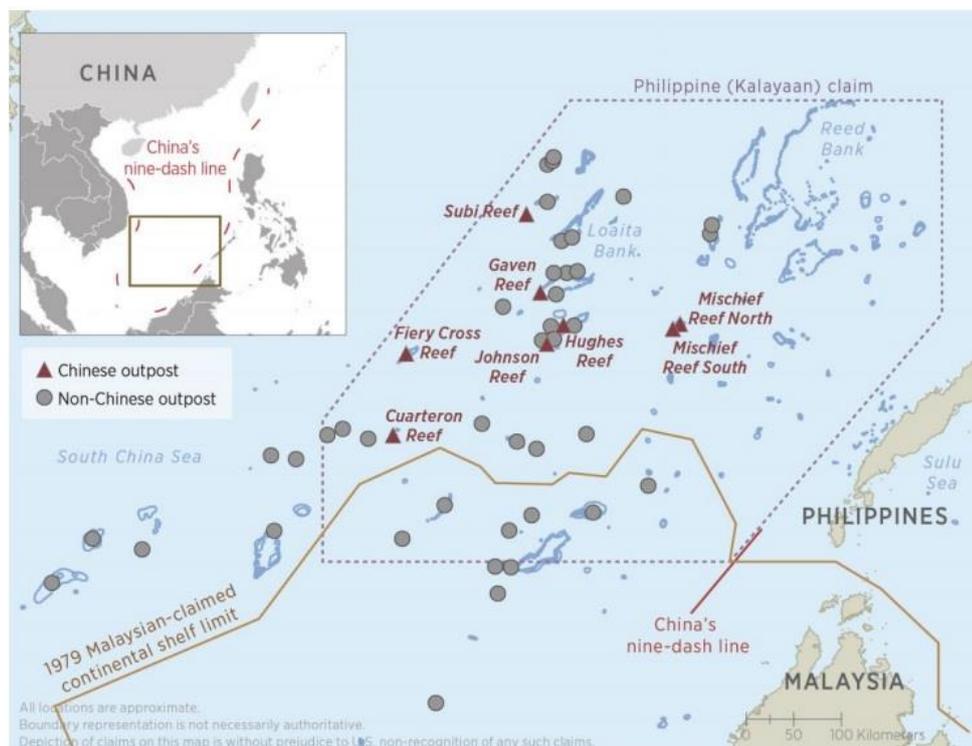
Uma vez que a soberania sobre as ilhas em si é regida pelos ditames do Direito Internacional sobre a aquisição de território, não estando necessariamente ligada à proximidade do Estado costeiro, mas à ocupação, os Estados litigantes a buscam evidências históricas que sustentem seus pleitos de soberania. Ademais, há discordância sobre a própria natureza das diversas formações, ou seja, se as mesmas devem ser consideradas ilhas, rochedos ou baixios a descoberto. Não obstante sua importância, as argumentações dos demais litigantes foge ao escopo da presente pesquisa, voltada para as reclamações da RPC.

A RPC ambiciona uma mudança de *status quo*, no Mar do Sul da China, buscando impor gradualmente seu domínio sobre as ilhas dentro do perímetro da “linha de nove traços” (*nine dashed line*) uma demarcação controversa baseada em “direitos históricos”. Embora a concepção da linha dos nove traços, datada de 1947, seja anterior à própria fundação da República Popular, a maior parte das ilhas nela inseridas esteve sob o domínio dos demais Estados costeiros. As formações atualmente ocupadas pela RPC, assim como a linha dos nove traços, aparecem no mapa 5:

#### MAPA 05 – Formações ocupadas pela RPC no MSC

---

<sup>134</sup> Além citados grupos principais, outras áreas disputas com potenciais reservas de petróleo e gás incluem Luconia Shoals, disputados por RPC e Malásia, e Reed Bank, disputado por China e Filipinas. (DOD, 2016, p. 11)



Fonte: DOD, 2016, p.10

As disputas marítimas na região não são um advento recente, tanto que Castro destaca que os Estados na região estão envolvidos em uma competição crônica pela soberania dos territórios insulares há pelo menos três décadas (2015, p. 1). No entanto, durante o século XX, a escalada das tensões entre os Estados limítrofes ocorreram de forma pontual. Durante a Guerra Fria, a PLAN atuou em alguns episódios isolados, como a tomada das ilhas Paracel em 1974 e o enfrentamento pelo Fiery Cross Reef em 1988, ambos anteriormente de posse do Vietnã.

Os litígios passaram por um período de latência ao longo da década de 90, em grande parte em razão da política chinesa de priorizar a manutenção das boas relações políticas em seu período de abertura e crescimento econômico, dando continuidade a diretriz de Deng Xiaoping de postergar as disputas por territórios marítimos para um momento mais auspicioso, embora sem jamais renunciar aos pleitos.

Na década seguinte, a ASEAN conseguiu a assinatura, em novembro 2002, da Declaração de Conduta para o Mar do Sul da China, firmado entre os Estados membros<sup>135</sup> e a RPC. O comprometimento tem caráter não vinculante, reafirmando o compromisso dos Estados com a aplicação do Direito Internacional e em especial da CNUDM, reforçando a liberdade de navegação e sobrevoo na região. Os Estados signatários se comprometem buscar soluções

<sup>135</sup> Estados signatários: Brunei, Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietnã.

pacíficas para as disputas por soberania e a conduzir de forma cooperativa, mesmo durante o curso dos litígios, atividades como a proteção do meio ambiente marinho, a condução de pesquisa científica, segurança da navegação e combate aos ilícitos internacionais.

Ademais, o instrumento insta os Estados a se absterem da ameaça ou uso da força militar nas disputas, inclusive no que tange a ocupação das ilhas da região. Nesse sentido, cabe destacar o teor do 5º ponto da Declaração:

As Partes comprometem-se a exercer a autocontenção na condução de atividades que complicariam ou escalariam disputas e afetam a paz e a estabilidade, incluindo, entre outros, abster-se da ação de habitação nas ilhas, recifes, cardumes e elevações atualmente desabitada, assim como a lidar com suas diferenças de forma construtiva.<sup>136</sup> (ASEAN, 2002, tradução nossa)

No entanto, a cooperação entre os Estados da região em direção Mar do Sul da China não se concretizou, visto que a Declaração não representou obstáculo para o acirramento das disputas territoriais desde então. A esse respeito, Sam Bateman pontua que os Estados da região temem que iniciativas voltadas para a cooperação diminuam a força seus pleitos territoriais: “As asserções de soberania tornaram-se ainda mais estridentes nos últimos anos e os países fronteiriços evitaram a cooperação acima de tudo por medo de que, por meio da cooperação, eles de alguma forma estariam comprometidos com as reivindicações de soberania”<sup>137</sup> (2014, p. 202, tradução nossa) Nesse quadro, a defesa da soberania marítima atua como um motor determinante para desenvolvimento naval na região Ásia-Pacífico, representando um símbolo de autoridade dos Estados reclamantes, tanto no plano interno quanto internacional (TILL, 2013, p. 323).

As disputas por soberania na região ganharam novo fôlego a partir de 2009, quando Malásia e Vietnã submeteram uma proposta conjunta (*Joint Submission*) à CLPC, pleiteando a extensão de suas plataformas continentais no Mar do Sul da China. Em resposta, Pequim consignou a *Note Verbale* CML/18/2009, na qual contesta a proposta apresentada, sustentando que possuir “[...] soberania indiscutível sobre as ilhas do Mar da China Meridional e das Águas adjacentes, e gozar de direitos soberanos e jurisdição sobre as águas relevantes, bem como leito e subsolo marinho”<sup>138</sup> (CHINA, 2009, p. 1) Nesse documento, a RPC apresentou pela primeira

<sup>136</sup> Do original: “5. *The Parties undertake to exercise self-restraint in the conduct of activities that would complicate or escalate disputes and affect peace and stability including, among others, refraining from action of inhabiting on the presently uninhabited islands, reefs, shoals, cays, and other features and to handle their differences in a constructive manner.*”

<sup>137</sup> Do original: “*Assertions of sovereignty have become even more strident in recent years and bordering countries have eschewed cooperation as much as anything for fear that by cooperation they will somehow be compromising their sovereignty claims.*”

<sup>138</sup> Do original: “[...] *indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent Waters,*

vez junto à ONU um mapa contendo sua linha dos nove traços<sup>139</sup>, sem, contudo, detalhar suas coordenadas ou sua fundamentação jurídica.

Em nova *Note Verbale* CML/8/2011, a RPC reiterou que a sua soberania sobre as ilhas e as águas o Mar do Sul da China são “indisputáveis”, adicionando a sua argumentação que “A soberania da China e os direitos e jurisdição relacionados no Mar do Su da China são apoiados por abundantes evidências históricas e legais”<sup>140</sup> (CHINA, 2011, p. 1, tradução nossa). Contudo, o documento carece novamente de explicações acerca de tais direitos.

A partir de então, a RPC assumiu uma postura mais agressiva em relação a seus interesses marítimos, orquestrando seu Poder Marítimo para ampliar sua presença nos mares adjacentes, combinando a presença constante da guarda costeira e navios de guerra, dessa forma “expandindo seu alcance militar e procurando enfraquecer os pleitos dos demais Estados por meio de uma diplomacia coercitiva”<sup>141</sup> (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p.1, tradução nossa). Cabe destacar algumas ações protagonizadas pela RPC no MSC, tais quais: a exploração de petróleo e a pesca na zona econômica exclusiva de outros Estados; o estabelecimento zonas de pesca exclusiva; recorrentes atritos com as Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados vizinhos em razão da disputa pela soberania de áreas arquipelágicas; o aumento substancial da presença marítima, com emprego de meios aéreos, de superfície e submarinos; construção de ilhas artificiais, com instalação de estruturas potencialmente de uso militar.

A partir de 2013, a RPC empreendeu a construção de “ilhas artificiais” em sete formações por ela ocupadas nas ilhas Spratly, adicionando cerca de 3,200 acres de terra. A construção de estruturas – sejam de caráter civil ou militar – nas ilhas Spratlys não é uma exclusividade chinesa, a exemplo da construção uma pista de pouso de 3,800 pés em 2008 feita por Taiwan na ilha de Abu Island (SCHOFIELD, STOREY, 2009, p. 10). No entanto, a dimensão da empreitada de Pequim, somada ao seu crescimento militar, contribui para o aumento das tensões na região. O Relatório *Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China* (DOD, 2016), cujas páginas 14-20 figuram como Anexo A, mostram por ilustrações e por imagens em satélite a dimensão das transformações físicas empreendidas.

---

*and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof”*

<sup>139</sup> O Estudo *Limits in the Seas – Maritime Claims in the South China Sea*, conduzido pelo Office of Ocean and Polar Affairs do Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs – U.S. Department of State, apresenta a estimativa de que a área referente a linha dos nove traços abrange uma área marítima de aproximadamente 2.000,00km<sup>2</sup>, representando o equivalente a 22% do território continental chinês. (2015, p. 4)

<sup>140</sup> Do original: “*China’s sovereignty and related rights and jurisdiction in the South China Sea are supported by abundant historical and legal evidence*”

<sup>141</sup> Do original: “*expanding its military reach and seeking to undermine the claims of other states through coercive diplomacy*”

Em visita à Washington em 2015, o presidente chinês Xi Jinping declara que as novas ilhas não tem escopo militar, reforçando que seu propósito é dar suporte às atividades civis na região. (DUTTON, 2016, p. 9). No entanto, Dutton chama atenção para a vantagem militar advinda do aumento da capacidade chinesa de projetar poder a partir das facilidades militares estabelecidas nas ilhas:

No entanto, caso a China venha ou não a militarizar essas ilhas, a construção de instalações capazes de suportar operações militares - o que, em alguns casos, já foi concluído e nas demais ainda está em andamento - dá à China a capacidade de militarizar a parte sul do Mar do Sul da China rapidamente.<sup>142</sup> (2016, p. 9-10, tradução nossa)

Além do caráter político e econômico, o MSC tem especial relevância do ponto de vista da estratégia naval chinesa, fazendo parte da chamada primeira cadeia de ilhas. O aumento da presença naval chinesa nas águas do MSC, assim como a possibilidade do uso das ilhas construídas para o emprego de capacidades militares, são elementos que coadunam com a estratégia A2/AD adotada pela China, voltada para negar o acesso à região<sup>143</sup>.

Do ponto de vista jurídico, o próprio status das ilhas construídas era dúbio. Por um lado, não se tratam de ilhas totalmente artificiais, mas de um aumento artificial da área de formações já existentes. Por outro lado, no momento em que a construção aconteceu, ainda não havia o reconhecimento se aquelas formações aterradas já seriam por si ilhas, em conformidade com os requisitos da Convenção, ou se seriam apenas rochas ou baixios a descoberto. Para serem consideradas ilhas, a CNUDM requer expressamente que a formação **natural** de terra esteja a descoberto na preia mar e com capacidade para habitação humana ou à vida econômica (art. 121 (1)(3) grifo nosso). Nos demais casos, resta a incerteza se o aterramento de rochas ou de baixios a descoberto se aproxima da colocação de ilhas artificiais.

Por sua vez, caso se tratem de ilhas artificiais, cabe considerar que os Estados costeiros só tem jurisdição para a colocação de ilhas artificiais em suas próprias zonas econômicas exclusivas (art. 56, (b)(i). Assim, uma das possíveis leituras das construções chinesas é que se

---

<sup>142</sup> Do original: “However, whether or not China further militarizes those islands, the construction on them of facilities capable of supporting military operations – which in some cases are already been completed and in the others remains under way – gives China the capacity to militarize the Southern portion of the South China Sea rapidly.”

<sup>143</sup> Nesse sentido, Dutton aponta que: “That buffer existed in part because in East Asia Chinese national defense capabilities remained largely at sea. That calculus already has shifted somewhat as China deploys its naval forces more consistently farther from its shores. That calculus will change appreciably if China further militarizes the islands and missiles and airpower designed to deny access to the Waters of the Southern half of the South China Sea, as it is apparent the PLA can do within a short time.” (2016, p.10)

tratam de ilhas artificiais construídas em uma área marítima em disputa. Trata-se do entendimento adotado pela Corte Permanente de Arbitragem, como apontado a seguir.

O status jurídico das formações fazia parte das reclamações feitas pelas Filipinas no caso contra a RPC perante a CPA, criando uma situação atípica: em janeiro de 2013, quando o procedimento arbitral teve início, as construções ainda não existiam e em julho de 2016, quando prolatado o laudo arbitral, a configuração física da região já havia sido modificada pelas construções chinesas, como é visível nas imagens do Anexo A. A questão foi abordada pelo laudo arbitral, que entendeu tratarem-se de ilhas artificiais e que sua implantação durante o litígio em curso agravou as animosidades entre as partes. (CPA, 2016, p. 462, § 1177)

Dentro desse quadro, é interessante notar que o Tribunal julgou que o *Mischief Reef* não é juridicamente uma ilha, mas apenas um baixio a descoberto situado na ZEE filipina (CPA, 2016, p. 259-260 § 646-647). Contudo, o *Mischief Reef* é uma das sete formações nas quais a RPC realizou construções, dentre as quais uma pista de pouso. A esse respeito, a Corte Arbitral entendeu que a China criou um *fait accompli*, visto que, embora apenas as Filipinas tivessem direitos soberanos para a matéria, a ilha artificial chinesa já foi construída e a formação não pode voltar a sua configuração original:

Primeiro, a China criou efetivamente um *fait accompli* no *Mischief Reef* construindo uma grande ilha artificial em um baixio a descoberto localizada na zona econômica exclusiva e plataforma continental das Filipinas, uma área na qual somente as Filipinas têm direitos soberanos em relação à vida e aos recursos não-vivos e onde apenas as Filipinas podem construir ou autorizar ilhas artificiais.<sup>144</sup> (CPA, 2016, p. 462 § 1177, tradução nossa)

A partir dos pontos levantados sobre a atuação da China, especialmente no que diz respeito à proclamação da soberania sobre quase a totalidade do MSC por meio da “linha dos 9 traços” e à construção de ilhas artificiais em áreas marítimas ainda em litígio, pode-se inferir que a RPC vem adotando práticas de cunho territorialista na região, buscando ampliar seu controle sobre a região em detrimento dos demais Estados limítrofes.

### 3.1.2 As Disputas no Mar do Leste da China

O Mar do Leste da China, por sua vez, é um mar semi-fechado circundado pela RPC, Japão, República da Coreia e Japão, ligado ao MSC pelo Estreito de Taiwan e ao Mar do Leste

---

<sup>144</sup> Do original: “First, China has effectively created a *fait accompli* at *Mischief Reef* by constructing a large artificial island on a low-tide elevation located within the Philippines’ exclusive economic zone and continental shelf, an area in which only the Philippines has sovereign rights with respect to living and non-living resources and where only the Philippines may construct or authorise artificial islands.”.

da Coreia pelo Estreito da Coreia. À semelhança da situação apresentada no MSC, os litígios no Mar do Leste envolvem tanto discordâncias acerca delimitação de fronteiras marítimas quanto disputas soberania sobre as ilhas Senkaku (ilhas *Diaoyu* para a RPC e *Diaoyutai* para Taiwan).

A distância máxima entre as linhas de base da China e do Japão no Mar do Leste da China é de apenas 360mn. No entanto, a despeito dessa extensão ser inferior a 400mn, os dois Estados reivindicam ZEEs em sua máxima extensão, ou seja, 200mn, embora não tenham efetuado o depósito formal das coordenadas em questão junto à ONU (KIM, 2014, p. 289; DAVENPORT, 2014, p. 299-300). Em termos das implicações territoriais do litígio, Moraes explica que:

Embora possuam apenas 7km<sup>2</sup> de superfície terrestre, a posse das ilhas acrescentaria às áreas sob jurisdição da China 12 milhas náuticas de mar territorial, assim como a respectiva ZEE, totalizando uma área de aproximadamente 73 mil quilômetros quadrados (...). Isso ampliaria as águas jurisdicionais chinesas em cerca de 8%. (2015, p. 272)

Um momento de aproximação nas relações sino-nipônicas diz respeito a exploração de recursos naturais no MLC, RPC e Japão chegaram a firmar um *Joint Agreement* em 2008, no qual foi traçada uma linha equidistante separando suas respectivas áreas marítimas. Entretanto, o acordo não alcançou grande efetividade, de sorte que a partir do ano seguinte, a RPC é constantemente acusada pelo Japão de violar os termos do acordo.<sup>145</sup>

O litígio na região se estende também aos limites da plataforma continental e dos critérios a serem empregados no processo de delimitação: enquanto o Japão defende a utilização de uma linha média equidistante entre os dois Estados, a RPC argumenta o prolongamento de seu território continental até a Depressão de Okinawa<sup>146</sup>, sustentado ser esse o limite natural entre os dois Estados, uma vez que a própria definição de plataforma continental inscrita na CNUDM refere-se ao prolongamento natural de seu território terrestre (art 76 (1)) (KIM, 2014, p. 289).

Cabe retomar que, do ponto de vista do Direito do Mar, nos casos de delimitação da ZEE e da PC entre Estado situados frente a frente, a CNUDM não oferece uma solução técnica

---

<sup>145</sup> A esse respeito, o Departamento de Defesa Americano aponta em relatório: “*Since early 2009, Japan has repeatedly accused China of violating a June 2008 agreement establishing an equidistant demarcation line from each country for resource development and an area to the north spanning the line for joint exploration of oil and natural gas fields, and claimed that China unilaterally drilled beneath the demarcation line, extracting reserves from the Japanese side.*” (DOD, 2016, p. 51).

<sup>146</sup> Tradução aproximada para “Okinawa Trough”, uma formação geomorfológica que Davenport explica que “*The Okinawa Trough is a depression in the seabed of the East China Sea which is 1,200km long, 26-120km wide. The Trough’s bottom has an average width of 104km.*” (2014, p. 300)

para o problema, uma vez que determina que em ambos os casos os limites devem ser traçados por acordo, em conformidade com o direito internacional, buscando uma solução equitativa, como indicam seus arts. 74 e 83, respectivamente.

A China levou seu pleito à CLPC, depositando em 11 de maio de 2009 as informações preliminares para expansão de sua plataforma continental no MLC para além das 200mn, tendo como limite a depressão de Okinawa. A proposta completa foi depositada em dezembro de 2012, sendo seguida pelo envio de Comunicações à Comissão por ambos os litigantes. O Japão se manifestou por meio do comunicado SC/12/372 de dezembro de 2012, no qual contesta o pedido chinês, indicando que a delimitação da plataforma continental em disputa deve ser conduzida entre os dois Estados por acordo, conforme o art. 83 da Convenção, assim como reforçando que a Comissão deve se abster de avaliar as submissões envolvendo áreas em litígio. A RPC, por sua vez, se manifestou em duas ocasiões<sup>147</sup>, reiterando a legalidade de sua proposta.

À semelhança dos litígios no MSC, o processo de delimitação está intrinsicamente interligado ao status jurídico das ilhas na região e a possibilidade de geração de uma ZEE em seu entorno. No que tange à disputa pelos territórios insulares, a disputa gira em torno das ilhas Senkaku, atualmente sob a administração japonesa, cuja soberania é disputada entre China, Japão e Taiwan.

Historicamente, as ilhas Senkaku estiveram sob o controle japonês desde 1895 até o final da II Guerra Mundial. O Japão defende que as ilhas foram ocupadas legitimamente à época por tratar-se de *terra nullis*. Por sua vez, a RPC recorre ao argumento histórico, buscando comprovar que a sua ocupação das ilhas é anterior a esse período e que os territórios teriam sido transferidos para a posse japonesa junto com Taiwan em decorrência do Tratado de Shimonoseki, como parte das penalidades pela derrota chinesa na guerra Sino-Japonesa de 1894-95. O pleito histórico sustentado pela china busca ligar a ocupação das ilhas à época Dinastia Ming, como explica Kim:

De acordo com a China, os registros históricos chineses que detalham a descoberta da característica geográfica dessas ilhas remontam ao ano de 1403. A China argumenta que as ilhas foram administradas como parte de Taiwan há vários séculos e sempre foram usadas exclusivamente por pescadores chineses como bases operacionais.<sup>148</sup> (2014, p. 287, tradução nossa)

---

<sup>147</sup> Os Comunicado CML/001/2013, de 7 de janeiro de 2013 e o Comunicado CML/017/2013, de 5 de agosto de 2013.

<sup>148</sup> Do original: “According to China, Chinese historical records detailing the discovery of geographical feature of these islands date back to the year 1403. China argues that the Islands have been administrated as part of Taiwan for several centuries and have always been used exclusively by Chinese fisherman as an operational base.”

A RPC sustenta que, em decorrência da derrota Japonesa na II Guerra, a soberania as ilhas Senkaku foi devolvida à Pequim<sup>149</sup> juntamente com a posse de Taiwan. Após o Tratado de Paz de São Francisco de 1951, uma parte do território japonês passou a figurar como protetorado norte americano, incluindo as ilhas Ryukyu. Embora as ilhas Senkaku não estejam expressamente aludidas no tratado, o Japão defende que entre 1945 e 1971, as ilhas foram administradas pelos EUA, até sua devolução formal pelo *Okinawa Reversion Agreement*. Durante a negociação do Tratado de Paz e Amizade firmado entre China e Japão em 1978, as ilhas Senkaku representaram um grande obstáculo, de modo que, seguindo a iniciativa chinesa, a questão foi deixada de lado para resolução futura (TUOSHENG, 2015, p. 2)

Nesse contexto, a disputa está embebida na rivalidade histórica sino-japonesa. A esse respeito, Koo defende a perspectiva de que a simbologia nacionalista embutida na questão supera seu valor como fonte de recursos, uma vez que “[...] as reivindicações concorrentes sobre a ilha possuem um componente emocional, porventura superior ao significado material, uma vez que abrir mão de um ponto relacionado à ilha para o outro lado seria entendido como minar seu status de poder regional”<sup>150</sup> (KOO, 2010, p. 107, tradução nossa).

As animosidades sobre as ilhas se acentuaram a partir de 2012, quando o Primeiro Ministro japonês Shinzo Abe nacionalizou três os três principais territórios insulares das ilhas Senkaku (as ilhas Uotsuri, Kitakojima e Minamikojima) até então sob controle de particular. Sobre a importância política desse evento, Lionel Fatton comenta que a medida japonesa representou a abertura de uma verdadeira Caixa de Pandora de disputas territoriais. (2013, p. 1)

Em seu comunicado CML/001/2013 à CLPC<sup>151</sup>, a RPC pugna sua soberania sobre as ilhas, afirmando que a ocupação japonesa sobre as mesmas é ilegal, uma vez que “Diaoyu Dao e suas ilhas afiliadas têm sido território inerente da China desde os tempos antigos. A ocupação da China têm base histórica, geográfica e jurídica.”<sup>152</sup> (tradução nossa).

China e Japão passaram por diversos ciclos de tensão e reconciliação desde que as duas nações normalizaram suas relações diplomáticas em 1972 (SMITH, 2012, p. 371), com

<sup>149</sup> A esse respeito, Kim corrobora: “According to China, in 1945, when Japan surrendered to the Allies, China accepted the return of Chinese territories, among them presumably the Senkaku Islands” (KIM, 2014, P. 288)

<sup>150</sup> Do original: “(...) *the competing claims to the islands have emotional content, presumably far beyond material significance, because giving way on the island issue to the other side would be considered undermining their regional superpower status*”

<sup>151</sup> Por sua vez, a posição do governo japonês acerca de sua soberania sobre as ilhas Senkaku, é reiterada no comunicado SC/12/372, no qual é afirmado que: “*There is no doubt that the Senkaku Islands are inherent part of the territory of Japan in light of historical facts and based upon international law. (...) There exists no issue of territorial sovereignty to be resolved concerning the Senkaku Islands*”.

<sup>152</sup> Do original: “*Diaoyu Dao and its affiliated islands have been inherent territory of China since ancient times. China’s islands has suficiente historical, geographical and legal basis.*”

diversos episódios de tensão relacionados a presença naval na região. Em 2004, um submarino nuclear chinês foi detectado submerso no mar territorial das ilhas Sakishima, prática que viola as determinações da CNUDM acerca da passagem de submarinos<sup>153</sup>. Em 2008, a RPC é acusada de enviar navios das suas agências marítimas chinesas em passagem pelo mar territorial das ilhas Senkaku, tendo como resposta protestos diplomáticos japoneses.

O período 2010-2014 foi particularmente marcado pelo desgaste das relações no que tange as disputas marítimas. Em 2010, um barco de pesca chinês foi interceptado pela Guarda Costeira Japonesa (*Japan Coast Guard - JCG*) nas proximidades da ilha Senkaku, dentro das 12mn ao redor da ilha. Recusando uma aproximação, o pescador colidiu com dois barcos de patrulha da guarda costeira. O barco foi apresado e seu comandante mantido sob custódia das autoridades japonesas, que decidiram julgar o incidente por sua legislação interna, acusando-o de obstruir o trabalho da JCG. (SMITH, 2011, p. 374; KIM, 2014, p. 285)

O incidente de gerou forte tensão nas relações sino-japonesas, trazendo à tona “(...) quão delicada foi a gestão dessa disputa territorial no passado”<sup>154</sup> (SMITH, 2012, p. 374, tradução nossa). Além de protestos diplomáticos, RPC reagiu ao evento com a prisão de cidadãos japoneses por comportamento ilícito nas proximidades de bases militares chinesas e com a imposição de uma suspensão temporária ao envio de carregamentos de metais raros aos portos japoneses, até a liberação do comandante do pescador pelo Japão (KIM, 2014, p. 286).

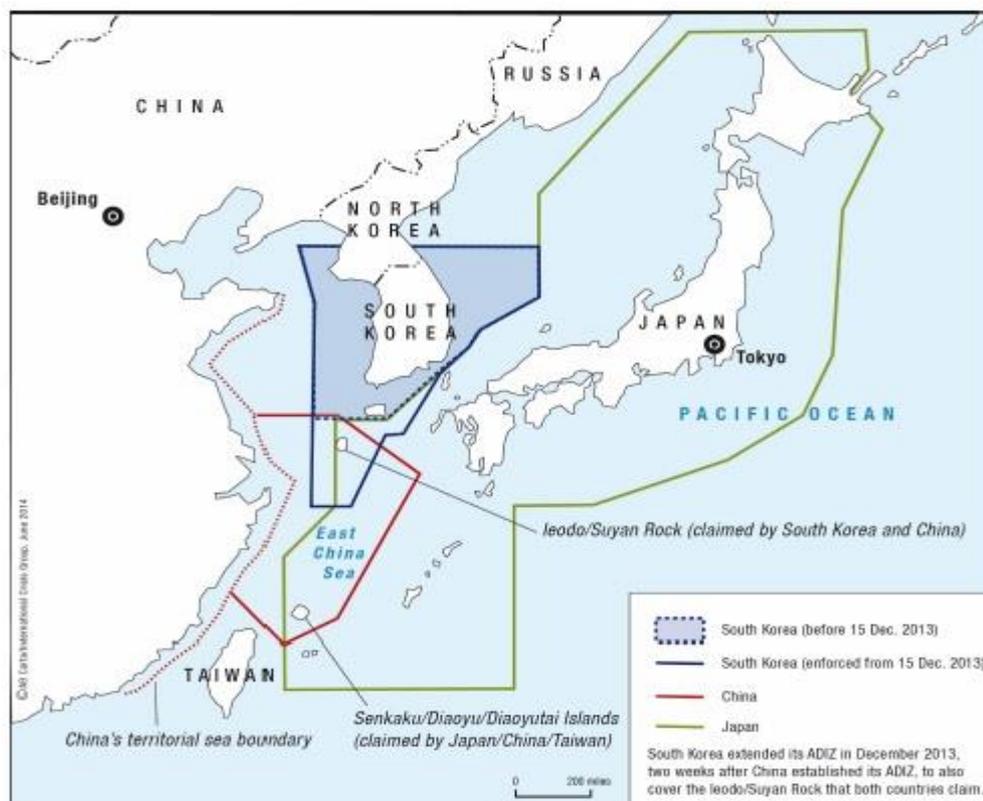
Uma peculiaridade da disputa sino-japonesa concerne ao estabelecimento de uma Zona de Defesa e Identificação Aérea (*Air Defense Identification Zone – ADIZ*) pelo Ministério da Defesa chinês em 23 de novembro de 2013, encobrindo uma significativa porção do Mar do Leste da China, inclusive as ilhas em litígio. O Mapa 6 indica a sobreposição da área estabelecida pela RPC, assinalada em vermelho, com as ADIZ da Coreia do Sul e do Japão, indicadas em azul e verde, respectivamente.

---

<sup>153</sup> Durante o trânsito no mar territorial, submarinos devem navegar à superfície arvorando sua bandeira, conforme dispõe CNUDM, art 20.

<sup>154</sup> Do original: “(...) *how delicate the management of this territorial dispute had been in the past*”

## MAPA 06 - ZONAS DE IDENTIFICAÇÃO AÉREAS NO MLC



Fonte: INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2016, p. 22

O ato consiste em exigências como a informação prévia dos planos de voo e identificação por rádio e transponders de todas as aeronaves, civis e militares, em trânsito na área delimitada. Cabe chamar atenção para o teor militar do terceiro ponto da declaração: “As forças armadas da China adotarão medidas de emergência defensivas para responder a aeronaves que não cooperam na identificação ou se recusam a seguir as instruções.”<sup>155</sup> (XINHUANET, 2013, tradução nossa). A porta voz do Ministério da Defesa Yang Yujung, declarou que o estabelecimento da ADIZ está em conformidade com as práticas internacionais e tem natureza defensiva, apontando que:

O governo chinês seguiu as práticas internacionais comuns no estabelecimento da zona, com o objetivo de proteger a soberania do Estado e a segurança do território e do espaço aéreo e manter as ordens de voo. É uma medida necessária no exercício de direitos de defesa própria chineses. Não há nenhum tipo de voo específico em foco e não afetará a liberdade de voo no espaço aéreo relevante.<sup>156</sup>

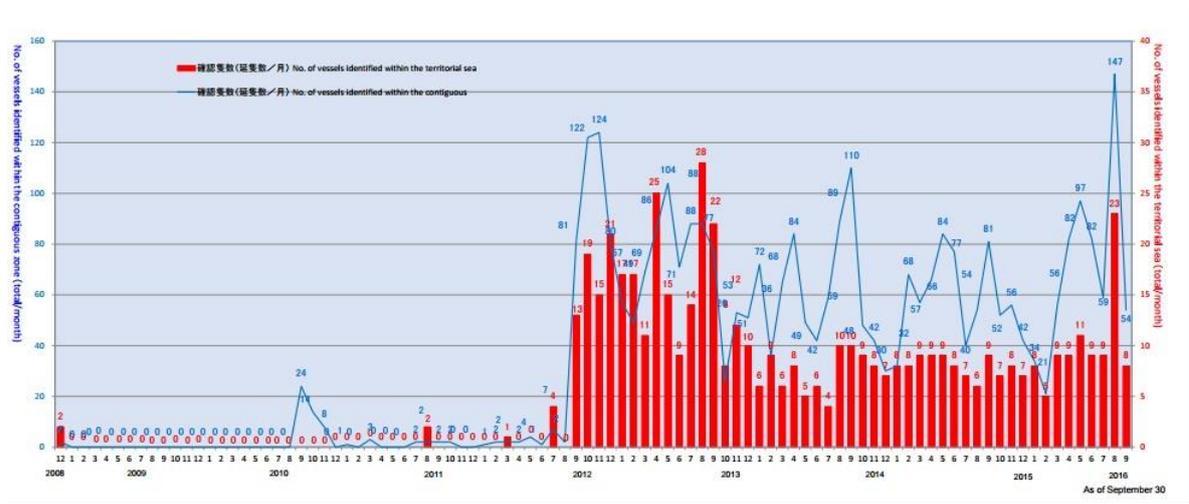
<sup>155</sup> Do original: “China’s armed forces will adopt defensive emergency measures to respond to aircraft that do not cooperate in the identification or refuse to follow the instructions”

<sup>156</sup> Do original: “The Chinese government has followed common international practices in the establishment of the zone, with aims of protecting its state sovereignty and territorial and airspace security, and maintaining flying orders. It is a necessary measure in China’s exercise of self-defense rights. It has no particular tariff in releaset and will not affect the freedom of flight in relevant airspace.”

O Japão não reconhece a ADIZ chinesa, sob o argumento de se tratar de uma tentativa de criar um “espaço aéreo territorial”, recusando-se a prestar informações acerca do trânsito de suas aeronaves militares. Em levantamento de 2016, o International Crisis Group aponta que desde dezembro de 2013, a RPC identificou cerca de 800 entradas de aeronaves militares em sua ADIZ, cujas respostas são vagas, como a condução de patrulhas de rotina e medidas “apropriadas” quando necessário. O mesmo estudo aponta que apenas no ano de 2015, “*Japan says it scrambled jets 571 times against Chinese aircraft (...), 65 per cent of its total scrambles that year*”. (2016, p. 4)

A tensão latente entre os dois Estados é agravada pelo significativo aumento da presença naval chinesa na região. O Ministério das Relações Exteriores japonês aponta o aumento da presença naval chinesa no espaço marítimo japonês, mormente após a nacionalização das ilhas Senkaku em 2012. Em 2016, a Guarda Costeira japonesa divulgou o seguinte gráfico, sobre a presença de navios de Estado chineses no entorno das Ilhas Senkaku, no qual as barras vermelhas representam os navios identificados no mar territorial e os traços azuis a presença na zona contígua, abrangendo o período 2008 a 2016:

Gráfico 01 – Presença de navios de Estado chineses no entorno das ilhas Senkaku 2008 -2016



Fonte: JAPÃO, 2016.

A partir da imagem, fica nítida a presença naval chinesa no entorno da ilha a partir de 2012, tanto no mar territorial quanto na zona contígua. Em 2016, o Ministério da Defesa japonês acusa a RPC de enviar pela primeira vez um navio da PLAN, a fragata Type 054, e trânsito pela zona contígua da ilha Jubajima, parte das Senkaku (JAPÃO, 2016). Os dados não

fazem alusão a alguma violação aos critérios da passagem inocente, de modo que à primeira vista não configuram violações as disposições da CNUDM. No entanto, não se pode desconsiderar o desgaste político desencadeado pela presença naval em face da disputa territorial em curso, sendo consideradas como “Clara intenção de violar a soberania do Japão, tentando mudar o status quo através da força e da coerção”<sup>157</sup> (JAPÃO, 2016, tradução nossa).

A disputa ganha maior relevo quando se considera a credibilidade norte americana com a manutenção da segurança de seus aliados na região. Em 2014, o presidente americano Obama reafirmou o compromisso americano com o Tratado de Cooperação Mútua e Segurança entre Estados Unidos e Japão, afirmando pela primeira vez que o acordo abrangia qualquer oposição ao controle japonês sobre as ilhas Senkaku.

Nesse contexto, a escalada de uma crise militar no Mar do Leste da China, deflagrada pela sobreposição de pleitos sobre áreas marítimas, pela soberania pelas ilhas Senkaku ou por algum incidente naval, representa um elemento de instabilidade na segurança da região, agravada pela hipótese de algum nível de intervenção americana em apoio ao Japão. Um pequeno avanço nas relações sino-japonesas foi a retomada, em 2014, do Mecanismo de Comunicação Marítima e Aérea, com intuito de mitigar os riscos de acidentes militares, estabelecendo um canal de comunicação direta entre os Departamentos de Defesa<sup>158</sup> de ambos. Entretanto, uma das fragilidades do mecanismo é o que ele concerne apenas a capacidades diretamente vinculadas a hierarquia das forças armadas, excluindo, portanto as guardas costeiras e agências marítimas, vetores diretamente envolvidos nas patrulhas das áreas em disputa. (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2016, p. 7).

### 3.2 As Interpretações da República Popular da China acerca Do Direito Do Mar

Uma vez apresentados os principais litígios marítimos ora protagonizados pela RPC, o presente tópico busca dar continuidade ao propósito de destacar as posições defendidas pela RPC acerca do Direito do Mar nos que tange a soberania marítima, a liberdade de navegação e a resolução de litígios. O cumprimento desse objetivo será norteado essencialmente pelas Declarações Interpretativas da RPC à CNUDM e pela posição chinesa no caso *The South China Sea Arbitration* julgado em 2016 pela CPA.

---

<sup>157</sup> Do original: “*clear intention of violating the sovereignty of Japan, attempting change the status quo through force and coercion*”

<sup>158</sup> O International Crisis Group chama atenção para a possibilidade de uma *hotline* ser estabelecida diretamente entre os comandos das Marinhas e Forças aéreas, de modo que “*The navies and air forces would reportedly hold regular working-level and as yet unspecified expert meetings. Direct communications between military ships and planes would be conducted in English on agreed radio frequencies*” (2016, p. 6)

### 3.2.1 A finalidade das declarações interpretativas à CNUDM

No âmbito do Direito Internacional, existe a possibilidade de os Estados partes de uma Convenção apresentarem reservas que afastem a obrigatoriedade de alguma disposição específica. Para a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, “reserva” significa declaração unilateral feita por Estado com o objetivo de excluir ou modificar o efeito jurídico de certas disposições de um tratado em relação a sua aplicação. Art 2º (1 (d)). Essa possibilidade torna a prática do D.I. mais complexa, uma vez que:

[...] a possibilidade de reservas feitas pelas partes ao assinar ou ratificar o tratado: no caso de um tratado multilateral complexo, pode haver uma série de regimes paralelos que operam entre diferentes pares de Estados, de acordo com a medida em que um Estado Pode ter excluído certas disposições do tratado mediante reserva e até que ponto a reserva foi aceita (ou, mais precisamente, não foi contestada) por outros Estados partes.<sup>159</sup>(THIRLWAY, 2003, P. 124, tradução nossa).

Outro instrumento do DI é a figura da Declaração Interpretativa, voltadas para harmonizar com suas disposições, conquanto as declarações não tenham por finalidade excluir ou modificar o efeito jurídico das disposições convencionais. Assim, fica claro que o propósito das declarações não se aproxima das reservas. Entretanto, Aust chama atenção para a utilização de reservas “disfarçadas” de outros nomes em casos como a expressa proibição desse instrumento por um tratado ou em casos nos quais não convém politicamente para o Estado ser visto como autor de ressalvas ao dispositivo (2000, p. 104).

Durante as negociações da CNUDM, mediante as dificuldades de compatibilizar interesses dos Estados, foi adotado o modelo de *package-deal*. Assim, a Convenção de Montego Bay não admite reservas a seu conteúdo por parte de seus signatários, conforme expresso no art. 309, exceto por um único caso específico relacionado aos mecanismos de resolução de controvérsias, conforme será explicado adiante. A esse respeito, Tommy Koh, presidente da Conferência em sua sessão final em 1982, salientou que:

Embora a Convenção consista em uma série de compromissos, eles formam um todo integral. É por isso que a Convenção não prevê reservas. Portanto, não é possível para os Estados escolherem o que eles gostam e ignorar o que eles não gostam. No direito internacional, como no direito interno, direitos e deveres vão de mãos dadas. Por conseguinte, é inadmissível reivindicar

---

<sup>159</sup> Do original: “[...] the possibility of reservations made by parties when signing or ratifying the treaty: in case of a complex multilateral treaty, there may in effect be a number of parallel regimes operating between different pairs of States, depending on the extent to which a State may have excluded certain provisions of the treaty by reservation, and the extent to which the reservation has been accepted (or, more precisely, not objected to) by other States parties.”

direitos ao abrigo da Convenção sem estar disposto a assumir os deveres correlativos. <sup>160</sup> (1982, p. xxxvi, tradução nossa)

A despeito da proibição expressa da Convenção, diversos Estados valem-se de Declarações Interpretativas para, na prática, buscarem estabelecer reservas. A esse respeito, o Relatório da Assembleia Geral sobre *Oceans and the law of the sea* de 2015 enfatiza que “A Assembléia Geral solicitou repetidamente aos Estados que assegurem que as declarações ou declarações que eles fizeram ou fizeram ao assinar, ratificar ou aceder à Convenção não pretendem excluir ou modificar quaisquer declarações ou declarações”<sup>161</sup> (2015, p. 4, tradução nossa).

Nesse contexto, serão apresentadas as principais posições da RPC acerca do Direito do Mar, tendo como ponto de partida suas declarações interpretativas. Como será demonstrado, o teor de tais declarações aproxima-se, na prática, de reservas, deturpando o propósito original desse instituto.

A RPC valeu-se de declarações interpretativas à CNUDM em duas ocasiões. A primeira, datada de junho de 1996, concomitante a sua ratificação do dispositivo, é composta de quatro pontos, dos quais três versam sobre soberania e uma trata da passagem inocente. A segunda declaração, de agosto de 2006, refere-se aos procedimentos de resolução de controvérsias. A seguir, será discutido o teor das declarações, em cotejo com as disposições do Direito do Mar.

### 3.2.2 As interpretações da RPC sobre a condução de atividades militares

Para apresentar a posição chinesa acerca da condução de atividades militares no mar, se faz necessário explorar, de modo amplo, o tratamento conferido pelo direito do mar a tais atividades no ambiente marítimo, uma questão precisa ser compreendida sobre dois prismas: o político e o jurídico, visto que o emprego da força no ambiente marítimo é uma questão cuja perspectiva política não pode ser afastada.

O alto mar representa historicamente um espaço de trânsito livre para os navios de guerra, representando uma vantagem estratégica aos Podes Navais, por tratar-se de um espaço

---

<sup>160</sup> Do original: “Although the Convention consists of a series of compromises, they form an integral whole. This is why the Convention does not provide for reservations. It is therefore not possible for States to pick what they like and disregard what they do not like. In International law, as in domestic law, rights and duties go hand in hand. It is therefore impermissible to claim rights under the Convention without being willing to assume the correlative duties.”

<sup>161</sup> Do original: “The General Assembly has repeatedly called upon States to ensure that no declarations or statements that they made or make when signing, ratifying or acceding to the Convention do not purport to exclude or modify any such declarations or statements”

onde era possível aproximar-se da região de interesse político sem adentrar na área de soberania de nenhum Estado. Enquanto a Convenção de Montego Bay possui detalhadas disposições acerca da exploração de recursos no mar, a mesma ênfase não é observada no que diz respeito a presença militar no mar em tempos de paz.

Em que pese a Convenção tenha como escopo principal regular os usos pacíficos dos oceanos, assim como a oposição geral ao emprego da força<sup>162</sup>, tais diretrizes não afastam a presença do poder naval em tempos de paz. Isso fica claro quando se observa que o próprio texto convencional aborda as normas aplicáveis a navios de guerra e navios de Estados (arts. 29-32), assim como atribui poderes exclusivos aos navios de guerra na repressão aos ilícitos em alto mar, tais quais o apresamento em casos de pirataria (art. 107), o direito de visita (art. 110 (1)) e o direito de perseguição (art. 111(5)). Ademais, a Convenção reconhece as atividades militares entre o rol de matérias que podem ser excluídas do modelo de jurisdição compulsória de resolução de controvérsias (art. 298 (1)(b)). Portanto, sem nem mesmo recorrer a outros tratados correlatos à segurança marítima, fica evidente que a Convenção de Montego Bay não buscou coibir a prática de atividades militares do ambiente marítimo. Nesse sentido, Rothwell e Stephens chamam aproximam o Direito do Mar e as operações militares:

No entanto, embora o direito moderno do mar tenha sido desenvolvido deliberadamente para evitar assuntos associados à guerra ou ao conflito armado, muitos aspectos da lei certamente não têm impacto sobre as operações militares no mar em tempo de paz, particularmente o movimento de navios navais através da Mar territorial, estreitos internacionais e águas arquipelágicas de estados estrangeiros.<sup>163</sup> (2010, p. 260, tradução nossa)

Por conseguinte, à luz do atual modelo de áreas marítimas, a condução de atividades militares no mar perpassa dois questionamentos. Primeiro, quais práticas são consideradas como as atividades militares e, segundo, como são reguladas em cada área marítima.

A primeira questão traz à tona a imprecisão acerca de em que consistem as atividades militares, posto que o termo se refere a uma vasta gama de operações navais, desde a passagem de até grandes exercícios ou operações envolvendo navios, submarinos e aviões. (BATEMAN, 2007, p. 574). Para Beckman e Davenport (2012, p. 24), as atividades militares mais

---

<sup>162</sup> A oposição geral ao emprego da força figura em seu art. 301 da convenção, aproximando-se dos princípios da carta da ONU artigo 2 (4), no qual é posto que “Todos os membros deverão evitar em suas relações internacionais a ameaça ou o uso da força contra a integridade territorial ou a dependência política de qualquer Estado, ou qualquer outra ação incompatível com os propósitos das Nações Unidas”

<sup>163</sup> Do original: “*Yet while the modern law of the sea has been developed deliberately so as to avoid matters associated with war or armed conflict, many aspects of the law most certainly have an impact upon military operations at sea during peacetime, particularly the movement of naval vessels through the territorial sea, international Straits, and archipelagic waters of foreign states.*”

controversas são aquelas que envolvem manobras militares e exercícios com fogo aberto, reconhecimento militar, especialmente quando relacionado ao teste das defesas eletrônicas do Estado costeiro, além dos levantamentos militares.

Um tipo controvertido de atividade militar é o levantamento militar (*military surveying*), cujo escopo pode ser interpretado como uma atividade própria, como investigação científica marinha ou como levantamento hidrográfico, diferenciação que altera do grau de jurisdição do Estado costeiro sobre a prática. Assim, enquanto alguns tipos de levantamento militares, como a pesquisa oceanográfica militar, podem ser entendidos como equivalentes a investigação marinha científica, outras atividades como a coleta de informações de inteligência e pesquisa acústica militar não têm valor econômico e comercial, sendo de interesse puramente estratégico (HONG, 2012, P. 80).

No que diz respeito ao segundo ponto, qual seja, a regulação das atividades nas áreas marítimas, a Convenção resolveu a questão no que diz respeito ao mar territorial, como parte do compromisso negociado entre liberdade e soberania, permitindo a passagem inocente de todos os navios, conquanto que os navios de guerra não empreendam atividades militares durante a passagem (FRANCIONI, 1985, p. 205). Nesse sentido, a passagem inocente é consagrada como aquela que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. As disposições contidas no art. 19 (2) enumeram ser defeso aos navios nessa condição realizarem as seguintes atividades com cunho militar: b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo; c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro; e) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave; f) o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar. Em seguida, o art. 20 prevê da passagem submarinos emersos no mar territorial.

Em que pese essa exigência não esteja no bojo do texto da Convenção, a RPC requer a autorização prévia de Pequim para a passagem em seu mar territorial, como consubstanciado no ponto 4 de sua Declaração Interpretativa de 1996:

4. A República Popular da China reafirma que as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar relativas à passagem inocente através do mar territorial **não prejudicam o direito de um Estado costeiro solicitar, de acordo com suas leis e regulamentos, Estado estrangeiro para obter aprovação antecipada ou notificação prévia ao Estado costeiro para a passagem de seus navios de guerra através do mar territorial do Estado costeiro.**<sup>164</sup> (CHINA, 1996, tradução e grifo nosso)

---

<sup>164</sup> Do original: "4. The People's Republic of China reaffirms that the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea concerning innocent passage through the territorial sea shall not prejudice the right of a coastal State to request, in accordance with its laws and regulations, a foreign State to obtain advance

Por sua vez, a condução de atividades militares na ZEE foi um assunto controverso durante as negociações da CNUDM e permanece um ponto de atrito entre os Estados. Ao tratar da ZEE, a Convenção é silente sobre o assunto, dando margem a diferentes interpretações. Por um lado, é cabível o entendimento de que as atividades militares fazem parte das liberdades de alto mar remanescentes da ZEE, a partir da leitura combinada dos artigos 58 e 87 da Convenção, de modo que a ação militar seria compreendida como parte dos direitos de navegação e sobrevoos.

Embora todos os Estados possuam uma igualdade soberana ao abrigo da Carta, os Estados dão interesses divergentes, e às vezes conflitantes, e vários fatores influenciam sua perspectiva em relação às operações militares na ZEE. Por exemplo, um estado costeiro sem uma marinha forte não pode priorizar a liberdade de navegação tanto quanto um estado com forças militares avançadas.<sup>165</sup> (GENG, 2012, p. 28, tradução nossa)

Acerca das atividades militares na ZEE, a RPC se posiciona sobre necessidade de autorização prévia de Pequim. O fundamento da argumentação da RPC é o disposto no art. 58 (3) do texto convencional, no qual se estabelece que os demais Estados devem ter em devida conta (*due regard*) os direitos e obrigações do Estado costeiro. Esse seria o fundamento para “a obrigação dos Estados estrangeiros de sujeitar-se às leis do Estado costeiro e ao direito do mesmo de restringir atividades militares na ZEE de suas costas.” (WACHMAN, 2012, p. 113). Portanto, a China interpreta “tem em devida conta” (*due regard*) como fundamento para que outros Estados se abstenham de executar atividades que ponham em risco a soberania, segurança e interesses nacionais do Estado Costeiro. (BATEMAN, 2007, p. 571).

Li, Wan e Zhu apontam que as Marinhas são o braço da força militar baseado no mar, exercitando, por meio de suas manobras, sua "liberdade de navegação". Os autores registram a percepção chinesa de que tais ações têm por escopo apenas "deixar os Estados costeiros excessivamente ansiosos, especialmente aqueles de pequeno e médio porte que não são aliados com os grandes poderes" (2011, p. 150). Desse modo, justificam a possibilidade de os Estados costeiros restringirem as atividades militares na ZEE:

Para salvaguardar sua soberania e segurança, além de direitos e interesses marítimos, Estados costeiros tem, em conformidade com as previsões da

---

*approval from or give prior notification to the coastal State for the passage of its warships through the territorial sea of the coastal State.*”

<sup>165</sup> Do original: “Although all states possess sovereign equality under the Charter, states gave differing, and at times conflicting, interests and various factors influence their perspective regarding military operations in the EEZ. For instance, a fledgling coastal state without a strong navy may not prioritize the freedom of navigation as much as a state with an advanced military would.”

CNUDM acerca da restrição de atividades militares na ZEE, limitado razoavelmente certas atividades de Marinhas e Forças Aéreas estrangeiras que possam comprometer seus interesses. (LI, WAN E ZHU, 2011, p. 150)

Haiwen Zhang, apresentando importantes considerações acerca da visão chinesa sobre diversos pontos de fricção entre os dois Estados. Sobre o argumento de que a Convenção, em seu art. 56, confere jurisdição ao Estado costeiro apenas sobre investigação (*research*) e não sobre levantamento (*surveys*), Zhang pontua que as partes V e XIII do instrumento legal não apresentam definições de investigação e de levantamento científico marinho, tampouco lista as atividades que se enquadram em cada categoria. Assim, “o ponto central é que a Convenção não prescreve explicitamente que atividades se enquadram como investigação marinha científica, nem declara expressamente que atividades militares não devem ser categorizadas como investigação científica marinha.” (2010, p. 35).

O autor ressalta que, lavando em consideração a moderna tecnologia empregada, é difícil estabelecer uma clara distinção entre pesquisa marinha, coleta de informação marinha e investigação científica marinha no que diz respeito tanto à natureza dos dados quanto a seus possíveis usos. Nesse esteio, sintetiza a posição chinesa sobre a questão:

Dessa forma, atividades de coleta de dados marinhos conduzidas na ZEE poderiam ser categorizadas como investigação científica marinha, que é sujeita à jurisdição do Estado costeiro sob as partes V e XIII da Convenção. Como resultado, com base nas previsões do parágrafo (b)(2) do art. 56 e na parte XII da Convenção, a China tem jurisdição sobre essas atividades norte americanas. (ZHANG, 2010, 36)

A divergência acerca do tema representa um ponto de desgaste nas relações sino-americanas, especialmente em razão de acidentes navais relacionados ao assunto, na qual a PLAN foi destacada para coibir ações militares americanas em sua ZEE, a exemplo dos casos EP-3 e USNS Impeccable<sup>166</sup>. Em 2001, o jato chinês F-8 interceptou uma aeronave americana de *eletronic surveillance* EP-3, cuja colisão resultou na perda da aeronave chinesa e de seu piloto e no pouso forçado americano na ilha de Hainan. Em 2009, o USNS Impeccable, realizando levantamento militar a cerca de 120km da costa chinesa, foi confrontado por uma fragata e uma aeronave para que suspendesse suas atividades (KRASKA, 2010, p. 318, 322; O'ROURKE, 2016, p. 12).

Diante disso, observa-se que a RPC demanda a prévia notificação à Pequim quando se trata da passagem de navios de guerra em seu mar territorial e em sua ZEE, exigência além das

---

<sup>166</sup> O'Rourke cita ainda a aproximação de um jato chinês no intento de interceptar uma aeronave de patrulha marítima P-8 cerca de 135 milhas da ilha de Hainan em 2014 e a presença de aeronaves chinesas voando “perigosamente” próximo ao US Navy EP-3 no Mar do Sul da China. (2016, p. 13)

previsões da Convenção. É oportuno notar que tal interpretação chinesa dialoga diretamente com a sua atual estratégia marítima *A2/AD*, uma vez que busca afastar a presença militar do Poder Militar americano, negando-lhe o acesso a seu entorno.

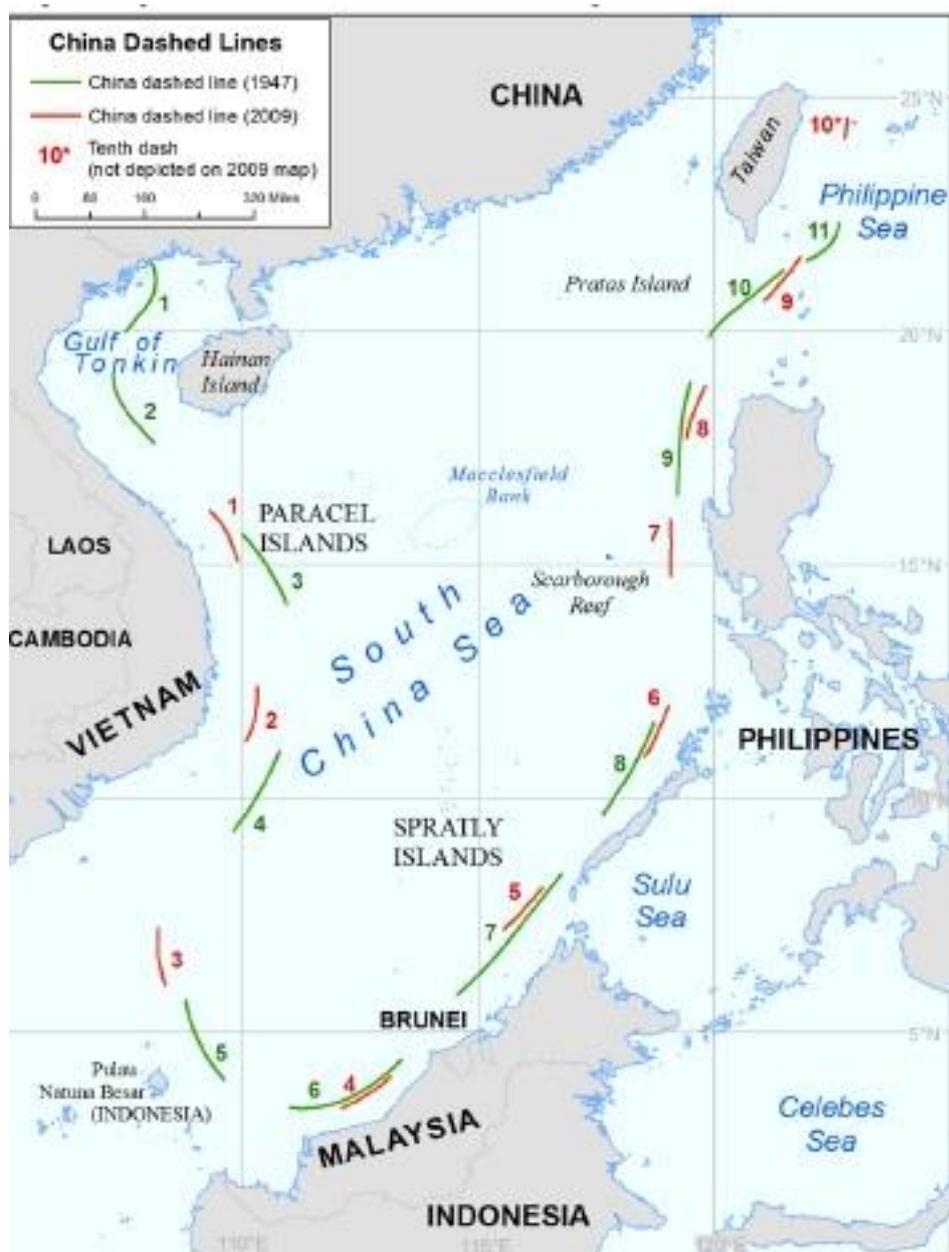
Entretanto, interessa destacar a que as posições restritivas defendidas pela RPC a esse respeito não são um posicionamento isolado. A prática dos Estados em relação a condução de atividades militares em zonas marítimas, tanto no caso do mar territorial, quanto na ZEE, não é uniforme. O Brasil adota entendimento análogo ao chinês, demandando permissão prévia quando se trata da ZEE. Com o intuito de demonstrar como o estabelecimento de restrições de alguma natureza vem se disseminando, o Anexo B apresenta uma lista dos Estados que estabelecem alguma restrição a passagem inocente de navios de guerra em zonas marítimas, englobando mar territorial e ZEE.

A despeito da posição apresentada, a RPC apresenta um comportamento contraditório sobre a matéria, passando, recentemente, a conduzir atividades militares nas ZEE de outros Estados sem requerer autorização prévia. Nesse sentido, o relatório *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China* produzido pelo Departamento de Defesa americano, a China teria conduzido em 2012, pela primeira vez, operações militares de coleta de inteligência marítima nas ZEEs dos territórios norte americanos de Guam e do Havaí sem a solicitação de autorização prévia, fato posteriormente confirmado pelo Exército de Libertação Nacional chinês (HSU, MURRAY, 2013, p. 1).

### 3.2.3 As interpretações da RPC sobre soberania marítima

Como apontado anteriormente, a RPC reclama “*indisputable sovereignty*” sobre as ilhas e sobre a área marítima correspondente à linha dos nove traços, sem, contudo, explicitar as coordenadas ou a fundamentação referente à mesma. O Estudo *Limits in the Seas: Maritime Claims in the South China Sea*, elaborado pelo United States Department of State (2014), mostra que o próprio traçado das linhas se mostra intermitente ao longo do tempo, conforme mapa a seguir:

MAPA 06: MUDANÇAS NA “9 DASHED LINE”



Além disso, a questão da soberania também é abordada na terceira declaração interpretativa chinesa, na qual se lê: “3. *The People's Republic of China reaffirms its sovereignty over all its archipelagos and islands as listed in article 2 of the Law of the People's Republic of China on the territorial sea and the contiguous zone, which was promulgated on 25 February 1992.*”. Dessa forma, no terceiro ponto de sua Declaração Interpretativa de 1996, a RPC pugna a soberania sobre todas as ilhas e arquipélagos listados em sua Lei sobre o mar territorial e a zona contígua, promulgada em 1992. O artigo 2ª da referida lei aponta que “A área territorial da RPC inclui tanto o continente quanto suas ilhas *offshore*, Taiwan e várias ilhas afiliadas,

incluindo as ilhas Diaoyu, Penghu, Dongsha, Xinsha, Nansha (Spratly) e outras ilhas pertencentes a República Popular da China.”<sup>167</sup> (CHINA, 1992, p. 1, tradução nossa).

Como se observa, a RPC buscou, de forma unilateral, proclamar soberania sobre territórios insulares em disputa com os demais Estados limítrofes, afastando-se do escopo original das declarações interpretativas.

A legalidade do pleito chinês foi abordada pela CPA no Caso promovido pelas Filipinas contra a RPC, reforçando sua natureza vaga: “A China nunca expressamente esclareceu a natureza ou escopo de sua reclamação por direitos históricos. Tampouco nunca esclareceu seu entendimento acerca da ‘linha dos nove traços’”<sup>168</sup> (CPA, 2016, p. 71, tradução nossa).

Analisando o mérito da questão, a Corte entendeu que a área reclamada não compõe mar territorial, águas interiores:

214: Em suma, com base na conduta da China, o Tribunal entende que a China reivindica direitos sobre os recursos vivos e não vivos dentro da ‘linha de nove traços’, mas (além do mar territorial gerado por qualquer ilha) não considera que essas águas formam parte do seu mar territorial ou águas internas.<sup>169</sup> (CPA, 2016, p 91, tradução nossa)

Prosseguindo a análise da validade da reclamação por soberania nos termos da linha dos nove traços, a Corte rechaça a possibilidade de o pleito chinês ser considerado um “direito histórico”:

246. [...] A Convenção não inclui disposições expressas que preservem ou protejam os direitos históricos que estão em desacordo com a Convenção. Pelo contrário, a Convenção substitui direitos e consentimentos anteriores na medida de qualquer incompatibilidade. A Convenção é abrangente ao estabelecer a natureza da zona econômica exclusiva e da plataforma continental e os direitos de outros Estados dentro dessas zonas. **A reivindicação da China a direitos históricos não é compatível com essas disposições.**<sup>170</sup> (CPA, 2016, p. 103, grifo nosso)

<sup>167</sup> Do original: “The PRC’s territorial land includes the mainland and its offshore islands, Taiwan and the various affiliated islands including Diaoyu Island, Penghu Islands, Dongsha Islands, Xisha Islands, Nansha (Spratly) Islands and other islands that belong to the People’s Republic of China.”

<sup>168</sup> Do original: “China has never expressly clarified the nature or scope of its claimed historic rights. Nor has it ever clarified its understanding of the meaning of the ‘nine-dash line’”

<sup>169</sup> Do original: “214: In sum, on the basis of China’s conduct, the Tribunal understands that China claims rights to the living and non-living resources within the ‘nine-dash line’, but (apart from the territorial sea generated by any islands) does not consider that those Waters form part of its territorial sea or internal waters.”

<sup>170</sup> Do original: “246. [...] The Convention does not include any express provisions preserving or protecting historic rights that are at variance with the Convention. On the contrary, the Convention supersedes earlier rights and agreements to the extent of any incompatibility. The Convention is comprehensive in setting out the nature of the exclusive economic zone and continental shelf and the rights of other States within those zones. **China’s claim to historic rights is not compatible with these provisions.**”

A despeito da manifestação enfática da Corte a esse respeito e da natureza definitiva do laudo arbitral<sup>171</sup>, importa ressaltar que a RPC rejeita o teor do julgamento, como será apontado adiante.

### 3.2.4 A posição da RPC sobre a resolução de litígios

A posição chinesa sobre a resolução de litígios requer uma explicação preliminar sobre os mecanismos de solução pacífica de controvérsias entre as partes, estabelecido na CNUDM, abordando a questão especialmente em sua parte XV. Inicialmente, no que diz respeito a controvérsias relacionadas à própria interpretação da Convenção ou de acordos internacionais a ela relacionados, as partes estão sujeitas a procedimentos compulsórios de resolução de litígios, podendo manifestar, por meio de Declaração Interpretativa, a preferência por uma das quatro opções apresentadas no art 287, quais sejam: o Tribunal Internacional do Mar de Hamburgo, a Corte Internacional de Justiça, um Tribunal arbitral segundo o anexo VII da Convenção ou um Tribunal arbitral específico constituído segundo o anexo VIII.

Nesse contexto está inserida a única possibilidade de reserva à Convenção: os Estados podem, conforme previsto no artigo 298, declarar por escrito que não aceitam a jurisdição compulsória para algumas categorias de disputas, que podem ser sintetizadas em três grandes grupos: i) disputas relacionadas a interpretação dos artigos 15, 74 e 83 relacionadas a delimitação de fronteiras marítimas, ou disputas sobre títulos históricos; ii) disputas relacionadas a atividades militares; iii) controvérsias a respeito das quais o Conselho de Segurança esteja a exercer funções que lhe são conferidas pela Carta das Nações Unidas.

Cumprir chamar atenção para o fato de que a Convenção não utiliza a expressão “reserva” para esse caso, o que seria o termo mais alinhado à Convenção de Viena. As exceções aos procedimentos compulsórios são declaradas por meio de Declaração Interpretativa.

Feitas essas considerações, será apresentada a posição da RPC sobre a resolução de litígios. Na Declaração Interpretativa de 2006, a RPC faz uso da possibilidade de estabelecer reserva e rejeitar os procedimentos de resolução de controvérsias da parte XV:

O Governo da República Popular da China não aceita qualquer dos procedimentos previstos na Secção 2 da Parte XV da Convenção

---

<sup>171</sup> O caráter vinculativo da decisão arbitral, em consonância com diversos ditames do Direito Internacional, é reafirmada no art 11 do anexo VII da CNUDM.

relativamente a todas as categorias de litígios a que se referem as alíneas a) b) e c) do parágrafo 1º do Artigo 298 da Convenção.<sup>172</sup> (2006, tradução nossa).

Além disso, no segundo ponto de sua Declaração Interpretativa de 1996, a RPC manifesta-se a favor da delimitação de fronteiras marítimas por meio de consultas com base no direito internacional e em conformidade com o princípio da equidade, nos seguintes termos: “A RPC conduzirá através de consultas, a delimitação do limite da jurisdição marítima com os Estados com costas opostas ou adjacentes à China, respectivamente, com base no direito internacional e de acordo com o princípio da equidade. ”<sup>173</sup>(tradução nossa)

À primeira vista, pode-se considerar que a posição chinesa apenas reitera a equidade como um critério para a resolução de conflitos, diretriz que permeia todo o texto da Convenção, especialmente no que diz respeito as fronteiras da ZEE e da plataforma continental, conforme arts. 74 e 83, respectivamente. No entanto, seu conteúdo é apenas parcialmente alinhado com os ditames da Convenção. Juntamente com o critério da equidade, figura a obrigação de resolver os litígios por meio de acordos entre as partes, não apenas por “consulta” como assevera a declaração, termo que favorece atos unilaterais. Caso não seja possível um acordo, a CNUDM indica a resolução por meio um dos mecanismos de resolução indicados na Parte XV.

Portanto, a partir da leitura das Declarações Interpretativas em conjunto, nota-se que a RPC afirma a importância da equidade, mas rejeita os mecanismos de resolução de controvérsias nos quais a equidade é relevante, ou seja, o processo de a delimitação de fronteiras.

No que tange a arbitragem iniciada pelas Filipinas em 2013, a RPC recusou-se a participar do procedimento, manifestando-se junto a CPA por meio *do Position Paper of the Government of the People's Republic of China on the Matter of Jurisdiction in the South China Sea Arbitration Initiated by the Republic of the Philippine*. No documento, a China manifesta a posição de que os litígios devem ser resolvidos por negociações diretas entre os Estados, sustentado no compromisso de negociar da Declaração de Conduta da ASEAN de 2002. Entretanto, resta claro que o referido compromisso não tem caráter vinculante e, indiscutivelmente, não se sobrepõe aos ditames da CNUDM sobre resolução de controvérsias.

---

<sup>172</sup> Do original: The Government of the People's Republic of China does not accept any of the procedures provided for in Section 2 of Part XV of the Convention with respect to all the categories of disputes referred to in paragraph 1 (a) (b) and (c) of Article 298 of the Convention.

<sup>173</sup> Do original: “2. The People's Republic of China will effect, through consultations, the delimitation of the boundary of the maritime jurisdiction with the States with coasts opposite or adjacent to China respectively on the basis of international law and in accordance with the principle of equitability. ”

Outro argumento aventado foi que, em razão de sua declaração interpretativa de 2006 relativa ao art. 298, a Corte não teria jurisdição para julgar o caso. Nessa situação, a própria CPA detém a competência em caso de dúvida sobre os limites de jurisdição. Reconhecendo a Declaração da RPC, a Corte declarou-se competente para julgar os pontos levantados pelas Filipinas que não conflitassem com o rol do art. 298.

Em conformidade com o art. 9 do anexo VII, a revelia de uma das partes não impede a continuidade do procedimento nem a conclusão do laudo arbitral. Ainda que não tenha se manifestado dentro do procedimento, os posicionamentos públicos da China foram levados em conta durante o julgamento.

Em 12 de julho de 2016, imediatamente após a divulgação do laudo arbitral pela CPA, o Ministry of Foreign Affairs se manifestou sobre a decisão enfatizando sua posição sobre a resolução de controvérsias, sustentando a negociação direta entre as partes:

O governo chinês reitera que, em relação às questões territoriais e às controvérsias de delimitação marítima, a China não aceita qualquer meio de resolução de conflitos de terceiros ou qualquer solução imposta à China [...] e continua a trabalhar com os Estados diretamente envolvidos para resolver as disputas relevantes em no Mar do Sul da China através de negociações e consultas com base no respeito dos fatos históricos e de acordo com o direito internacional, a fim de manter a paz e a estabilidade no Mar do Sul da China.  
<sup>174</sup> (CHINA, 2016)

Em síntese, as declarações interpretativas da RPC, assim como sua posição em relação ao procedimento de arbitragem movido pelas Filipinas, permitem-nos apontar que a China se manifesta refratária a resolução de conflitos por tribunais internacionais.

---

<sup>174</sup> Do original: “*The Chinese government reiterates that, regarding territorial issues and maritime delimitation disputes, China does not accept any means of third party dispute settlement or any solution imposed on China [...] and continue to work with states directly concerned to resolve the relevant disputes in the South China Sea through negotiations and consultations on the basis of respecting historical facts and in accordance with international law, so as to maintain peace and stability in the South China Sea.*”

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No século XX, o aumento da capacidade de exploração e exploração do ambiente marítimo, assim como a intensificação do transporte pelo mar, tiveram grande impacto na dinâmica até então consagrada para esse espaço, pautada na oposição entre a soberania do Estado costeiro sobre uma estreita faixa de mar adjacente, cujos limites não eram absolutos, e as amplas liberdades conferidas ao alto mar. A partir de seus atributos, seja como uma fonte de recursos, um meio de transporte ou um espaço de domínio, o mar congrega interesses multifacetados e nem sempre convergentes.

Diante disso, procurou-se inicialmente discutir o novo paradigma estabelecido com a conclusão da CNUDM em 1982, Convenção que veria a ser conhecida como a “Constituição dos Mares”. Sua entrada em vigor em 1994 instituiu diversas áreas marítimas com diferentes graus de jurisdição nos quais os interesses dos Estados costeiros e as liberdades relativas ao alto mar foram sopesadas.

No entanto, o estabelecimento de critérios formais para a delimitação marítima não afastou as disputas entre os Estados pela soberania, tampouco encerrou os debates sobre os limites do poder estatal em cada área marítima, onde se observa um processo de territorialização do mar ou “*creeping jurisdiction*”.

Por outro lado, a liberdade de navegação, costume que remete ao alto mar, perdura como um princípio que permeia todas as áreas marítimas, embora mitigado ao longo do processo de codificação do Direito do Mar, seja em prol da soberania estatal ou em razão da necessidade de manter a segurança marítima. Ademais, tal liberdade figura como um elemento extremamente caro à presença naval no mar.

Dentre as disputas marítimas hoje em curso, buscou-se abordar as particularidades dos litígios protagonizados pela RPC nos Mares do Sul e do Leste da China, bem como as interpretações por ora sustentadas no que tange ao Direito do Mar.

O desenvolvimento de uma pesquisa sobre as questões marítimas envolvendo a República Popular da China mostra-se um exercício intelectualmente desafiador, em razão da multiplicidade de litígios e visto a atual posição da China Poder Marítimo em ascensão, contribuindo para o deslocamento do eixo de poder para a região Ásia-Pacífico.

O crescimento econômico chinês, deflagrado a partir das reformas de abertura empreendidas por Deng Xiaoping, implicou na gradativa mudança da RPC com o ambiente marítimo, hoje marcado pela dependência das linhas de comunicação marítimas para sua segurança energética e alimentar.

À vista disso, foi abordada a trajetória da RPC como um poder marítimo e naval. Inicialmente, buscou-se a perspectiva histórica, passando pela peculiaridade chinesa de ter sido um Poder Marítimo até o início do século XVI, abdicando do mesmo voluntariamente e adotando uma orientação estritamente continental. Em seguida, tratou-se da estratégia marítima da RPC a partir de sua formação em 1949, outrora voltada apenas para a defesa costeira. Atualmente, a China desponta pelo forte investimento em suas capacidades navais, buscando a expansão além das duas cadeias de ilhas, atuando como uma marinha de águas azuis. Ao mesmo tempo, sua estratégia é observada pelo ocidente como uma faceta da negação do uso do mar em seu entorno, sob a alcunha de *anti access/area denial* (A2/AD).

Mediante essas duas realidades, quais sejam, o universo do direito do mar e a expansão marítima da RPC, buscou-se empreender uma aproximação dos dois universos. Para tal, fez-se necessária uma abordagem interdisciplinar, uma vez que uma aproximação estritamente jurídica não parece ser suficiente, tendo em vista os interesses dos Estados face aos atributos do mar.

Dentre as disputas em curso, foram abordados os litígios na região Ásia Pacífico protagonizados pela RPC, em cotejo com a adoção de uma estratégia que prestigia o emprego do poder naval para reforçar os pleitos chineses por soberania.

A partir da análise da posição chinesa acerca do Direito do Mar consubstanciadas em suas declarações interpretativas à Convenção, assim como de suas demandas no Mar do Sul e Mar do Leste da China, cabe apontar quatro conclusões alcançadas pela pesquisa.

Primeiro, a RPC utiliza o instituto das Declarações Interpretativas com uma finalidade incompatível com as disposições da CNUDM, ou seja, busca na prática estabelecer reservas ao texto convencional, prática expressamente proibida.

Segundo, a RPC defende uma interpretação restritiva no que diz respeito à liberdade de navegação, uma vez que sustenta a necessidade de autorização prévia para a condução de atividades militares tanto em seu mar territorial quanto em sua zona econômica exclusiva.

Essa postura representa um ponto de tensão política, posto que outros Estados adotam interpretação semelhante, dentre os quais o Brasil, que se opõe diretamente ao modelo de liberdade de navegação defendido por potências navais tradicionais como os EUA.

Terceiro, no que diz respeito às disputas por limites marítimos, cujo escopo tanto a soberania sobre territórios insulares quanto as fronteiras marítimas no Mar do Sul e no Mar do Leste da China, a RPC se afasta dos critérios da CNUDM, pleiteando a área consubstanciada na “linha dos nove traços”. A legalidade do pleito chinês foi afastada em recente julgado da Corte Permanente de Arbitragem no caso Filipinas vs China

A esse respeito, observa-se a aproximação da posição jurídica da RPC com sua estratégia marítima, com ênfase na ocupação de ilhas em disputa, na ampliação artificial do espaço físico das ilhas e no emprego do poder naval.

Por fim, a quarta conclusão observada é a adoção de uma postura refratária a resolução de litígios marítimos por intermédio dos tribunais internacionais. Convém chamar atenção para o fato de que a RPC rejeita o teor do laudo arbitral do caso *The South China Sea Arbitration* julgado pela CPA em 2016, a despeito do seu caráter obrigatório.

Feitas essas colocações, faz-se necessário retomar os questionamentos inicialmente levantados: a República Popular da China confere ao Direito do Mar uma interpretação de cunho territorialista? A interpretação conferida pela RPC é coerente com sua atual expansão estratégica marítima e com a atuação de seu Poder Naval na região Ásia Pacífico?

Com base no estudo realizado, concluiu-se que a China dá indícios de adotar uma interpretação territorialista do Direito do Mar. Em que pese ser signatária da CNUDM, nota-se que a RPC opta por um pleito difuso no que diz respeito a soberania em seu entorno, mormente na chamada área da linha dos nove traços, posição que não é compatível com as disposições da Convenção. A interpretação conferida pela China ganha especial relevância em razão do emprego do Poder Naval nas disputas.

A segunda pergunta formulada lança luz sobre o projeto marítimo chinês como um amálgama nem sempre coerente: a RPC busca reforçar sua soberania nos mares adjacentes, ao passo que, na medida que amplia sua atuação naval, faz uso da mesma liberdade de navegação que procura restringir em seu entorno.

No final do século XIX, Mahan chamou atenção para o mar como uma grande *highway* e para sua influência no sucesso político e econômico dos Estados. No início do século XXI, não resta dúvida de que ambas as premissas continuam verdadeiras, assim como o papel central do mar encurtando distâncias no atual estágio de globalização. Nesse contexto, tanto a estratégia marítima quanto as posições jurídicas e diplomáticas adotadas pela RPC, na condição de Poder Marítimo, serão elementos chave na dinâmica de poder no mar.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Os Gigantes da Estratégia Naval**: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Editora Prismas, 2015.
- ANDERSON, David. **Modern Law of the Sea**. Leiden: Martinus Nijhoff, 2008
- ANDERSON, Malcolm. **Frontiers: Territory and State Formation in the Modern World**. Cambridge: Polity Press, 1996.
- ASEAN. **2002 Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea**. Adopted by the Foreign Ministers of ASEAN and the People's Republic of China at the 8th ASEAN Summit in Phnom Penh, Cambodia. 2002. Disponível em: <https://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/2002%20Declaration%20on%20the%20Conduct%20of%20Parties%20in%20the%20South%20China%20Sea-pdf.pdf> Último acesso: 10 set. 2016.
- AUST, Anthony. **Handbook of International Law**. 2nd Ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2010
- BATERMAN, Sam. The Regime of the Exclusive Economic Zone: Military Activities and the Need for Compromise? *In*: NDIAYE, Tafsir Malick, RÜDIGER, Wolfrum (Ed.). **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes**: Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah. P. 569 – 582. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007.
- \_\_\_\_\_. Sovereignty as an Obstacle to Effective Oceans Governance and Maritime Boundary Making – The Case of the South China Sea. *In*: SCHOFIELD, LEE, KWON (Org.) **The Limits of Maritime Jurisdiction**. P. 201 – 224. Leiden: Martinus Nijhoff, 2014
- BEDERMAN, David J. **Globalization and International Law**. Nova York: Palgrave Macmillan, 2008
- \_\_\_\_\_. The Sea. *In*: FASSBENDER, Bardo, PETER, Anne (ed). **The Oxford Handbook of the History of International Law**. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- BEIRÃO, André Panno. Segurança no Mar: que segurança? *In*: BEIRÃO, André Panno, PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Funag, 2014.
- \_\_\_\_\_. **Duelo entre Netuno e Leviatã**: A evolução da soberania sobre os Mares. R. Esc Guerra Naval, v. 21 n. 2, p. 67-87. Rio de Janeiro, 2015
- BRODIE, Bernard. **Guia de Estratégia Naval**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1961
- BOAS, Gideon. **Public International Law: Contemporary Principles and Perspectives**. UK: Edward Elgar Pub, 2013
- BOOTH, Ken. **Aplicação da lei, da força & diplomacia no mar**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989

BORGERSON, Scott G. **The National Interest and the Law of the Sea.** Council Special Report n. 46. Nova York: Council on Foreign Relations, 2009

BRANCH, Jordan. **The Cartographic State: Maps, Territory and the origins of sovereignty.** Cambridge Studies in International Relations. Cambridge: Cambridge University Press, 2014

BRESLIN, Shaun. **China and the Global Political Economy.** Nova York: Palgrave Macmillan, 2007

BRILMAYER, Lea, KLEIN, Natalie. **Land and Sea: Two Sovereignty Regimes in Search of a Common Denominator.** Yale Law School Legal Scholarship Repository, Paper 2523. 2001. Disponível em:

[http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3536&context=fss\\_papers](http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3536&context=fss_papers).

Último acesso: 10 set. 2016.

BYERS, Michael. **Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law.** Cambridge: Cambridge Press, 1999

CASTRO, Renato Cruz. The Impact of Strategic Balance in East Asia on a Small Power's Defense Policy: The Case of the Philippines in the Face of the South China Sea Dispute. *In*: HIEBERT, Murray; NGUYEN, Phuong; POLING, Gregory (Ed). **Examining the South China Sea Disputes.** Center for Strategic & International Studies, 2015. Disponível em:

[https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/151110_Hiebert_ExaminingSouthChinaSea_Web.pdf)

[public/legacy\\_files/files/publication/151110\\_Hiebert\\_ExaminingSouthChinaSea\\_Web.pdf](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/151110_Hiebert_ExaminingSouthChinaSea_Web.pdf).

Último acesso: 10 set. 2016.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino; DA SILVA, Roberto. **Metodologia Científica** 6ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CHINA. **Declaration of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sea.** 1958. Disponível em: <https://www.documentcloud.org/documents/1341822-declaration-of-the-government-of-the-prc-on.html>. Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Law on the Territorial Sea and Contiguous Zone of 25 February 1992. Disponível: [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN\\_1992\\_Law.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf) Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_, Information Office of the State Council of the People's Republic of China. **China's National Defense.** Pequim, 1998. Disponível em: <http://china.org.cn/e-white/5/index.htm> Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_, The State Council Information Office. **China's National Defense.** 2004. Disponível em: <https://fas.org/nuke/guide/china/doctrine/natdef2004.html> Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_. The Permanente Mission of People's Republic of China to the United Nations. **CML/18/2009.** Nova York: 2009. Disponível em: [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/vnm37\\_09/chn\\_2009re\\_vnm.pdf](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf). Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_. The Permanente Mission of People's Republic of China to the United Nations. **CML/8/2011.** Nova York: 2011. Disponível em:

[http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/mysvnm33\\_09/chn\\_2011\\_re\\_phl\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2011_re_phl_e.pdf). Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_, The State Council Information Office. **China's Military Strategy**. 2015. Disponível em: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content\\_20820628.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm) Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_, Office of Naval Intelligence. **The PLA Navy: new capabilities and missions for the 21<sup>o</sup> century**, 2015

\_\_\_\_\_. Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China on the Award of 12 July 2016 of the Arbitral Tribunal in the South China Sea Arbitration Established at the Request of the Republic of the Philippines. Disponível em [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1379492.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1379492.shtml) Último acesso: 10 set. 2016.

COLE, Bernard D. **The Great Wall at Sea: China's Navy in the Twenty-Fist Century**. 2nd Ed. Annapolis: Naval Institute Press, 2010

\_\_\_\_\_. **The History of the Twenty-First-Century Chinese Navy**. Naval War College Review, Vol. 67, No. 3, 2014. Disponível em: <https://www.usnwc.edu/getattachment/5c20e42d-5309-4644-8bf7-ea7932f99a49/The-History-of-the-Twenty-First-Century-Chinese-Na.aspx>. Último acesso: 10 set. 2016.

CPA. Permanent Court of Arbitration. Case N° 2013-19. **Award in the Matter of the South China Sea Case Arbitration**. Hague, 2016. Disponível em: <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>. Último acesso: 10 out. 2016.

CPIJ. Corte Permanente de Justiça Internacional. **The Case of the S.S. "Lotus"**. 1927. Disponível em: [http://www.icj-cij.org/pcij/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](http://www.icj-cij.org/pcij/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf). Último acesso: 10 set. 2016.

COTTIER, Thomas. **Equitable Principles of Maritime Boundary Delimitation: The Quest for Distributive Justice in International Law**. Cambridge: Cambridge University Press, 2015

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **L'ocean Globalisé: Géopolitique des mers au XXIe siècle**. Paris: Economica, 2007

DAVENPORT, Tara. The China-Japan Dispute over Entitlement in the East China Sea: Legal Issues and Prospects for Resolution. In: SCHOFIELD, LEE, KWON (Org.) **The Limits of Maritime Jurisdiction**. P. p. 299-300. Leiden: Martinus Nijhoff, 2014

DREYER, Edward L. **Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433**. Pearson Longman, 2007.

DOD. USA Department of Defense. **Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2016**. Disponível em: <http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016%20China%20Military%20Power%20Report.pdf> Último acesso: 30 out 2016.

DUTTON, Peter. **A Maritime or Continental order for Southeast Asia and the South China Sea?** Naval War College Review, 2016. Disponível em: <https://www.usnwc.edu/getattachment/b3e85931-7139-49f9-8d93-6d5b53826a37/A-MARITIME-ORCONTINENTAL-ORDER-FOR-SOUTHEAST-ASIA.aspx>. Último acesso: 10 set. 2016.

EVANS, Malcolm D. **International Law**. Oxford: Oxford University Press, 2003

ERICKSON, Andrew S.; GOLDSTEIN, Lyle J.; MURRAY, William S.; WILSON, Andrew R. (Ed.). **CHINA'S future nuclear submarine force**. Maryland: Naval Institute Press, 2007

FATTON, Lionel. **The Pandora's Box of Sovereignty Conflicts: Far-reaching regional consequences of Japan's nationalization of the Senkakus**. The Asia-Pacific Journal. Volume 11, issue 4, number 2. 2013. Disponível em: <http://apjjf.org/-Lionel-Fatton/3893/article.pdf>. Último acesso: 10 set. 2016.

FENBY, Jonathan. **Modern China: The Fall and Rise of a Great Power, 1850 to the Present**. Nova York: Harper Collins Publishers, 2008.

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**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999

FRANCIONI, Francesco. **Peacetime use of Force, Military Activities, and the New Law of the Sea**. Cornell International Law Journal, volume 18 Issue 2 Summer, 1985. Disponível em: <http://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=cilj>. Último acesso: 10 set. 2016.

FRAVEL, M. Taylor; LIEBMAN, Alexander. Beyond the Moat: The PLAN's Evolving Interests and Potential Influend. *In*: SAUNDERS, Phillip C. et al. **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles**. Washington: NDU Press, 2011

FREEDMAN, Lawrence. The Future of Strategic Studies. *In*: BAYLIS, John et al (org). **Strategy in the Contemporary World**. p. 356-369. Oxford: Oxford University Press, 2007.

GRBEC, Mitja. **Extension of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi-enclosed Seas: A Mediterranean and Adriatic Perspective**. Nova York: Routhledge, 2014

GOLDSTEIN, Avery. **Rising to the Challenge: China's Grand Strategy and International Security**. Stanford: Stanford University Press, 2005.

HADDICK, Robert. **Fire on the water: China, America and the Future of the Pacific**. Annapolis: Naval Institute Press, 2014

HARRISON, James. **Making the Law of the Sea: A Study in the Development of Internacional Law**. Cambridge, Cambridge University Press, 2011

HARTNETT, Daniel M. The "New Historic Missions": Reflections on Hu Jintao's Military Legacy. *In*: KAMPHAUSEN, Roy; LAI, David; TANNER, Travis. **Assessing the People's Liberation Army in the Hu Jintao Era**. U.S. Army War College Press, 2014.

HAYTON, Bill. **The South China Sea: The Struggle for Power in Asia**. London: Yale University Press, 2014

HOLMES, James R., YOSHIHARA, Toshi. **Red Star Over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy**. Annapolis: Naval Institute Press, 2011

HONG, Nong. **UNCLOS and Ocean Dispute Settlement: Law and politics in the South China Sea**. Nova York, Routledge, 2012.

HUANG, Jing. BILLO, Andrew (Ed). **Territorial Disputes in the South China Sea. Navigating Rough Waters**. The Palgrave Macmillan: Londres, 2015.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises**. Asia Report N° 280. Bruxelas, 2016. Disponível em: <https://d2071andvip0wj.cloudfront.net/280-east-china-sea-preventing-clashes-from-becoming-crises.pdf>. Último acesso: 10 set. 2016.

JAPÃO. Ministry Of Foreign Affairs. Trends In Chinese Government And Other Vessels In The Waters Surrounding The Senkaku Islands, And Japan's Response. Disponível em: [http://www.mofa.go.jp/region/page23e\\_000021.html](http://www.mofa.go.jp/region/page23e_000021.html). Último acesso: 10 set. 2016.

KANG, David C. **China Rising: Peace, Power and Order in East Asia**. New York: Columbia University Press, 2007

\_\_\_\_\_. **East Asia Before the West: Five Centuries of Trade and Tribute**. New York: Columbia University Press, 2010

KARAMAN, Igor V. **Dispute Resolution in the Law of the Sea**. Publications on Ocean Development vol 72. Leiden: Martinus Nijhoff, 2012

KHAN, Daniel-Erasmus. Territory and Boundaries. *In*: FASSBENDER, Bardo; PETERS, Anne. **The Oxford Handbook of the History of International Law**. Oxford: Oxford University Press, 2012

KIM, Suk-Kyoon. Perspectives on East China Sea Maritime Disputes: Issues and Context. *In*: SCHOFIELD, LEE, KWON (Org.) **The Limits of Maritime Jurisdiction**. p. 285-296. Leiden: Martinus Nijhoff, 2014

KISSINGER, Henry. **Sobre a China**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011

KLEIN, Natalie. **Maritime Security and the Law of the Sea**. Oxford: Oxford University Press, 2011

KOH, Timmy T.B. **A Constitution for the Oceans**. 1982. Disponível em: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/koh\\_english.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf). Último acesso: 10 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Remarks on the Legal Status of the Exclusive Economic Zone. *In*: NORDQUIST, Myron H., KOH, Tommy T.B., MOORE, John Norton (Org.) **FREEDOM OF SEAS**,

**PASSAGE RIGHTS AND THE 1982 LAW OF THE SEA CONVENTION.** P. 53- 55.  
Leiden: Martinus Nijhoff, 2009.

KOO, Min Gyo. **Island Disputes and Maritime Regime Building in East Asia: Between a Rock and a Hard Place.** London: Springer, 2010

KOSKENNIEMI, Martti. What is international law for? *In:* EVANS, Malcolm D. **International Law.** 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2003.

KRASKA, James. **Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in the World Politics.** Oxford: Oxford University Press, 2011

LI, Guangyi, WAN, Binhua, ZHU, Hongjie. **On the Rights and Obligations of Military Activities in the exclusive Economic Zone.** 2011.

LI, Nan. The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From "Near Coast" and "Near Seas" to "Far Seas". *In:* SAUNDERS, Phillip C. et al. **The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles.** p. 109 – 140. Washington: NDU Press, 2011

JAKOBSON, Linda. What does China see as its strategic objectives in the East and South China Seas?. *In:* JAKOBSON, Linda; MEDCALF, Rory. **The Perception Gap: Reading China's Maritime Strategic Objectives in Indo-Pacific Asia.** Lowy Institute for International Policy, 2015. Disponível em: [https://www.lowyinterpreter.org/sites/default/files/the-perception-gap-reading-chinas-maritime-strategic-objectives-in-indo-pacific-asia\\_0.pdf](https://www.lowyinterpreter.org/sites/default/files/the-perception-gap-reading-chinas-maritime-strategic-objectives-in-indo-pacific-asia_0.pdf).  
Último acesso: 10 set. 2016.

LAPIDOTH, Ruth. **Freedom of Navigation: It's Legal History and it's Normative Basis.** *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 6, n. 2. 1974-1975. p. 259 – 272.

LONGO, Airton Ronaldo. O debate em busca do consenso – as negociações para os termos finais da Convenção da Jamaica. *In:* BEIRÃO, André Panno, PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar.** Brasília: Funag, 2014.

LYNCH, Daniel C. **China's Futures: PRC Elites Debate Economics, Politics, and Foreign Policy.** Stanford: Stanford University Press, 2015

MALIK, Shahin. Framing a Discipline. *In* HOUGH, Peter *et al* (Org.) **International Security Studies: Theory and Practice.** Nova York: Routledge, 2015

MCDORMAN, Ted L. **The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf: A Technical Body in a Political World.** *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 17, n. 3, 2002

MEDEIROS, Carlos Aguiar de. **Economia e Política do Desenvolvimento Recente na China.** *Revista de Economia Política*, vol. 19, nº 3 (75), julho-setembro, 1999.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**, 27ª Ed., São Paulo: Malheiros Editores, 2010, p. 958-959

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-Mar.** Rio de Janeiro: Renovar, 2001

MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: FUNAG, 2015.

MITTER, Rana. **Modern China** – Very Short Introduction. 2nd Ed. Oxford: Oxford Press, 2008

MOORE, John Norton. Comments on the Unfinished Business of UNCLOS III. *In*: Nordquist et al (Ed). **The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards**. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013

MORAES, Rodrigo Fracalossi de. A Ascensão Naval Chinesa e as Disputas Territoriais Marítimas no Leste Asiático. *In*: CINTRA, Marcos Antônio Macedo Cintra et al (Org.) **China em Transformação: Dimensões Econômicas e Geopolíticas do Desenvolvimento**. P. 551 – 594. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

MOURA, José Augusto Abreu de. **A Estratégia Naval Brasileira no Pós-Guerra Fria: uma análise comparativa com foco em submarinos**. Rio de Janeiro: Femar, 2014

OXMAN, Bernard. **The Territorial Temptation: A Siren Song at Sea**. The American Journal of International Law. Vol: 100:830, 2006

POSNER, Eric, SYKES, Alan O. **Economic Foundations of the Law of the Sea**. 2009. Disponível em:

[http://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1186&context=law\\_and\\_economics](http://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1186&context=law_and_economics). Último acesso: 10 set. 2016.

PRESCOTT, Victor; SCHOFIELD, Clive. **The Maritime Political Boundaries of the World**. 2nd Ed. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005.

PRESCOTT, Victor; TRIGGS, Gillian D. **International Frontiers and Boundaries: Law, Politics and Geography**. Leiden: Martinus Nijhoff, 2008

QI, Xu. **Maritime Geostrategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-First Century**. Naval War College Review, 2006. Disponível em: <https://www.usnwc.edu/getattachment/2e68a7da-601b-4e59-951d-44ef56ecf949/Maritime-Geostrategy-and-the-Development-of-the-Ch.aspx>. Último acesso: 10 set. 2016.

RANGEL, Vicente Marotta. **Settlement of Disputes Relating to the Delimitation of the Outer Continental Shelf: The Role of International Courts and Arbitral Tribunals**. The International Journal of Marine and Coastal Law, vol. 21, N. 3. 2006.

RAWSKI, Evelyn S. **Early Modern China and Northeast Asia: Cross-Border Perspectives**. Cambridge: Cambridge University Press, 2015

ROMANA, Heitor Barras. **A República Popular da China: A Sede do Poder Estratégico – Mecanismos do Processo de Decisão**. Coimbra: Almedina, 2005

ROSENNE, Shabtai. **The Perplexities of Modern International Law: General Course on Public International Law**. Hague Academy of International Law, Offprint from the Collected

Courses, vol. 291. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 2002.

\_\_\_\_\_, Shabtai, **Essays on International Law and Practice**. Leiden: Martinus Nijhoff, 2007

ROTHWELL, Donald R, STEPHENS, Tim. **The International Law of the Sea**. Oxford and Portland: Hart Publishing, 2010

ROWLANDS, Kevin. “**Decided Preponderance at Sea**”: Naval Diplomacy in Strategic Thought. *Naval War College Review*, Autumn 2012, vol. 65, n. 4. 2012

SCHOFIELD, Clive, STOREY, Ian. **The South China Sea Dispute**: increasing stakes and rising tensions. Washington: The Jamestown Foundation, 2009.

SOHN, Louis B. *et al.* **Cases and Materials on the Law of the Sea**. Second Edition. Leiden: Brill Nijhoff, 2014

SMITH, Sheila A. **Japan and the East China Sea Dispute**. Foreign Policy Institute. Elsevier, 2012.

SPELLER, Ian. **Understanding Naval Warfare**. Nova York: Routledge, 2014

SWAINE, Michael. **Conflict and Cooperation in the Asia-Pacific Region**: a strategic net assessment. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 2015

TANAKA, Yoshifumi. **Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation**. Oxford: Hart Publishing, 2006

\_\_\_\_\_. **The International Law of the Sea**. Cambridge: Cambridge University Press, 2012

TANGREDI, Sam J. **Anti-Access Warfare**: Countering A2/AD Strategies. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.

THIRLWAY, Hugh. The Sources of International Law. *In*: EVANS, Malcolm D. **International Law**. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2003.

TILL, Geoffrey. **Asia’s Naval Expansion**: An arms race in the making? ADELPHI series, The International Institute for Strategic Studies - IIVSS. Glasgow: Routledge, 2012.

\_\_\_\_\_, Geoffrey. **Seapower**: A Guide for the twenty-first century. 3rd Edition. Nova York: Routledge, 2013.

TREVES, Tullio. **1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea**. 2008 Disponível em: [http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos\\_e.pdf](http://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_e.pdf). Último acesso: 10 set. 2016.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **International Law for Humanind**: Towards a New *Jus Gentium*. The Hague Academy of International Monographs, volume 6. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2010

TRUMAN, Harry S. **Proclamation 2667** - Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf. The American Presidency Project. Disponível em: <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=12332>. Último acesso: 10 set. 2016.

TUOSHENG, Zhang. **Building Trust Between China and Japan**: Lessons Learned from Bilateral Interactions in the East China Sea. SIPRI Policy Brief. Solna: Stockholm International Peace Research Institute, 2015. Disponível em: <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/misc/SIPRIPB1502c.pdf>. Último acesso: 10 set. 2016.

USA. U.S. Department of State. Office of Ocean and Polar Affairs do Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. **Limits in the Seas** – Maritime Claims in the South China Sea. 2014. Disponível em: <https://www.state.gov/documents/organization/234936.pdf>. Último acesso: 10 set. 2016.

WACHMAN, Alan M. Playing by or Playing with the Rules of UNCLOS? *In*: DUTTON, Peter (Ed.). **Military Activities in the EEZ**: A U.S.- China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons. P. 107 – 119. Newport, Rhode Island: Naval War College – China Maritime Studies Institute, 2010. Disponível em: [https://www.usnwc.edu/Research---Gaming/China-Maritime-Studies-Institute/Publications/documents/China-Maritime-Study-7\\_Military-Activities-in-the-.pdf](https://www.usnwc.edu/Research---Gaming/China-Maritime-Studies-Institute/Publications/documents/China-Maritime-Study-7_Military-Activities-in-the-.pdf) Último acesso: 10 set. 2015.

WARNER, Robin. The High Seas Regime: a Model of Self-regulation? *In*: WARNER, Robin; KAYE, Stuart (ed). **Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement**. p. 16-26. Nova York: Routhledge, 2016

WENDEL, Philipp. **State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law**. Berlin: Springer, 2007

WIRTZ, James J. A New Agenda for Security and Stratedy? *In*: BAYLIS, John et al (org). **Strategy in the Contemporary World**. p. 337-353. Oxford: Oxford University Press, 2007

WRIGHT, David Curtis. **The History of China**. 2nd. Ed. California: Greenwood, 2011

XINHUANET. Announcement of the Aircraft Identification Rules for the East China Sea Air Defense Identification Zone of the People's Republic of China. Pequim, 2013. Disponível em: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c\\_132911635.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c_132911635.htm). Último acesso: 10 set. 2016.

YOSHIHARA, Toshi; HOLMES, James R. **Red Star Over the Pacific**: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2010.

ZHANG, Qizhi. **An Introduction to Chinese History and Culture**. Xi'na, China: Springer, 2015

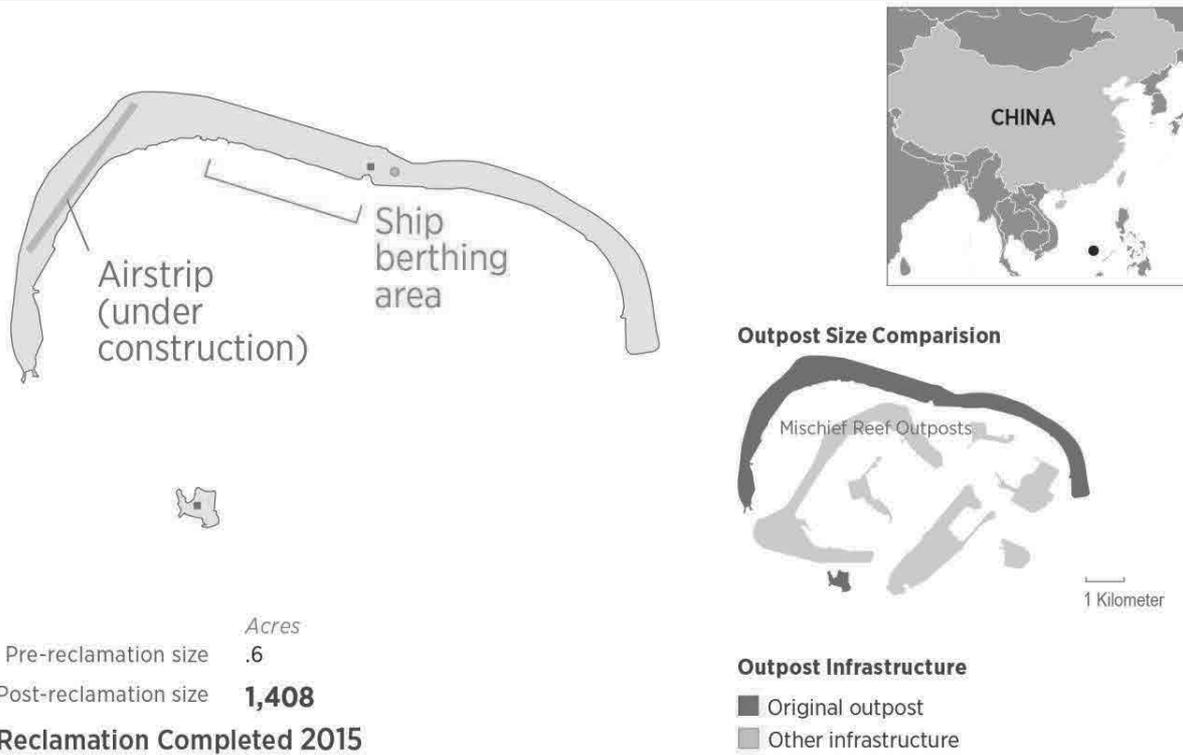
## **ANEXO A – AS ILHAS ARTIFICIAIS CONSTRUÍDAS PELA RPC NO MSC**

Este anexo corresponde às páginas 14-20 do *Relatório Annual Reporto to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China (2016)*, produzido pelo Departamento de Defesa norte-americano, apresentando imagens da evolução da construção de ilhas artificiais pela RPC entre 2013 e 2015.

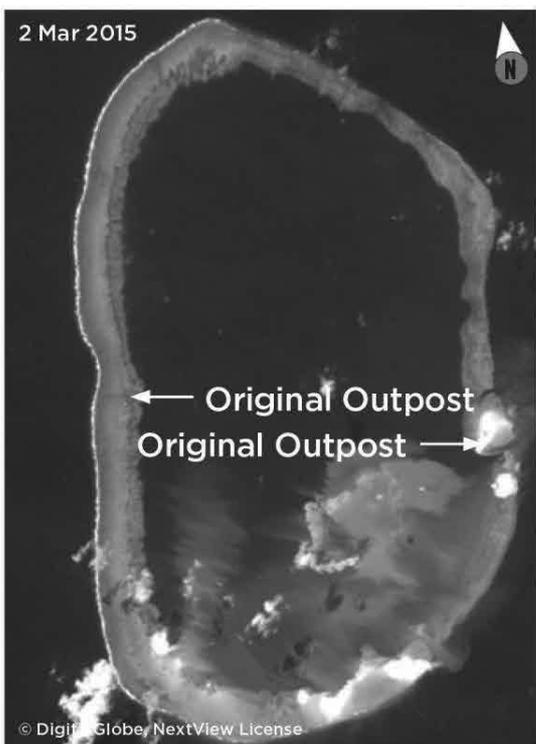
Documento na íntegra disponível em:

<http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016%20China%20Military%20Power%20Report.pdf>

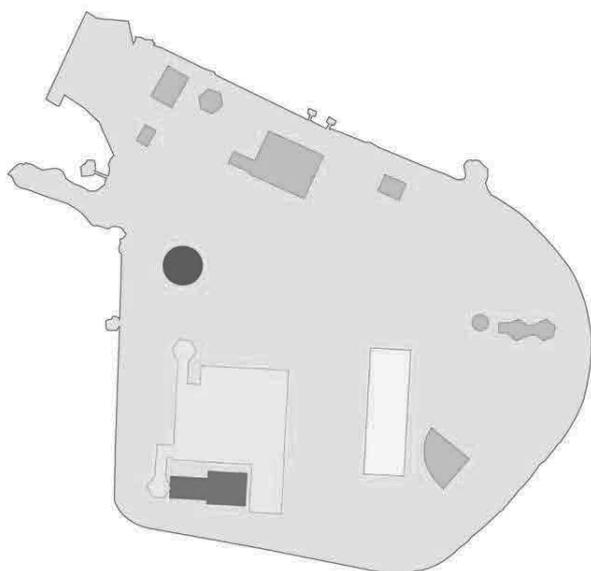
## Mischief Reef Outposts (North and South)



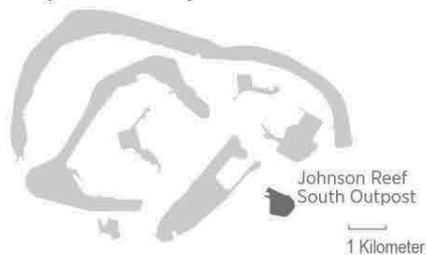
Acres  
 Pre-reclamation size .6  
 Post-reclamation size **1,408**  
**Reclamation Completed 2015**



### Johnson Reef South Outpost



#### Outpost Size Comparison

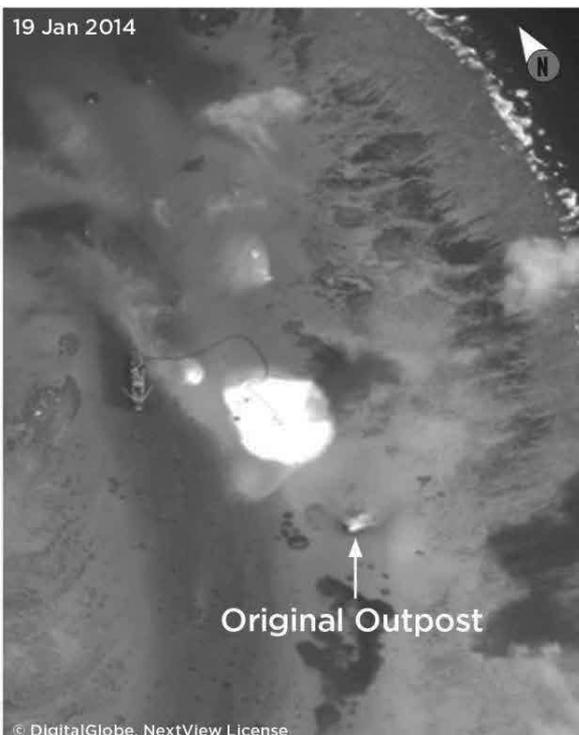


Acres  
 Pre-reclamation size .3  
 Post-reclamation size 27

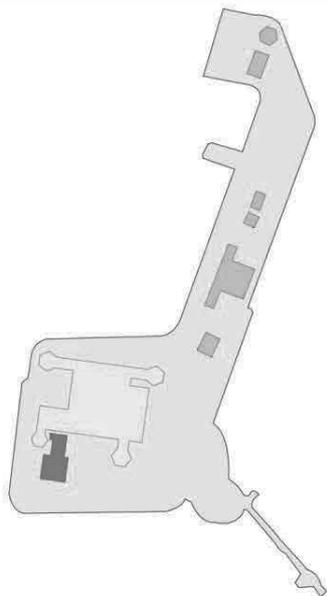
Reclamation Completed 2014

#### Outpost Infrastructure

- Original outpost
- Power generation
- Headquarters
- Lighthouse
- Other infrastructure



## Hughes Reef Outpost



### Outpost Size Comparison

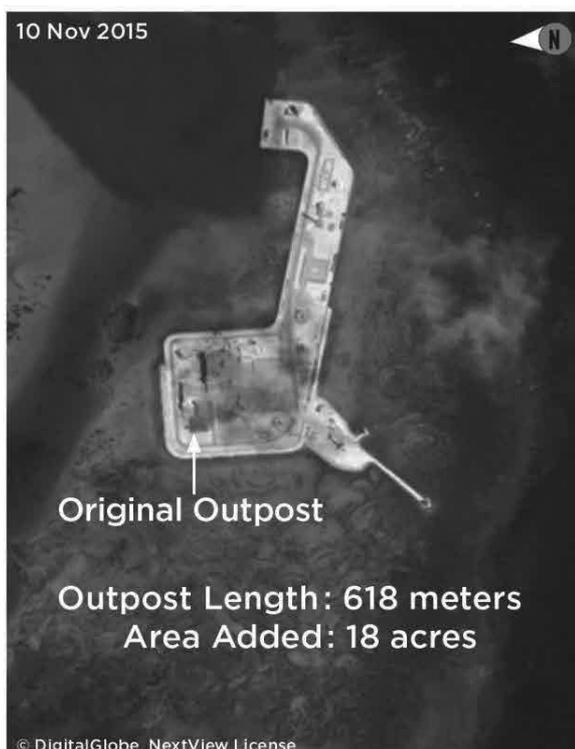


Acres  
 Pre-reclamation size .3  
 Post-reclamation size 18

**Reclamation Completed 2014**

### Outpost Infrastructure

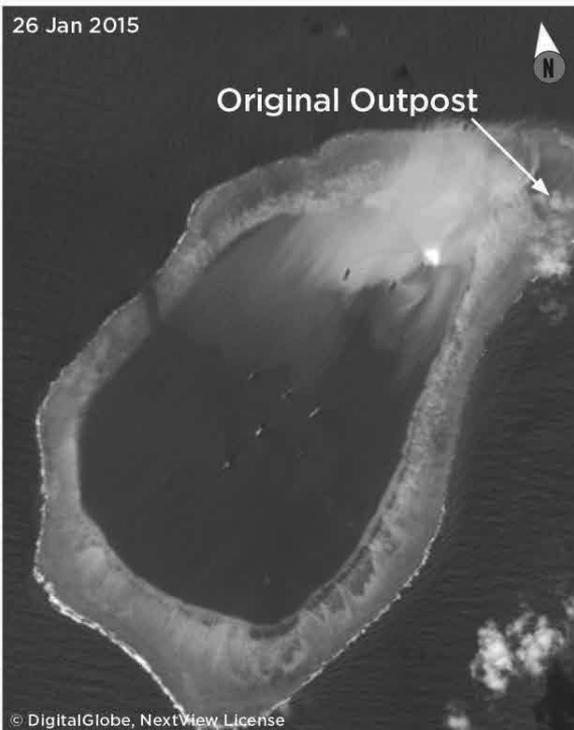
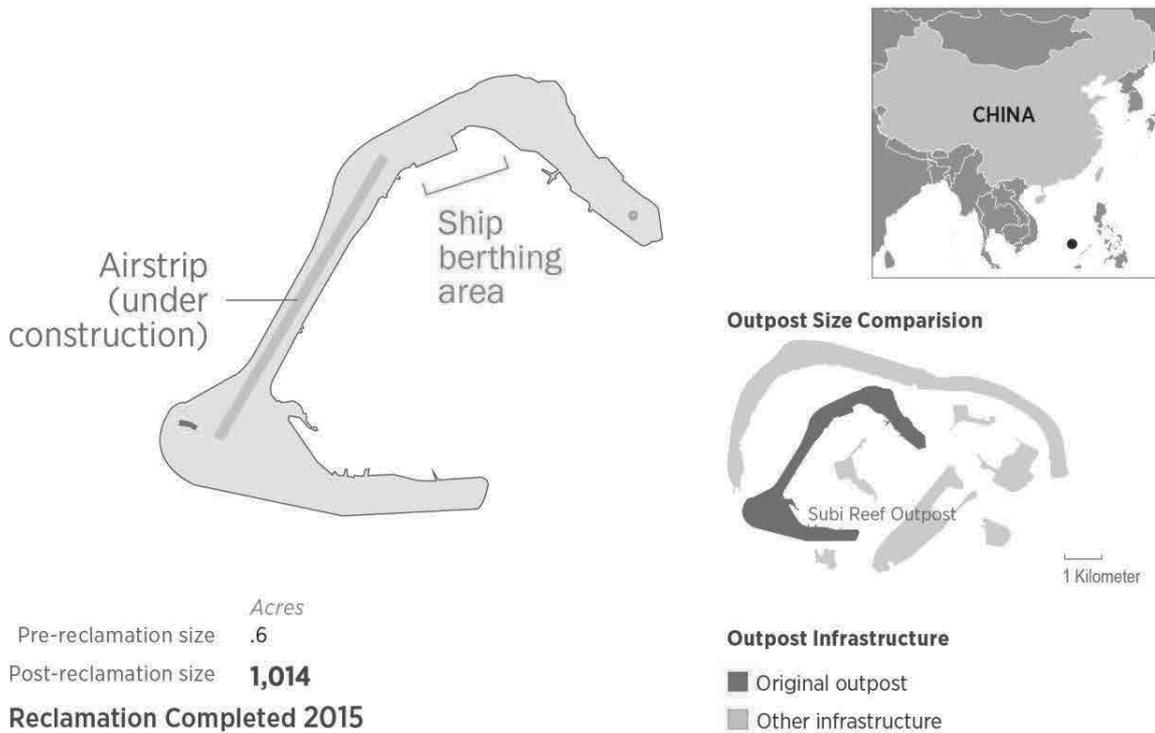
- Original outpost
- Headquarters
- Other infrastructure



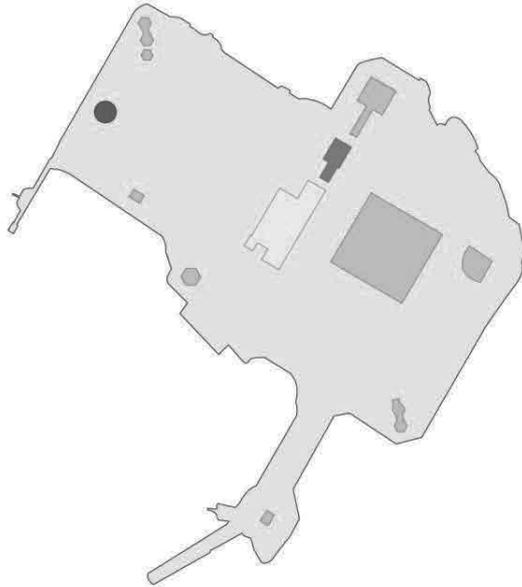
© DigitalGlobe, NextView License

© DigitalGlobe, NextView License

## Subi Reef Outpost



### Cuarteron Reef Outpost



#### Outpost Size Comparison



Acres  
 Pre-reclamation size .3  
 Post-reclamation size **61**

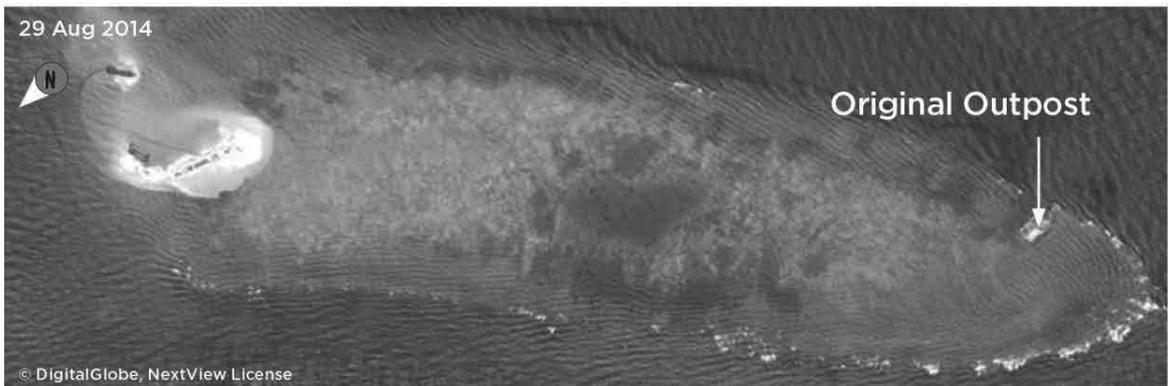
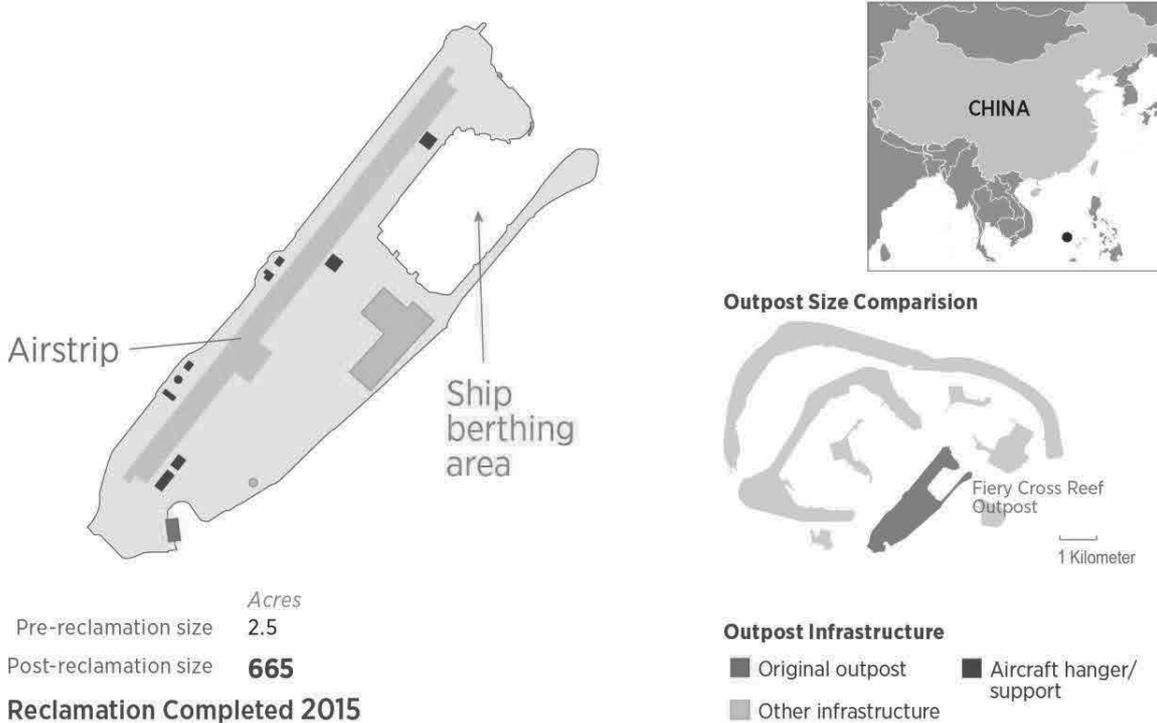
**Reclamation Completed 2014**

#### Outpost Infrastructure

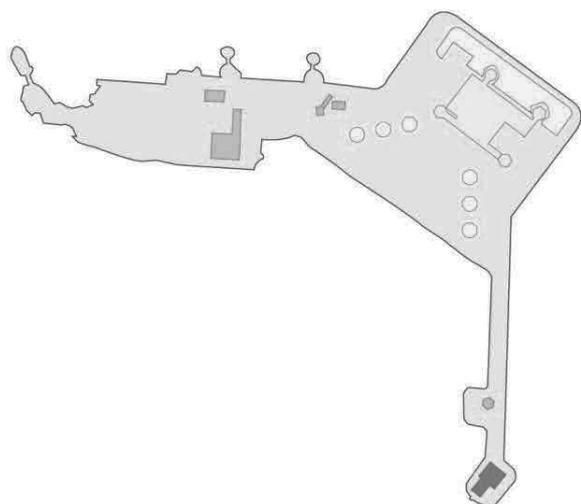
- Original outpost
- Power generation
- Headquarters
- Lighthouse
- Other infrastructure



## Fiery Cross Reef Outpost



## Gaven Reef Outpost



### Outpost Size Comparison

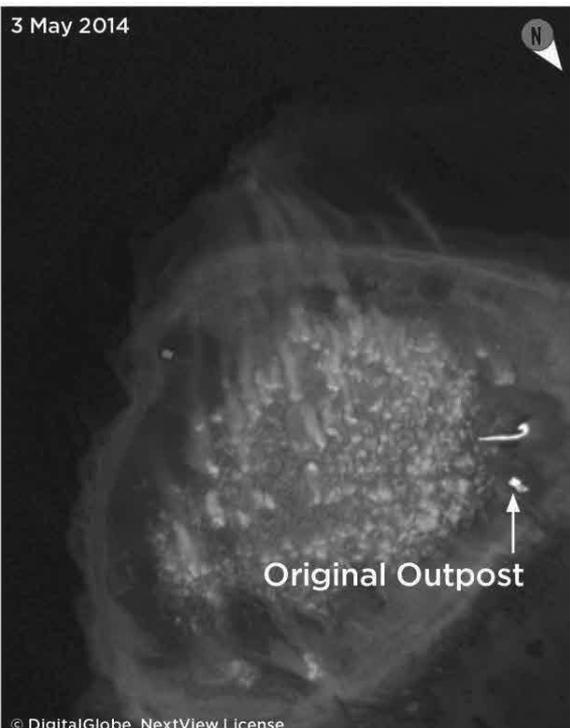


Pre-reclamation size .3 Acres  
 Post-reclamation size 36

Reclamation Completed 2014

### Outpost Infrastructure

- Original outpost
- Power generation
- Headquarters
- Other infrastructure



## ANEXO B – ESTADOS COM RESTRIÇÕES ACERCA DA CONDUÇÃO DE ATIVIDADES MILITARES EM ZONAS MARÍTIMAS

Fonte: ROACH, J. Ashley; SMITH, Robert W. **Excessive Maritime Claims**. 3rd. Ed.

Leiden: Martinus Nijhoff, 2012. p. 250 – 251

Table 11. Restrictions on Warship Innocent Passage

State	Restriction; Date of claim	U.S. protest	U.S. assertion of right
Albania	Special permission; 1946	1989	1985 <sup>b</sup>
Algeria <sup>a</sup>	Prior permission; 1963	1964 <sup>b</sup>	1979 <sup>b</sup>
Antigua & Barbuda <sup>a</sup>	Prior permission; 1982	1987	1987
Argentina <sup>a</sup>	Prior notification; 1995		2008
Bangladesh	Prior permission; 1974	1982	1996
Barbados <sup>a</sup>	Prior permission; 1979	1982	1982 <sup>b</sup>
Brazil <sup>a</sup>	Prior permission; 1954		
Bulgaria <sup>a</sup>	Limited to sea lanes; 1987	1982	
Burma <sup>a</sup>	Prior permission; 1977	1982	1985 <sup>b</sup>
Cambodia	Prior permission; 1982		1986 <sup>b</sup>
Cape Verde <sup>a</sup>	Prior permission; 1982	1989	1991
China <sup>a</sup>	Prior permission; 1958, 1992, 1996	1992 <sup>b</sup>	1986 <sup>b</sup>
Congo	Prior permission; 1977	1987	
Croatia <sup>a</sup>	Prior notification; 1995		
Denmark	Prior permission; 1976	1991	
Egypt <sup>a</sup>	Prior notification; 1983	1985	1993 <sup>b</sup>
Finland <sup>a</sup>	Prior notification; 1981	1989	
Grenada <sup>a</sup>	Prior permission; 1978	1982 <sup>b</sup>	1988
Guyana <sup>a</sup>	Prior notification; 1977	1982	1988
India <sup>a</sup>	Prior notification; 1976	1976 <sup>b</sup>	1985 <sup>b</sup>

Table 11 (*cont.*)

State	Restriction; Date of claim	U.S. protest	U.S. assertion of right
Indonesia <sup>a</sup>	Prior notice; 1962		
Iran	Prior permission; 1982, 1994	1987 <sup>b</sup>	1989 <sup>b</sup>
Korea, <sup>a</sup> South	Prior notification; 1978	1977 <sup>b</sup>	
Libya	Prior notice; 1985	1985	
Maldives	Prior permission; 1976	1982	1981 <sup>b</sup>
Malaysia <sup>a</sup>	Prior authorization; 1996		2008 <sup>b</sup>
Malta <sup>a</sup>	Prior notification; 1981	1981 <sup>b</sup>	
Mauritius <sup>a</sup>	Prior notification; 1977	1982	
Oman <sup>a</sup>	Prior permission; 1989	1991	1991 <sup>b</sup>
Pakistan	Prior permission; 1976	1982	1986 <sup>b</sup>
Philippines <sup>a</sup>	Prior permission; 1968	1969	1994
Poland	Prior permission; 1968	1989	
Romania	Prior permission; 1956	1989	1985 <sup>b</sup>
St. Vincent and the Grenadines <sup>a</sup>	Prior permission; 1983		
Seychelles <sup>a</sup>	Prior notification; 1977	1982 <sup>b</sup>	
Somalia <sup>a</sup>	Prior permission; 1972	1982	1979 <sup>b</sup>
Sri Lanka <sup>a</sup>	Prior permission; 1977	1986	1985 <sup>b</sup>
Sudan <sup>a</sup>	Prior permission; 1970	1989	1979 <sup>b</sup>
Syria	Prior permission; 1963	1989	1984 <sup>b</sup>
UAE	Prior permission; 1993		1995
Vietnam <sup>a</sup>	Prior permission; 1980	1982	1982 <sup>b</sup>
Yemen <sup>a</sup>	Prior permission (PDRY); 1967	1982	1979 <sup>b</sup>
	Prior notification (YAR); 1978	1986	1979 <sup>b</sup>
Yugoslavia, <sup>a</sup> Former	Prior notification; 1965	1986 <sup>b</sup>	1990

<sup>a</sup> Party to LOS Convention.

<sup>b</sup> Multiple protests or assertions.

<sup>c</sup> Claim withdrawn.