

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (ÍNDIA) VINEET SHARMA

RESOLUÇÃO DAS DISPUTAS MARÍTIMAS NO ÂMBITO DA
CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR:
Um estudo de caso da disputa das Ilhas *Spratly* entre a China e as Filipinas (1982-2019)

Rio de Janeiro

2020

CC (ÍNDIA) VINEET SHARMA

RESOLUÇÃO DAS DISPUTAS MARÍTIMAS NO ÂMBITO DA
CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR:
Um estudo de caso da disputa das Ilhas *Spratly* entre a China e as Filipinas (1982-2019)

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF (RM-1) Cláudio Luiz de Lima Martins

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2020

AGRADECIMENTOS

A Índia, em especial a sua Marinha, por me ensinar o valor de “Serviço antes de si” e a importância de ser “Um oficial e um cavalheiro”.

Ao Brasil, por me receber de maneira exemplar, apesar do momento desafiador que o mundo enfrenta.

À Marinha do Brasil e em especial à Escola de Guerra Naval, por me proporcionar a oportunidade única de realizar este curso e aprimorar meus conhecimentos e habilidades profissionais.

Aos instrutores e professores da Escola de Guerra Naval, por tornar este curso uma maravilhosa experiência de aprendizado.

Ao CF (RM-1) Ohara Barbosa Nagashima, pela extrema dedicação e paciência no ensino desta nova metodologia de realização de pesquisas e redação de monografia.

Ao meu orientador CF (RM-1) Cláudio Luiz de Lima Martins, por me ajudar nesta pesquisa, pelas orientações profissionais e construtivas e pela disponibilidade irrestrita.

E aos Oficiais do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores de 2020, pelo profissionalismo, pela camaradagem demonstrada ao longo deste curso e pela assistência profissional e pessoal, especialmente para facilitar o meu aprendizado da língua portuguesa.

RESUMO

O objetivo da pesquisa é analisar se a disputa marítima entre a República Popular da China e as República das Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* pode ser resolvida no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizando um estudo de caso e levando em consideração os desenvolvimentos no período de 1982 (quando a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi formulada) até 2019. Inicialmente, a importância das Ilhas *Spratly* foi destacada para entender o motivo por trás da assertividade de ambos os Estados para provar suas reivindicações. Posteriormente, a perspectiva jurídica da República Popular da China e das República das Filipinas em relação às reivindicações sobre as Ilhas *Spratly* foi identificada usando pesquisa bibliográfica e documental. Essas reivindicações foram então confrontadas com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para estabelecer sua validade. Esse confronto foi complementado pela análise da decisão do Tribunal Arbitral sobre arbitragem do Mar do Sul da China (2013-16). Finalmente, os meios de resolução de disputas disponíveis no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foram recrutados e sua eficácia na resolução dessa disputa foi particularmente examinada. Concluiu-se que, embora a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar não forneça meios para a resolução de disputas sobre soberania sobre as Ilhas *Spratly*, a disputa sobre jurisdição sobre áreas marítimas das Ilhas *Spratly* ainda pode ser resolvida independentemente em seu âmbito. Foi apresentada uma das várias soluções possíveis que poderiam ser aplicadas para solucionar a disputa das Ilhas *Spratly*, e que também poderia ser implementada para outras disputas marítimas no Mar do Sul da China. Também emergiu que, embora a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar tenha várias ambiguidades e limitações que resultaram em disputas marítimas pendentes no mundo, ele permite uma ampla gama de métodos que podem ser adotados para a resolução de disputas. Assim, fornece a flexibilidade necessária para a resolução de disputas marítimas complexas como as Ilhas *Spratly*.

Palavras-chave: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Ilhas *Spratly*. Mar do Sul da China. República das Filipinas. República Popular da China.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- MSC e os Estados vizinhos.....	55
Figura 2- Territórios disputados no MSC	56
Figura 3- Estruturas marítimas das Ilhas <i>Spratly</i>	57
Figura 4- “Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços” da China	64
Figura 5- Reivindicação filipina da ZEE e área “ <i>Kalayaan</i> ” no MSC.....	65
Figura 6- Modificação do recife <i>Cuarteron</i> pela China:	66
Figura 7- Modificação do recife <i>Fiery Cross</i> pela China:.....	67
Figura 8- Modificação do recife <i>Gaven</i> pela China:	68
Figura 9- Modificação do recife <i>Hughes</i> pela China:.....	69
Figura 10- Modificação do recife <i>Johnson</i> pela China:	70
Figura 11- Modificação do recife <i>Mischief</i> pela China:	71
Figura 12- Modificação do recife <i>Subi</i> pela China:.....	72
Figura 13- Demarcação do “alto mar” em áreas marítimas adjacentes das Ilhas <i>Spratly</i>	73
Figura 14- Reivindicações de todos os seis Estados envolvidos na disputa pelas Ilhas <i>Spratly</i>	74
Quadro 1- Número de estruturas marítimas nas Ilhas <i>Spratly</i> ocupadas por cada Estado	58
Quadro 2- Estruturas marítimas ocupadas pela China e seu status de acordo com a decisão do Tribunal Arbitral	58

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ASEAN -	Associação das Nações do Sudeste Asiático
CIJ -	Corte Internacional de Justiça
CLPC -	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COC -	Código de Conduta
CSIS -	<i>Center for Strategic and International Studies</i>
DOC -	Declaração de Conduta
EUA -	Estados Unidos da América
ISEAS -	<i>Institute of Southeast Asian Studies</i>
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
MN -	Milhas Náuticas
MoU -	Memorando de Entendimento
MSC -	Mar do Sul da China
MT -	Mar Territorial
ONU -	Organizações das Nações Unidas
PC -	Plataforma Continental
PIB-	Produto Interno Bruto
ROC -	<i>Republic of China</i>
RPC -	República Popular da China
SGM -	Segunda Guerra Mundial
TIDM -	Tribunal Internacional para o Direito do Mar
UK -	Reino Unido
ZC -	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	IMPORTÂNCIA DO MSC E DAS ILHAS <i>SPRATLY</i>	11
3	PERSPECTIVA DA CHINA E DAS FILIPINAS SOBRE REIVINDICAÇÕES NAS ILHAS <i>SPRATLY</i>	15
3.1	Perspectiva da China sobre reivindicações nas Ilhas <i>Spratly</i>	15
3.1.1	Perspectiva da China sobre seus “direitos históricos”	15
3.1.2	Perspectiva da China sobre a “Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços”	16
3.1.3	Perspectiva chinesa sobre a aplicabilidade da CNUDM na disputa pelas Ilhas <i>Spratly</i>	18
3.2	Perspectiva das Filipinas em reclamações em Ilhas <i>Spratly</i>	19
4	CONFRONTAÇÃO DE RECLAMAÇÕES DA CHINA E DAS FILIPINAS COM DISPOSIÇÕES DA CNUDM	23
4.1	Reclamações sobre soberania das estruturas marítimas	23
4.2	Reclamações sobre áreas marítimas adjacentes	24
4.2.1	Classificação das estruturas marítimas como “ilhas”	24
4.2.2	Classificação das estruturas marítimas como “rochedos”	26
4.2.3	Estabelecimento do MT em torno das estruturas marítimas.....	27
4.2.4	Estabelecimento da ZEE e PC em áreas marítimas adjacentes das Ilhas <i>Spratly</i>	28
4.2.5	Demarcação do “alto mar” em áreas marítimas adjacentes das Ilhas <i>Spratly</i>	30
4.3	Decisão do Tribunal Arbitral sobre arbitragem do MSC.....	31
4.3.1	Limitação do escopo da CNUDM	32
4.3.2	Decisão da China de não participar da arbitragem	32
4.3.3	Aplicabilidade da “Linha de nove traços” e dos “direitos históricos” da China	33
4.3.4	Classificação das estruturas marítimas como “ilhas”	34
4.3.5	Classificação das estruturas marítimas como “rochedos”	35
4.3.6	Estabelecimento de zonas marítimas	36
4.3.7	Atividades ilegais da China nas Ilhas <i>Spratly</i>	37

5	RESOLUÇÃO DE DISPUTA MARÍTIMA ENTRE CHINA E FILIPINAS SOBRE AS ILHAS <i>SPRATLY</i>	39
5.1	Meios e instituições disponíveis para resolução de disputas	39
5.1.1	Resolução de disputas por meio de negociação ou conciliação	39
5.1.2	Resolução de disputas através de procedimentos obrigatórios que impliquem decisões vinculativas.....	40
5.1.3	Papel da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)	42
5.1.4	Estabelecimento da “Área de Desenvolvimento Conjunto”.....	43
5.2	Uma solução inovadora para resolução de disputas	44
6	CONCLUSÃO	49
	REFERÊNCIAS	53
	ANEXOS	55

1 INTRODUÇÃO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹ foi formulada em 10 de dezembro de 1982 e entrou em vigor em 16 de novembro de 1994. A CNUDM foi projetada para fornecer uma estrutura legal para o estabelecimento de fronteiras marítimas em torno dos Estados e as delimitações dessas fronteiras entre Estados adjacentes ou opostos, além de especificar procedimentos para solução de disputas marítimas.

O objetivo central da CNUDM era ajudar a reduzir e evitar as tensões internacionais causadas pelas disputas marítimas entre Estados, por meio da promoção do uso pacífico dos mares e pelo aumento da cooperação interestatal para o desenvolvimento e a exploração conjunta de recursos marítimos. No entanto, desde sua implementação, o número de disputas marítimas no mundo aumentou significativamente e apenas uma pequena fração do total da delimitação das fronteiras marítimas mundiais foi resolvida até o presente momento. Portanto, a eficácia da CNUDM na resolução de disputas marítimas tem sido frequentemente questionada.

Nesse sentido, as disputas marítimas no Mar do Sul da China (MSC) se apresentam como uma das disputas marítimas mais complicadas no mundo atual. Dentre as disputas no MSC, a mais discutida é a das Ilhas *Spratly*, que envolve seis Estados, quais sejam a República Popular da China (RPC), as República das Filipinas, a República Socialista do Vietnã, Taiwan, Malásia e Brunei Darussalam.

Desses seis Estados, a China é considerada o Estado mais poderoso, tanto em termos militares,² quanto econômicos.³ Por outro lado, as Filipinas foram o único Estado que

¹ A CNUDM estabelece um regime abrangente de lei e ordem nos oceanos e mares do mundo, estabelecendo regras que governam todos os usos dos oceanos e seus recursos. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 11 jul. 2020.

² A China está em terceiro lugar no mundo em termos de força militar em potencial. Disponível em: <<https://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

³ A China está em segundo lugar no mundo em termos de Produto Interno Bruto (PIB) ao preço do comprador. Disponível em: <<https://knoema.com/atlas/ranks/GDP>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

recorreu judicialmente na esta disputa, instituindo uma arbitragem⁴ contra a China, de acordo com as disposições da CNUDM. Assim, o objetivo desta pesquisa é analisar a disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly*, no âmbito da CNUDM, com intuito de destacar a complexidade das atuais disputas marítimas no mundo e a muito discutida aplicabilidade e eficácia da CNUDM na resolução dessas disputas.

Para atingir o objetivo proposto, a pesquisa identificará os métodos utilizados por ambos os Estados para justificar legalmente suas reivindicações. Porém, a análise dessas reivindicações será realizada exclusivamente no âmbito da CNUDM. Portanto, o ponto de partida da análise limitar-se-á à formulação da CNUDM em 1982 e, além disso, a pesquisa se restringirá apenas aos fatos que se desenvolveram até 2019, a fim de evitar distorções na análise do trabalho. Logo, a questão central é: a disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* pode ser resolvida no âmbito da CNUDM?

Assim, um estudo de caso dessa disputa marítima será conduzido para responder à pergunta da pesquisa. Inicialmente, a perspectiva jurídica da China e das Filipinas em relação às reivindicações nas Ilhas *Spratly* será identificada usando pesquisa bibliográfica e documental. Essas reivindicações serão então confrontadas com as disposições da CNUDM para estabelecer sua validade. Finalmente, os meios de resolução de disputas disponíveis na CNUDM serão alistados e sua eficácia na resolução dessa disputa será examinada.

O trabalho está dividido em seis capítulos, incluindo essa Introdução como primeiro capítulo. O segundo capítulo mostrará um pequeno resumo sobre as causas das disputas marítimas no MSC e os interesses dos Estados por trás das reivindicações sobre as Ilhas *Spratly*. Isso ajudará a buscar um entendimento prévio sobre o comportamento dos Estados, especialmente a China e as Filipinas, em relação à resolução dessa disputa. O terceiro capítulo contemplará as perspectivas chinesa e filipina sobre as reivindicações nas Ilhas *Spratly*. Para a

⁴ A arbitragem do MSC foi instituída pelas Filipinas contra a China no Tribunal Arbitral (2013-16). Disponível em: <<https://pca-cpa.org/en/cases/7/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

perspectiva chinesa, entre outras fontes, serão utilizados os escritos de Wu Shicun (1939-)⁵ como referência. O objetivo de seus escritos é fornecer uma perspectiva oficial chinesa sobre a disputa das Ilhas *Spratly*, que possa ser lida e compreendida pelo mundo ocidental. Do ponto de vista das Filipinas, será utilizada como referência as discussões durante a reunião sobre MSC conduzida pelo *Institute of Southeast Asian Studies* (ISEAS)⁶ na presença de representantes de todos os Estados envolvidos nas disputas marítimas do MSC.

O quarto capítulo estará dividido em três seções. Nas primeira e segunda seções, essas reivindicações serão confrontadas com as disposições da CNUDM. Esse confronto ajudará não apenas na validação dessas reivindicações, mas também na identificação da aplicação e das limitações das disposições da CNUDM para a solução da disputa. E a terceira seção analisará a decisão proferida pelo Tribunal Arbitral⁷ em relação à arbitragem do MSC (2013-16). Essa análise complementarará as conclusões derivadas do confronto realizado nas duas primeiras seções deste capítulo. O quinto capítulo identificará os vários meios disponíveis para resolver disputas marítimas no âmbito da CNUDM e sua aplicabilidade à disputa pelas Ilhas *Spratly*. Além disso, este capítulo irá propor métodos para resolver a questão, que também poderão ser aplicados a outras disputas do MSC. O capítulo seis concluirá esta dissertação, respondendo à questão central da pesquisa. E também vai recomendar alguns tópicos interessantes sobre esse assunto para análises futuras.

⁵ Wu Shicun (1939-) é presidente e pesquisador sênior do Instituto Nacional de Estudos do Mar do Sul da China e vice-diretor do Centro de Inovação Colaborativa dos Estudos do Mar do Sul da China, Universidade de Nanjing, China. Disponível em: <<https://chinaus-icas.org/about-icas/advisory-board/shicun-wu/>>. Acesso em: 25 jul. 2020.

⁶ *Institute of Southeast Asian Studies* (ISEAS), Cingapura é uma organização autônoma criada em 1968. Seu objetivo principal é ser um centro de pesquisa dedicado ao estudo de tendências e desenvolvimentos sóciopolíticos, de segurança e econômicos no sudeste da Ásia. Disponível em: <<https://www.iseas.edu.sg/about-us/mission/>>. Acesso em: 25 jul. 2020.

⁷ O Tribunal Arbitral é um tribunal constituído de acordo com o Anexo VII da CNUDM (UNITED NATIONS, 1982, art. 3).

2 IMPORTÂNCIA DO MSC E DAS ILHAS *SPRATLY*

Este capítulo tem como objetivo destacar a importância do MSC e das Ilhas *Spratly*, como alvo de interesses nacionais e motivos de disputa entre diferentes Estados. Com isso, ajuda a prever a persistência e as abordagens dos Estados, especialmente da China e das Filipinas, em direção à resolução de disputas sobre as Ilhas *Spratly*.

O MSC é composto por um agrupamento de pequenas ilhas e um banco submerso, que cobre uma área aproximada de 3,5 milhões de km² e faz fronteira com a China ao norte; com o Vietnã à oeste; com a Malásia à sudoeste; com as Filipinas à leste e com Brunei Darussalam e dois estados malaios de Sabah e Sarawak ao sul (FIG. 1, ANEXO A). Desses grupos de ilhas, é interessante destacar aquelas quatro situadas na porção sudoeste do MSC, chamadas Ilhas *Anambas, Badas, Natuna e Tambelan*, que são consideradas como território soberano da República da Indonésia. E, também, outros três grupos de ilhas, denominadas Ilhas *Spratly, Paracel e Pratas*, bem como o *banco Macclesfield* (FIG. 2, ANEXO B), que são alvo de disputas entre Estados (SHICUN, 2013).

Sob o aspecto geográfico, o MSC é um elo entre os oceanos Pacífico e Índico. As Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) que passam pelo MSC são significativas para o comércio para Estados da Ásia, Américas e da Europa. Anualmente, mais de 50% da frota comercial do mundo,⁸ em termos de tonelagem, e a maior parte dos petroleiros que transitam do Oriente Médio e da África para China, Japão e República da Coreia passam pelo MSC. Portanto, a soberania⁹ sobre as ilhas disputadas tem um impacto direto na segurança do tráfego marítimo e na segurança energética desses Estados. Além disso, ainda se acredita que as áreas marítimas e do subsolo em MSC sejam abundantes em recursos da pesca e de hidrocarbonetos. As reivindicações de soberania dos Estados são reforçadas pela percepção de que essas ilhas

⁸ SHICUN, 2013, p. 6.

⁹ Soberania (sobre alguma coisa) significa o poder completo para governar. Disponível em: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/american_english/sovereignty>. Acesso em: 10 jun. 2020.

disputadas podem gerar sua própria Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC) de acordo com o previsto na CNUDM (SHICUN, 2013). No momento atual, quando o mundo está observando um aumento da concorrência por recursos naturais escassos, essas disputas marítimas assumem uma relevância sem precedentes.

As disputadas Ilhas *Spratly* são as maiores de todos os grupos de ilhas do MSC, compostos por mais de 230 ilhas, baixios, recifes e bancos (também chamados de “estruturas marítimas”)¹⁰ conforme ilustrado na FIG. 3 do ANEXO C. Eles estão localizados entre as latitudes 3 ° 37 ' e 11 ° 55 ' Norte e entre as longitudes 109 ° 43 ' e 117 ° 47 ' Leste, cobrindo uma área de mais de 800 mil km². Essas ilhas se estendem por cerca de 1000 km de Noroeste à Sudeste no MSC. Quase todas as principais rotas de navegação e do tráfego aéreo do MSC passam nas proximidades das Ilhas *Spratly*. Portanto, o controle sobre as Ilhas *Spratly* se traduz em um controle potencial sobre a maioria do tráfego comercial que atravessa o MSC. Esta é a principal razão da concorrência pela posse das Ilhas *Spratly*. Uma outra razão significativa é a presença de vastos recursos naturais nessas ilhas e nas águas adjacentes. Em 1968, uma organização foi criada sob a “Comissão Econômica das Nações Unidas para a Ásia e o Extremo Oriente”, chamada “Comitê de Coordenação de Prospeção Conjunta de Recursos Minerais na Ásia e Áreas *Offshore*”,¹¹ que apresentou um relatório, em que se destacava ricas reservas de petróleo e de gás natural nas partes leste e sul das Ilhas *Spratly*. As Ilhas *Spratly* também são uma reserva abundante da pesca mundial e podem produzir aproximadamente sete toneladas de peixe por km². Essas ilhas ainda são ricas em recursos minerais como estanho, cobre e manganês (SHICUN, 2013).

¹⁰Para os fins deste trabalho, o termo “estruturas marítimas” significa qualquer forma de terra no mar. Este termo vem do termo em inglês “*maritime feature*” usado pelo Tribunal Arbitral em sua decisão sobre arbitragem do MSC (2013-16). Disponível em: <<https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>>. Acesso em: 16 jun. 2020.

¹¹Para os fins deste trabalho, *Offshore* significa algo que existe no oceano, mas não muito longe da terra. Disponível em: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/american_english/offshore#:~:text=offshore-,adjective,offshore%20drilling%20an%20offshore%20island>. Acesso em: 21 jun. 2020.

Como mencionado anteriormente, a disputa pelas Ilhas *Spratly* envolve seis Estados, quais sejam a China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei Darussalam. Desses seis Estados, China, Taiwan e Vietnã reivindicam a soberania sobre todas estruturas marítimas. Por outro lado, Filipinas, Malásia e Brunei Darussalam reivindicam a soberania apenas sobre algumas dessas estruturas marítimas (CHACHAVALPONGPUN, 2014). É importante observar que todos esses Estados, exceto Taiwan, ratificaram a CNUDM antes de 1996. A disputa pelas Ilhas *Spratly* começou a se intensificar, quando China, Filipinas, Vietnã, Malásia e Taiwan passaram a manter as estruturas marítimas continuamente habitadas, a estabelecer postos militares e outras instalações em diferentes estruturas marítimas de forma a sinalizar suas reivindicações sobre essas estruturas marítimas. Apesar de Brunei Darussalam reivindicar a soberania sobre duas estruturas marítimas, o Estado não estabeleceu nenhuma presença física nessas estruturas marítimas (SHICUN, 2013). A configuração atual da ocupação por cada Estado é descrita nos QUADRO 1 e 2 do ANEXO D.

Para a China, o MSC é um corredor que o liga ao mundo exterior. 90% do comércio chinês se dá por via marítima e mais de 50% do total de transações estrangeiras da China ocorrem por meio do MSC.¹² Portanto, o controle sobre as Ilhas *Spratly* é imprescindível para a continuidade do comércio e para a segurança energética. Para as Filipinas, a soberania sobre as ilhas é importante por dois motivos. O primeiro deles reside na importância para a segurança do Estado haja vista à proximidade geográfica dessas ilhas. É importante destacar que essas ilhas já foram utilizadas anteriormente pelo Japão durante a Segunda Guerra Mundial (SGM) (1939-45) para dar início a uma invasão nas Filipinas (CHACHAVALPONGPUN, 2014). Portanto, se qualquer outro Estado tiver soberania sobre essas ilhas, isso representará uma ameaça direta as Filipinas. E o segundo motivo se encontra nas grandes reservas de petróleo

¹² SHICUN, 2013, p. 6.

localizadas nas proximidades das Ilhas *Spratly*, que são importantes para reduzir sua dependência das importações de suprimentos energéticos (SHICUN, 2013).

É evidente que as reivindicações sobre as Ilhas *Spratly* são imperativas no sentido de atender aos interesses nacionais da China e das Filipinas. Assim, é provável que esses Estados continuem em suas tentativas de maximizar o controle sobre essas ilhas. No próximo capítulo, os vários argumentos usados por China e Filipinas para comprovar a legitimidade de suas reivindicações sobre as Ilhas *Spratly* são discutidos.

3 PERSPECTIVA DA CHINA E DAS FILIPINAS SOBRE REIVINDICAÇÕES NAS ILHAS *SPRATLY*

Tendo identificado a importância das Ilhas *Spratly* para a China e para as Filipinas, este capítulo visa destacar os vários métodos usados por esses Estados para apoiar suas reivindicações nas Ilhas *Spratly* e dessa forma, ajuda a entender as perspectivas jurídicas da China e das Filipinas. Este capítulo está dividido em duas seções, que abordam, sequencialmente, sobre as perspectivas da China e das Filipinas sobre reivindicações nas Ilhas *Spratly*.

3.1 Perspectiva da China sobre reivindicações nas Ilhas *Spratly*

A China utiliza uma mistura de várias metodologias para reivindicar sua soberania ou direitos soberanos¹³ sobre as Ilhas *Spratly* e as áreas marítimas adjacentes,¹⁴ descritas nos parágrafos seguintes.

3.1.1 Perspectiva da China sobre seus “direitos históricos”

A China usa vários métodos, baseados no Direito Internacional, para apoiar sua reivindicação sobre as Ilhas *Spratly* (chamadas Ilhas *Nansha* pela China). Em primeiro lugar, a China alega ter soberania sobre as Ilhas *Spratly*, com base no princípio da descoberta no Direito Internacional, por ter sido o primeiro Estado a descobrir as Ilhas *Spratly* durante a dinastia Han em 206 aC. O segundo método alega que a China tem soberania sobre as Ilhas *Spratly* com base no princípio da prescrição¹⁵ no Direito Internacional e que, desde a sua descoberta, a China

¹³ Os direitos soberanos significam os direitos mencionados nos artigos 56 e 77 da CNUDM para ZEE e PC, respectivamente (UNITED NATIONS, 1982, art. 56 e 77).

¹⁴ Para os fins deste trabalho, o termo “áreas marítimas adjacentes” significa as áreas marítimas dentro e ao redor das Ilhas *Spratly* (nota do autor).

¹⁵ A Prescrição significa aquisição de soberania, na verdade exercendo-a, por um período de tempo razoável e sem objeção de qualquer outro Estado (SHICUN, 2013, p. 49).

exerceu uma administração sucessiva sobre essas ilhas sem objeção de nenhum outro Estado. Em terceiro lugar, a China inscreve várias regulamentações marítimas domésticas que foram aprovadas para administrar e proteger seus direitos sobre as Ilhas *Spratly*, afirmando que sua legislatura marítima constitui a base legal para o governo negociar com outros Estados a resolução de disputas ou o desenvolvimento conjunto no MSC. O quarto método, a China apresenta uma ordem cronológica de eventos em que o governo tentou contestar e proteger sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* contra invasões estrangeiras. Por fim, o quinto método, a China também apresenta sua interpretação de vários documentos internacionais, como a “Declaração do Cairo (1943)”, a “Declaração de Potsdam (1945)”, o “Tratado de Paz de São Francisco (1951)” e o “Tratado Sino-Japonês (1952)” para reafirmar sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* (SHICUN, 2013).

Esses métodos constituem a base da reivindicação chinesa de “direitos históricos” sobre as Ilhas *Spratly*. Uma descrição detalhada desses métodos é apresentada no ANEXO E.

3.1.2 Perspectiva da China sobre a “Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços”¹⁶

A “Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços” é uma linha com nove segmentos marcados em mapas chineses na costa da China no MSC conforme ilustrado na FIG. 4 do ANEXO F. A “Linha em forma de U” foi elaborada pela primeira vez por Hu Junjie, um cartógrafo chinês, na década de 1930, como uma linha contínua cobrindo a área do MSC. No entanto, a linha não incluía Ilhas *Spratly*. Essa linha continuou evoluindo ao longo do tempo como consequência de várias evoluções na história chinesa e o primeiro rascunho oficial dessa linha foi citado no “Atlas da Construção da Nova China” em 1936, elaborado por Bai Meichu, um famoso geógrafo chinês. Essa linha contínua no MSC incluía as Ilhas *Spratly* como parte do território chinês. O primeiro mapa oficial do MSC foi publicado pelo governo chinês em

¹⁶ No original: “*U-shaped line*” or “*Nine-dash line*” (tradução nossa).

primeiro de dezembro de 1947. No entanto, no este mapa, a linha contínua foi substituída por uma linha pontilhada com 11 segmentos sem que nenhum motivo oficial para essa alteração fosse rastreado na história chinesa. Em 1953, após o estabelecimento da RPC, esses 11 segmentos foram substituídos por nove segmentos sem nenhum motivo oficial rastreável em sua história (SHICUN, 2013).

Muita literatura foi escrita sobre a interpretação dessa “Linha em forma de U”, mas as quatro interpretações mais importantes encontradas na literatura chinesa são as descritas a seguir. A primeira interpretação desta linha define-a como uma “linha de fronteira marítima tradicional”, que serve para dois objetivos, quais sejam de reivindicar a soberania chinesa sobre toda a área e a marcar uma fronteira marítima no MSC. A segunda interpretação da linha a define como uma linha de “águas históricas”. Alguns autores a interpretam como “águas históricas” com total soberania e controle. Os outros autores a interpretam como “Águas Históricas Especiais”, que possuem direitos diferentes das zonas marítimas¹⁷ definidas pela CNUDM. A terceira interpretação da linha define-a como uma linha de “direito histórico”. Essa interpretação é diferente da interpretação anterior da linha de “águas históricas”. A linha do “direito histórico” define-a como uma linha dentro da qual a China não possui uma soberania completa, mas possui direitos soberanos completos sobre todos os recursos vivos e não-vivos. A quarta interpretação da linha a define como uma linha dentro da qual a China tem “propriedade de todas as estruturas marítimas”. Portanto, essa interpretação reivindica as estruturas marítimas dentro da “Linha de nove traços”, mas não reivindica soberania ou direitos soberanos sobre as águas contidas nas linhas (SHICUN, 2013).

É pertinente mencionar aqui que a China baseou todas as suas reivindicações no MSC sob o pretexto dessa linha. No entanto, ainda não apresentou uma interpretação oficial

¹⁷ Para os fins deste trabalho, zonas marítimas significam as várias zonas nas quais os Estados têm jurisdição conforme CNUDM, como mar territorial (MT), ZEE e PC etc. (nota do autor).

desta linha no que diz respeito à natureza e extensão de suas reivindicações sobre as estruturas marítimas e as águas contidas nesta área.

3.1.3 Perspectiva chinesa sobre a aplicabilidade da CNUDM na disputa pelas Ilhas *Spratly*

O artigo 121 da Parte VIII da CNUDM estabelece que:

- [...] 1. Uma ilha é uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto na preia-mar.
 2. Salvo o disposto no parágrafo 3º, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental de uma ilha serão determinadas de conformidade com as disposições da presente Convenção aplicáveis a outras formações terrestres.
 3. Os rochedos que, por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida econômica não devem ter zona econômica exclusiva nem plataforma continental (UNITED NATIONS, 1982, art. 121, tradução nossa).¹⁸

As três preocupações importantes levadas em consideração pela China a partir desta definição são as seguintes. Em primeiro lugar, a China acredita que, dentre os numerosas estruturas marítimas nas Ilhas *Spratly*, não está claro o que pode ser qualificado como “ilhas”¹⁹ de acordo com a definição do artigo 121, § 1º e que pode ser qualificado como “rochedos” de acordo com a definição de artigo 121, § 3º. Em segundo lugar, a China acredita que os conceitos “não podem sustentar a habitação humana” e “vida econômica própria” na definição de “rochedos” são de natureza ambígua. Portanto, na perspectiva chinesa, todos os Estados envolvidos na disputa estão tentando aumentar a habitação humana e as condições econômicas das estruturas marítimas, para que possam gerar ZEE e PC em torno delas. Em terceiro lugar, a China indica que todos os Estados que reivindicaram a soberania das estruturas marítimas não são transparentes, quer pretendam reivindicar todas as zonas marítimas ao redor das estruturas marítimas também ou não. Além disso, mesmo que os Estados definam suas reivindicações em

¹⁸ No original: “[...] 1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide. 2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory. 3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.”

¹⁹ Para os fins deste trabalho, o termo “ilhas” significa estruturas marítimas qualificadas para gerar zonas marítimas de acordo com o artigo 121, § 1º da CNUDM (nota do autor).

relação às zonas marítimas em torno dessas estruturas marítimas, nada na CNUDM os impede de melhorar suas reivindicações no futuro. Na perspectiva chinesa, essas ambiguidades são um grande obstáculo à resolução da disputa das Ilhas *Spratly* no âmbito da CNUDM (SHICUN, 2013).

A China também opina que o procedimento de solução de disputas previsto na Parte XV da CNUDM é uma estrutura complexa e não abrangente. A China exerceu seu direito, de acordo com o artigo 298 da CNUDM, de permanecer fora dos procedimentos obrigatórios de resolução de disputas que envolvem decisões vinculativas em relação às fronteiras marítimas, título histórico e atividades militares após sua declaração em agosto de 2006. Conforme a China, isso limita a aplicabilidade da CNUDM na resolução da disputa sobre as Ilhas *Spratly* (SHICUN, 2013).

Como visto nos parágrafos anteriores, há ambiguidade sobre a natureza e extensão dessas reivindicações na própria perspectiva chinesa. A China ratificou a CNUDM em 1996. No entanto, a terminologia usada pela China em suas leis marítimas domésticas e as reivindicações apresentadas em diferentes fóruns internacionais não estão em consonância com os termos padrão usados na CNUDM. Até o momento, a China fez apenas uma reivindicação parcial das linhas de base²⁰ em 1996, mas essas linhas de base não incluíam as Ilhas *Spratly*. Também não apresentou nenhuma reclamação referente à ZEE e PC no MSC até a data. Esses fatos aumentam a complexidade da resolução da disputa nas Ilhas *Spratly* no âmbito da CNUDM.

3.2 Perspectiva das Filipinas em reclamações em Ilhas *Spratly*

As reivindicações das Filipinas nas Ilhas *Spratly* são muito recentes em comparação com as antigas reivindicações históricas da China. De acordo com as Filipinas, quando o

²⁰ Linhas de base são as linhas estabelecidas de acordo com a CNUDM, a partir das quais são medidas a largura de todas as zonas marítimas (UNITED NATIONS, 1982, Parte II).

“Tratado de Paz de São Francisco” foi assinado com o Japão em 08 de setembro de 1951, nem a *Republic of China* (ROC)²¹ nem a RPC foram convidadas devido à diferença de opinião dos membros sobre quem era realmente o representante da China. De acordo com esse tratado, o Japão havia renunciado a todos os direitos, títulos e reivindicações sobre as Ilhas *Spratly* e *Paracel*, sem especificar o Estado que reivindicaria essas ilhas. Em 28 de abril de 1952, o Japão assinou um “Tratado de paz” em separado com a ROC, por considerá-los o verdadeiro representante do governo chinês. De acordo com a interpretação das Filipinas, durante esse tratado, o Japão cedeu reivindicações das Ilhas *Spratly* e *Paracel*, mas não entregou reivindicações a nenhum Estado. Mais tarde, em 12 de agosto de 1978, o Japão assinou um “Tratado de Paz e Amizade” com a RPC, reconhecendo-os como o verdadeiro representante do governo chinês em vez da ROC. A interpretação das Filipinas sobre o tratado é de que o Japão também não especificou nada sobre as ilhas disputadas neste tratado e, portanto, essas ilhas sempre permaneceram sob tutela *de facto*²² dos poderes aliados²³ (CHACHAVALPONGPUN, 2014).

Em 1947, Thomas A Cloma (1904-96), um educador marinho e empresário nas Filipinas, começou a visitar estruturas marítimas próximas às Filipinas no MSC. Em 15 de maio de 1956, Cloma divulgou um “Aviso ao mundo inteiro” indicando que havia reivindicado uma área de 64.976 Milhas Náuticas (MN) quadradas no MSC com base na descoberta e ocupação efetiva, porque essas estruturas marítimas não estavam ocupadas e sem jurisdição de nenhum outro Estado. Em 21 de maio de 1956, Cloma escreveu uma carta ao Secretário de Relações Exteriores das Filipinas indicando que ele nomeou a área como “*Freedomland*” e solicitou ao

²¹ *Republic of China* (ROC) é o termo usado para indicar representantes do governo de Taiwan (CHACHAVALPONGPUN, 2014, p. 166).

²² *De facto* é uma palavra latina que significa algo que existe como fato, embora possa não ser legalmente aceito como existente. Disponível em: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/american_english/de-facto>. Acesso em: 18 jun. 2020.

²³ Os poderes aliados, também chamadas de aliadas, são os Estados que se aliaram em oposição às potências do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) na Segunda Guerra Mundial (1939-45). Disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Allied-Powers-international-alliance>>. Acesso em: 21 jun. 2020.

governo que apoiasse sua reivindicação. Este passo gerou muita resistência internacional de vários Estados, incluindo ações navais de Taiwan. Sob pressão internacional, o Ministério das Relações Exteriores das Filipinas lançou sua primeira resposta oficial em 08 de fevereiro de 1957. A resposta indicou que todas as outras estruturas marítimas em “*Freedomland*”, exceto as Ilhas *Spratly*, eram considerados *res nullius*,²⁴ o que significava que eles eram livres para exploração econômica, a menos que absolutos a soberania sobre eles foi comprovada por qualquer Estado. No entanto, a carta declarou que as Ilhas *Spratly* estavam sob a tutela *de facto* dos poderes aliados, pois os poderes aliados não os haviam cedido a nenhum Estado. Em 10 de julho de 1971, o Presidente das Filipinas reiterou que as Ilhas *Spratly* estavam sob custódia *de facto* dos poderes aliados e, portanto, nenhuma ação militar era justificada sem o consentimento dos poderes aliados. Em 04 de dezembro de 1974, Cloma assinou uma “Escritura de Cessão e Renúncia de Direitos” com o governo das Filipinas transferindo todos os direitos e interesses de “*Freedomland*”. Em 11 de junho de 1978, o Presidente das Filipinas emitiu um decreto formalizando a reivindicação das Filipinas. A área foi renomeada como “*Kalayaan*” e foi colocada sob jurisdição completa e direitos soberanos das Filipinas (FIG. 5, ANEXO G). O decreto afirmou que “*Kalayaan*” fazia parte da margem continental²⁵ do arquipélago das Filipinas. Além disso, o decreto também mencionou a importância da proximidade geográfica dessa área para a defesa nacional e para os interesses nacionais como as razões adicionais para reivindicar a soberania (CHACHAVALPONGPUN, 2014).

²⁴ *Res nullius* significa algo a que atualmente ninguém tem direito. Disponível em: <<https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100414202>>. Acesso em: 19 jun. 2020.

²⁵ “A margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continental. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo.” (UNITED NATIONS, 1982, art. 76, § 3º, tradução nossa). No original: “*The continental margin comprises the submerged prolongation of the land mass of the coastal State, and consists of the seabed and subsoil of the shelf, the slope and the rise. It does not include the deep ocean floor with its oceanic ridges or the subsoil thereof.*”

Em 10 de março de 2009, o Presidente das Filipinas assinou uma lei que declara as estruturas marítimas de “*Kalayaan*” como “regime de ilhas”.²⁶ Isso foi feito para alinhar as reivindicações do governo em consonância com o artigo 121 da CNUDM. No entanto, as Filipinas não esclareceram na lei qual dessas estruturas marítimas seria reivindicada como “ilhas” ou “rochedos”, conforme a definido do artigo 121 da CNUDM. Além disso, a linha de base declarada pelas Filipinas era apenas em torno do arquipélago principal e não foi estendida às estruturas marítimas de “*Kalayaan*”. No entanto, é pertinente que nada na CNUDM impeça as Filipinas de estender a linha de base declarada às estruturas marítimas em “*Kalayaan*” no futuro (CHACHAVALPONGPUN, 2014).

As Filipinas foram um dos primeiros membros a assinar as resoluções da CNUDM em 08 de dezembro de 1982 e ratificá-las em 08 de maio de 1984. Em 08 de abril de 2009, as Filipinas fizeram uma submissão parcial à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC).²⁷ Essa submissão definiu os limites externos da PC, sem prejuízo do direito de estender ainda mais o limite a qualquer momento. Ao contrário da China, suas reivindicações estão mais alinhadas às leis e práticas internacionais.

No próximo capítulo, as reivindicações da China e das Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* e áreas marítimas adjacentes são confrontadas com as disposições da CNUDM.

²⁶ “Regime de ilhas” é um termo usado na CNUDM para definir os direitos e jurisdições sobre estruturas marítimas de um grupo de ilhas (UNITED NATIONS, 1982, art. 121).

²⁷ Comissão dos Limites da Plataforma Continental (CLPC), é uma comissão sobre os limites da PC além de 200 MN, estabelecida de acordo com a CNUDM (UNITED NATIONS, 1982, Anexo II).

4 CONFRONTAÇÃO DE RECLAMAÇÕES DA CHINA E DAS FILIPINAS COM DISPOSIÇÕES DA CNUDM

Neste capítulo, as reivindicações da China e das Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* e áreas marítimas adjacentes são confrontadas com as disposições da CNUDM. Para isso, este capítulo está dividido em três seções. Na primeira e na segunda seção, as reivindicações sobre a soberania das estruturas marítimas e as reivindicações sobre áreas marítimas adjacentes são, respectivamente, analisadas com relação às disposições da CNUDM. Na terceira seção, a decisão proferida pelo Tribunal Arbitral em relação à arbitragem do MSC (2013-16) é analisada com intuito de consubstanciar as conclusões advindas do conteúdo apresentado nas duas primeiras seções.

4.1 Reclamações sobre soberania das estruturas marítimas

Os fundamentos das reivindicações de soberania da China e das Filipinas são discutidos nas seções anteriores. As reivindicações de soberania de ambos os Estados são ambíguas e nenhuma delas pode ser justificada unilateralmente e sem deixar margem para dúvida (HONG; DYKE, 2009). É pertinente que a soberania sobre qualquer terra, seja o território principal ou estrutura marítima, não seja tratada no âmbito da CNUDM. Isso ocorre porque a CNUDM não fornece os meios necessários para resolver a disputa sobre a soberania de qualquer terra (CHACHAVALPONGPUN, 2014). Tal questão se enquadra no âmbito de outros ramos do Direito Internacional, que não são o escopo deste trabalho.

No entanto, os fundamentos das reivindicações de soberania da China e das Filipinas estão relacionados nos capítulos anteriores porque não são mutuamente exclusivos com reivindicações sobre áreas marítimas adjacentes. Essas duas categorias de reivindicações são interdependentes entre si. A resolução de disputas em uma categoria também afeta a

resolução de disputas em outra categoria. Essa interdependência pode ser facilmente identificada na análise a seguir.

4.2 Reclamações sobre áreas marítimas adjacentes

As Ilhas *Spratly* são formadas por aproximadamente 230 estruturas marítimas naturais distintas, dos quais apenas 35 a 40 estão acima da água na maré alta (SONG; ZOU, 2014). A disputa de reivindicações sobre áreas marítimas adjacentes só pode ser resolvida se for estabelecido, de acordo com as disposições da CNUDM, qual dessas estruturas marítimas pode qualificar-se para ter zonas marítimas ao seu redor. Este problema é discutido nos parágrafos seguintes.

4.2.1 Classificação das estruturas marítimas como “ilhas”

Qualquer estrutura marítima que seja qualificada como “ilha” de acordo com a definição do artigo 121, § 1º, tem o direito de ter zonas marítimas ao seu redor. Para esse fim, a estrutura marítima deve atender a dois critérios importantes. Primeiro, deve ser a área de terra **naturalmente formada** cercada por água. Segundo, deve estar **acima da água na maré alta** (UNITED NATIONS, 1982, art. 121).

Isso significa que qualquer ilha artificial não se qualifica como uma “ilha” de acordo com tal definição e, portanto, não gera nenhuma zona marítima ao seu redor. Além disso, a construção de qualquer estrutura artificial sobre uma estrutura marítima, que em sua condição natural está submersa na maré alta, não a qualifica como “ilha” de acordo com tal definição (HONG; DYKE, 2009).

Os artigos 60 e 80 da CNUDM estabelecem disposições para construção, operação e regulação de ilhas artificiais na ZEE e PC, respectivamente. Portanto, os direitos soberanos de um Estado sobre ZEE e PC também se estendem sobre suas ilhas artificiais nessas zonas.

Contudo, neste caso, o inverso não é verdadeiro, ou seja, a construção de uma ilha artificial não gera nenhuma zona marítima ao seu redor e não fornece nenhum direito soberano sobre sua área marítima adjacente.

Tal fato é evidenciado no artigo 60, § 8º da CNUDM, que afirma que “Ilhas artificiais, instalações e estruturas não possuem o status de ilhas. Não possuem mar territorial próprio e sua presença não afeta a delimitação do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva ou da Plataforma Continental.” (UNITED NATIONS, 1982, art. 60, § 8º, tradução nossa).²⁸

Nas Ilhas *Spratly*, a China atualmente está realizando a construção de ilhas artificiais e recuperação de terras em sete das estruturas marítimas (FIG. 6-12, ANEXO H). Também alterou o estado natural de alguns dos recifes, que normalmente submergiram na maré alta. No entanto, no âmbito da CNUDM, nenhuma dessas ações ajuda a qualificar essas estruturas marítimas como “ilhas” ou a gerar zonas marítimas ao seu redor.

A definição de “ilha” no artigo 121, § 1º da CNUDM é muito clara e inequívoca. A derivação importante dessa definição é que apenas 35 a 40 do total de 230 estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* podem se qualificar como “ilha” e gerar zonas marítimas ao seu redor.²⁹ Essa clara demarcação e classificação de cada estrutura marítima é extremamente significativa para resolver as disputas existentes sobre as áreas marítimas das Ilhas *Spratly*. Atualmente, todos os Estados se esforçam para controlar o número máximo das estruturas marítimas, antecipando que cada uma delas possa se qualificar para gerar zonas marítimas ao seu redor no futuro. Se a classificação das estruturas marítimas como “ilhas” for estabelecida e reconhecida em nível internacional, os Estados poderão neutralizar e realinhar suas reivindicações. Um comitê reconhecido internacionalmente com igual representação de todos os Estados envolvidos na disputa poderá ser formado, no âmbito da CNUDM, para realizar tal tarefa. Também é

²⁸ No original: “*Artificial islands, installations and structures do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf.*”

²⁹ SONG; ZOU, 2014, p. 59.

importante notar que esta tarefa pode ser realizada independentemente da resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas.

4.2.2 Classificação das estruturas marítimas como “rochedos”

Qualquer estrutura marítima que se qualifique como “ilha”, de acordo com a definição do artigo 121, § 1º, tem o direito de ter pelo menos Mar Territorial (MT)³⁰ próprio. Além disso, de acordo com as disposições do artigo 121, § 2º, ele também pode ter ZEE e PC ao seu redor, desde que não se classifique como “rochedo” de acordo com a definição do artigo 121, § 3º. Os dois critérios importantes para uma “ilha” se qualificar como “rochedo” são **incapacidade de sustentar a habitação humana** ou **vida econômica própria** (UNITED NATIONS, 1982, art. 121).

No caso das Ilhas *Spratly*, historicamente, a maioria das estruturas marítimas foi habitada temporariamente por pescadores de vários Estados. Isso não se qualifica como habitação humana sustentada, pelo previsto na CNUDM. Além disso, essas estruturas marítimas nunca foram capazes de sustentar a própria vida econômica e foram economicamente apoiados pelos Estados que os controlavam (HONG; DYKE, 2009). Portanto, a maioria das estruturas marítimas que inicialmente se qualificam como “ilhas” conforme o artigo 121, § 1º, podem na verdade se qualificar posteriormente como “rochedos” conforme o artigo 121, § 3º. Portanto, eles só podem gerar MT, mas são incapazes de gerar ZEE ou PC em torno delas.

No entanto, os termos **habitação humanos sustentado** e **vida econômica própria** são interpretados de maneira diferente pelos Estados. Durante a elaboração da CNUDM, houve muitas tentativas de classificar as estruturas marítimas com base em seu tamanho e na extensão geográfica. No entanto, não foi possível chegar a um consenso sobre esse aspecto, o que

³⁰ Mar Territorial (MT) significa uma faixa de mar adjacente a um território terrestre ou a águas arquipélagas de um Estado costeiro, conforme definido no artigo 2 da CNUDM (UNITED NATIONS, 1982, art. 2, § 3º).

resultou nessa ambiguidade. Até o presente momento, as práticas do Estado nas disputas marítimas dessa natureza também foram contraditórias e inconclusivas (HASAN; JIAN, 2019).

A definição de “rochedo” no artigo 121, § 3º da CNUDM é ambígua em comparação com a definição clara e inequívoca de “ilha” no artigo 121, § 1º da CNUDM. No caso de disputa nas Ilhas *Spratly*, semelhante ao mencionado em 4.2.1, um comitê internacional reconhecido pode ser formado para realizar a tarefa de classificar as estruturas marítimas como “ilhas” ou “rochedos”. Essa tarefa também pode ser realizada independentemente da resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas.

4.2.3 Estabelecimento do MT em torno das estruturas marítimas

De acordo com o artigo 121, a amplitude do MT em torno das estruturas marítimas que se qualificam como “ilhas” ou “rochedos” é determinada de acordo com as disposições aplicáveis a qualquer outro território terrestre. Portanto, de acordo com o artigo 3, “ilhas” ou “rochedos” podem ter uma largura do MT até um limite não superior a 12 MN medido a partir das linhas de base estabelecidas de acordo com as disposições da CNUDM. No entanto, é importante notar que, no caso de sobreposição dos limites externos do MT em torno de duas estruturas marítimas pertencentes a Estados diferentes, deve ser aplicado o princípio de delimitação do MT indicado no artigo 15 (UNITED NATIONS, 1982, art. 3, 15 e 121).

Portanto, o estabelecimento do MT em torno das estruturas marítimas depende da resolução de disputas sobre a soberania dessas estruturas marítimas. Isso também prova a interdependência entre a solução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas e a solução de disputas sobre as áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*.

4.2.4 Estabelecimento da ZEE e PC em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*

Para entender o estabelecimento da ZEE e PC em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*, dois casos são discutidos. No primeiro caso, assume-se que todas as estruturas marítimas que estão acima da água na maré alta se qualificam apenas como “rochedos” e, portanto, não geram ZEE e PC. No segundo caso, assume-se que algumas das estruturas marítimas que estão acima da água na maré alta possam se qualificar como “ilhas” e gerar ZEE e PC.

No primeiro caso, os limites da ZEE e PC em torno da China e das Filipinas podem ser estabelecidos de acordo com as disposições da CNUDM, sem se preocupar com qualquer possível sobreposição com a ZEE e PC das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* no futuro, pois eles não se qualificam para essas zonas.

Nesse sentido, os artigos 55, 56 e 57 fornecem regime legal, direitos e limites da ZEE. A delimitação da ZEE entre Estados é guiada pelo artigo 74. O artigo 76 fornece as diretrizes para o estabelecimento da PC em torno dos Estados. Caso qualquer Estado reivindique PC além de 200 MN das linhas de base, os limites da PC deverão ser submetidos à CLPC. Posteriormente, a comissão faz uma recomendação ao Estado costeiro a esse respeito. Em caso de delimitação da PC entre Estados, é aplicável o disposto no artigo 83. Contudo, se não for alcançado um acordo entre os Estados com base no princípio de solução equitativa para delimitação da ZEE ou PC, o procedimento para resolução de disputas na Parte XV deverá ser adotado (UNITED NATIONS, 1982).

Portanto, neste primeiro caso, o estabelecimento de limites da ZEE e PC em torno da China e das Filipinas pode ser realizado independentemente da resolução de disputas em relação à soberania sobre as estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*. É importante registrar que ainda pode haver uma sobreposição entre a ZEE ou PC em torno da China ou das Filipinas e a

ZEE ou PC em torno dos Estados adjacentes e grupos de ilhas no MSC, mas isso não faz parte do escopo desta pesquisa.

No segundo caso, assume-se que alguns das estruturas marítimas possam se qualificar como “ilhas”. Portanto, essas estruturas marítimas têm ZEE e PC próprios, como é o caso de qualquer outro território terrestre, conforme as disposições do artigo 121, § 2º. No entanto, pode haver uma sobreposição entre a ZEE ou a PC em torno de duas estruturas marítimas pertencentes a diferentes Estados. Além disso, pode haver sobreposição entre ZEE ou PC em torno dessas estruturas marítimas; e ZEE ou PC em torno do outro território terrestre pertencente a um Estado diferente. Essas delimitações da ZEE e PC podem ser tratadas com o princípio da solução equitativa, conforme indicado nos artigos 74 e 83, respectivamente (UNITED NATIONS, 1982, art. 74, 83 e 121).

No caso de sobreposição entre ZEE ou PC em torno de uma estrutura marítima isolada e em torno de um território terrestre, é provável que este último receba mais peso contra a estrutura marítima isolada. Isso pode ser visto nas várias decisões anteriores proferidas por tribunais em disputas dessa natureza (HONG; DYKE, 2009). Portanto, devido à localização relativa das Ilhas *Spratly* em relação a outros Estados e grupos de ilhas do MSC, mesmo que algumas estruturas marítimas se qualifiquem como “ilhas” com zonas marítimas ao seu redor, elas podem não gerar toda a extensão dessas zonas marítimas no que diz respeito ao princípio de solução equitativa mencionado na CNUDM.

Conclui-se, portanto, que a delimitação do mar territorial nos termos do artigo 15, que segue o princípio dos pontos de equidistância, é um método inequívoco e objetivo. No entanto, a delimitação da ZEE e PC segue o princípio da solução equitativa, que é um método ambíguo (NORDQUIST *et al.*, 2012). Esse método pode ser facilmente interpretado de maneira diferente por diferentes Estados para justificar suas reivindicações, o que resultou em várias disputas marítimas no mundo.

Conclui-se também que, no segundo caso, em que algumas das estruturas marítimas se qualificam para gerar ZEE e PC próprios, o estabelecimento da ZEE e PC em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* depende da solução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas. Isso prova novamente a interdependência entre a solução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas e a solução de disputas sobre as áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*.

4.2.5 Demarcação do “alto mar”³¹ em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*

Supondo que, se nenhuma das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* se qualificar para gerar ZEE e PC próprias e todos os Estados vizinhos do MSC tiverem limites máximos da ZEE e PC de acordo com a CNUDM, então alguma parte das áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* ainda pode permanecer fora da jurisdição de qualquer Estado. A exploração dos recursos minerais e de hidrocarbonetos no leito marinho dessa área marítima, denominada “Área”³² na CNUDM, é governada pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos,³³ de acordo com a CNUDM (HONG; DYKE, 2009). Da mesma forma, a gestão dos recursos vivos nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* que estão fora da ZEE de qualquer Estado (FIG. 13, ANEXO I), denominado “alto mar” na CNUDM, é regida pelas disposições da seção 2, Parte VII da CNUDM. Em particular, os Estados devem cooperar para a conservação e gestão dos recursos vivos, em conformidade com o artigo 118 (UNITED NATIONS, 1982).

Como o MSC se qualifica como mar semifechado,³⁴ de acordo com a definição do artigo 122 da CNUDM, os Estados devem tomar medidas para cooperar entre si no exercício

³¹ “Alto mar” significa todas as partes do mar que não são incluídas na ZEE, no MT ou nas águas internas de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago (UNITED NATIONS, 1982, art. 86).

³² “A ‘Área’ significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional.” (UNITED NATIONS, 1982, art. 1, § 1º, alínea 1, tradução nossa). No original: “*Area means the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction.*”

³³ UNITED NATIONS, 1982, art. 156.

³⁴ “Mar fechado ou semifechado significa um golfo, bacia ou mar rodeado por dois ou mais Estados e comunicando com outro mar ou com o oceano por uma saída estreita, ou formado inteira ou principalmente por mares territoriais e zonas econômicas exclusivas de dois ou mais Estados costeiros.” (UNITED NATIONS,

de seus direitos e no desempenho de suas funções, de acordo com o artigo 123 da CNUDM (THE HAGUE, 2016, § 946 °). Além disso, conclui-se que a demarcação e a regulamentação da “Área” e do “alto mar” em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* podem ser realizadas no âmbito da CNUDM, independentemente da solução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*.

Nas estas duas primeiras seções do capítulo, fica claro que a disputa sobre soberania das estruturas marítimas está interligada para disputar sobre áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*. A disputa sobre a soberania das estruturas marítimas não se enquadra no âmbito da CNUDM e deve ser tratada no âmbito de outros ramos do Direito Internacional. Não obstante, a maior parte das disputas sobre áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* ainda pode ser resolvida no âmbito da CNUDM, independentemente do resultado da resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas.

Na próxima seção do capítulo, a decisão do Tribunal Arbitral na arbitragem do MSC (2013-16) é analisada para fortalecer as conclusões derivadas nas duas primeiras seções.

4.3 Decisão do Tribunal Arbitral sobre arbitragem do MSC

Em 12 de julho de 2016, um Tribunal Arbitral constituído de acordo com o Anexo VII da CNUDM, proferiu sua decisão unânime sobre a arbitragem do MSC. Essa arbitragem foi instituída pelas Filipinas contra a China em 2013. Esse foi considerado um dos eventos mais importantes para a resolução de disputas marítimas entre a China e as Filipinas no MSC. Os principais componentes da decisão, sua análise em relação aos argumentos apresentados nas seções acima e seu significado para resolução de disputas marítimas no futuro são discutidos abaixo.

1982, art. 122, tradução nossa). No original: “*For the purposes of this Convention, ‘enclosed or semi-enclosed sea’ means a gulf, basin or sea surrounded by two or more States and connected to another sea or the ocean by a narrow outlet or consisting entirely or primarily of the territorial seas and exclusive economic zones of two or more coastal States.*”

4.3.1 Limitação do escopo da CNUDM

O Tribunal indicou que a disputa relativa à soberania sobre estruturas marítimas no MSC estava fora do escopo da CNUDM. Indicou também que, no âmbito dos procedimentos obrigatórios de resolução de disputas previstos na CNUDM, não era de sua competência delimitar as fronteiras marítimas entre Estados (THE HAGUE, 2016).

Tal fato sustenta o argumento da seção 4.1, de que a disputa de soberania sobre as estruturas marítimas deve ser tratada no âmbito de outros ramos do Direito Internacional. Por outro lado, a disputa sobre áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* mencionadas na seção 4.2 poderia ter sido decidida por Tribunal, desde que ambos os Estados concordassem com esse tipo de resolução. No entanto, como mencionado em 3.1.3, § 3º a China exerceu seu direito de optar por não acatar as disposições compulsórias de solução de disputas da CNUDM com relação às delimitações das fronteiras marítimas. Isso restringe severamente a aplicabilidade da CNUDM na resolução de disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly*.

4.3.2 Decisão da China de não participar da arbitragem

A China alegou que o Tribunal não tinha jurisdição sobre essa arbitragem. Portanto, a China decidiu não participar da arbitragem, a qual foi conduzida unilateralmente pelas Filipinas (THE HAGUE, 2016).

O artigo 288, § 4º da CNUDM descreve a disposição para o Tribunal decidir o escopo da jurisdição em uma arbitragem. De acordo com esta disposição, o Tribunal emitiu uma “Sentença de jurisdição e admissibilidade” em 29 de outubro de 2015, que definiu seu escopo de jurisdição neste caso em particular. Além disso, de acordo com o artigo 9 do Anexo VII da CNUDM, o Tribunal prosseguiu com a arbitragem e proferiu a decisão à revelia da China (THE HAGUE, 2016).

É importante observar que essas disposições da CNUDM estabelecem meios para a resolução antecipada de disputas marítimas, apesar da relutância de um Estado em participar do processo ou de suas tentativas deliberadas de adiá-lo.

4.3.3 Aplicabilidade da “Linha de nove traços” e dos “direitos históricos” da China

Como mencionado em 3.1.2, a China baseou todas as suas reivindicações no MSC usando como pretexto a “Linha de nove traços”. No entanto, ainda não submeteu ou esclareceu qualquer interpretação oficial no que diz respeito à extensão da área ou a seus direitos previstos sobre as estruturas marítimas e as águas fechadas nessa área.

O Tribunal já havia indicado que não tinha jurisdição sobre a soberania das estruturas marítimas no MSC. Mas o Tribunal enfatizou que estava sob sua jurisdição decidir a aplicabilidade da “Linha de nove traços” da China e a validade de seus “direitos históricos” sobre todos os recursos do MSC. O Tribunal declarou que as disposições mencionadas na CNUDM são a única autoridade para alocar zonas marítimas para diferentes Estados. Os “direitos históricos” preexistentes de qualquer Estado sobre qualquer área marítima não foram adotados pela CNUDM durante sua criação. Portanto, esses direitos preexistentes expiraram quando a CNUDM entrou em vigor (THE HAGUE, 2016, § 278°).

O Tribunal declarou que, antes da entrada em vigor da CNUDM, as áreas marítimas além do MT faziam parte do “alto mar”. Portanto, essas áreas poderiam ser usadas por todos os Estados para navegação e exploração de recursos. Durante esse período, as atividades chinesas de navegação e pesca nessas áreas representaram a “liberdade do alto mar”.³⁵ O Tribunal também concluiu que não havia evidências históricas suficientes para provar que os recursos na área marítima dentro da “Linha de nove traços” eram controlados exclusivamente pela China

³⁵ “Liberdade do alto mar” significa a liberdade de todos os Estados para usar o “alto mar” nas condições estabelecidas na CNUDM e nas demais normas de Direito Internacional (UNITED NATIONS, 1982, art. 87).

ou que esta havia tomado medidas para evitar a exploração desses recursos por qualquer outro Estado (THE HAGUE, 2016, § 279º).

Portanto, as reivindicações ambíguas chinesas sobre soberania ou direitos soberanos sobre todos os recursos dentro da área marítima limitada pela “Linha de nove traços” são inválidas conforme a CNUDM. Isso também implica que a disputa sobre as áreas marítimas adjacentes nas Ilhas *Spratly* deve ser resolvida com base nas disposições da CNUDM, conforme descrito na seção 4.2.

4.3.4 Classificação das estruturas marítimas como “ilhas”

O Tribunal pretendeu decidir se as estruturas marítimas disputados entre China e Filipinas no MSC poderiam ser qualificados como “ilhas”, de acordo com a definição do artigo 121, § 1º da CNUDM. Para isso, um hidrógrafo especialista foi designado para analisar o status real das estruturas marítimas. A análise destacou que poucas das estruturas marítimas disputadas haviam sido fortemente modificadas devido a recuperações e construções de terras pela China. No entanto, o Tribunal concluiu que essas modificações artificiais não poderiam ser levadas em consideração ao qualificar as estruturas marítimas como “ilhas”. A conclusão final do Tribunal foi que, de todos das estruturas marítimas em disputa – o baixio *Scarborough* e os recifes *Johnson*, *Cuarteron*, *Fiery Cross*, *Gaven (norte)* e *McKenna* foram qualificados como “ilhas” de acordo com a definição do artigo 121, § 1º da CNUDM e poderia gerar zonas marítimas ao seu redor. Por outro lado, os recifes *Subi*, *Hughes*, *Mischief* e o baixio *Second Thomas* submergiam na maré alta em sua condição natural e, portanto, eram incapazes de gerar zonas marítimas ao seu redor (THE HAGUE, 2016).

Tal decisão do Tribunal apoiou o argumento apresentado em 4.2.1, de que qualquer recuperação de terra ou construção de ilhas artificiais em estruturas marítimas disputadas das Ilhas *Spratly*, não ajudam a qualificá-las como “ilha” no âmbito da CNUDM. A decisão também

apoiou o fato de que a classificação das estruturas marítimas como “ilhas” é um passo significativo para a resolução de disputas marítimas entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly*. Este conceito de classificação também pode ser estendido a todos as estruturas marítimas disputados do MSC para a resolução de disputas marítimas entre outros Estados também.

4.3.5 Classificação das estruturas marítimas como “rochedos”

O Tribunal pretendeu decidir se algum das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*, que estava acima da água na maré alta, também poderia se qualificar para gerar ZEE e PC em torno de si ou se todos eles poderiam apenas se qualificar como “rochedos”, de acordo com o artigo 121, § 3º da CNUDM (THE HAGUE, 2016). Nesse sentido, o Tribunal interpretou o artigo 121, § 3º da CNUDM e concluiu que:

[...] Os direitos de uma estrutura marítima dependem (a) da capacidade objetiva de uma estrutura marítima, (b) da sua condição natural de sustentar (c) uma comunidade estável de pessoas ou (d) atividade econômica que não dependa de recursos externos nem seja puramente extrativista (PERMANENT COURT OF ARBITRATION, 12 jul. 2016, p. 9, tradução nossa).³⁶

O Tribunal comentou que, embora historicamente, essas estruturas marítimas tenham sido usadas por grupos de pescadores de vários Estados, esse fato não comprova a habitação de uma comunidade estável. Além disso, todas as atividades econômicas nessas estruturas marítimas eram de natureza extrativa. Essas estruturas marítimas nunca tiveram nenhuma atividade econômica própria e sempre foram dependentes de apoio econômico externo (THE HAGUE, 2016).

O Tribunal também declarou que a prática recente de empreender a construção e manter o pessoal militar nessas estruturas marítimas não indicava sua capacidade objetiva de sustentar a habitação humana em sua condição natural. Portanto, o Tribunal concluiu que

³⁶ No original: “[...] *The entitlements of a feature depend on (a) the objective capacity of a feature, (b) in its natural condition, to sustain either (c) a stable community of people or (d) economic activity that is neither dependent on outside resources nor purely extractive in nature.*”

nenhum das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* estava qualificado para gerar ZEE ou PC. Concluiu também que, devido à extensão geográfica e às características das Ilhas *Spratly*, mesmo quando consideradas de forma unitária, as Ilhas *Spratly* não se qualificaram para gerar ZEE ou PC em torno de si. (THE HAGUE, 2016, § 643º e 646º).

Essa foi uma decisão significativa em relação à resolução de disputas marítimas entre a China e as Filipinas. Conforme explicado em 4.2.1, apenas 35 a 40 das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* estão acima da água na maré alta. De acordo com a decisão do Tribunal, essas estruturas marítimas também são incapazes de gerar ZEE ou PC em torno de si. Portanto, conforme indicado em 4.2.3 a 4.2.5, o estabelecimento de MT, ZEE, PC e “alto mar” agora pode ser realizado nas áreas marítimas das Ilhas *Spratly* para resolver a disputa.

Também é importante observar que, como mencionado em 4.2.2, a definição de “rochedo” de acordo com o artigo 121, § 3º da CNUDM é ambígua. No entanto, a interpretação sobre esta definição pelo Tribunal Arbitral serve como uma boa base para esclarecer essa ambiguidade. Tal conceito de classificação das estruturas marítimas como “rochedos” também pode ser estendido a todos as estruturas marítimas do MSC para a resolução de disputas marítimas entre outros Estados.

4.3.6 Estabelecimento de zonas marítimas

Como declarado anteriormente, o Tribunal não tinha jurisdição sobre a delimitação das fronteiras marítimas entre a China e as Filipinas. Portanto, tal aspecto da disputa não pode ser tratado pelo Tribunal. No entanto, o Tribunal declarou que, como nenhuma das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* se qualifica para gerar ZEE ou PC própria, alguma parte da área marítima disputada das Ilhas *Spratly* poderá ser atribuída à ZEE e PC autorizado das Filipinas sem nenhuma dúvida (THE HAGUE, 2016).

Esse fato poderia ser estabelecido mesmo sem qualquer delimitação oficial das fronteiras marítimas entre a China e as Filipinas. Isso ocorre porque, devido à localização relativa das Ilhas *Spratly* em relação a esses dois Estados, essa área não pode se sobrepor a quaisquer reivindicações possíveis que a China possa seguir de acordo com a CNUDM.

4.3.7 Atividades ilegais da China nas Ilhas *Spratly*

Conforme indicado em 4.3.4, o Tribunal estabeleceu que banco *Reed*, recife *Mischief e* baixio *Second Thomas* permaneciam submersos na maré alta em suas condições naturais e, portanto, eram incapazes de gerar zonas marítimas ao seu redor. Além disso, conforme indicado em 4.3.6, essas estruturas marítimas foram estabelecidas para estar dentro da ZEE e da PC das Filipinas. Portanto, o Tribunal declarou que as Filipinas tinham direitos soberanos exclusivos sobre essas estruturas marítimas, bem como as áreas marítimas dentro de sua ZEE e PC, de acordo com as Partes V e VI da CNUDM, respectivamente. O Tribunal declarou assim que a China violava as disposições da CNUDM para a construção de ilhas artificiais e instalações no recife *Mischief*, interferindo na exploração de petróleo das Filipinas no banco *Reed*, proibindo a pesca por navios de pesca das Filipinas e não impedindo os navios de pesca chineses de pescarem na área marítima dentro da ZEE e PC das Filipinas (THE HAGUE, 2016).

O Tribunal também declarou que as ações chinesas de recuperação de terras e construção de ilhas artificiais em sete estruturas marítimas de ilhas nas Ilhas *Spratly* haviam causado graves danos ao ambiente dos recifes de coral, o que viola as disposições dos artigos 192 e 194 da Parte XII da CNUDM. O Tribunal também considerou a China violadora das disposições da CNUDM por recorrer a esses métodos de pesca de tartarugas marinhas, colheita de corais e amêijoas gigantes que resultaram em danos ao ambiente marinho dos corais (THE HAGUE, 2016).

O Tribunal indicou que todas as partes envolvidas em um processo de solução de disputas deveriam abster-se de agravar ou estender as disputas durante a fase de solução. No entanto, a China violou isso realizando recuperações de terra em larga escala e construção de ilhas artificiais e destruindo permanentemente as evidências do estado natural das sete estruturas marítimas em disputa durante os procedimentos de arbitragem (THE HAGUE, 2016).

No entanto, a China rejeitou as conclusões da arbitragem e se recusou a cumprir as decisões tomadas pelo Tribunal. Portanto, ele não apenas violou as disposições dos artigos 296 e artigo 11 do Anexo VII da CNUDM, mas também agiu em contradição com o princípio de “boa fé”³⁷ da CNUDM.

Portanto, a análise das decisões tomadas pelo Tribunal Arbitral em 2016 reforça as conclusões derivadas nas primeiras duas seções. As disputas sobre a soberania das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* devem ser resolvidas no âmbito de outros ramos do Direito Internacional. Apenas algumas das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* se qualificam para gerar zonas marítimas ao seu redor. No entanto, nenhuma dessas estruturas marítimas se qualifica para gerar ZEE ou PC em torno de si. Portanto, a disputa sobre áreas marítimas das Ilhas *Spratly* ainda pode ser resolvida no âmbito da CNUDM. No entanto, a delimitação das fronteiras marítimas entre a China e as Filipinas não pode ser alcançada sob a jurisdição do Tribunal Arbitral. A China também rejeitou a decisão do Tribunal, o que atrasou a resolução desta disputa.

Com essas informações como pano de fundo, o caminho a seguir e os meios disponíveis para a solução dessa disputa são abordados no próximo capítulo.

³⁷ “Boa fé” significa exercer os direitos, jurisdição e liberdades reconhecidos na CNUDM de maneira a não constituir um abuso de direito (UNITED NATIONS, 1982, art. 300).

5 RESOLUÇÃO DA DISPUTA MARÍTIMA ENTRE CHINA E FILIPINAS SOBRE AS ILHAS *SPRATLY*

Este capítulo tem como objetivo identificar os meios e as instituições disponíveis para a resolução de disputas marítimas, no âmbito da CNUDM. São analisadas a aplicabilidade e as limitações desses meios para a solução da disputa sobre as Ilhas *Spratly* entre a China e as Filipinas. Posteriormente, as lições aprendidas dessa análise, juntamente com as conclusões dos capítulos anteriores, são usadas para apresentar uma solução inovadora para a disputa.

5.1 Meios e instituições disponíveis para resolução de disputas

A seção 1 da Parte XV da CNUDM descreve as disposições para resolução de disputas marítimas. O artigo 279 da seção 1 impõe a todos os Estados a resolução de disputas por meios pacíficos, em conformidade com o artigo 2, § 3º da Carta das Nações Unidas. O artigo também indica que os Estados devem procurar uma solução pelos meios indicados no artigo 33, § 1º da Carta, como negociação, conciliação, arbitragem, acordos etc. Já o artigo 280 da seção 1 da CNUDM dá aos Estados a liberdade de escolher qualquer um desses meios pacíficos (UNITED NATIONS, 1982). A aplicabilidade e as limitações dos vários meios disponíveis para resolução de disputas sobre as Ilhas *Spratly* são enumeradas a seguir.

5.1.1 Resolução de disputas por meio de negociação ou conciliação

O artigo 283 da CNUDM fornece meios para resolver disputas marítimas por meio de negociação. Particularmente nesta disputa, a possibilidade de negociação bilateral entre China e Filipinas é improvável devido a duas razões principais. Em primeiro lugar, as Filipinas haviam instituído uma arbitragem contra a China em 2013 e o Tribunal Arbitral já havia declarado sua decisão em 2016. Portanto, parece improvável que os Estados recorram a negociações bilaterais agora.

Quaisquer tentativas feitas por esses dois Estados para aliviar as tensões usando as negociações, como o Memorando de Entendimento (MoU) para desenvolvimento de petróleo e gás assinado em 2018, terão resultados limitados e temporários³⁸ (BATONGBACAL, 2018). Em segundo lugar, embora nesta pesquisa apenas sejam consideradas a China e as Filipinas, a disputa pelas Ilhas *Spratly* também envolve outros Estados conforme ilustrado na FIG. 14 do ANEXO J. Portanto, é mais provável que uma negociação multilateral, ou qualquer outro meio que possa fornecer uma solução abrangente multilateral, resolva essa disputa em comparação à abordagem bilateral. Algumas das possíveis soluções multilaterais serão abordadas nos parágrafos subsequentes deste capítulo.

O artigo 284 da CNUDM prevê meios de conciliação com terceiros, desde que ambos os Estados concordem com essa medida. No entanto, desde o início dessa disputa, a China manteve sua posição contra o envolvimento de qualquer conciliação de terceiros. Portanto, é improvável que essa disputa possa ser resolvida por conciliação.

5.1.2 Resolução de disputas através de procedimentos obrigatórios que impliquem decisões vinculativas

A seção 2 da Parte XV da CNUDM estabelece procedimentos obrigatórios que envolvem decisões vinculativas para a resolução de disputas entre os Estados, se os outros meios previstos na seção 1, Parte XV, como negociação e conciliação, falharem na resolução da disputa. Os quatro meios disponíveis na seção 2 da Parte XV são: a Corte Internacional de Justiça (CIJ);³⁹ o Tribunal Internacional para o Direito do Mar (TIDM),⁴⁰ estabelecido de acordo

³⁸ Disponível em: < <https://amti.csis.org/philippines-china-mou-cooperation-oil-gas-development/>>. Acesso em: 13 jul. 2020.

³⁹ A Corte Internacional de Justiça (CIJ) é o principal órgão judicial das Nações Unidas. Foi criada em junho de 1945 pela Carta das Nações Unidas e começou a trabalhar em abril de 1946. Disponível em: <<https://www.icj-cij.org/en/court>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

⁴⁰ O Tribunal Internacional para o Direito do Mar (TIDM) é um órgão judicial independente estabelecido pela CNUDM para julgar disputas decorrentes da interpretação e aplicação da Convenção. Disponível em: <<https://www.itlos.org/en/the-tribunal/>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

com o Anexo VI; um Tribunal Arbitral especial estabelecido de acordo com o Anexo VIII apenas para casos específicos (e que não fazem parte do escopo desta pesquisa) e um Tribunal Arbitral estabelecido de acordo com o Anexo VII (UNITED NATIONS, 1982).

Como a China e as Filipinas são membros das Organizações das Nações Unidas (ONU),⁴¹ isso também os torna membros *de facto* da CIJ. De acordo com o artigo 36 do estatuto da CIJ, essa disputa pode ser encaminhada à CIJ, desde que ambos os Estados estejam em consenso para resolvê-la dessa maneira. Da mesma forma, de acordo com o artigo 287 da CNUDM, essa disputa pode ser encaminhada ao TIDM, desde que ambos os Estados cheguem a um consenso sobre isso. No entanto, as limitações desses métodos são que os Estados podem não concordar com a solução mútua de disputas que mesmo que concordem, essa abordagem pode não contemplar o aspecto multilateral da disputa e, portanto, impedir que uma solução prática e permanente seja alcançada (HASAN; JIAN, 2019).

Conforme explicado no capítulo anterior, o procedimento de arbitragem obrigatório instituído pelas Filipinas contra a China, de acordo com a Parte XV e o Anexo VII da CNUDM, também não conseguiu resolver esta disputa. Em primeiro lugar, o Tribunal Arbitral estava limitado em sua jurisdição para tratar das duas principais questões da disputa, isto é, a soberania sobre as estruturas marítimas e as delimitações das fronteiras marítimas entre a China e as Filipinas. Em segundo lugar, a China se recusou a aceitar e cumprir a decisão proferida pelo Tribunal a esse respeito. Este aspecto destaca a ausência de meios eficientes para garantir a implementação de decisões vinculativas dadas no âmbito da Parte XV da CNUDM. Em terceiro lugar, esse método também não trata do aspecto multilateral da disputa.

⁴¹ A Organização das Nações Unidas (ONU) é uma organização internacional fundada em 1945. Atualmente, é composta por 193 Estados-Membros. A missão e o trabalho das Nações Unidas são guiados pelos propósitos e princípios contidos em sua Carta fundadora. Disponível em: <<https://www.un.org/en/sections/about-un/overview/index.html>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

5.1.3 Papel da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)⁴²

Como declarado anteriormente, o artigo 279 da CNUDM dá aos Estados a liberdade de adotar qualquer meio pacífico para a resolução de disputas. Nesse sentido, a ASEAN, como organização, tem um grande papel a desempenhar na disputa das Ilhas *Spratly*. Isso ocorre porque todos os Estados envolvidos nessa disputa (exceto China e Taiwan) fazem parte da ASEAN.

Considerando os graves impactos da não resolução de disputas do MSC sobre a estabilidade da região, uma Declaração de Conduta (DOC) foi acordada entre a China e os Estados da ASEAN em 2002. O objetivo da esta declaração era garantir que todos os Estados envolvidos nas disputas do MSC tentariam resolvê-las de maneira pacífica. No entanto, a declaração não forneceu meio de resolução de disputa e, devido à sua natureza não vinculativa, provou ter pouca importância até o presente momento.

Desde a cúpula da ASEAN em 2002, a China e a ASEAN tentam chegar a um Código de Conduta (COC) para disputas do MSC. Um primeiro esboço único do COC foi alcançado em agosto de 2018 e espera-se que seja formulado até 2022 após a conclusão das negociações entre os Estados (DOHERTY; WEST, 2019). O COC é considerado um passo importante para a resolução de disputas nas Ilhas *Spratly*, pois pode adotar disposições temporárias para diminuir as tensões, sem prejuízo da resolução final das disputas. Sua ligação legal também pode servir para pavimentar o caminho para a resolução de disputas no âmbito do Direito Internacional de uma maneira mais construtiva. A declaração também cobrirá o aspecto multilateral da disputa devido à participação de todos os Estados envolvidos (exceto Taiwan). No entanto, a maior limitação do COC é que não se espera que ele resolva diretamente

⁴² *Association of Southeast Asian Nations* ou Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) foi criada em 8 de agosto de 1967 em Bangkok, Tailândia, com a assinatura da Declaração da ASEAN. O objetivo da ASEAN é promover a cooperação social, cultural e econômica entre os Estados membros. Disponível em: <<https://asean.org/asean/about-asean/overview/>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

os problemas de soberania ou de delimitação marítima nas Ilhas *Spratly* e sim apenas auxiliar no processo de resolução de disputas (BATONGBACAL *et al.*, 2018).

5.1.4 Estabelecimento da “Área de Desenvolvimento Conjunto”

Outro método que pode se enquadrar nas disposições do artigo 279 da CNUDM em relação a qualquer meio pacífico de resolução de disputas é o estabelecimento da “Área de Desenvolvimento Conjunto”. Para isso, todos os Estados envolvidos na disputa pelas Ilhas *Spratly* podem desistir de suas reivindicações existentes, temporária ou permanentemente, e declarar as Ilhas *Spratly* e as áreas marítimas adjacentes como “Área de Desenvolvimento Conjunto”. Todos os Estados podem então desenvolver e explorar conjuntamente os recursos nessa área com base em uma organização regional ou em um acordo regional.

O conceito de “Área de Desenvolvimento Conjunto” tem sido aplicado a inúmeras disputas marítimas no mundo (CHATHAM HOUSE, 2006). A “Zona de Cooperação” adotado pelo “Tratado *Timor Gap* (1989)”⁴³ entre a Austrália e a República da Indonésia é um arranjo semelhante. O estabelecimento de “Parques Multilaterais de Paz Marinha”, como o “Tratado da Antártica (1959)”⁴⁴ e o “Tratado entre Estado de Israel e Reino Hachemita da Jordânia (1994)”⁴⁵ são outros exemplos (HASAN; JIAN, 2019). Em 2018, o *Center for Strategic and International Studies* (CSIS)⁴⁶ divulgou um projeto sugerido de cooperação ambiental, gerenciamento de pescas e cooperação na produção de petróleo e gás no MSC, que pode servir como uma boa referência para implementar tal solução na disputa das Ilhas *Spratly* (BATONGBACAL *et al.*, 2018).

⁴³ Disponível em: <<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/14/1989-Australia-Indonesia-Timor-Gap-Treaty.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2020.

⁴⁴ Disponível em: <<https://www.gc.noaa.gov/documents/1959-Antarctic-treaty.pdf>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

⁴⁵ Disponível em: <https://celebrating200years.noaa.gov/magazine/mideast_peace_park/welcome.html>. Acesso em: 13 jul. 2020.

⁴⁶ *Center for Strategic and International Studies* (CSIS), é uma organização bipartidária de pesquisa de políticas sem fins lucrativos dedicada ao avanço de ideias práticas para enfrentar os maiores desafios do mundo. Disponível em: <<https://www.csis.org/programs/about-us>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

As vantagens desse método são que está em conformidade com as disposições do Artigo 123 da CNUDM, que exige cooperação mútua de todos os Estados que fazem fronteira com mares fechados ou semifechados, e abrange o aspecto multilateral da disputa. A limitação desse método é que ele exige que todos os Estados desistam de suas reivindicações existentes. No entanto, como discutido no capítulo anterior, a China está empreendendo esforços extensos na recuperação de terras e na construção de ilhas artificiais em várias estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*. Todos os outros Estados envolvidos na disputa também estão tentando aumentar a presença humana, controle administrativo e gerência militar sobre as estruturas marítimas. Portanto, parece pouco provável que os Estados envolvidos na disputa abandonem suas reivindicações sobre a soberania das estruturas marítimas ou concordem em incluir estruturas marítimas como parte da “Área de Desenvolvimento Conjunto”.

Com base na análise acima, é ainda menos provável que qualquer um dos meios previamente mencionados possa ser aplicado diretamente para resolver a disputa marítima sobre as Ilhas *Spratly* entre a China e as Filipinas ou com outros Estados envolvidos. No entanto, nos parágrafos seguintes, seus resultados são utilizados para apresentar uma solução inovadora para a disputa.

5.2 Uma solução inovadora para resolução de disputas

Conforme declarado no capítulo anterior, apenas algumas das estruturas marítimas nas Ilhas *Spratly* se qualificam para gerar MT em torno delas e nenhuma delas se qualifica para gerar ZEE e PC. Portanto, o único fator incerto no estabelecimento de zonas marítimas nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* é a disputa pendente sobre a soberania dessas estruturas marítimas, já que a delimitação do MT depende de seus resultados. No entanto, como indicado em 5.1.4 pode-se supor com segurança que a resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas não poderá ser realizada no futuro próximo.

No capítulo anterior, também foi afirmado que a China e as Filipinas podem estabelecer toda a extensão da ZEE e PC em torno de seu território principal, que pode até se estender nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*. Isso pode ser feito independentemente da resolução da disputa sobre a soberania dessas estruturas marítimas, porque nenhuma dessas estruturas pode gerar ZEE e PC próprios para combater tais reivindicações.

No entanto, embora esta pesquisa seja restrita apenas à China e às Filipinas, há vários outros Estados que declararam reivindicações sobre as áreas marítimas nas Ilhas *Spratly*. Além disso, no MSC, as disputas marítimas não se restringem apenas às Ilhas *Spratly*. Por exemplo, vários Estados declararam reivindicações nas Ilhas *Paracel* e nas áreas marítimas adjacentes também. Uma vez estabelecidas as zonas marítimas nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Paracel*, elas podem se sobrepor às zonas marítimas nas Ilhas *Spratly*. Portanto, a resolução da disputa nas Ilhas *Paracel* também tem um impacto direto no estabelecimento de zonas marítimas nas Ilhas *Spratly*.

Para resolver essa questão complexa, mas necessária, do estabelecimento de zonas marítimas nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*, pode ser adotada uma solução inovadora de criação de zonas marítimas provisórias. A natureza provisória dessas zonas pode ser atribuída a um quadro temporal fixo (alguns anos) ou a um quadro temporal variável (até a resolução permanente da soberania sobre as estruturas marítimas).

Uma abordagem semelhante de criação de limites provisórios por um período de seis anos foi usada em caso de disputa entre a República Democrática Popular da Argélia e República da Tunísia⁴⁷ (CHATHAM HOUSE, 2006). Essa abordagem também está em consonância com as disposições dos artigos 74 e 83 da CNUDM, que indicam que os Estados

⁴⁷ Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202238/v2238.pdf#page=217>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

podem chegar a um arranjo provisório de natureza prática para delimitação da ZEE e PC, respectivamente, até o momento em que for alcançado um acordo permanente na disputa.

Para conseguir isso, um procedimento de seis etapas pode ser adotado. Na primeira etapa, um comitê internacional com igual representação de todos os Estados envolvidos na disputa pelas Ilhas *Spratly* pode ser estabelecido, no âmbito da CNUDM. Comitês internacionais de natureza semelhante também foram formados em disputas anteriores entre vários Estados, como Estados Unidos da América (EUA) e Canadá, em 1909⁴⁸ (HASAN; JIAN, 2019).

Na segunda etapa, esse comitê poderá analisar o status de cada uma das estruturas marítimas, com o objetivo de definir quais destas podem ou não gerar MT de acordo com a definição do artigo 121 da CNUDM. Isso pode ser realizado de forma semelhante ao conduzido pelo Tribunal Arbitral para algumas das estruturas marítimas, durante a arbitragem do MSC (2013-16). Posteriormente, um MT de largura máxima de 12 MN pode ser atribuído em torno das estruturas marítimas que se qualificadas.

Na terceira etapa, todas as estruturas marítimas e suas respectivos MT podem receber o status de “Áreas Especiais”. Nesta “Áreas Especiais”, o Estado que atualmente controla as estruturas marítimas não pode fazer desenvolvimentos adicionais, como recuperação de terras ou exploração econômica etc. Os outros Estados podem ter os mesmos direitos e responsabilidades no MT de “Áreas Especiais”, conforme estabelecido na Parte II da CNUDM. O principal objetivo desta etapa é manter um *status quo*⁴⁹ sobre as estruturas marítimas disputadas e o MT, até que a disputa pela soberania dessas estruturas marítimas seja resolvida. Isso está em consonância com as disposições do artigo 74, § 3º e 83, § 3º da CNUDM,

⁴⁸ Disponível em: <<https://www.ijc.org/en/boundary-waters-treaty-1909>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

⁴⁹ *Status quo* significa a situação como está agora ou como era antes de uma mudança recente. Disponível em: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/american_english/status-quo#:~:text=%2C%20%2F%CB%8Cste%20AAAt%CC%AE%20%99s%CB%88kwo%CA%8A%2F,Check%20pronunciation%3A%20status%2Dquo>. Acesso em: 18 jul. 2020.

em que os Estados são obrigados a aderir aos termos de um acordo provisório, a fim de não comprometer os esforços para chegar a uma solução permanente durante o período de tradução de tal acordo.

Na quarta etapa, o comitê internacional pode estabelecer uma ZEE e uma PC provisórias em torno de cada Estado envolvido na disputa pelas Ilhas *Spratly*. Os limites dessas zonas provisórias podem ser baseados no princípio de solução equitativa da CNUDM, deixando as “Áreas especiais” estabelecidas na etapa três. Reitera-se que nenhum das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* pode gerar ZEE ou PC para combater essas reivindicações. Também é importante observar que, como mencionado no capítulo anterior, a solução equitativa é um termo relativamente ambíguo que pode ser interpretado de maneira singular por diferentes Estados. No entanto, as decisões dos tribunais que aplicam o princípio equitativo dos artigos 74 e 83 da CNUDM, mostraram uma abordagem consistente ao primeiro extrair pontos de equidistância das linhas de base e depois aplicar os princípios equitativos. Podem servir de guia para esse comitê, por exemplo, as disputas marítimas entre o Reino do Bahrein e o Estado do Catar (1991)⁵⁰ (CHATHAM HOUSE, 2006).

Na quinta etapa, áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*, que não se enquadram em nenhuma zona marítima de nenhum Estado estabelecida nas etapas anteriores, podem ser identificadas como “Área de Desenvolvimento Conjunto”. O comitê internacional pode redigir um acordo para o desenvolvimento e exploração conjuntos de recursos dessa área.

Na sexta etapa, de acordo com o artigo 282 da CNUDM, o comitê internacional poderá formar um consenso comum sobre o procedimento de resolução de disputas a ser adotado em caso de qualquer divergência entre os Estados durante o período temporal do acordo.

⁵⁰ Disponível em: <<https://www.icj-cij.org/en/case/87>>. Acesso em: 13 jul. 2020.

As vantagens desta solução sugerida são múltiplas. Em um primeiro momento, a manutenção do *status quo* sobre as estruturas marítimas e seu MT sob as “Áreas Especiais” designadas pode aliviar as tensões do Estado controlador contra qualquer chance de retaliação violenta por outros Estados. Também contribui ao amenizar reações vinculadas à recuperação ilegal de terras e exploração econômica de recursos pelo Estado controlador nas “Áreas Especiais” até que a disputa sobre soberania seja resolvida. Em segundo lugar, todos os Estados podem começar a gozar de direitos soberanos em suas respectivas ZEE e PC, sem receio da intervenção de outros Estados. Em terceiro, os recursos do “alto mar” também podem ser desenvolvidos e explorados em conjunto por todos os Estados. Em quarto lugar, essa solução está em estreita consonância com a delimitação marítima no âmbito da CNUDM. Pode ser facilmente adaptada a uma solução permanente, quando a disputa pela soberania das estruturas marítimas for resolvida. Em quinto lugar, um procedimento acordado de resolução de disputas pode dar aos Estados confiança suficiente para que seus direitos sejam preservados, mesmo que ocorra uma divergência durante este contrato temporário. As vantagens mencionadas podem atrair os Estados envolvidos na disputa das Ilhas *Spratly* para dar um passo na resolução dessa complexa questão.

Portanto, a CNUDM fornece vários meios e instituições para a resolução de disputas marítimas. O método apresentado é um dos vários possíveis que podem ser usados para resolver a disputa marítima sobre as Ilhas *Spratly*. As conclusões alcançadas neste capítulo são usadas para responder à pergunta da pesquisa e concluir o trabalho no capítulo seguinte.

6 CONCLUSÃO

O objetivo deste trabalho foi analisar a disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly*, no âmbito da CNUDM. Para alcançar esse objetivo, o trabalho estabeleceu a validade das reivindicações desses Estados e investigou os meios para resolver essa disputa no âmbito da CNUDM. O objetivo final do trabalho foi responder à pergunta central da pesquisa: A disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* pode ser resolvida no âmbito da CNUDM?

Após a apresentação do trabalho no primeiro capítulo, o segundo capítulo indicou a importância das Ilhas *Spratly* para a China e para as Filipinas, na previsão da assertividade dos Estados para provar suas reivindicações. No terceiro capítulo, foram apresentados vários métodos usados pela China e pelas Filipinas para apoiar legalmente suas reivindicações sobre as Ilhas *Spratly*. No quarto capítulo, as reivindicações de ambos os Estados foram confrontadas com as disposições da CNUDM. Também foi realizada uma análise da decisão do Tribunal Arbitral na arbitragem do MSC (2013-16), que complementou as conclusões dos confrontos das reivindicações com a CNUDM. No quinto capítulo, vários meios de resolução de disputas disponíveis na CNUDM foram analisados para validar sua aplicabilidade na resolução de disputas nas Ilhas *Spratly*.

As disputas do MSC são uma das disputas marítimas mais complexas do mundo atualmente, e envolvem os Estados costeiros da região do MSC. Das várias disputas no MSC, a disputa pelas Ilhas *Spratly* atraiu a atenção máxima do mundo. Os interesses nacionais de ambos os Estados estão em jogo nessa disputa e, portanto, é improvável que esses Estados concordem em renunciar a suas reivindicações sobre as Ilhas *Spratly*.

Embora ambos os Estados tenham assinado e ratificado a CNUDM, há uma grande diferença entre as abordagens dos Estados ao aderir às disposições da CNUDM. A China reivindica jurisdição sobre as estruturas marítimas e as áreas marítimas delimitadas dentro da

“Linha de nove traços”. Essas reivindicações baseiam-se principalmente no pretexto de “direitos históricos”, como descoberta, administração sucessiva, leis e regulamentos nacionais, declarações internacionais e proteção contra invasões por estrangeiros. No entanto, a própria China não indicou a natureza e a extensão claras de suas reivindicações dentro da “Linha de nove traços”. Os termos usados pela China em sua legislatura marítima doméstica e nas submissões internacionais para apoiar suas reivindicações sobre as Ilhas *Spratly* não estão em consonância com a CNUDM. Além disso, o Estado chinês recusou-se a participar do procedimento obrigatório de resolução de disputas iniciado pelas Filipinas em 2013 e negou o cumprimento da decisão do Tribunal Arbitral em 2016 em relação à arbitragem do MSC. Portanto, a China está longe de alinhar suas ações para cumprir as disposições fornecidas na CNUDM. Por outro lado, embora as reivindicações das Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* sejam relativamente recentes, ela se esforçou para alinhar suas reivindicações e leis domésticas às disposições da CNUDM.

Para entender a aplicabilidade da CNUDM nesse caso, a disputa das Ilhas *Spratly* foi dividida em duas partes. A primeira parte, referente à soberania sobre as estruturas marítimas, deveria ser tratada no âmbito de outros ramos do Direito Internacional. No entanto, a segunda parte, referente ao estabelecimento de zonas marítimas nas áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly* ainda pode ser realizada no âmbito da CNUDM, independentemente do resultado da resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas. Para isso, apenas algumas das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* se qualificaram para gerar zonas marítimas ao seu redor, pois estão acima da água na maré alta em sua condição natural. No entanto, nenhuma das estruturas marítimas se qualifica para gerar ZEE ou PC em torno delas. A construção de ilhas artificiais e a recuperação de terras realizada pela China nas Ilhas *Spratly* não afeta o status das zonas marítimas, mas viola as disposições da CNUDM. As

reivindicações da China em relação à “Linha dos nove traços” e aos “direitos históricos” também é considerada inválida no âmbito da CNUDM.

Não ter zonas marítimas claramente definidas nas Ilhas *Spratly* está causando várias preocupações. Causou a deterioração das relações bilaterais e multilaterais e danos à coexistência pacífica dos Estados nessa região. Não ter uma demarcação clara das fronteiras marítimas, direitos e responsabilidades entre os Estados também resultou em exploração insustentável dos recursos vivos e danos ao meio marinho. Portanto, o estabelecimento de zonas marítimas nas Ilhas *Spratly* precisa ser tratado imediatamente.

Todavia, os meios de resolução de disputas disponíveis na CNUDM são limitados em duas dimensões. Primeiro, é necessário o consenso dos Estados para chegar a acordo sobre a adoção de um procedimento comum de resolução de disputas. Caso tal consenso não seja alcançado, poderá ser adotada uma arbitragem conforme o Anexo VII da CNUDM. Porém, a CNUDM oferece vários relaxamentos, mesmo para um procedimento obrigatório de resolução de disputas, fato que limita sua aplicação a disputas marítimas. Segundo, há limitações em sua aplicabilidade para garantir que os Estados cumpram a decisão proferida pelas instituições reconhecidas pela CNUDM. Isso ficou evidente quando a China se recusou a aceitar a decisão do Tribunal Arbitral na arbitragem do MSC (2013-16).

Do lado positivo, a CNUDM fornece uma ampla gama de meios pacíficos que podem ser adotados para a resolução de disputas, como negociações, acordos regionais, recursos judiciais etc. Portanto, fornece a flexibilidade necessária para a resolução de disputas, o que é necessário em um cenário complexo, como a disputa das Ilhas *Spratly*, que envolve vários Estados com diferentes tipos e extensões de reivindicações. Um dos exemplos dessa flexibilidade é a solução inovadora apresentada no capítulo cinco desta pesquisa, com relação à adoção de fronteiras marítimas provisórias na disputa pelas Ilhas *Spratly*. Embora esta pesquisa tenha se limitado a disputas entre a China e as Filipinas, a solução proposta aborda os

interesses de todos os Estados envolvidos na disputa, é independente da resolução de disputas sobre a soberania das estruturas marítimas e pode ser facilmente adaptada para uma solução permanente, quando a soberania sobre estruturas marítimas for estabelecida. Também é importante destacar que a ASEAN pode desempenhar um papel importante na condução dos Estados em direção a uma solução pacífica mutuamente aceitável para essa disputa.

Com as conclusões da análise apresentada neste trabalho, conclui-se que a disputa marítima entre a China e as Filipinas sobre as Ilhas *Spratly* pode ser resolvida no âmbito da CNUDM, com exceção da disputa sobre a soberania das ilhas. Desnecessário indicar que isso só pode ser alcançado se os Estados comprometerem vontade política, iniciativas diplomáticas, respeito mútuo e adesão às leis internacionais e acordos regionais.

A análise apresentada neste estudo também destacou as ambiguidades e limitações da CNUDM. A definição ambígua de “rochedos” nos termos do artigo 121, § 3º e o objetivo de alcançar uma solução equitativa nos artigos 74 e 83 para a delimitação da ZEE e PC, respectivamente, são alguns dos exemplos. Como afirmado anteriormente, mesmo os procedimentos de resolução de disputas marítimas que podem ser adotados na CNUDM são limitados em sua aplicabilidade. Essas são algumas das principais razões para disputas marítimas pendentes há muito tempo. Entende-se que a maioria dessas ambiguidades existe porque não foi possível chegar a um consenso entre os Estados durante a fase de elaboração dessas convenções. Por isso, sugere-se a realização de novas pesquisas que contribuam para evidenciar a CNUDM como instrumento adequado para o gerenciamento das disputas marítimas, especialmente por meio de emendas ao seu texto original.

REFERÊNCIAS

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Occupation and Island Building*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/island-tracker/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

BATONGBACAL, Jay *et al.* *Defusing the South China Sea Disputes: A regional blueprint*. Washington: Center for Strategic and International Studies, oct. 2018. 28 p. Relatório. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/defusing-south-china-sea-disputes>>. Acesso em: 29 jul. 2020.

BATONGBACAL, Jay. The Philippines-China MOU on cooperation in oil and gas development. *Asia Maritime Transparency Initiative*, [S.l.], 5 Dec. 2018. Disponível em: <<https://amti.csis.org/philippines-china-mou-cooperation-oil-gas-development/>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

CHACHAVALPONGPUN, Pavin (Ed.). *Entering Uncharted Waters?: ASEAN and the South China Sea*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2014. *E-book* (299 p.). Disponível em: <<http://ebookcentral.proquest.com.inelibrary.remotexs.in/lib/inain/detail.action?docID=1647151>>. Acesso em: 29 jun. 2020. ISBN 9789814380270.

CHATHAM HOUSE, 2006, London. *Methods of resolving maritime boundary disputes*. London: 14 fev. 2006. Disponível em: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/International%20Law/ilp140206.doc>>. Acesso em: 23 jun. 2020.

DOHERTY, Claire; WEST Lucy. China-ASEAN South China Sea Code of Conduct: Are we there yet?. *Griffith Asia Institute*, [S.l.], 13 Dec. 2019. Disponível em: <<https://blogs.griffith.edu.au/asiainsights/china-asean-south-china-sea-code-of-conduct-arewe-thereyet/#:~:text=The%20COC%20seeks%20to%20manage,and%20the%2010%20ASEAN%20states.>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científica*. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p. (Coleção Aprender).

HASAN, Md. Monjur; JIAN, He. Spratly Islands Dispute in the South China Sea: Potential Solutions. *Journal of East Asia and International Law*, [S.l.], v. 12. n.1, p. 145-168, 2019. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/333865399_Spratly_Island_Dispute_in_the_South_China_Sea_Potential_Solutions>. Acesso em: 23 jun. 2020.

HONG, Seoung-Yong; DYKE, Jon M. Van (Eds.). *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes, and the Law of the Sea*. Leiden: BRILL, 2009. *E-book* (324 p.). v. 65. (Publications on Ocean Development). Disponível em: <<http://ebookcentral.proquest.com.inelibrary.remotexs.in/lib/inain/detail.action?docID=467659>>. Acesso em: 29 jun. 2020. ISBN 9789047426899.

NORDQUIST, Myron H. *et al.* (Ed.). *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*. Leiden: BRILL, 2012. *E-book* (598 p.). v. 15. (Center for Oceans Law and Policy). Disponível em: <<http://ebookcentral.proquest.com.inelibrary.remotexs.in/lib/inain/detail.action?docID=919561#>>. Acesso em: 15 jul. 2020. ISBN 9789004202320.

PERMANENT COURT OF ARBITRATION (PCA). *Press Release: The South China Sea Arbitration*. The Hague: PCA, 12 jul. 2016. 11 p. Relatório. Disponível em: <<https://pca-cpa.org/en/news/pca-press-release-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-the-philippines-v-the-peoples-republic-of-china/>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

SHICUN Wu. *Solving Disputes for Regional Cooperation and Development in the South China Sea: A Chinese Perspective*. Witney: Elsevier Science & Technology, 2013. *E-book* (235 p.). Disponível em: <<https://ebookcentral.proquest.com/lib/inain/detail.action?docID=1581388>>. Acesso em: 11 jun. 2020. ISBN 9781843346852.

SONG Yann-Huei; ZOU, Keyuan. *Major Law and Policy Issues in the South China Sea: European and American Perspectives*. Farnham: Taylor & Francis Group, 2014. *E-book* (327 p.). (Contemporary Issues in the South China Sea). Disponível em: <<http://ebookcentral.proquest.com.inelibrary.remotexs.in/lib/inain/detail.action?docID=1589667>>. Acesso em: 19 jun. 2020. ISBN 9781409455950.

THE HAGUE, Arbitral Tribunal, Permanent Court of Arbitration. *The South China Sea Arbitration*. PCA Case N° 2013-19. The Republic of the Philippines and the People's Republic of China. Relator: PCA. The Hague, Acórdão de 12 de jul. 2016. Disponível em: <<https://pcacases.com/web/sendAttach/2086>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

THE SOUTH CHINA SEA. *Territorial claims- Maps*. Disponível em: <<http://www.southchina-sea.org/maps/territorial-claims-maps/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

UNITED NATIONS. Commission on the Limits of the Continental Shelf. [*The Permanent Mission of the People's Republic of China submission regarding claims on "nine-dash line" in South China Sea*], 07 maio 2009. Disponível em: <https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2020.

UNITED NATIONS. Oceans & Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 10 dec. 1982. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2020.

UNITED STATES ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. *South China Sea*. Disponível em: <https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea>. Acesso em: 24 jul. 2020.

ANEXO A
Estados fronteiriços do MSC



FIGURA 1- MSC e os Estados vizinhos

Fonte: UNITED STATES ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. *South China Sea*. Disponível em: <https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea>. Acesso em: 24 jul. 2020.

ANEXO B

Territórios disputados no MSC



FIGURA 2- Territórios disputados no MSC- Os três grupos de Ilhas *Spratly*, *Paracel* e *Pratas* e banco *Macclesfield* que são disputados entre Estados no MSC (SHICUN, 2013)

Fonte: THE SOUTH CHINA SEA. *South China Sea Islands*. Disponível em: <http://www.southchina-sea.org/files/2011/08/schina_sea_88.jpg>. Acesso em: 23 jul. 2020. (Houve alteração na ilustração com acréscimo dos quatro círculos vermelhos, para destacar os três grupos de ilhas e um banco).

ANEXO C

Estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*

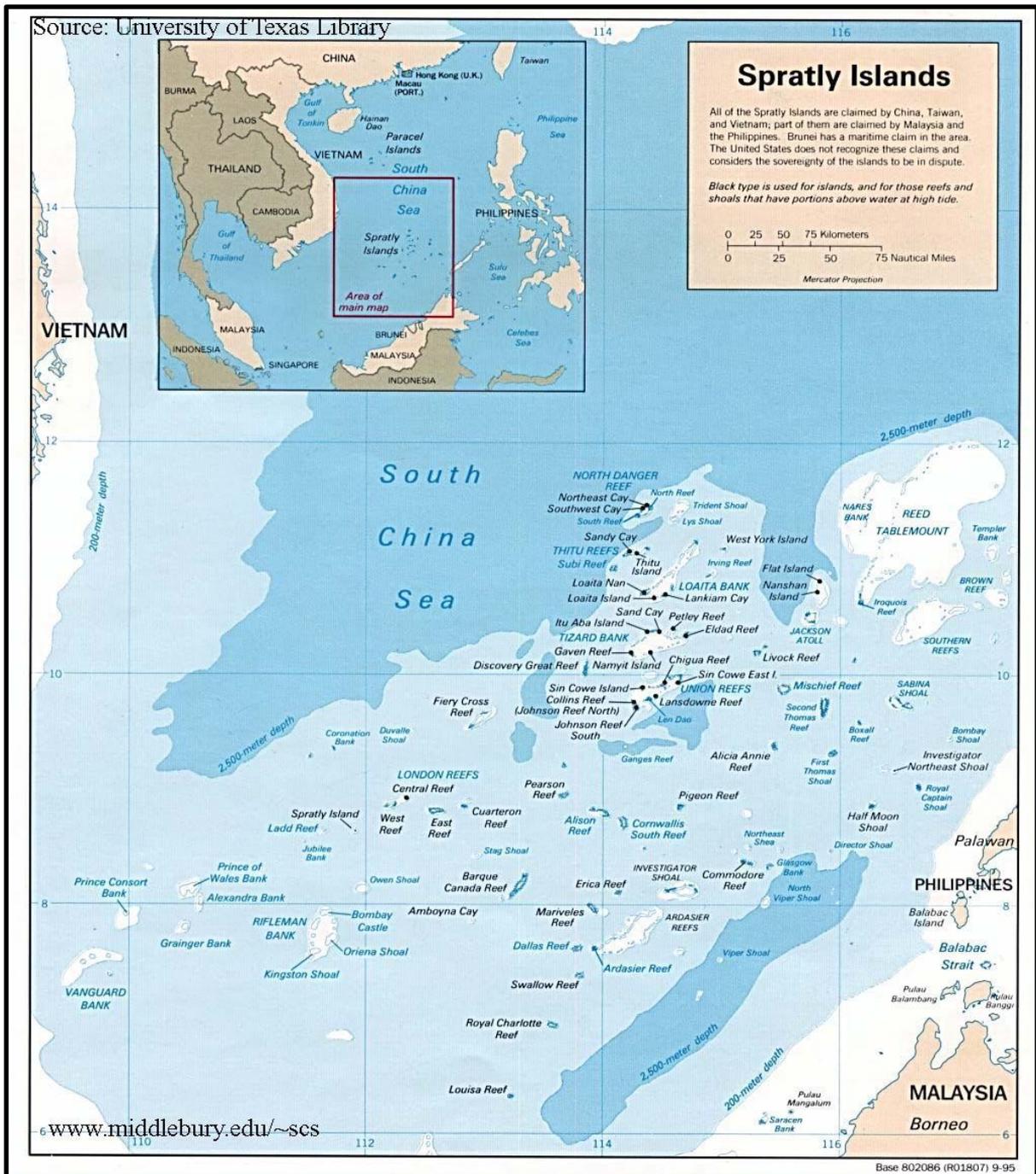


FIGURA 3- Estruturas marítimas das Ilhas *Spratly*

Fonte: THE SOUTH CHINA SEA. *U of Texas*. Disponível em: <http://www.southchinasea.org/files/2011/08/spratly_95.jpg>. Acesso em: 23 jul. 2020.

ANEXO D
A configuração atual da ocupação de estruturas marítimas nas Ilhas *Spratly*

QUADRO 1
 Número de estruturas marítimas nas Ilhas *Spratly* ocupadas por cada Estado

Estado	Números de estruturas marítimas ocupadas
China	7
Philippines	9
Vietnam	27
Taiwan	1
Malaysia	5
Brunei Darussalam	-

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Island Tracker*. Disponível em: <<https://anti.csis.org/island-tracker/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

QUADRO 2
 Estruturas marítimas ocupadas pela China e seu status
 de acordo com a decisão do Tribunal Arbitral

Nomes de estruturas marítimas	Status de acordo com a decisão do Tribunal Arbitral
Recife <i>Gaven</i>	Acima da água na maré alta, mas não pode sustentar a habitação humana ou a vida econômica própria. Classificado como “rochedos” de acordo com o artigo 121 da CNUDM.
Recife <i>Fiery Cross</i>	
Recife <i>Cuarteron</i>	
Recife <i>Johnson South</i>	
Recife <i>Mischief</i>	Submerso na maré alta e, portanto, não qualificado, gera qualquer zona marítima de acordo com o artigo 121 da CNUDM.
Recife <i>Hughes</i>	
Recife <i>Subi</i>	

Fonte: THE HAGUE, Arbitral Tribunal, Permanent Court of Arbitration. *The South China Sea Arbitration*. PCA Case N° 2013-19. The Republic of the Philippines and the People’s Republic of China. Relator: PCA. The Hague, Acórdão de 12 de jul. 2016. Disponível em: <<https://pcacases.com/web/sendAttach/2086>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

ANEXO E

Perspectiva da China sobre seus “direitos históricos”

1 Reclamações baseadas na descoberta

De acordo com a China, as regras básicas do Direito Internacional para um Estado reivindicar a soberania sobre qualquer território podem ser divididas em duas partes, isto é, antes do século XVIII e depois do século XVIII, respectivamente. Antes do século XVIII, o princípio de *res nullius naturaliter fit primi occupantis*⁵¹ era uma regra básica para um Estado obter soberania para *terra nullius*.⁵² Isso significa que um Estado poderia receber o título sobre um território baseado em descobertas sem ocupação. Contudo, após o Direito Internacional do século XVIII, é necessária a ocupação efetiva do território após a concessão da descoberta da soberania, embora a descoberta ainda continue sendo o princípio mais importante (SHICUN, 2013).

Devido à diferença no critério de concessão de soberania sobre um território no Direito Internacional, a China usa o princípio do direito intertemporal para apoiar sua reivindicação. A lei intertemporal define se deve ser utilizada uma lei antiga ou uma nova lei em um caso específico devido à alteração desta ao longo do tempo. A China cita a reunião anual do Instituto de Direito Internacional, realizada em Wiesbaden (Alemanha), em 1975, na qual a resolução do direito intertemporal foi adotada. Esta resolução afirmava que qualquer reivindicação de soberania deveria ser julgada com base na lei existente durante o período da reivindicação e não na lei atual do momento em que a disputa começou ou quando a disputa foi submetida à resolução. Portanto, a China alega que, ao julgar a soberania sobre as Ilhas *Spratly*,

⁵¹ *Res nullius naturaliter fit primi occupantis* é uma palavra latina que significa que uma coisa que não pertence a ninguém, pertence automaticamente a quem a ocupa primeiro. Disponível em: <<https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195369380.001.0001/acref-9780195369380-e-1839?rsk=0ZBf6T&result=8>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

⁵² *Terra nullius* é uma palavra latina que significa um território que nunca esteve sob soberania de nenhum Estado ou território em que a soberania é oficialmente renunciada por um Estado (SHICUN, 2013, pág. 48).

as leis da época em que a China iniciou sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* devem ser usadas, e não as leis da época em que a disputa despertou ou quando a disputa foi submetida para solução. Além disso, a China alega que sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* começou durante a dinastia *Han* (206 aC), que é mais de 1500 anos antes dos próximos reclamantes, o Vietnã (1630-1653) e as Filipinas (1978). Portanto, conforme a China, a lei da descoberta sem ocupação deve ser aplicável a esse respeito e deve ser concedida soberania sobre as Ilhas *Spratly* com base nela (SHICUN, 2013).

2 Reclamações baseadas em administração sucessiva (prescrição)

A prescrição descreve o direito de soberania ao exercer efetivamente a ocupação por um período de tempo razoável e sem objeção de qualquer outro estado. Para apoiar essa afirmação, a China apresenta uma ordem cronológica de administração sucessiva nas Ilhas *Spratly*, desde a dinastia Han (206 aC) até a data (SHICUN, 2013).

3 Reclamações baseadas em leis e regulamentos domésticos relativos à soberania

A China alega que realiza várias atividades no MSC desde a dinastia *Han* (206 aC) e que cada uma das dinastias montou suas respectivas unidades administrativas. No entanto, a formulação de regulamentos marítimos foi adiada devido à falta de conhecimento marítimo até o final da dinastia *Qing* (1644-1911). Em 1931, o governo chinês emitiu uma política marítima que estabeleceu três MN de MT e 12 MN de zona especial anti-contrabando. Em setembro de 1958, o governo chinês emitiu a “Declaração no mar territorial”, que descreve linhas de base retas, 12 MN de MT e a soberania sobre as Ilhas *Spratly*. Em fevereiro de 1992, o governo chinês aprovou a lei no MT e na Zona Contígua (ZC)⁵³ que descreveu a largura de cada zona

⁵³ Zona Contígua (ZC) é uma zona marítima contígua ao mar territorial em que o Estado costeiro pode exercer direitos de acordo com o artigo 33 da CNUDM (UNITED NATIONS, 1982).

como 12 MN. O artigo 2 desta lei declarou que a China possui direitos soberanos sobre todas as ilhas, incluindo as Ilhas *Spratly*, no MSC (SHICUN, 2013).

Em maio de 1996, a China ratificou a CNUDM e o governo chinês aprovou quatro declarações importantes. Uma das declarações restabeleceu sua reivindicação, conforme previsto no artigo 2 da lei sobre o MT e a ZC descrita acima. A outra declaração importante definiu as linhas de base sobre as Ilhas *Paracel*. Naquela época, o governo declarou que o restante das linhas de base, incluindo aquelas nas Ilhas *Spratly*, seriam promulgadas em uma data futura. Em junho de 1998, a China aprovou a lei sobre ZEE e PC. A China alega que sua legislação marítima doméstica é a base da reivindicação sobre as Ilhas *Spratly*. Ela também afirma que isso constitui a base legal para o governo negociar com outros Estados a resolução de disputas e o desenvolvimento conjunto no MSC (SHICUN, 2013).

4 Proteção contra invasões estrangeiras e luta contra tropas estrangeiras

A China apresenta uma ordem cronológica de eventos em que o governo tentou contestar e proteger sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* desde a dinastia *Qing* (1644-1911) até a data (SHICUN, 2013).

5 Reclamações baseadas em declarações internacionais

A China reivindica seu direito sobre as Ilhas *Spratly*, citando quatro tratados e acordos internacionais, como a “Declaração do Cairo (1943)”, a “Declaração de Potsdam (1945)”, o “Tratado de Paz de São Francisco (1951)” e o “Tratado Sino-Japonês (1952)”. No primeiro de dezembro de 1943, foi feita uma “Declaração do Cairo” entre China, EUA e Reino Unido (UK) e um dos objetivos da declaração era que o Japão retornasse os territórios apreendidos como Manchúria, Taiwan e Penghu para a China. Em 26 de julho de 1945, a “Declaração de Potsdam” assinada entre China, EUA e UK apresentou os termos da

“Declaração do Cairo” a ser cumprida. O problema que surgiu devido às declarações acima foi que os nomes de Ilhas *Spratly* e várias outras ilhas, que foram ocupados pelo Japão e colocados sob a jurisdição de Taiwan, não foram incluídos na declaração (SHICUN, 2013).

Posteriormente, quando o “Tratado de Paz de São Francisco” foi assinado em 08 de setembro de 1951, embora tenha sido mencionado que o Japão tinha que ceder todas as reivindicações nas Ilhas *Spratly* e *Paracel*, não especificou quem seria o destinatário dessas ilhas. Quando o “Tratado Sino-Japonês” foi assinado em 28 de abril de 1952, o Japão desistiu de todas as reivindicações sobre as referidas ilhas. A China alega que o “Tratado Sino-Japonês” ampliou o que faltava nos tratados anteriores e constitui a base de sua soberania sobre as Ilhas *Spratly* (SHICUN, 2013).

6 Aplicação de “data crítica”

A “Data crítica” é definida como a data em que a disputa entre os dois Estados sobre um território é congelada, no sentido de que qualquer ação tomada por qualquer Estado para fortalecer sua reivindicação sobre a soberania do território após a data crítica não seja levada em consideração, quando sujeito à legislação. Nesse pretexto, a China alega que a “data crítica” em caso de disputa nas Ilhas *Spratly* deve ser 25 de julho de 1933 (quando a França declarou que ocupou nove estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* e reivindicou sua soberania com base no princípio de *terra nullius*) ou pode ser 09 de abril de 1939 (quando o Japão ocupou as Ilhas *Spratly*). No entanto, a China alega que, de acordo com o Direito Internacional, a soberania sobre um território é decidida com base em quem ocupou efetivamente o território antes da data crítica por um período considerável. Conforme indicado nos parágrafos anteriores, a China apresenta uma lista de documentos para indicar a ordem cronológica da ocupação real das Ilhas *Spratly* antes dessas “datas críticas” para reivindicar sua soberania (SHICUN, 2013).

Além disso, a China alega que a reivindicação francesa sobre as Ilhas *Spratly* com base em *terra nullius* não é válida de acordo com o Direito Internacional. O conceito de *terra nullius* é válido apenas para um terreno sem proprietário. No entanto, a China alega que vários meios de comunicação internacionais, artigos, livros e revistas indicam a presença contínua de cidadãos chineses nas Ilhas *Spratly* antes da invasão francesa. Portanto, a China não reconhece que essas ilhas se qualificaram como *terra nullius* no momento da adesão pela França (SHICUN, 2013).

ANEXO F
“Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços”

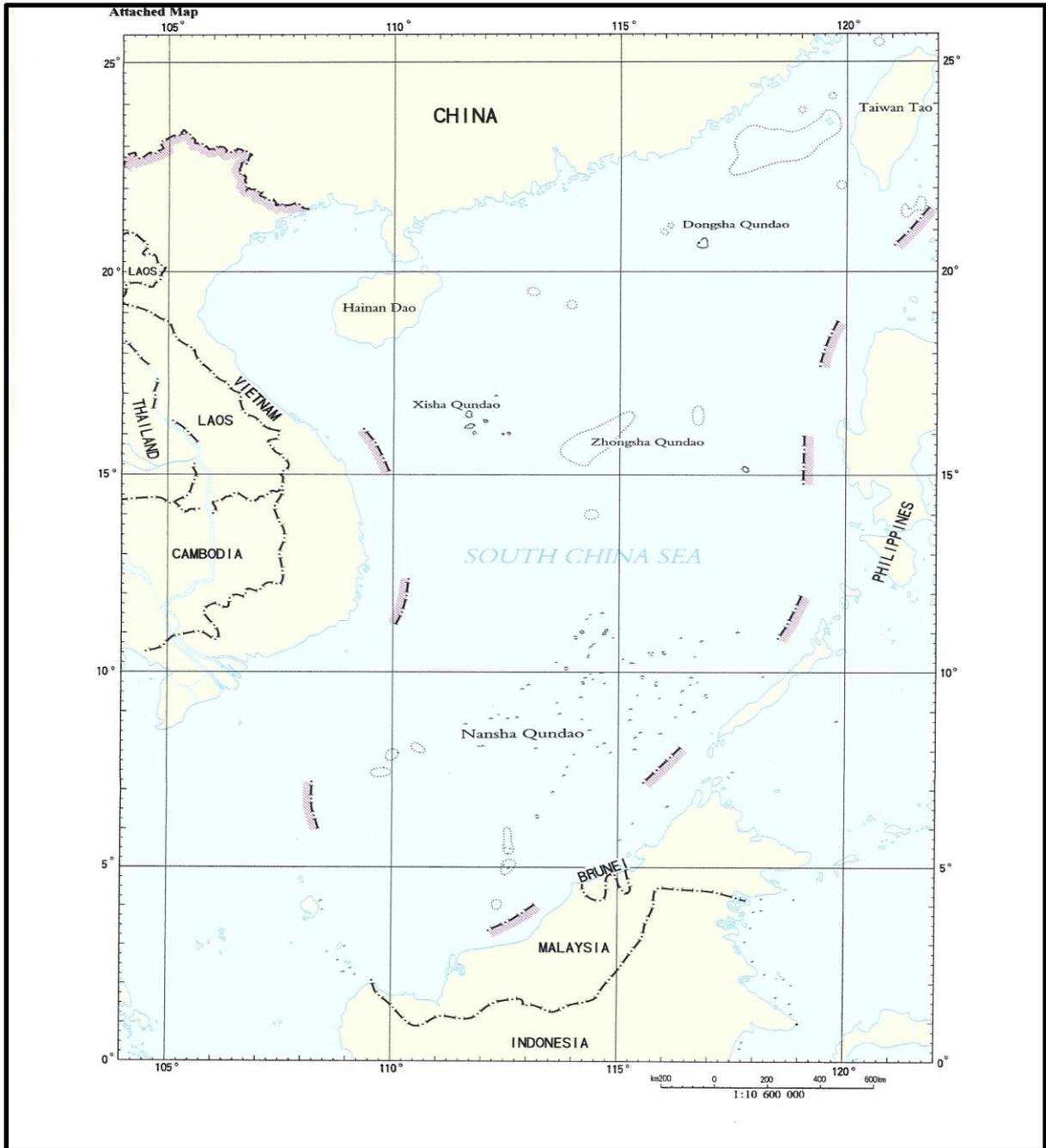


FIGURA 4- “Linha em forma de U” ou “Linha de nove traços” da China- A reivindicação de “Linha de nove traços” apresentada pela Missão Permanente da China ao Secretário Geral da ONU em 07 de maio de 2009

Fonte: UNITED NATIONS. Commission on the Limits of the Continental Shelf. [The Permanent Mission of the People’s Republic of China submission regarding claims on “nine-dash line” in South China Sea], 07 maio 2009. Disponível em: <https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2020.

ANEXO G
Área “Kalayaan” reivindicada pelas Filipinas



FIGURA 5- Reivindicação filipina da ZEE e área “Kalayaan” no MSC

Fonte: THE SOUTH CHINA SEA. *Disputed claims in the South China Sea*. Disponível em: <<http://www.southchinasea.org/files/2013/01/Disputed-claims-in-the-south-china-sea-Agence-France-Pressse.jpg>>. Acesso em: 23 jul. 2020. (Houve alteração na ilustração com acréscimo dos dois círculos vermelhos, para destacar as reivindicações sobre a ZEE e a área “Kalayaan”).

ANEXO H

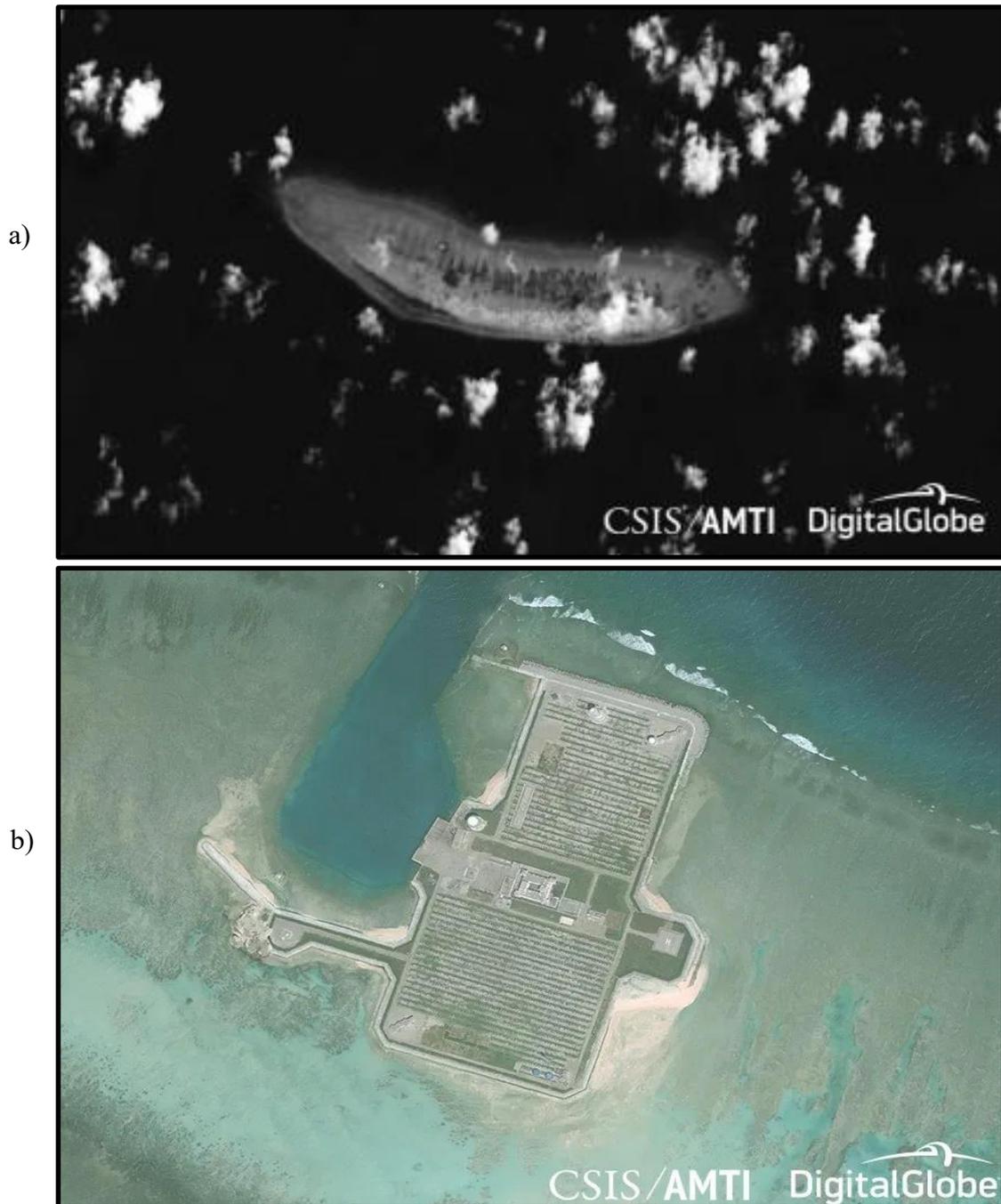
Construção de ilhas artificiais e recuperação de terras pela China nas Ilhas *Spratly*

FIGURA 6- Modificação do recife *Cuarteron* pela China:
a) Status do recife em 25 de julho de 2011
b) Status do recife em 12 de outubro de 2017

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Cuarteron reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/cuarteron-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.



FIGURA 7- Modificação do recife *Fiery Cross* pela China:
a) Status do recife em 22 de janeiro de 2006
b) Status do recife em 27 de março de 2020

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Fiery Cross reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

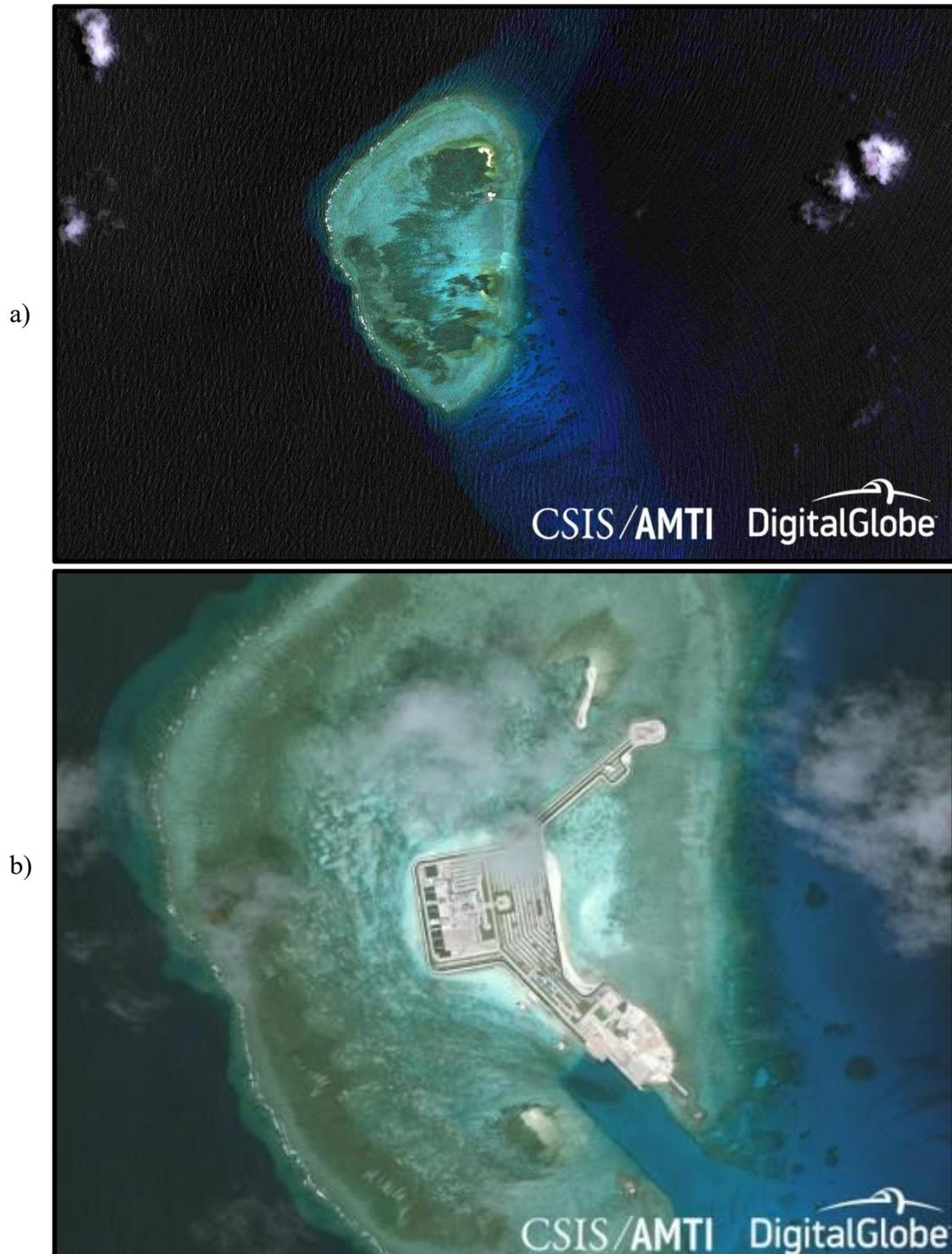


FIGURA 8- Modificação do recife *Gaven* pela China:
a) Status do recife em primeiro de setembro de 2007
b) Status do recife em 27 de setembro de 2017

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Gaven reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/gaven-reefs/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

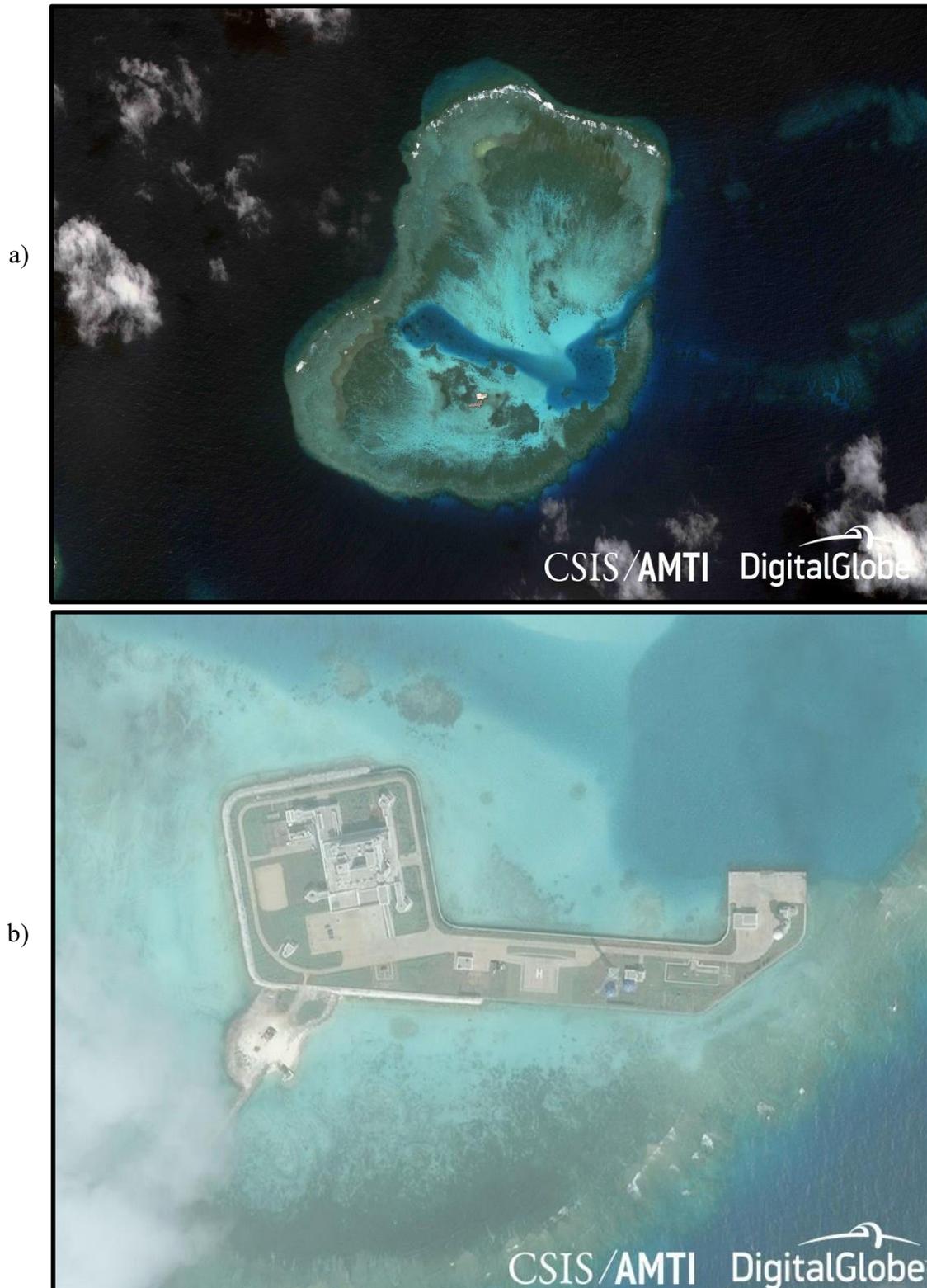


FIGURA 9- Modificação do recife *Hughes* pela China:
a) Status do recife em 12 de março de 2008
b) Status do recife em primeiro de janeiro de 2018

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Hughes reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/hughes-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

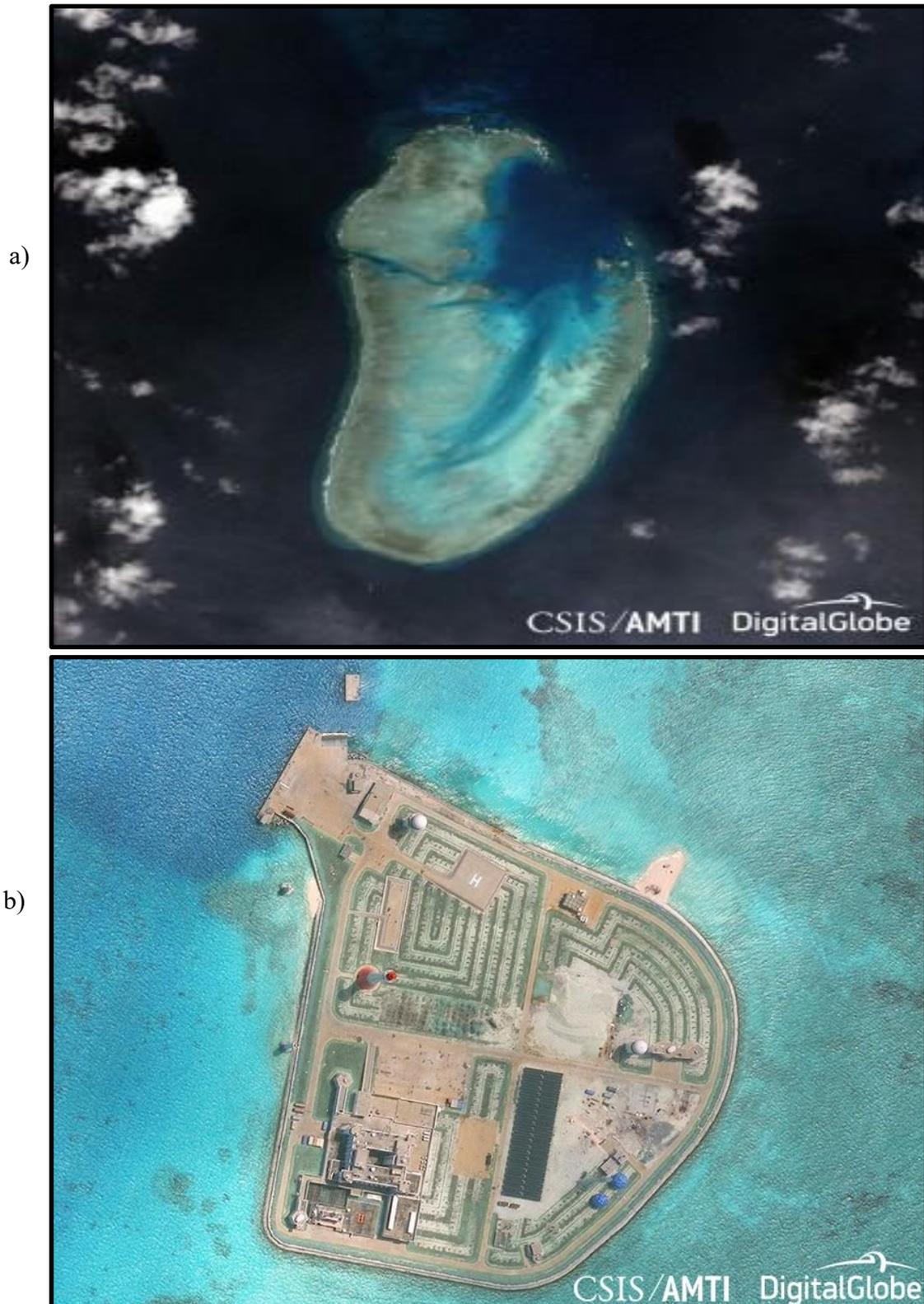


FIGURA 10- Modificação do recife *Johnson* pela China:

a) Status do recife em 29 de novembro de 2004

b) Status do recife em 10 de julho de 2017

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Johnson reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/johnson-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

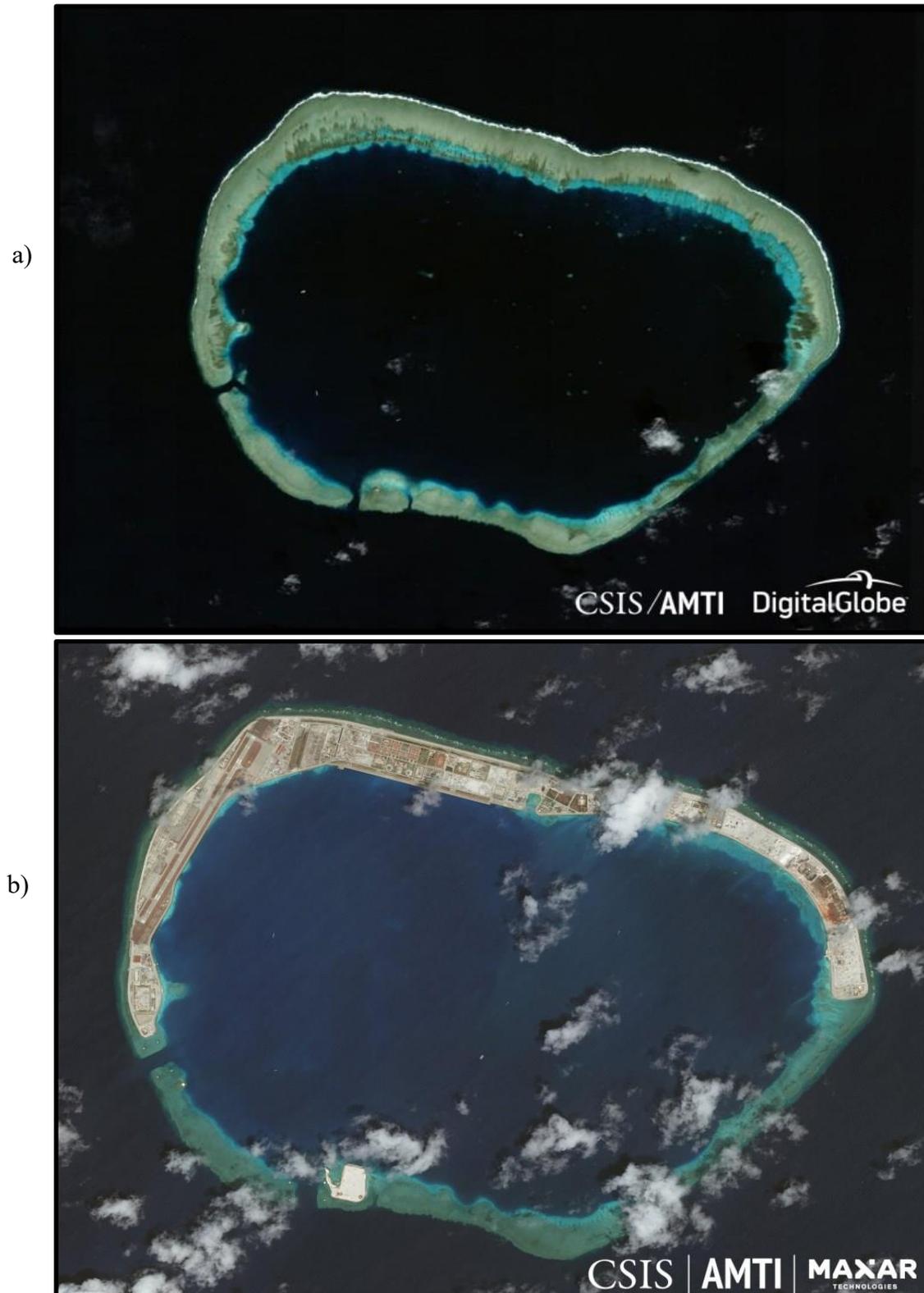


FIGURA 11- Modificação do recife *Mischief* pela China:
a) Status do recife em 24 de janeiro de 2012
b) Status do recife em 23 de abril de 2020

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Mischief reef*. Disponível em: <<https://anti.csis.org/mischief-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

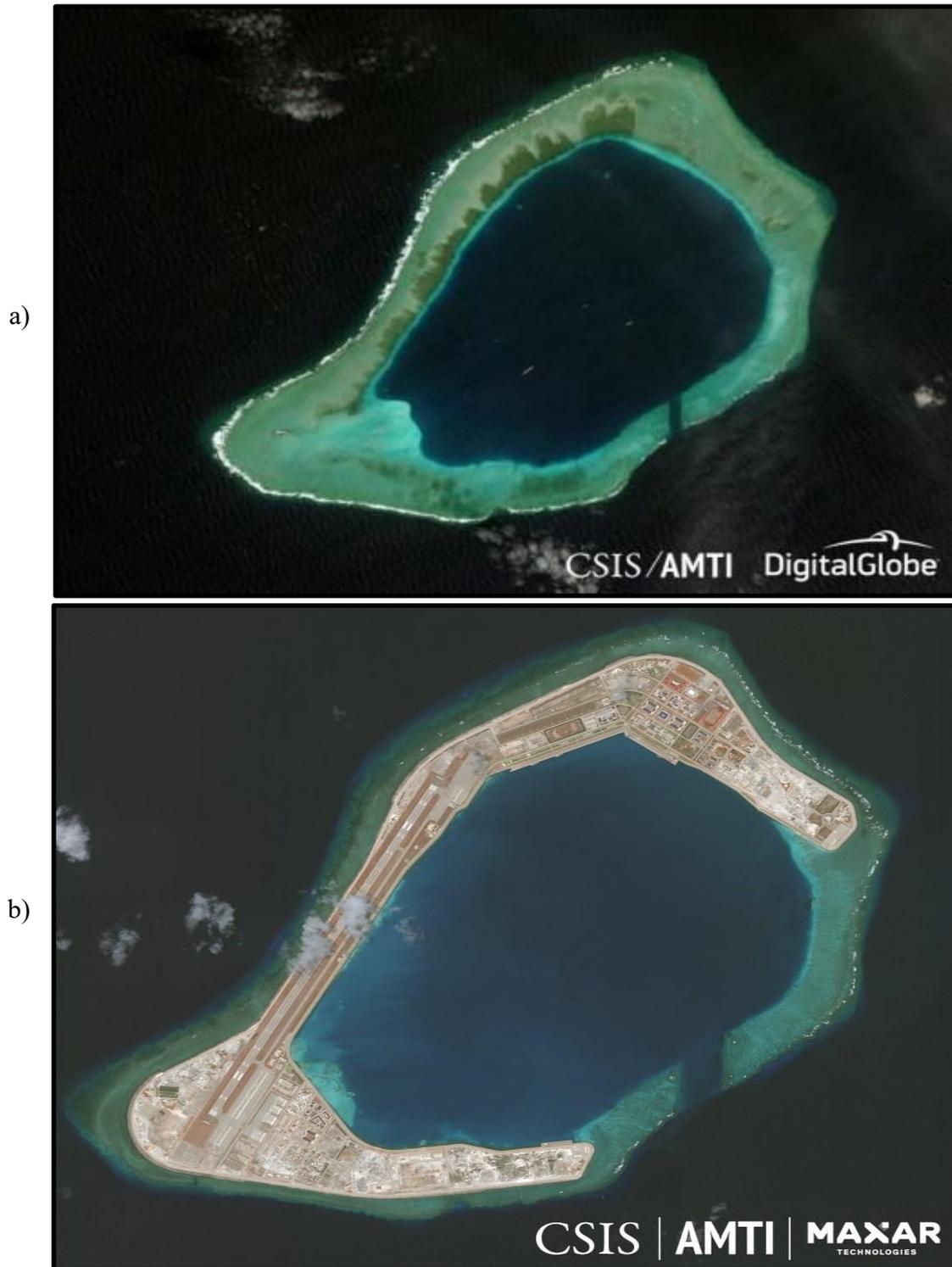


FIGURA 12- Modificação do recife *Subi* pela China:
a) Status do recife em 27 de julho de 2012
b) Status do recife em 27 de março de 2020

Fonte: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE. *Subi reef*. Disponível em: <<https://amti.csis.org/subi-reef/>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

ANEXO I
Demarcação do “alto mar” em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*

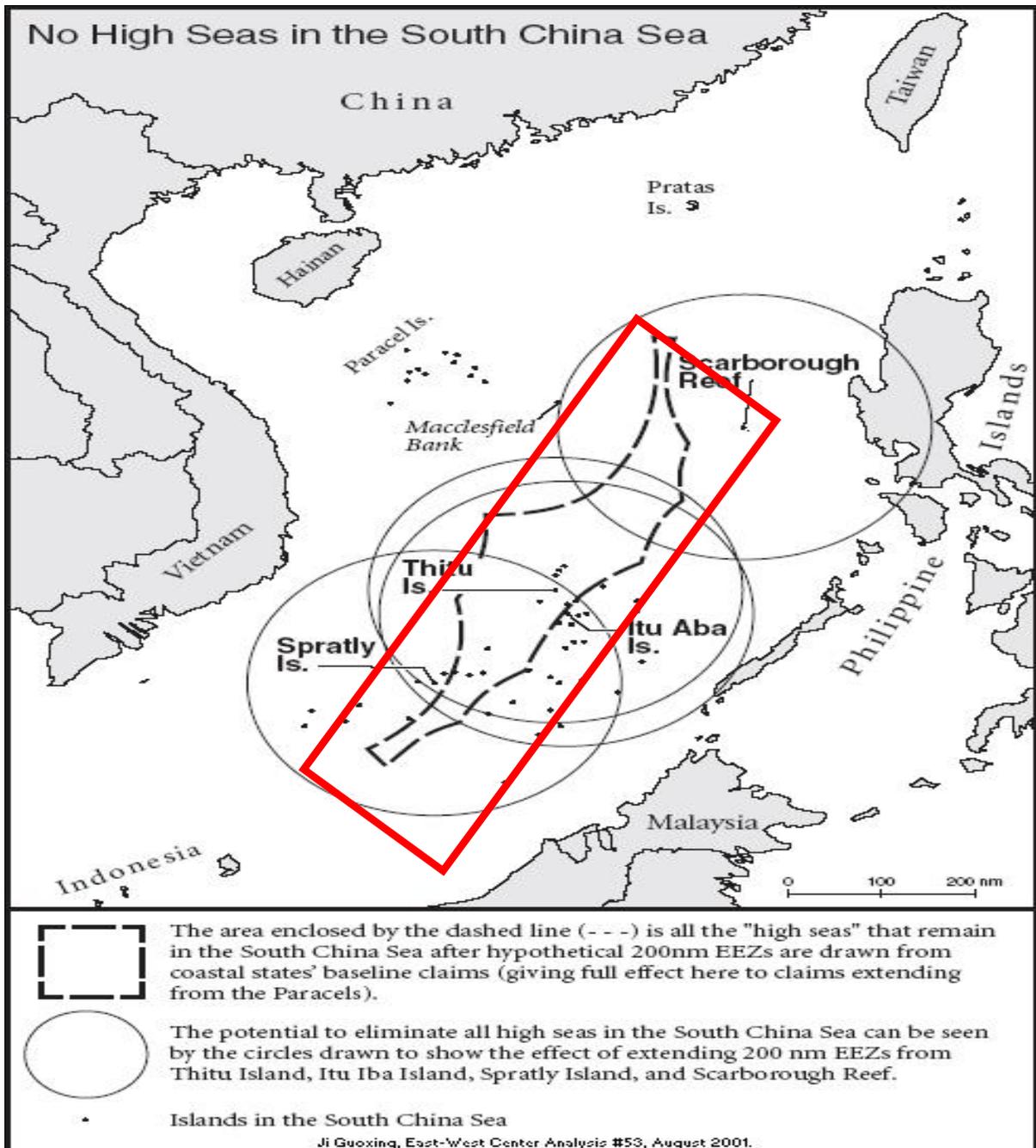


FIGURA 13- Demarcação do “alto mar” em áreas marítimas adjacentes das Ilhas *Spratly*- O “alto mar” que permanecerá em um cenário hipotético se nenhuma das estruturas marítimas das Ilhas *Spratly* gerar ZEE, mas as estruturas marítimas das Ilhas *Paracel* geram ZEE em torno delas.

Fonte: THE SOUTH CHINA SEA. *Unclaimed areas of South China Sea*. Disponível em: <http://www.southchinasea.org/files/2011/08/guoxing_map.jpg>. Acesso em: 23 jul. 2020. (Houve alteração na ilustração com acréscimo de um retângulo vermelho, para indicar a área do “alto mar”).

ANEXO J

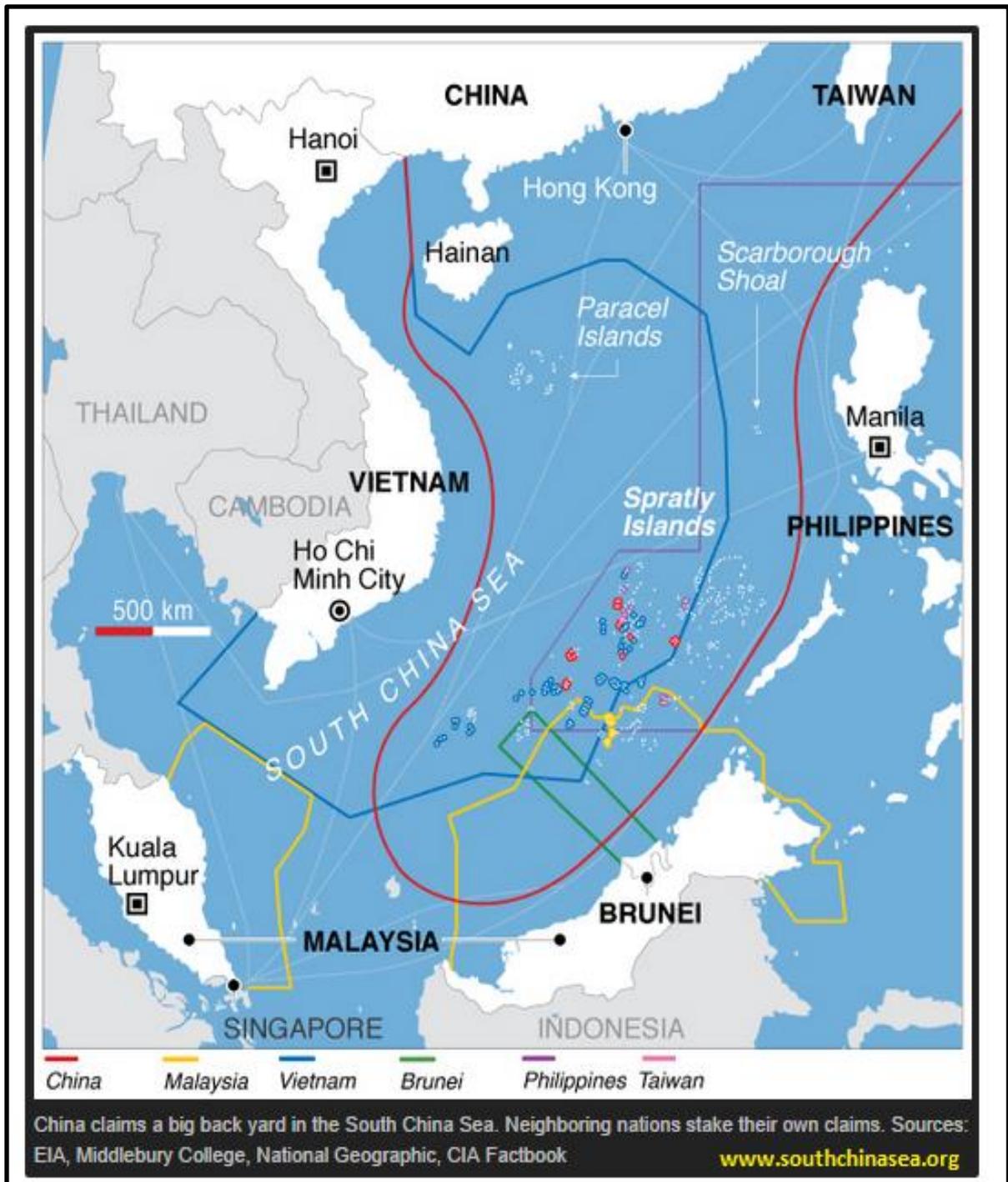
Reivindicações de todos os seis Estados envolvidos na disputa pelas Ilhas *Spratly*

FIGURA 14- Reivindicações de todos os seis Estados envolvidos na disputa pelas Ilhas *Spratly*

Fonte: THE SOUTH CHINA SEA. *China claims a big back yard*. Disponível em: <<http://www.southchinasea.org/files/2014/09/China-claims-a-big-backyard.png>>. Acesso em: 23 jul. 2020.