

---

# **REGIME INTERNACIONAL PARA OS MARES E OCEANOS: NOTAS HISTORIOGRÁFICAS<sup>1</sup>**

## **INTERNATIONAL REGIME FOR THE SEAS AND OCEANS: HISTORIOGRAPHIC NOTES**

---

**Yolanda Nunes Sousa**

Mestranda do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Fronteiras pela Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, Roraima, Brasil, sousay07@gmail.com

### **Resumo**

Considerando a relevância crescente do espaço marítimo na agenda dos Estados, este artigo tem por objetivo apresentar uma síntese historiográfica acerca da evolução do arcabouço jurídico do regime internacional para os mares e oceanos, elencando os principais eventos que contribuíram para o estabelecimento de conceitos e princípios que se desenvolveram ao longo da história, baseados e regidos pelo direito consuetudinário, dando lugar, posteriormente, à normatização e codificação efetiva na III Conferência das Nações Unidas para o Direito do Mar, em 1982. Para tal, a metodologia adotada recorre à revisão bibliográfica da literatura, procedendo à construção de inferências descritivas referentes ao tema proposto. Espera-se com este trabalho compreender a evolução e cristalização do Direito do Mar, contribuindo com a pesquisa neste recente campo de estudo.

**Palavras-chaves:** Regime Internacional, delimitação marítima, soberania, Organização das Nações Unidas, espaço marítimo.

### **Abstract**

Considering the increasing importance of maritime space in the States' agenda, this article aims to present a historiographic synthesis about the evolution of the legal framework of the international regime for the seas and oceans, listing the main events that contributed to the establishment of concepts and principles that have developed throughout history, based on and governed by customary law, which later gave rise to standardization and effective codification at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea in 1982. To this end, the adopted methodology uses the revision literature, proceeding to the construction of descriptive inferences referring to the proposed theme. It is hoped with this work to understand the evolution and crystallization of the Law of the Sea, contributing with the research in this recent field of study.

**Key words:** International Regime, maritime delimitation, sovereignty, United Nations, maritime space.

---

<sup>1</sup>O presente artigo foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

## 1 INTRODUÇÃO

A relação homem-mar foi se modificando e se intensificando ao longo do tempo e acompanhou o próprio desenvolvimento da humanidade. A dependência que havia em relação ao mar esteve, até certo tempo, relacionada às questões dos meios de transporte e comunicação bem como da exploração de seus recursos, majoritariamente configurada na prática da pesca, ou seja, atrelava-se à própria subsistência do homem.

No entanto, à medida que o homem passou a se valer de novas tecnologias, como a bússola, o astrolábio e o sextante, bem como a inovar no tocante à fabricação de novas embarcações, as aventuras marítimas tornaram-se cada vez mais frequentes e o mar não apresentava mais tantos obstáculos à navegação. O período das Grandes Navegações foi um marco neste tocante, configurando-se em um dos maiores acontecimentos da história da humanidade, pois foi a partir daí que as relações entre os povos se estreitaram e o comércio ganhou maiores proporções tanto em quantidade quanto em intensidade.

Portanto, a partir do momento em que o homem intensificou suas atividades no espaço marítimo, surgiu a necessidade de criar normas que regulamentassem essas atividades. Com o desenvolvimento de novas tecnologias e a intensificação dos efeitos da globalização, a importância do mar na atualidade é de extrema relevância, a julgar pelas riquezas depositadas nos fundos marinhos bem como pela importância ambiental de seu ecossistema e sua influência sobre o clima da Terra.

Neste sentido, o presente trabalho trata do desenvolvimento histórico do Regime Internacional para os Mares e Oceanos, no qual são destacados os principais desdobramentos no tocante à relação do homem com o mar e o estabelecimento de normas jurídicas com o concomitante surgimento da ideia de soberania e do próprio Estado moderno. O artigo está dividido em quatro seções. A primeira seção abordará reflexões referentes ao conceito de regime internacional e soberania. A segunda seção busca estabelecer os precedentes históricos que prepararam o caminho para a criação dos conceitos jurídicos estabelecidos na idade moderna. Já a terceira seção aborda os trabalhos desenvolvidos no campo jurídico por Grotius e Selden contrapondo, historicamente, os conceitos de *mare liberum* e *mare clausum*. Por último, analisamos as negociações sob a égide da ONU referentes à codificação de um texto que atendesse aos anseios dos Estados em definir suas águas territoriais.

## 2 REGIME INTERNACIONAL E SOBERANIA

O Direito do Mar é um dos ramos do Direito Internacional que consagra a soberania e a jurisdição dos Estados, delimitando a extensão de seu domínio marítimo bem como regulamentando diversos outros temas como: a exploração e exploração de recursos existentes no leito e fundos marinhos; a investigação científica; a preservação e conservação do meio ambiente marinho; a liberdade de navegação e as formas de resolução de controvérsias entre as partes contratantes.

Antes, porém, de adentrarmos na evolução histórica da construção desse importante instrumento jurídico, faz-se necessário indicar o conceito de regime utilizado neste estudo, a julgar pelos diversos sentidos em que a palavra pode ser empregada. Para o presente estudo, regime internacional é “defined as principles, norms, rules and decision making procedures around which actor expectations converge in a given issue area” (KRASNER, 1982, p. 93).

A concepção de regime internacional, na estruturação da cooperação entre os Estados foi introduzida, inicialmente, por John Ruggie em 1975, na qual regimes internacionais eram definidos como um conjunto de mútuas expectativas, normas, regulações, planos, energias organizativas e compromissos financeiros aceitos pelos Estados. A definição de Krasner sobre regimes surgiu baseada nessas concepções, no início dos anos 1980 (SARAIVA, 2011).

Robert Keohane e Joseph Nye, em *Power and Interdependence* (1977), também analisam o papel dos regimes internacionais, propondo um olhar mais amplo das relações internacionais em contrapartida à visão realista, onde apontam para a crescente interdependência dos Estados e para as diversas forças transnacionais que contribuiriam no alcance da paz através da cooperação não excluindo, porém, a possibilidade de assimetrias e competições (MACIEL, 2009).

Segundo Krasner (1982), os regimes não surgem por iniciativa própria, mas advêm de uma relação causal, diferenciando-se de simples acordos quanto à natureza de seus resultados no sistema internacional. Os acordos são arranjos *ad hoc* e tem, geralmente, curta duração enquanto que os regimes facilitam os acordos e configuram-se numa mistura de comportamentos com princípios e normas.

Se por um lado não houve a criação de um governo centralizado que regule os Estados, por outro surgiu um conjunto de regimes internacionais que auxiliam na almejada manutenção da ordem, por meio de uma série de fatores que criam diversas normas e regras que direcionam as ações dos Estados, possibilitando expectativas de uma convivência cooperativa. A natureza dos regimes é a intersubjetividade, já que há uma mútua constitutividade entre normas e atores (MACIEL, 2009, p. 223).

As variáveis causais mais difundidas para explicar o desenvolvimento de regimes são: (a) o auto-interesse egoísta, no qual os atores buscam maximizar sua função de utilidade sem incluir a utilidade do outro; (b) o poder político, podendo ser utilizado para promover a maximização conjunta dos ganhos ou para atender a interesses particulares, fortalecendo valores de atores específicos do sistema; (c) normas e princípios difusos, que influenciam os regimes como, por exemplo, o princípio da soberania; (d) usos e costumes, referindo-se a padrões de comportamento regulares e às práticas existentes ao longo do tempo; e (e) o conhecimento, soma da informação técnica e das teorias que geram um consenso pleno em um determinado momento entre os atores interessados e cujo objetivo é servir como guia para que políticas públicas sejam implementadas sobre determinada matéria (KRASNER, 1982).

De acordo com Jackson e Sorensen (2007), regimes também podem ser definidos como um conjunto de regras que governam a ação estatal em áreas particulares, como a aviação ou a navegação, podendo existir sem organizações formais, como as conferências da Lei dos Mares. Diante do exposto, é possível observar a vigência de um regime no que diz respeito ao espaço marítimo, codificado na

Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), haja vista que se constitui em um conjunto de regras e normas, onde os interesses dos Estados convergiram, pelo menos em sua maioria, em uma determinada matéria, sem a criação, necessariamente, de uma organização internacional.

Um regime implica não somente no estabelecimento de regras, normas ou princípios, mas se define também como uma ferramenta de cooperação, levando os Estados a um nível de diálogo e negociação que corrobora para relações mais harmoniosas. Isso implica justamente no comportamento dos Estados que, como Krasner demonstra nas variáveis causais, leva justamente ao auto-interesse egoísta que, à luz das questões territoriais redundante na defesa da soberania, como é claramente perceptível nas negociações que culminaram no estabelecimento do regime internacional para os mares e oceanos.

Segundo Donovan (2004), o exercício da soberania depende de dois requisitos básicos, à luz do direito internacional: *animus dominii* (intenção de controlar um território) e *animus corpus* (controle efetivo do território). Esses conceitos foram germinados no contexto de expansão territorial por parte das potências europeias, que precisavam legitimar juridicamente suas ações de conquista.

A declaração de intenção de controlar certo território não implicava, necessariamente, em ocupação com habitação consistente, nem criação de serviços públicos. Configurava-se em um ato que a autoridade estatal deveria executar como, por exemplo, reiterar em público sua intenção de controlar determinado território e essa autoridade estatal poderia ser representada por alguma entidade das Forças Armadas ou mesmo entidade do comércio estatal (DONOVAN, 2004).

O segundo requisito (*animus corpus*) é justamente a exibição real de atividades no território por parte do Estado. Este conceito passou por várias revisões nos tribunais, haja vista o crescente número de litígios pautados nessa reivindicação de soberania. Nesse sentido, os tribunais estabeleceram o critério de realidade construtiva de ocupação como, por exemplo, o estabelecimento de missões (DONOVAN, 2004).

Dentro deste contexto, os Estados precisavam balizar suas intenções de expansão territorial e defesa da soberania dentro da lógica destes dois preceitos e essas dinâmicas também se fizeram presentes com o avanço do Estado em direção ao mar, no sentido de apropriação do espaço, defesa da soberania e estabelecimento de jurisdição nas águas marítimas territoriais.

### 3 ANTECEDENTES

Três fases podem ser observadas ao longo da história no que respeita à evolução da compreensão humana em relação ao mar e as mesmas são cumulativas, na medida em que os povos e, posteriormente, os Estados buscam ampliar sua atuação no sistema internacional vigente seja na vertente econômica, comercial, política ou estratégica.

Segundo Martins (2013), o espaço marítimo, a princípio, estava essencialmente ligado às atividades comerciais marítimas entre os povos, desde os fenícios até os europeus com as grandes navegações. Com o surgimento dos primeiros Estados nacionais, a disputa pelo domínio marítimo se tornou evidente com a emergência da ideia de soberania. Já a partir do século XX, com as inovações tecnológicas, o mar passou também a ser considerado fonte de riquezas e supridor de matérias-primas.

Por muito tempo, o homem ocupou-se apenas do território terrestre para sua sobrevivência, esforçando-se em conquistar mais terras para aumentar seus campos de caça, de lavoura e pastoreio. Com o surgimento de novas demandas, que atendessem às necessidades decorrentes do aumento populacional, o comércio constituiu-se em um componente importante no relacionamento entre os povos.

Foi a partir do anseio de estreitar as relações comerciais que os homens lançaram-se ao mar e tal feito fez com que a humanidade encontrasse nos mares uma das rotas para o desenvolvimento, pois os povos antigos, através de suas embarcações com destino a outras terras e outros povos, num intercâmbio de ideias e matérias-primas, contribuíram para a intensificação do que hoje se denomina globalização, mesmo com toda a sombra de assimetrias que a segue.

Neste processo, porém, surgiram também práticas ilegais como o tráfico de escravos e a pirataria.

Durante todo el primer milenio antes de Cristo, los saqueos a los puertos enemigos, mediante assaltos navales organizados por los Estados para robarlos bienes ubicados en ellos, eran una práctica habitual de los pueblos navegantes del Mediterráneo, en especial de los eubeos, egeos, etruscos, fenicios y griegos. Dichos assaltos son las primeras formas de piratería, usada muy asiduamente por los griegos como una manera legítima de realizar sus actividades comerciales y bélicas, tanto así que para ellos eran sinónimo las profesiones de comerciante, guerrero y pirata; es más, esta última era considerada como um empleo noble, pues se trataba de una actividad oficial del Estado en contra de las naciones rivales (SANZ, 2013, p. 11).

Os egípcios começaram a navegar nos rios para comercializar seguidos pelos cretenses, que formaram uma grande potência comercial e marítima dada sua posição geográfica. Os fenícios navegaram pelo Mediterrâneo e se destacaram como uma nação de piratas e comerciantes, tendo alcançado a Europa ocidental. Algumas cidades gregas se dedicaram ao comércio e à pirataria, destacando-se a cidade de Rodes com seu poderio comercial e marítimo, onde foi escrito o mais importante documento que regia o Direito do Mar: a Lei de Rodes (séc. III a.C.), que foi acolhida pelos povos do Mediterrâneo (ROCHA, 1996; ZANELLA, 2013).

Os romanos, embora não tendo desenvolvido uma tradição marítima tão acentuada na sua história de conquistas, contribuíram na formulação de conceitos que regiam as relações entre os povos conquistados e a relação com os mares, principalmente no Mediterrâneo. Para os romanos, o mar fazia parte do *juris gentium* (direito das gentes) e era considerado uma *res communis*<sup>2</sup>, não existindo a noção de

<sup>2</sup> "Em latim, *res communis* significa que a coisa assim qualificada, escapa à propriedade" (ZANELLA, 2013, p. 60).

mar territorial. Com o advento do Império, este conceito é relegado e os romanos passam a reivindicar o *dominium maris*, ou seja, o domínio sobre o Mediterrâneo, não sendo, entretanto, uma reivindicação de soberania, pois o Mediterrâneo era o seu *mare nostrum*, evidenciando apenas o anseio do Império em regular e fiscalizar a navegação marítima (VIANNA, 2007; ZANELLA, 2013).

Veneza, após a queda do Império, destacou-se no comércio com o Oriente reivindicando total controle sobre o Mar Adriático, tendo o reconhecimento do Imperador Otão IV, no tratado de 1209 e de Frederico II, no tratado de 1220. As cidades que contestaram, como Bolonha e Ancona, foram vencidas pelas armas e tiveram que reconhecer o domínio de Veneza e seu direito de navegação e pagar-lhe tributo (BAPTISTA, 1997).

As cidades italianas com suas proclamações passaram a dominar o mar interno europeu, levando outras nações, como Espanha e Portugal, a se aventurarem em outros mares, impulsionados pela necessidade de expansão territorial e precisões comerciais, dando início às grandes navegações do século XV (GOMES e PRZYBYZESKI, 2010), o que será analisado posteriormente.

A partir dessas iniciativas, os Estados passaram a reivindicar, seja por ato unilateral ou através de acordos bilaterais, o domínio sobre determinados espaços marítimos adjacentes aos seus respectivos litorais, surgindo, a partir daí, algumas tentativas de codificação sobre Direito do Mar e a consolidação do conceito de mar territorial, objetivando, em última instância, defender essas áreas da investida dos piratas, das incursões e dos saques aos povoamentos costeiros e o estabelecimento de reserva de pesca.

Além dessa razão, outras surgiram, tentando justificar a criação de um mar extensivo ao território – o mar territorial: a glosa do livro sexto das Decretais – *Liber sextus Decretalium Bonifacii VII cum glossis* (1294-1303); a reivindicação das 100 milhas de largura de Veneza [...]; a reivindicação em Flandres de uma zona marítima denominada *stroom*, reconhecida pela França e Inglaterra; acordos de pesca; códigos provinciais, entre muitas pertinentes à época. Conclui-se daí que inegavelmente é o mar territorial, como noção jurídica, uma criação do período medieval (VIANNA, 2007, p. 244).

Diante dessas reivindicações, os Estados buscavam estabelecer um consenso no tocante à delimitação dessa faixa adjacente ao território, a julgar pelos diversos critérios que eram utilizados bem como as características geográficas de cada litoral. Bártolo de Saxoferrato, em meados do século XIV, sustentava a jurisdição dos Estados costeiros até 100 milhas marítimas, enquanto Felipe XI, rei da Espanha, indicava o horizonte visual como o limite de soberania do Estado sobre suas águas (ZANELLA, 2013). Posteriormente seria estabelecido o limite do tiro de canhão.

A partir dos séculos XV e XVI, que assinala o período das grandes navegações, uma revolução nas questões marítimas marcaria uma nova fase na história da humanidade, com a investida pioneira de Portugal em busca de rotas alternativas para manter o comércio lucrativo com as Índias, que havia sido bloqueado com a tomada de Constantinopla pelos turcos, em 1453 (COELHO, 2000; CRUZ, 2010).

Segundo Watson (2004), a expansão da Europa para o resto do mundo foi um evento de grande importância na história da humanidade, onde foi criado o primeiro sistema internacional a cobrir a

totalidade do globo terrestre, fazendo com que as regras, as instituições e os pressupostos básicos da sociedade europeia se estabelecessem em todos os lugares numa versão universalizada.

Prevalecendo o princípio romano de *dominium maris*, Portugal e Espanha buscaram dividir o Atlântico em 1494, com a assinatura simultânea de dois tratados de Tordesilhas: a) o mais conhecido, relativo à partição oceânica a partir de Cabo Verde; e b) o que é menos conhecido, o acordo relativo à partição de áreas de influência na área de Gibraltar e nas pescarias do litoral marroquino e da Mauritânia (FONSECA, 2004). O Tratado de Tordesilhas estabeleceu hemisférios de jurisdição exclusiva para a Espanha no oeste e para Portugal no leste, evitando eventuais conflitos entre as duas potências ibéricas e, consequentemente, buscava excluir o resto da cristandade, tendo em vista que foi uma proclamação do próprio Papa (WATSON, 2004).

As iniciativas de Portugal e Espanha traduziram os anseios de outras nações europeias pela disputa crescente em busca de rotas de comércio e conquista de novas terras além-mar como os Países Baixos, França e Inglaterra, potências marítimas da época que buscavam expandir seus direitos de soberania sobre o ambiente marítimo, objetivando controlar essas áreas e seus recursos. Esse dilema estender-se-ia até o século XVII, sob a dicotomia de dois princípios que marcaram, acentuadamente, o Direito do Mar na Idade Moderna: o *mare liberum* ou *mare clausum*, também conhecida como a célebre "batalha dos livros", "que opôs o inglês Selden ao holandês Grotius, campeão da liberdade dos mares" (DINH; DAILLIER; PELLET, 2003, p. 1166).

#### 4 LIBERDADE DOS MARES NA IDADE MODERNA

Com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, Portugal e Espanha repartiram as terras e os mares descobertos, "(...) designando a soberania de Portugal sobre o Índico e o Atlântico Sul e da Espanha sobre o Pacífico e o Atlântico Norte, particularmente no Golfo do México" (MARTINS, 2013, p. 24), recebendo o reconhecimento através das Bulas Papais, que "(...) legitimavam a posse das terras descobertas e por descobrir, proibiam a navegação no alto-mar, além das águas territoriais dos Estados (...)” (PEREIRA e PEREIRA, 2014, p. 235), o que despertou certo incômodo por parte dos outros Estados, principalmente dos Países Baixos, que tinham uma economia voltada para o comércio ultramarino.

A Holanda, uma das mais ricas províncias que formavam a República dos Países Baixos Unidos, buscava cada vez mais inserir-se no comércio mundial da época e, com esta finalidade, criou duas companhias: a Companhia Holandesa das Índias Orientais e das Índias Ocidentais, já possuindo nesse período o *status* de potência marítima e eram chamados de “carreteiros do mar”, possuindo “(...) cerca de 10 mil navios mercantes, poderosa frota de guerra, além dos barcos corsários armados pelas suas duas Companhias de Comércio” (PEREIRA e PEREIRA, 2014, p. 244). Para legitimar sua política expansionista necessitava encontrar embasamento jurídico que lhe proporcionasse suporte.

Foi, então, que em 1609 o jurista Hugo Grotius publicou a obra *De Mare Liberum*, onde defendia a liberdade dos mares.

A tese de Grótius contesta o domínio marítimo como um patrimônio de quem “chegasse primeiro”, negando a existência de um direito de propriedade e afirmando que nem os Hispânicos (portugueses ou espanhóis) nem qualquer outra nação poderiam proibir aos holandeses o acesso às Índias Orientais, pois, esta proibição violaria o *ius communicationis* (direito de comunicação), imprescindível na ordem internacional (GOMES e PRZYBYZESKI, 2010, 172).

Neste contexto de discussões sobre direito de posse e manutenção de domínios sobre determinados territórios, o direito natural e o direito das gentes foram trazidos para o centro do debate na obra de Grotius, com a diferenciação entre *dominium comum*, o primeiro referindo-se às coisas que podiam ser apropriadas e o segundo vindo a refutar esta condição de posse.

Com efeito a água corrente, considerada somente nesta qualidade, e não como rio, é citada pelos jurisconsultos e poetas entre as coisas comuns. (...) O ar que nos cerca está compreendido nelas, podendo ser ocupado, mas sendo de uso comum a todos. E pela mesma razão o mar, imenso em demasia para ser possuído por este ou por aquele, e, além disso, maravilhosamente disposto para o uso de todos, tanto para a navegação como para a pesca. O direito aplicado ao mar também se aplica a alguns outros elementos, como as areias, as praias, as costas, as linhas do litoral (GROTIUS, 1609 *apud* GESTEIRA, 2006, p. 233).

Com estas argumentações, Grotius “(...) à época na função de conselheiro da Companhia Holandesa das Índias Orientais – no período de ápice do poder naval holandês (...)” (MORAES, 2014, p. 241) busca refutar, embora não diretamente, a pretensão de Portugal e Espanha de domínio nos mares, defendendo a liberdade de navegação e a liberdade do comércio por todos os povos, utilizando-se dessas premissas para justificar e legitimar as ações da Companhia das Índias em seu projeto de expansão marítima e comercial.

As ideias de Grotius vieram a ser contestadas por diversos autores, porém a tese que ganhou maior repercussão foi a de John Selden, em 1635 na obra *Mare Clausum* (MORAES, 2014), na qual sustentava que os mares eram passíveis de domínio pelos Estados descobridores, assegurando titularidade a quem descobrisse tais espaços.

Para este autor o mar é suscetível de apropriação e domínio sem, contudo, excluir a liberdade coletiva da navegação. Selden afirmava que o Estado costeiro deveria ter jurisdição perante o seu mar adjacente, com a prerrogativa de imposição de tributos e regulação. Quanto ao alto-mar, o autor defendia a liberdade de navegação (ZANELLA, 2013, p. 73).

Selden tornou-se o porta-voz inglês contra a tese de liberdade de navegação e, neste contexto, deve-se considerar que a Inglaterra reivindicava domínio nos mares limítrofes e no Mar do Norte, que foi palco de uma das primeiras querelas entre Holanda e Inglaterra que, sob o reinado de Jaime I em 1609, proibiu a pesca nas águas costeiras inglesas, surgindo daí a luta pelo reconhecimento da liberdade dos mares e do direito de pesca por parte dos holandeses nas águas costeiras inglesas (SILVA, 2003).

Entretanto, o conceito de liberdade de navegação tornou-se o elemento chave para o projeto inglês de expansão marítima, a partir do século XVIII, quando a Inglaterra, progressivamente, aumenta seu poderio naval e deixa de ser um país “terrestre” para se tornar um país “marítimo”, tendo em vista o próprio enfraquecimento das outras potências como a Holanda, que precisou realocar recursos para combater as investidas da França em seu território (MORAES, 2014).

As ideias de Grotius então são retomadas, em 1702, pelo jurista Cornelis van Bijnkershoek que “(...) propôs uma doutrina segundo a qual o poder do soberano territorial se estendia às embarcações que se encontrassem ao alcance do canhão armado na costa” (BROWNLIE, 1997, p. 197) e tal proposta veio complementar a tese grotiana, introduzindo uma delimitação mais precisa daquilo que, na atualidade, denomina-se mar territorial (MORAES, 2014). Embora a regra do tiro de canhão tivesse seu princípio aceito quase universalmente, não se diria o mesmo da extensão do mar territorial nem da abrangência dos direitos no qual o Estado costeiro viesse a exercer soberania e, sem um critério definido, começaram a surgir sugestões a esse respeito, a fim de que um padrão conveniente fosse estabelecido. Foi, então, que, em 1782, o autor italiano Ferdinando Galiani propôs um limite de três milhas ou de uma légua marítima e durante e após as guerras napoleônicas os tribunais traduziram a regra do tiro de canhão em três milhas<sup>3</sup> (BROWNLIE, 1997; MORAES, 2014).

No fim do século XVIII, outra teoria que amplia os poderes dos Estados para além do mar territorial ganhou força pelos *Hoverings Acts* da Grã-Bretanha, onde era assegurado aos navios da Armada Real exercer poder de fiscalização em uma zona de jurisdição especial de até 100 milhas marítimas da costa. Esses *Acts* configuravam-se numa série de legislações promulgadas durante os séculos XVIII e XIX. Isto se deu pela necessidade de regular a liberdade de pesca e a navegação internacional, cujo primeiro tratado internacional multilateral assinado sobre esta matéria ocorreu em 1882, em Haia, versando sobre a política de pesca no Mar do Norte (ZANELLA, 2013).

Nota-se, portanto, que os séculos XVIII e XIX ficaram marcados pela evolução no pensamento jurídico relativo aos espaços marítimos e esse processo se materializou na medida em que os Estados passaram a reconhecer a importância econômica do ambiente marítimo, seja como meio de navegação e comunicação entre os povos, seja como recurso de expansões territoriais e para fins de comércio ou para a exploração de recursos, principalmente, pesqueiros.

Durante los siglos XVII, XVIII, y XIX el Derecho Internacional del Mar comporta elementos políticos pero también económicos, lo que se deriva en gran parte del hecho fundamental de que el uso esencial del mar en esta etapa se centra en la navegación y circulación, y en ese sentido los espacios marítimos son vías o rutas pero que determinan que ciertos espacios terrestres situados en lugares centrales de esas rutas adquieran una posición geopolítica de primer orden, por el valor que ya tienen para las grandes potencias imperiales y marítimas del Occidente europeo (RUIZ, 2005, s.p.).

<sup>3</sup> “A prática dinamarquesa – que após 1745 se baseou numa faixa de quatro milhas como extensão da soberania – teve algum impacto no pensamento europeu sobre esta matéria” (BROWNLIE, 1997, p. 197).

Outro elemento importante foi a consolidação dos limites marítimos. Muito embora não se houvesse chegado a um consenso quanto à sua extensão, a definição dos conceitos de mar territorial e zona contígua, até o século XX, fixaram-se como os dois espaços marítimos distintos nos quais os Estados poderiam exercer sua soberania e jurisdição, respectivamente.

## 5 O DIREITO DO MAR NO SÉCULO XX

O início do século XX traz consigo novos desafios quanto à extensão consensual do mar territorial bem como qual a linha de base pela qual definir sua largura. Os Estados, unilateralmente, estabeleciam qual a largura de suas respectivas faixas marítimas, apesar de o conceito das três milhas ter sido aceito quase universalmente pela comunidade internacional<sup>4</sup>.

A criação da Liga das Nações veio a intensificar o anseio dos Estados em uniformizar suas pretensões, após a desastrosa experiência na Primeira Guerra Mundial, buscando instaurar uma ordem mais justa no sistema internacional, tendo como expoente máximo os 14 pontos de Wilson, que preconizavam uma série de princípios que seriam suficientes, segundo Woodrow Wilson, para estabelecer o progresso do mundo pós-guerra e o princípio da liberdade dos mares (PEREIRA; PEREIRA, 2014).

Outro elemento de relevância neste período é a multiplicação de organismos internacionais, que se intensifica após 1945, podendo estes organismos proporem e adotarem convenções e, eventualmente, regulamentos internacionais como a IMO (*International Maritime Organization*), competente em matéria de navegação e transportes marítimos (DINH; DAILLIER; PELLET, 2003).

Com o anseio de definir uma largura internacional para o mar territorial foi que, em 22 de setembro de 1924, a Liga das Nações aprovou uma resolução para a realização de uma Conferência de Codificação do Direito Internacional, proposta pelo governo sueco que se realizou em Haia em 1930 e, dentre os temas que seriam discutidos, o regime das águas territoriais foi um dos pontos de grande inflexão, cujo objetivo era universalizar a largura do mar territorial e regular os direitos de pesca para além deste espaço. Todavia, a conferência terminou sem que fosse estabelecida uma medida exata e universal, a julgar pela falta de unanimidade por parte dos Estados, cujos interesses não convergiam (ZANELLA, 2013).

---

<sup>4</sup>"Em relação à largura do mar territorial adotada por cada Estado da época, verificamos que a Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Egípto, Estónia, Estados Unidos da América, Grã-Bretanha e Império Britânico, Japão, Letônia, Países Baixos, Polônia, Romênia, Argentina, Chile, Equador, Salvador, Brasil tinham um mar territorial de 3 milhas. A Finlândia, Noruega, e Suécia tinham um mar territorial de 4 milhas. Em Portugal, Espanha e Itália a largura do mar territorial era de 6 milhas. Na Rússia e Colômbia, era de 12 milhas. No Uruguai, era de 5 milhas" (ZANELLA, 2013, 80).

Sobre a questão da definição da linha de base, pela qual se deve medir a extensão do mar territorial, um caso que produziu efeito decisivo foi o Pescarias Anglo-norueguesas<sup>5</sup>, submetido ao Tribunal Internacional de Justiça (TIJ), no qual o Reino Unido contestou o sistema de limites estabelecido pela Noruega sobre o seu mar territorial, o qual foi estabelecido de forma singular por conta da particularidade de sua costa, recortada por rochedos e ilhas. O Tribunal afirmou que o critério para se definir qual seria a linha de base a partir da qual a largura do mar territorial seria definida era o da linha da baixa-mar. No caso da Noruega essa linha seria a exterior do *skjaergaard* (muralha de rochedos), defendendo que a solução era ditada por características geográficas (BROWNLIE, 1997).

Diante do exposto, é possível notar a grande dificuldade dos países em uniformizar suas pretensões de forma a codificá-las em um Tratado. A Conferência de Haia, mesmo não tendo seu texto final votado e nem aprovado pelos Estados, representou o primeiro esforço multilateral para a sistematização do Direito do Mar.

Após a Segunda Guerra Mundial, a proclamação unilateral do presidente americano Harry Truman, em 1945, afirmando que "[...] *the continental shelf may be regarded as na extension of the land-mass of the coastal nation and thus naturally appurtenant to it*" (UNITED STATES, 1945), produziria efeitos significativos sobre a relação dos Estados com os espaços marítimos, introduzindo o conceito de plataforma continental e zona de pesca.

A proclamação aponta e origina duas áreas até então inexistentes: a plataforma continental e a zona de pesca (atualmente denominada de Zona Econômica Exclusiva). O argumento para a criação da plataforma continental teve por base o reconhecimento científico do fato de a terra firme norte-americana não terminar na fronteira marítima, mas se estender mar adentro num prolongar natural da costa. Assim, os EUA afirmavam que o solo e o subsolo da costa americana faziam parte do prolongamento terrestre do país e, por conseguinte, tinham direitos de jurisdição sobre estes (ZANELLA, 2013, p. 80-81).

A importância desta declaração evidencia o fato de não haver, à época, uma norma de Direito Internacional vigente e a própria comunidade internacional não contestou tal decisão, levando outros Estados a definirem suas próprias plataformas continentais e zonas de pesca, prevalecendo a ideia de que cada Estado costeiro era livre para delimitar sua própria fronteira marítima.

Em 1952, Chile, Equador e Peru subscreveram a Declaração de Santiago, firmando que exerciam soberania e jurisdição restrita sobre o mar territorial que banha suas costas até uma distância de 200 milhas marítimas, abrangendo o leito e o subsolo correspondente. Neste mesmo contexto, Arábia Saudita, Egito, Etiópia, Líbia, Venezuela e alguns países da Europa Oriental passaram a reivindicar que seus mares territoriais deveriam se estender até 12 milhas náuticas – e não apenas 3 milhas como a regra consuetudinária preconizava (MORAES, 2014).

As diversas declarações unilaterais referentes à delimitação do mar territorial, da zona de pesca e da plataforma continental, somadas ao crescente interesse dos Estados na utilização do mar bem como

<sup>5</sup> Para maiores detalhes ver ICJ Reports (1951, p.138).

no aproveitamento de seus recursos, influiu seriamente nas relações internacionais, tornando o sistema internacional mais complexo do ponto de vista jurídico. Neste sentido, a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou um texto da Comissão de Direito Internacional, agendando a primeira conferência sobre Direito do Mar.

A I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizada em Genebra no ano de 1958, resultou em quatro convenções: (a) uma Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua; (b) uma Convenção sobre o alto-mar; (c) uma Convenção sobre pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar; e (d) uma Convenção sobre a plataforma continental (REZEK, 2010). Esses quatro textos não tiveram aceitação generalizada, dado o fato de não alcançarem o maior anseio do Direito Internacional, “(...) uma vez que a convenção não foi capaz de definir com precisão os limites e poderes estatais sobre o tema” (ZANELLA, 2013, p. 85). Todavia, os textos foram produzidos em uma era onde o fator econômico, enfatizado pelo progresso técnico, dominaria o enfoque do Direito do Mar na contemporaneidade (REZEK, 2010).

Em 1960, dois anos após a primeira Conferência sobre o Direito do Mar, foi realizada uma segunda rodada de negociações com o objetivo de preencher as lacunas deixadas pela conferência anterior, porém os esforços foram sem sucesso. As quatro convenções elaboradas na primeira conferência não tiveram total adesão, dadas as críticas que as acusavam de refletir apenas os interesses das grandes potências, evidenciando o conflito de interesse por parte dos Estados (LONGO, 2014).

Após o insucesso da segunda Conferência, outro fato veio a somar-se ao rol de matérias que consolidariam o atual Direito do Mar. Este ponto de inflexão teve ocasião na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas em 1967, quando o embaixador de Malta propôs que os recursos dos fundos marinhos deveriam ser constituídos em patrimônio da humanidade (MORAES, 2014).

Os problemas advindos da proposta do diplomata maltês relativos à delimitação de uma área internacional de fundos marinhos, não completamente adstrita à exploração unilateral e a heterogeneidade dos limites adotados até então pelos países, trouxe à tona a necessidade inadiável de se realizar uma conferência para a normatização de matérias sobre as quais recaiam importantes interesses econômicos como: alto-mar, plataforma continental, mar territorial, zona contígua e pesca (MOREIRA, 2003, p. 121).

A partir de 1970, dentro da lógica bipolar da Guerra Fria, diversos interesses divergiam quanto à delimitação dos espaços marítimos, prevalecendo ação unilateral dos Estados ou mesmo coalizões, como foi o caso da América Latina, que buscavam encontrar um denominador comum que legitimasse o acréscimo de soberania sobre os espaços marítimos adjacentes aos seus respectivos Estados e servisse de alicerce para o futuro Direito do Mar.

Em contrapartida, os Estados Unidos em 1980 autorizaram, através de lei interna e unilateralmente, seus nacionais a explorarem os recursos de águas internacionais, o que foi seguido de forma similar pela França, República Federativa da Alemanha, Japão, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas e Reino Unido (MOREIRA, 2003).

Foi num contexto de interesses divergentes que, em 1973, iniciaram as negociações da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, cujo período de negociação estendeu-se por nove anos, culminando na assinatura da Convenção de MontegoBay, em 1982 na Jamaica, que entrou “(...) em vigor no dia 16 de novembro de 1994, um ano após a reunião do *quorum* de sessenta Estados ratificantes ou aderentes” (REZEK, 2010, p. 318).

O modelo de negociação da conferência estabeleceu que as questões deveriam ser debatidas e as decisões ocorreriam por meio de consenso, utilizando-se para tal um *Gentleman Agreement*. As matérias seriam deliberadas e aprovadas através do método *packagedeal*, ou seja, em bloco, o que tornou o processo muito lento e sujeito a articulações políticas, onde qualquer grupo bem organizado poderia bloquear uma tomada de decisão (ZANELLA, 2013).

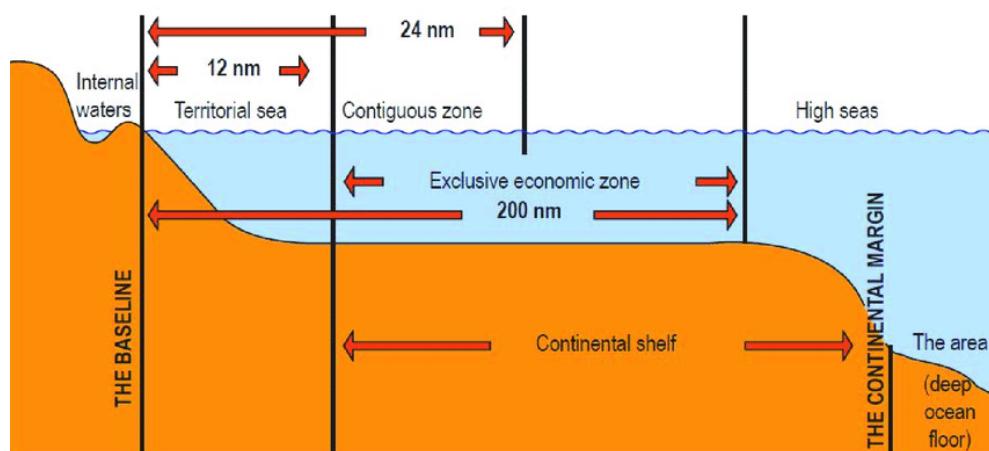
Quanto à balança de negociação, três grupos distintos podem ser observados:

Os *tradicionalistas*, representados pelos Estados Unidos da América, a União Soviética, o Reino Unido e o Japão; os *zoonistas*, representados pelos países latinos e africanos e, por fim, um grupo também expressivo de países geograficamente desfavorecidos (na sua maioria Estados mediterrâneos que, embora possuíssem litoral pouco ganhavam com o limite de duzentas milhas) ou *sem litoral*. Este último grupo, embora um *tertium genus* nas discussões - pois carecia de fato em suas atribuições do acesso à própria matéria a ser tratada - constituía-se expressivo porque contava com o número de cinquenta e quatro países, e dentre estes a Áustria - que o presidia -, as então duas Alemanhas, Bolívia, Zaire, Burundi e Cingapura (MOREIRA, 2003, p. 124).

Entretanto, apesar dos diferentes interesses em jogo e de algumas controvérsias emanadas do próprio texto final da Convenção, a Conferência realizada em MontegoBay foi um marco importante para a consolidação do Direito do Mar no contexto das relações internacionais. No longo processo histórico no qual se desenvolveu, destaca-se seu caráter universal, no qual abrange todos os mares e oceanos e a grande maioria dos Estados do globo, enfatizando a própria complexidade de seu texto normativo, no qual sistematizou, em um único documento, princípios e normas seculares do Direito Internacional de vinculação internacional.

A Figura 1 abaixo demonstra as zonas estabelecidas na Convenção, a saber: águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental, alto mar e área.

FIGURA 1: ZONAS ESTABELECIDAS PELA CONVENÇÃO



Fonte: Research Gate, 2018.

## 6 Considerações Finais

Como foi possível observar, o anseio por ampliar seus domínios levou os Estados a estenderem suas soberanias sobre o espaço marítimo, seja para dominar rotas de comércio ou para dispor das riquezas depositadas no solo e fundos marinhos. Os Estados recorreram à criação de conceitos jurídicos para legitimarem suas ações e exercerem jurisdição sobre o espaço marítimo adjacente às suas costas.

A dialética que envolvia os conceitos de *mare liberum* e *mare clausum* foi, de certa forma, cristalizada na definição dos espaços marítimos, nos quais em alguns deles, como as Águas Interiores, o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental, os Estados exercem soberania e prerrogativas de jurisdição. Já os espaços definidos como Alto-Mar e Área, a liberdade de navegação é assegurada e os recursos marinhos são considerados patrimônio comum da humanidade.

No entanto, existem ainda alguns entraves no que diz respeito a partes do texto da Convenção, partes estas que contemplam pontos importantes da agenda dos Estados, como a questão da expansão da plataforma continental e o mecanismo de resolução de controvérsias. Alguns Estados ainda não ratificaram o texto por não terem seus interesses alocados, como no caso dos Estados Unidos que, atualmente, têm assumido uma postura cada vez mais independente em relação aos acordos multilaterais e da Venezuela, que possui uma área de contestação junto ao Golfo da Venezuela com a Colômbia (que também não é signatária da Convenção), área esta rica em hidrocarbonetos. Neste sentido, um longo caminho foi percorrido até à construção deste importante regime, no entanto, ainda há espaço para o seu desenvolvimento e amadurecimento.

Artigo recebido em 10set 2018.

Aprovado em 11 nov 2018.

## REFERÊNCIAS

- BAPTISTA, E. C. *Iuscogensem Direito Internacional*. Lisboa: Lex, 1997.
- BROWNLIE, I. *Princípios de Direito Internacional Público*. Tradução de Maria Manuela Farajota, et al. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.
- COELHO, A. B. Os argonautas portugueses e o seu velo de ouro (séculos XV e XVI). In: TENGARRINHA, J. (Org.) *História de Portugal*. Bauru: Edusc; São Paulo: UNESP; Portugal: Instituto Camões, 2000, 371p.
- CRUZ, A. G. J. J. La consulta a los pueblos originarios a la luz del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. *Revista Ciencia y Tecnología*, nº 6, 2010. Disponível em: <http://www.lamjol.info/index.php/RCT/article/view/510/353>. Acesso em: 04 de setembro de 2018.
- DINH, N. Q.; DAILLER, P.; PELLET, A. *Direito Internacional Público*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.
- DONOVAN, T. W. Challenges to the territorial integrity of Guyana: A legal analysis. *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol. 32, n. 3, 2004.
- FONSECA, L.A. Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: A formação da fronteira marítima nos séculos XIV e XV e a noção de espaço político descontínuo. In: *Colóquio La Presence Portugais e au Maroc et ses influences*, organizado pela Comissão do Património da Academia do Reino de Marrocos, 2004, Safi. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10216/56624>. Acesso em: 04 de agosto de 2018.
- GESTEIRA, H. M. *Da liberdade dos mares: guerra e comércio na expansão neerlandesa para o Atlântico*. Revista de História 154 (1º - 2006), 221-249. Artigo parte da tese de doutoramento. O Teatro das Coisas Naturais do Brasil: conhecimento e colonização Neerlandesa na América, 1624/1654. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2001.
- GOMES, E. B.; PRZYBYZESKI, S. A normatização da delimitação marítima internacional na Convenção de Montego Bay de 1982 e a jurisprudência da Corte Internacional de Justiça. *Revista Jus Gentium*, Curitiba, ano 4, n. 8, p. 167-190, jul./dez. 2010.
- JACKSON, R.; SORENSEN, G. *Introdução às relações internacionais: teorias e abordagens*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007, 445p.
- KRASNER, S. D. Structural causes and regime consequences: regimes as intervening variables. *International Organization*, vol. 36, n. 2, p. 185-205, Spring, 1982.
- LONGO, A. R. O debate em busca do consenso – as negociações para os termos finais da Convenção da Jamaica. In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. – Brasília: FUNAG, 2014, 589 p.

MACIEL, T. M. *As teorias de relações internacionais pensando a cooperação*. Revista Ponto e Vírgula, nº 5, 2009. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/pontoevirgula/article/view/14087/10373>. Acesso em: 18 de setembro de 2018.

MARTINS, E. M. O. *Curso de Direito Marítimo*. Vol. 1: teoria geral. 4<sup>a</sup> ed. Barueri: Manole, 2013.

MORAES, R. F. (2014) *Do mare liberum ao mare clausum: soberania marítima e exploração econômica das águas jurisdicionais e da área*. In: NASSER, R. M.; MORAES, R. F. (Orgs.) *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: IPEA, 2014.

MOREIRA, F. K. Política externa, política e Direito Internacional: a formação de um regime para o uso dos oceanos. In: CARVALHO, L. A.; VÉRAS NETO, F. Q.; LIXA, I. F. M. (Orgs.) *Política Internacional, Política Externa e Relações Internacionais*. Curitiba: Juruá, 2003.

PEREIRA, A. C. A.; PEREIRA, J. E. A. A liberdade do alto-mar – antecedentes históricos dos artigos de 87 a 90 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A. C. A. (Orgs.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. – Brasília: FUNAG, 2014, 589 p.

RESEARCHGATE. Disponível em: [https://www.researchgate.net/figure/Maritime-Zones-The-right-to-regulate-navigation-of-ships-varies-between-the-maritime\\_fig9\\_273756694](https://www.researchgate.net/figure/Maritime-Zones-The-right-to-regulate-navigation-of-ships-varies-between-the-maritime_fig9_273756694). Acesso em: 29 de outubro de 2018.

REZEK, F. *Direito Internacional Público*: curso elementar. 12 ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2010.

ROCHA, R. M. S. M. *O Mar Territorial*: largura e natureza jurídica. Porto: Universidade Portucalense, 1996.

RUIZ, J. F. M. Los espacios marítimos y el problema de la delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. IX, n. 185, 15 de marzo de 2005.

SANZ, J. C. F. Marco jurídico actual de la piratería: um antiguo delito del Derecho Internacional del Mar. *Revista Tribuna Internacional*, Vol. 2 nº 4, 2013, pp 9-31.

SARAIVA, M. G. Robert O. Keohane: Interdependência Complexa, Regimes Internacionais, Instituições e idéias na política internacional. In: LIMA, M. C. [et. al] (Orgs.). *Clássicos das Relações Internacionais*. São Paulo: Hucitec, 2011, 379p.

SILVA, J. L. M. *Direito do Mar*. Lisboa: AAFDL, 2003.

UNITED STATES. *Policy of the United States with respect to the natural resources of the subsoil and seabed of the continental shelf*. Washington, D. C., 28 Sep. 1945. Disponível em: <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=12332#axzz2fpQ3k9BF>. Acesso em: 10 de agosto de 2018.

VIANNA, R.C. O direito do mar na idade média. *Revista Biblos*, Rio Grande, 21: 239-250, 2007.

WATSON, A. *A evolução da sociedade internacional*: uma análise histórica comparativa. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

ZANELLA, T. V. *Curso de Direito do Mar*. Curitiba: Juruá, 2013, 378p.