



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ (UFC)
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO PÚBLICO**

LARISSA ARAÚJO PINHEIRO

**OS CONFLITOS NO MAR DO SUL DA CHINA À LUZ DA CONVENÇÃO DAS
NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR**

FORTALEZA

2021

LARISSA ARAÚJO PINHEIRO

OS CONFLITOS NO MAR DO SUL DA CHINA À LUZ DA CONVENÇÃO DAS
NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Direito da
Universidade Federal do Ceará, como
requisito parcial à obtenção do Título de
Bacharel em Direito. Área de concentração:
Direito Internacional Público.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Tarin Cristino Frota
Mont'Alverne.

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- P72c Pinheiro, Larissa Araújo.
Os Conflitos no Mar do Sul da China à Luz da Convenção das Nações Unidas sobre o
Direito do Mar / Larissa Araújo Pinheiro. – 2021.
70 f. : il. color.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará,
Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2021.
Orientação: Profa. Dra. Tarin Cristino Frota Mont'Alverme .
1. Mar do Sul da China. 2. Direito Internacional do Mar. 3. Convenção das Nações Unidas
sobre o Direito do Mar. I. Título.

CDD 340

LARISSA ARAÚJO PINHEIRO

OS CONFLITOS NO MAR DO SUL DA CHINA À LUZ DA CONVENÇÃO DAS
NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Direito da
Universidade Federal do Ceará, como
requisito parcial à obtenção do Título de
Bacharel em Direito. Área de concentração:
Direito Internacional Público.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Tarin Cristino Frota
Mont'Alverne.

Aprovada em: ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Tarin Cristino Frota Mont'Alverne (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Mestranda em Direito
Adriana Isabelle Barbosa Lima Sá Leitão
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Mestrando em Direito Comercial
João Luís Nogueira Matias Filho
Universidade de São Paulo (USP)

A Deus.

Aos meus pais, Guilherme e Flávia.

Ao meu irmão, João Guilherme.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por iluminar meus caminhos e me intuir a fazer o bem e a dar o meu melhor, com a força e a perseverança que só a fé nEle podem proporcionar.

Aos meus pais, Guilherme e Flávia, por serem meu alicerce, pelo apoio incondicional ao longo de toda a minha jornada, tanto acadêmica como pessoal, pela paciência em todos os momentos e por serem minha referência de amor, cuidado e determinação.

Ao meu irmão, João Guilherme, pelos momentos de leveza que tornaram essa trajetória menos árdua, e por ser um colo amigo sempre que preciso.

Ao meu namorado, João Pedro, pelo companheirismo inabalável e pela tranquilidade que me passa nos momentos mais difíceis.

À minha tia, Raquel, que é e sempre foi minha maior referência no ramo jurídico.

Aos meus amigos que fiz ainda na escola - Maria Clara, Letícia, Lise, Vittorio, Isabel e Carol -, os quais foram fundamentais para que eu me tornasse quem sou hoje.

Aos meus amigos que fiz durante a graduação – Isabele, Ingrid, Victória, Gabriel, Mateus, e Rafael –, que tanto me ensinaram e com quem compartilhei felicidades e angústias nesse período.

À minha orientadora, Professora Dr^a.Tarin Mont'alverne, pela disponibilidade e paciência fundamentais para o êxito desse trabalho, e pelos conhecimentos compartilhados durante esse período.

Aos mestrandos Adriana Isabelle Barbosa Lima Sá Leitão e João Luís Nogueira Matias Filho, por gentilmente terem aceitado participar da banca examinadora.

E, por fim, à Universidade Federal do Ceará, seus professores e funcionários, pelo acolhimento durante esses cinco anos.

“Os que questionam são sempre os mais perigosos. Responder não é perigoso. Uma única pergunta pode ser mais explosiva do que mil respostas.”

- Jostein Gaarder.

RESUMO

O Mar do Sul da China é uma região palco de um dos mais significativos conflitos jurídicos da atualidade. Devido à sua geografia intrincada, com várias ilhas, arquipélagos, estreitos e canais, bem como aos seus diversos atrativos, como a existência de recursos naturais e a sua importância como rota comercial, os Estados que o circundam realizam reivindicações sobre suas águas que acabam por se sobrepor. Nesse contexto, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar se revela como o instrumento jurídico aplicável à lide, tendo em vista que define e regulamenta as zonas marítimas. Assim, o objetivo central do trabalho é analisar as disputas que atualmente ocorrem no Mar do Sul da China à luz da CNUDM, identificando os aspectos de maior destaque da região, compreendendo as reivindicações feitas pelos Estados envolvidos no confronto e examinando de que modo o Tribunal Internacional do Direito do Mar pode atuar como um mecanismo de resolução dessa controvérsia. Para alcançar esse propósito, a metodologia utilizada consistiu na pesquisa bibliográfica e revisão de literatura de artigos, periódicos, trabalhos científicos e monografias, bem como na pesquisa documental em instrumentos legais e decisões judiciais concernentes ao tema. Diante disso, pôde-se verificar que diante da presença de ambiguidades no texto da Convenção e da escolha dos Estados de não judicializar seus litígios, a CNUDM e seus mecanismos não têm se revelado suficientemente eficientes na obtenção de soluções para as disputas no Mar do Sul da China.

Palavras-chave: Mar do Sul da China. Direito Internacional do Mar. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

ABSTRACT

The South China Sea is a region spot of one of the most significant judicial conflicts nowadays. Due to its intricate geography, with several islands, archipelagos, straits and channels, as well as its diverse attractions, such as the existence of natural resources and its importance as a commercial route, the states that surround it make claims about their waters which end up overlapping. In this context, the United Nations Convention on the Law of the Sea is revealed as the legal instrument applicable to the dispute, due to the fact that it defines and regulates maritime zones. Therefore, the main objective of the paperwork is to analyze the disputes that currently take place in the South China Sea in the light of the UNCLOS, identifying the most prominent aspects of the region, including the claims made by the States involved in the confrontation and examining how the International Tribunal for the Law of the Sea can act as a mechanism to resolve this controversy. To achieve this purpose, the methodology used consisted of bibliographic research and literature review of articles, journals, scientific works and monographs, as well as documentary research on legal instruments and judicial decisions concerning the theme. In conclusion, it was possible to verify that given the presence of ambiguities in the text of the Convention and the choice of States not to judicialize their disputes, UNCLOS and its mechanisms have not proved to be sufficiently efficient in obtaining solutions to disputes in the South China Sea.

Keywords: South China Sea. International Law of the Sea. United Nations Convention on the Law of the Sea.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O mapa geográfico do Mar do Sul da China	13
Figura 2 – Zonas marítimas definidas pela CNUDM	18
Figura 3 – Filipinas, um Estado arquipélago no MSC	23
Figura 4 – Reservas Prováveis e Provadas de Petróleo no Mar do Sul da China.	30
Figura 5 – Cidades importantes no Mar do Sul da China	38
Figura 6 – A construção de ilhas artificiais no Mar do Sul da China	40
Figura 7 – A Linha dos Nove Traços (Nine-Dash Line)	43
Figura 8 – Sobreposição de interesses de países do sudeste asiático no MSC ...	47

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Atualização da previsão de crescimento do PIB na Ásia em desenvolvimento	28
Gráfico 2 – Comércio de países-chave pelo MSC em bilhões de dólares	31
Gráfico 3 – Gastos militares em países com interesse no MSC em bilhões de dólares	39

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGNU	Assembleia Geral das Nações Unidas
CIJ	Corte Internacional de Justiça
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPA	Corte Permanente de Arbitragem
MSC	Mar do Sul da China
ONU	Organização das Nações Unidas
TIDM	Tribunal Internacional do Direito do Mar

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	A DELIMITAÇÃO DAS ZONAS MARÍTIMAS PELA A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR: FUNDAMENTOS DAS REIVINDICAÇÕES NAS DISPUTAS NO MAR DO SUL DA CHINA.....	17
2.1	Linha de base.....	19
2.2.	Águas interiores.....	20
2.3.	Mar territorial.....	20
2.4.	Águas arquipelágicas.....	22
2.5.	Ilhas.....	24
2.6.	Zona contígua.....	24
2.7.	Zona econômica exclusiva.....	25
2.8.	Plataforma continental.....	26
3	ASPECTOS DE INTERESSE DO MAR DO SUL DA CHINA E AS PRETENSÕES DAS PARTES NA REGIÃO SOB A PERSPECTIVA DA CNUDM.	29
3.1.	Aspectos importantes do Mar do Sul da China e sua regulamentação na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	29
3.1.1.	<i>Existência e abundância de recursos naturais.....</i>	<i>29</i>
3.1.2.	<i>Rotas de comércio.....</i>	<i>34</i>
3.1.3.	<i>Segurança.....</i>	<i>38</i>
3.2.	Reivindicações das partes no conflito no Mar do Sul da China.....	41
3.2.1.	<i>República Popular da China.....</i>	<i>43</i>
3.2.2.	<i>República Socialista do Vietnã.....</i>	<i>45</i>
3.2.3.	<i>República das Filipinas.....</i>	<i>46</i>
3.2.4.	<i>Outros países.....</i>	<i>46</i>
4	TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR: SOLUÇÃO DOS CONFLITOS NO MAR DO SUL DA CHINA?.....	49

4.1. Aspectos gerais concernentes ao Tribunal Internacional do Direito do Mar	49
4.2 Mecanismos de solução de controvérsias da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Direito do Mar.....	53
4.3 Caso República Popular da China vs República das Filipinas.....	55
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	60
REFERÊNCIAS.....	63

1 INTRODUÇÃO

Historicamente, o Mar do Sul da China é navegado há cerca de dois mil anos por embarcações de diversas nacionalidades. A hegemonia da região pertenceu pela maior parte do tempo ao Império Chinês, detentor de diversas cidades portuárias de relevância comercial (FAKHOURY, 2019, p. 3).

A partir do século XVI, com as Grandes Navegações, o comércio realizado pelas potências europeias no Mar do Sul da China começou a ganhar destaque, tendo os países estabelecido presença constante na área (FAKHOURY, 2019, p. 3).

Desde o século XIX, a região se tornou o centro de uma disputa marítima e jurídica entre seus países circundantes, tendo o conflito ganhado maiores proporções a partir de meados do século XX, mais precisamente na década de 1970, quando a descoberta de reservas de petróleo atraiu a atenção de empresas petrolíferas (FERREIRA, 2016, p. 187).

Nesse contexto, entender a posição geográfica do Mar do Sul da China é de suma importância para compreender os desdobramentos conflituosos que atualmente ocorrem na região.

O MSC fica localizado no Oceano Pacífico, no sudeste asiático, circundado por países como Vietnã, China, Taiwan, Filipinas, Indonésia e Malásia, e compreendendo uma área de mais de 3.000.000 m² (PINOTTI, 2015, p. 163-164).

Conecta-se com outros mares por meio dos Estreitos de Taiwan, de Lombok e de Malaca, esse último em destaque devido à ligação estratégica que faz entre os Oceanos Pacífico e Índico (PINOTTI, 2015, p. 163-164).

Figura 1 - O mapa geográfico do Mar do Sul da China



Fonte: Insider, 2016.

Abrange, além da área aquática, as chamadas Ilhas do Mar do Sul da China Meridional, as quais consistem em centenas de ilhas, ilhotas, atóis, recifes etc. que exercem uma importância significativa no conflito atual (JUNG *et al.*, 2017, p. 37).

Ressalte-se, dentre a parte territorial do MSC, os arquipélagos de Paracel e Spratly, bem como o recife de Scarborough, que figuram como os pontos centrais da disputa, o que será melhor detalhado à frente (PADULA *et al.*, 2020, p. 14-15)

Nesse contexto, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, também conhecida como Convenção de Montego Bay, revela-se como o instrumento jurídico apto a regulamentar as lides envolvendo o Mar do Sul da China.

Ainda, é de se destacar que, no âmbito da CNUDM foi criado o Tribunal Internacional do Direito do Mar, órgão jurisdicional independente com jurisdição sobre qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da Convenção (International Tribunal for the Law of the Sea, 2021).

Contudo, é necessário realizar algumas ressalvas. A CNUDM, apesar de representar um grande avanço na esfera da unificação da legislação internacional do mar, é bastante limitada em alguns aspectos, especialmente no que diz respeito às ambiguidades existentes em suas definições e regulamentações, dando margem para

que os Estados façam diferentes interpretações da lei de acordo com seus interesses (The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies, 2017).

Na perspectiva da região do MSC, isso é ainda mais delicado, devido à sua geografia intrincada, com várias ilhas, arquipélagos, estreitos e canais (FERREIRA, 2017, p. 2).

É nessa conjuntura em que repousa o problema: diversos países que circundam o Mar do Sul da China, com localização geográfica muito próxima, utilizam-se de argumentos históricos e jurídicos para realizar reivindicações que se sobrepõem.

Desse modo, o objetivo geral deste trabalho é examinar em que medida os conflitos atualmente existentes no Mar do Sul da China podem ser solucionados a partir da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Desse objetivo geral decorrem alguns objetivos específicos, quais sejam: entender de que forma as zonas marítimas foram delimitadas pela CNUDM (I); compreender quais são os aspectos de maior destaque no que diz respeito ao Mar do Sul da China (II); conhecer as reivindicações feitas pelos Estados envolvidos na disputa (III); e identificar de que modo o Tribunal Internacional do Direito do Mar pode atuar na resolução dos conflitos no MSC (IV).

A metodologia utilizada com o objetivo de se alcançar os objetivos pretendidos consistiu na pesquisa bibliográfica e na revisão de literatura de livros, artigos, periódicos, trabalhos científicos e monografias, bem como na pesquisa documental em instrumentos legais e em decisões judiciais concernentes ao tema.

A monografia se divide em três capítulos, para o melhor desenvolvimento da análise projetada.

O primeiro capítulo traz um panorama geral da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, apresentando-se aspectos históricos de sua elaboração, assim como as principais definições acerca da delimitação das zonas marítimas.

No segundo capítulo, examina-se os aspectos mais significativos relacionados ao Mar do Sul da China que o tornam uma região tão atrativa, assim como as pretensões dos Estados interessados na região.

Por fim, o terceiro capítulo aborda os pontos mais relevantes concernentes ao Tribunal Internacional do Direito do Mar e sua utilização na solução dos conflitos no MSC, e a outros mecanismos de solução de controvérsias estabelecidos na Convenção de Montego Bay.

Analisa-se também o caso mais célebre envolvendo as disputas no MSC, entre a República Popular da China e a República das Filipinas, o qual foi resolvido pela Corte Permanente de Arbitragem.

2 A DELIMITAÇÃO DAS ZONAS MARÍTIMAS PELA A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR: FUNDAMENTOS DAS REIVINDICAÇÕES NAS DISPUTAS NO MAR DO SUL DA CHINA

A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar é um tratado internacional firmado em 1982, na Jamaica, o qual se propõe a codificar conceitos relativos ao Direito Internacional do Mar, tais como mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental.

Consoante Pinotti (2015, p. 165 *apud* ACCIOLY *et. al*, 2009, p. 564):

A CNUDM foi assinada em Montego Bay, em 1982, e representou grande avanço sobre a organização e definição de regras, leis e conceitos referentes ao uso e a exploração dos mares e oceanos. Entrou em vigor em 1994 e conta hoje com 166 signatários, entre eles: China e Vietnã.

A CNUDM substituiu as quatro Convenções de Genebra que anteriormente regulavam a matéria, e inovou no sentido da criação de três órgãos: o Tribunal Internacional do Direito do Mar, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e a Comissão de Limites da Plataforma Continental (International Union for Conservation of Nature, 2020).

Na conjuntura da Assembleia Geral das Nações Unidas de 1970, foi formulada uma Resolução que estabelece princípios fundamentais a serem seguidos pela Convenção de Montego Bay, que à época ainda seria elaborada, dos quais cabe destacar alguns (United Nations General Assembly, 1970, p. 24, tradução nossa):

1. O fundo marinho e oceânico, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional (doravante denominado mar), bem como os recursos da área, são patrimônio comum da humanidade¹;
2. A área não será objeto de apropriação por quaisquer meios por Estados ou pessoas, naturais ou jurídicas, e nenhum Estado poderá reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberania sobre qualquer parte dela²;
3. Todas as atividades relativas à exploração e ao aproveitamento dos recursos da área e demais atividades correlatas serão regidas pelo regime internacional a ser estabelecido³.

¹ No original: The sea-bed and ocean floor, and the subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction (hereinafter referred to as the sea), as well as the resources of the area, are the common heritage of mankind.

² No original: The area shall not be subject to appropriation by any means by States or persons, natural or juridical, and no state shall claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part thereof.

³ No original: All activities regarding the exploration and exploitation of the resources of the area and other related activities shall be governed by the international regime to be established.

Ainda sob a perspectiva histórica da Convenção, Albuquerque *et. al* (2002, p. 130) afirma que:

Os trabalhos tendentes à preparação da Convenção remontam a 1967, data em que, na Assembléia (*sic.*) Geral das Nações Unidas, o Embaixador A. Pardo, representante de Malta, junto da Organização das Nações Unidas (ONU), proferiu um importante discurso no qual, pela primeira vez, chamou-se a atenção da Comunidade Internacional para o risco eminente de as riquezas minerais dos fundos marinhos serem exploradas e colonizadas pelas poucas potências industrializadas detentoras de tecnologia adequada àquela exploração.

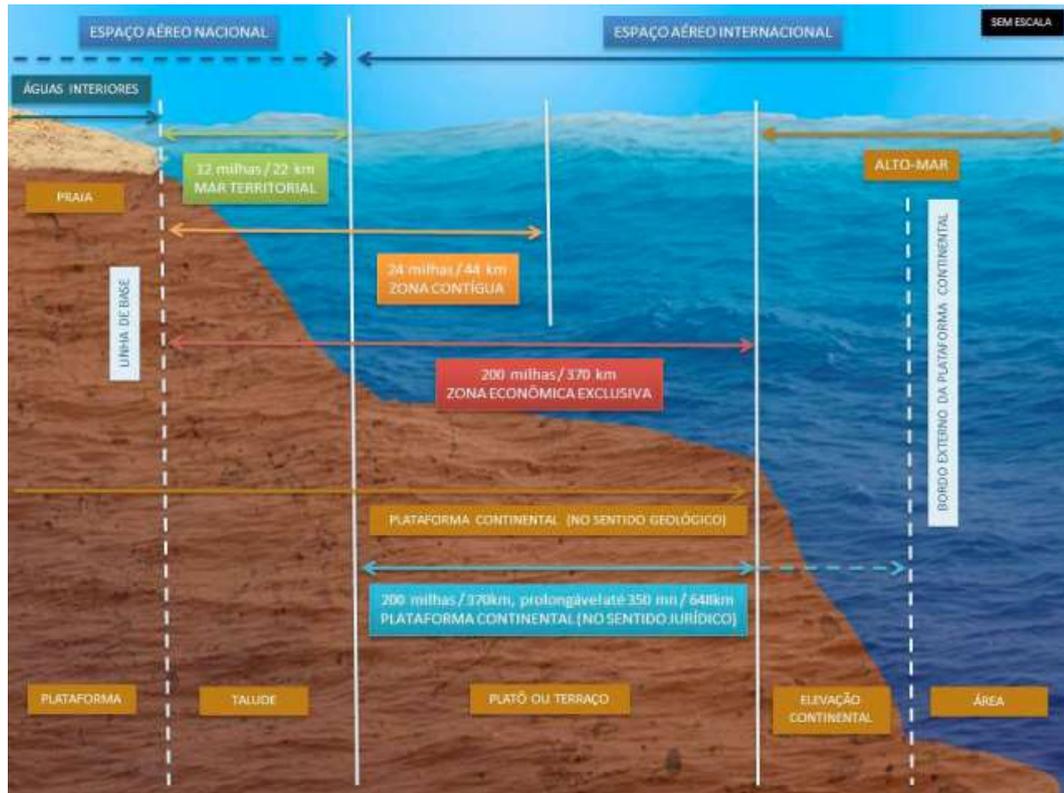
Posteriormente, a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ocorrida de 1973 a 1982 nas cidades de Nova Iorque, Caracas e Genebra, firmou as bases para a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, ocasião que contou com a presença de 164 Estados membros e não-membros da ONU, além de observadores e organizações internacionais (ALBUQUERQUE *et. al*, 2002, p. 131).

Nas palavras de Menezes (2015 *apud* BERNSTEIN, 1974):

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar tem como um dos principais méritos o estabelecimento de mecanismos de delimitação do espaço marítimo entre os Estados, estabelecendo um entendimento comum sobre os limites internacionais, sua utilização e a extensão da responsabilidade dos Estados em seu uso pacífico.

A compreensão das principais definições trazidas pelo referido tratado será de distinto interesse para o entendimento dos conflitos que atualmente acontecem no Mar do Sul da China sob a perspectiva jurídica, tendo em vista que o cerne das divergências entre as pretensões dos países se encontra justamente na delimitação de suas zonas marítimas, as quais muitas vezes alegam terem sido invadidas por outros Estados.

Figura 2 – Zonas marítimas definidas pela CNUDM



Fonte: Menezes, 2015.

Assim, os tópicos a seguir se propõem a analisar algumas das demarcações das zonas marítimas pela CNUDM, trazendo os conceitos de linha de base, águas internas, mar territorial, águas arquipelágicas, zona contígua e plataforma continental.

2.1 Linha de base

A linha de base é o conceito mais fundamental, o que justifica sua análise antes das zonas marítimas propriamente ditas. Trata-se do marco inicial para o dimensionamento dessas zonas, e está definida no artigo 5 da CNUDM:

Salvo disposição da presente Convenção, a linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.

No que diz respeito ao entendimento do Tribunal Internacional do Direito do Mar acerca da matéria, na ocasião do julgamento da disputa envolvendo os limites marítimos entre Bangladesh e Myanmar na Baía de Bengala, foi aduzido que a determinação das linhas de base é uma questão de direito internacional, devendo os Tribunais considerarem cada costa de modo individual, bem como as atividades

típicas de cada Estado, para definir esse marco (International Tribunal for the Law of the Sea, 2011, p. 32).

2.2 Águas interiores

As águas interiores, ou internas, são definidas pelo artigo 8 da Convenção de Montego Bay como aquelas que, com exceção às águas arquipelágicas, estão situadas no interior da linha de base do mar territorial.

As águas interiores são concebidas como uma extensão territorial, sendo reconhecidos dois poderes aos Estados que as detêm: o dominial, que consiste na soberania quase idêntica aquela relativa à terra firme e às águas continentais; e os exclusivos, que dizem respeito aos direitos de pesca, sobrevoo e navegação (ZANELLA, 2021, p. 29).

A passagem inocente⁴ e a passagem em trânsito de embarcações estrangeiras pelas águas internas de um Estado em regra são proibidas, sendo necessária uma autorização do país detentor das águas (ZANELLA, 2021, p. 29).

Contudo, existem exceções, que é no caso de extrema necessidade ou, ao serem delimitadas as águas internas, que estas acabem por eventualmente envolver faixas de águas que não eram tratadas anteriormente como sendo de tal categoria (WESTON, 2017, p. 3 *apud* EVANS, 2010).

2.3 Mar territorial

A definição de mar territorial pode ser extraída do artigo 3 da CNUDM, segundo o qual todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas paralelamente a partir da sua linha de base, incluindo os fundos marinhos.

De acordo com The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies (2017, tradução nossa):

⁴ De acordo com o artigo 18 da CNUDM, trata-se da navegação pelo mar territorial de outro Estado com o fim de: a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

Tudo, desde a linha de base até um limite não superior a doze milhas, é considerado o mar territorial do Estado. Os mares territoriais são a zona mais simples. Assim como as águas internas, os Estados costeiros têm soberania e jurisdição sobre o mar territorial. Esses direitos se estendem não apenas à superfície, mas também ao fundo do mar e subsolo, bem como verticalmente ao espaço aéreo. A grande maioria dos Estados estabeleceu mares territoriais no limite de 12 milhas náuticas, mas alguns estabeleceram limites mais curtos⁵.

Um aspecto relevante acerca dos limites do mar territorial é a delimitação dessa zona no caso de países costeiros que possuem costas adjacentes ou situadas frente a frente.

De acordo com o artigo 15 da CNUDM:

Quando as costas de dois Estados são adjacentes ou se encontram situadas frente a frente, nenhum desses Estados tem o direito, salvo acordo de ambos em contrário, de estender o seu mar territorial além da linha mediana cujos pontos são eqüidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial de cada um desses Estados. Contudo, este artigo não se aplica quando, por motivo da existência de títulos históricos ou de outras circunstâncias especiais, for necessário delimitar o mar territorial dos dois Estados de forma diferente.

Para resumir, caso as costas de dois Estados concorram frente a frente, e a distância entre elas seja de menos de 24 milhas náuticas, o que corresponderia ao mar territorial dos dois países, o limite das águas marítimas territoriais passa a ser uma linha mediana entre as duas costas (ZANELLA, 2021, p. 32).

Nesse viés, não só o MSC se encaixa na classificação de costas opostas ou adjacentes, como, na perspectiva dos países demandantes, apresentam elementos históricos que justificam adaptações (PINOTTI, 2015, p. 166).

As reivindicações dos países serão abordadas posteriormente, em tópico próprio.

Em relação ao regime jurídico da zona marítima em comento, em regra, os Estados são soberanos nos limites de seus mares territoriais, tal como em suas águas internas, conforme leciona o artigo 2 da Convenção de Montego Bay.

⁵ No original: Everything from the baseline to a limit not exceeding twelve miles is considered the State's territorial sea. Territorial seas are the most straightforward zone. Much like internal waters, coastal States have sovereignty and jurisdiction over the territorial sea. These rights extend not only on the surface but also to the seabed and subsoil, as well as vertically to airspace. The vast majority of States have established territorial seas at the 12 nautical mile limit, but a handful have established shorter thresholds.

Desse modo, somente o Estado detentor do mar territorial pode, dentro de seus limites, explorar os recursos naturais da região, realizar pesquisas científicas, exercer o poder de polícia, adotar medidas para a segurança da navegação e regulamentar questões aduaneiras, fiscais, de imigração e fitossanitárias, por exemplo (ZANELLA, 2021, p. 33-35).

No que diz respeito ao direito à passagem inocente no mar territorial, aduz Menezes (2015, p. 94):

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prevê o direito de passagem como uma garantia fundamental, prescrevendo apenas que o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos disciplinando a passagem, mas sem impor taxas, dificuldades de ordem administrativa, proibindo, pois, qualquer discriminação de direito ou de fato para seu exercício.

Nesse sentido também, The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies (2017, tradução nossa):

Enquanto os mares territoriais estão sujeitos à jurisdição exclusiva dos Estados costeiros, os direitos desses Estados são limitados pelo direito de passagem de outros Estados, incluindo passagem inocente pelo mar territorial e passagem em trânsito por estreitos internacionais. Esta é a principal distinção entre águas internas e mares territoriais. [...] Não há direito de passagem inocente para aeronaves que voam no espaço aéreo acima do mar territorial do estado costeiro⁶.

Assim, apesar de possuírem os deveres de polícia e de regulamentação da navegação na delimitação de seus mares territoriais, os Estados devem liberar a passagem inocente de navios comerciais ou de guerra, nos termos da seção 3 da CNUDM.

2.4 Águas arquipelágicas

As águas arquipelágicas são aquelas compreendidas pelos “Estados arquipélagos”, por sua vez definidos no artigo 46 da CNUDM como aqueles constituídos totalmente por um ou vários arquipélagos - grupo de ilhas, incluindo

⁶ No original: While territorial seas are subject to the exclusive jurisdiction of the coastal States, the coastal States' rights are limited by the passage rights of other States, including innocent passage through the territorial sea and transit passage through international straits. This is the primary distinction between internal waters and territorial seas. [...] There is no right of innocent passage for aircraft flying through the airspace above the coastal state's territorial sea.

partes de ilhas, águas circunjacentes e outros elementos naturais -, podendo ainda abranger outras ilhas.

Um exemplo de Estado arquipélago na região do Mar do Sul da China são as Filipinas, conforme se observa abaixo:

Figura 3 - Filipinas, um Estado arquipélago no MSC



Fonte: Embassy of The Philippines in Canberra, Australia.

Afirma Weston (2017, p. 7 *apud* MAZZUOLI, 2014) que houve críticas a respeito da nomenclatura atribuída a esses países, sendo mais recomendável o uso do termo “águas arquipelágicas”, visto que não se trataria de uma qualidade dos Estados, mas sim do espaço marítimo e sua regulamentação.

Independentemente da denominação, o fato é que, de acordo com o artigo 47 da Convenção de Montego Bay, esses países também podem traçar linhas de base retas que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago, contanto que dentro dessas linhas, que não podem ultrapassar o limite de 100 milhas marítimas, estejam compreendidas suas principais ilhas.

No que tange ao regime jurídico dessas águas, afirma Zanella (2021, p. 44) que as águas arquipelágicas possuem regime jurídico próprio, *sui generis*, incorporando características tanto de águas interiores como de mar territorial.

2.5 Ilhas

Ainda na perspectiva dos Estados arquipélagos, vale destacar as ilhas naturais, definidas pelo artigo 121 da CNUDM como formações naturais de terra, rodeadas de água, que ficam a descoberto na maré alta.

A relevância das ilhas⁷ para o presente estudo diz respeito ao fato de que, assim como os Estados costeiros, elas também têm direito ao mar territorial, à zona contígua, à zona econômica exclusiva e à plataforma continental, desde que sejam capazes de suportar habitação humana ou vida econômica própria, nos termos do parágrafo 2º do referido dispositivo.

De acordo com The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies (2017), as ilhas não precisam ser habitadas ou efetivamente produzirem uma economia própria para criar essas zonas marítimas, sendo necessária apenas essa capacidade⁸.

Esse aspecto ganha importância no contexto das reivindicações no Mar do Sul da China, tendo em vista que, se confirmada a posse de algum dos Estados sobre as ilhas da região, haverá uma considerável ampliação de sua soberania.

2.6 Zona contígua

A zona contígua, nos termos da Convenção de Montego Bay, compreende a porção subsequente ao mar territorial até uma distância de 24 milhas náuticas contadas a partir da linha de base, ou seja, 12 milhas náuticas além do mar territorial.

Nessa região, o Estado pode exercer medidas de controle aduaneiro, fiscal, sanitário e de imigração para garantir a segurança em seu território e em seu mar territorial, sendo também autorizado a reprimir as infrações às leis e regulamentos dentro desses limites, consoante artigo 33 da CNUDM.

⁷ Ilhas artificiais não têm direito a essas zonas marítimas.

⁸ No original: Islands do not need to be inhabited to create those maritime zones; they only need to be capable of sustaining human habitation or economic life.

Sob essa ótica, aduz Menezes (2015, p. 102) que a zona contígua tem por finalidade a proteção do território ao qual ela pertence, evitando e reprimindo a infração a leis e regulamentos. Trata-se de um espaço em que o Estado costeiro está legitimado a atuar, mas somente para fazer cumprir regras administrativas ou de segurança.

Ainda sob esse viés, de acordo com The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies (2017), ao contrário do mar territorial, a zona contígua apenas dá jurisdição a um Estado na superfície e fundo do oceano, não fornecendo direitos aéreos e espaciais⁹.

2.7 Zona econômica exclusiva

Nos termos do artigo 55 da CNUDM, as chamadas zonas econômicas exclusivas (ZEEs) compreendem a extensão de até 200 milhas náuticas a partir da linha de base, dentro da qual os Estados costeiros possuem direitos econômicos estabelecidos na Convenção.

Afirma Weston (2017, p. 10 *apud* EVANS, 2010) que este instituto não é considerado mar territorial, nem tampouco alto-mar, mas sim, *sui generis*, e, como tal, se encontra sujeita a uma jurisdição distinta.

Ainda segundo Weston (2017, p. 9 *apud* SHAW, 2008):

Esta zona vem como o resultado da evolução das tentativas e processos de negociação que levaram à Convenção hoje vigente, pois retrata uma conciliação entre aqueles que pediam por um exercício mais restrito de poderes pelos Estados costeiros e os que buscavam uma extensão do mar territorial para 200 milhas náuticas.

Sob essa perspectiva, aduz Menezes (2015, p. 103 *apud* GARCIA-AMADOR, 1982) que:

A definição de uma zona de exploração econômica, a qual o Estado costeiro está autorizado a explorar economicamente, é resultado das pretensões de uma série de Estados em desenvolvimento sobre os recursos da pesca além do mar territorial. Até a celebração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os espaços destinados para a pesca e sua discussão giravam em torno do que se considerava mar territorial e alto-mar. Não pode, por isso, passar despercebido o fenomenal impacto que o surgimento desse espaço teve sobre o aproveitamento dos recursos vivos do mar, especialmente para sua exploração regulamentada, podendo ser

⁹ No original: Unlike the territorial sea, the contiguous zone only gives jurisdiction to a State on the ocean's surface and floor. It does not provide air and space rights.

considerada a inovação mais importante da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e instituto central, fundamental, do novo Direito do Mar.

Como mencionado, as ZEEs estão sujeitas a um regime jurídico específico, de acordo com o estipulado no artigo 56 da Convenção de Montego Bay. Dentro dessa delimitação, o Estado costeiro possui direitos de soberania e jurisdição sobre diversos aspectos, os quais são válidos aqui destacar.

No que se refere aos direitos de soberania, de acordo com a CNUDM, estes compreendem a exploração e o aproveitamento, a conservação e a gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.

Em relação à sua jurisdição nas zonas econômicas exclusivas, os Estados podem exercê-la no que tange à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; à investigação científica marinha; e à proteção e preservação do meio marinho, consoante dispõe a Convenção.

É interessante ressaltar que todos os países possuem, sobre a ZEE, liberdade de navegação e de sobrevoo, além de outras prerrogativas, como a de colocação de cabos e dutos submarinos e a de operação de navios e aeronaves, nos termos do artigo 58 da Convenção.

Uma última observação diz respeito ao fato de que os Estados não possuem, salvo raras exceções, capacidade para proibir ou limitar a capacidade de navegação ou sobrevoo dentro de suas ZEEs, o que torna o instituto um dos mais incompreendidos dentro do ramo (The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies, 2017).

Como será visto mais aprofundadamente adiante, as reivindicações indonésias repousam na delimitação de sua zona econômica exclusiva.

2.8 Plataforma continental

Por fim, a última zona marítima delimitada pela Convenção de Montego Bay que merece destaque é a plataforma continental, conceituada como o prolongamento do mar territorial até a margem continental, ou até uma distância de 200 milhas

náuticas a partir da linha de base, que compreende o leito marítimo e o subsolo, de acordo com o artigo 76 da CNUDM.

Consoante Zanella (2021, p. 66):

O território de um Estado normalmente se prolonga mar adentro e não desaparece de imediato com os oceanos. Este prolongamento natural, cuja profundidade varia de 130 a 200 metros em média, se denomina plataforma continental.

A plataforma continental possui uma especial relevância no que diz respeito à exploração de fontes energéticas, como petróleo e gás natural, tendo em vista a sua formação geológica (The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies, 2017).

Nesse contexto, é de destacada importância a delimitação da plataforma continental de cada Estado, que possui sobre ela direitos econômicos exclusivos sobre recursos não-vivos e vivos sedentários, com a possibilidade de construção de ilhas artificiais, instalações e outras estruturas (MENEZES, 2015, 138-139).

A Convenção de Montego Bay utiliza-se de dois critérios para estabelecer os limites da plataforma continental: a distância e a formação geomorfológica. No caso da distância, os Estados costeiros são detentores do direito de exploração do leito e do subsolo marinhos até 200 milhas náuticas a partir da linha de base, ainda que esse espaço extrapole seu tamanho geográfico. Em relação ao critério da formação geomorfológica, o Estado tem direito a ocupar o espaço que vai das 200 milhas marítimas até o extremo da margem continental da plataforma geomorfológica, até no máximo 350 milhas (ZANELLA, 2021, p. 66-67).

Foi nesse contexto que surgiu a necessidade de que fosse criada, no âmbito da Convenção, a Comissão de Limites da Plataforma Continental, anteriormente referida. Nesse sentido, The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies (2017, tradução nossa):

Para evitar abusos das disposições da plataforma continental, o LOSC estabeleceu a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). A CLPC usa cientistas para avaliar as reivindicações dos Estados sobre a extensão de suas plataformas continentais e se elas estão em conformidade com os padrões da Convenção¹⁰.

¹⁰ No original: To prevent abuse of the continental shelf provisions, the LOSC established the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). The CLCS uses scientists to evaluate States' claims about the extent of their continental shelves and whether they conform to the Convention's standards.

Em 2009, Vietnã e Malásia chegaram a apresentar conjuntamente suas pretensões territoriais no MSC à Comissão de Limites da Plataforma Continental (FERREIRA, 2016, p. 194).

Importa agora abordar os pontos de maior destaque relativos ao Tribunal Internacional do Direito do Mar, sua utilização na solução dos conflitos no Mar do Sul da China, bem como examinar outros mecanismos de solução de controvérsias estabelecidos na Convenção de Montego Bay.

3 ASPECTOS DE INTERESSE DO MAR DO SUL DA CHINA E AS PRETENSÕES DAS PARTES NA REGIÃO SOB A PERSPECTIVA DA CNUDM

Tendo compreendido os principais aspectos gerais acerca da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, importa agora examinar algumas características do Mar do Sul da China que o tornam palco de uma das mais relevantes disputas geopolíticas e jurídicas da atualidade, e entender como esses fatores são tratados à luz da CNUDM.

Posteriormente, a tarefa é a de entender como os países da região embasam suas pretensões no MSC, para então, no próximo capítulo, elucidar como esses conflitos de interesses podem ser solucionados sob a ótica da Convenção de Montego Bay.

3.1 Aspectos importantes do Mar do Sul da China e sua regulamentação na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

São três os principais fatores de interesse no MSC: a existência e provável abundância de recursos naturais, a sua utilização como uma das mais estratégicas rotas de comércio e a sua importância para a segurança da região.

Passa-se agora à análise de cada um deles sob a perspectiva da CNUDM.

3.1.1 Existência e abundância de recursos naturais

De acordo com Fakhoury (2019, p. 2), é “impreciso determinar a quantidade exata de petróleo e gás natural nas camadas marinhas do Mar do Sul da China devido à falta de infraestrutura de exploração na região e de disputas territoriais”.

Contudo, projeções realizadas por agências como a *U.S. Energy Information Administration* (EIA), a *Asia Maritime Transparency Initiative* (AMTI) e a *Chinese National Offshore Oil Company* (CNOOC) estimam não só a presença de recursos energéticos, como sua abundância (PADULA *et. al*, 2020, p. 15).

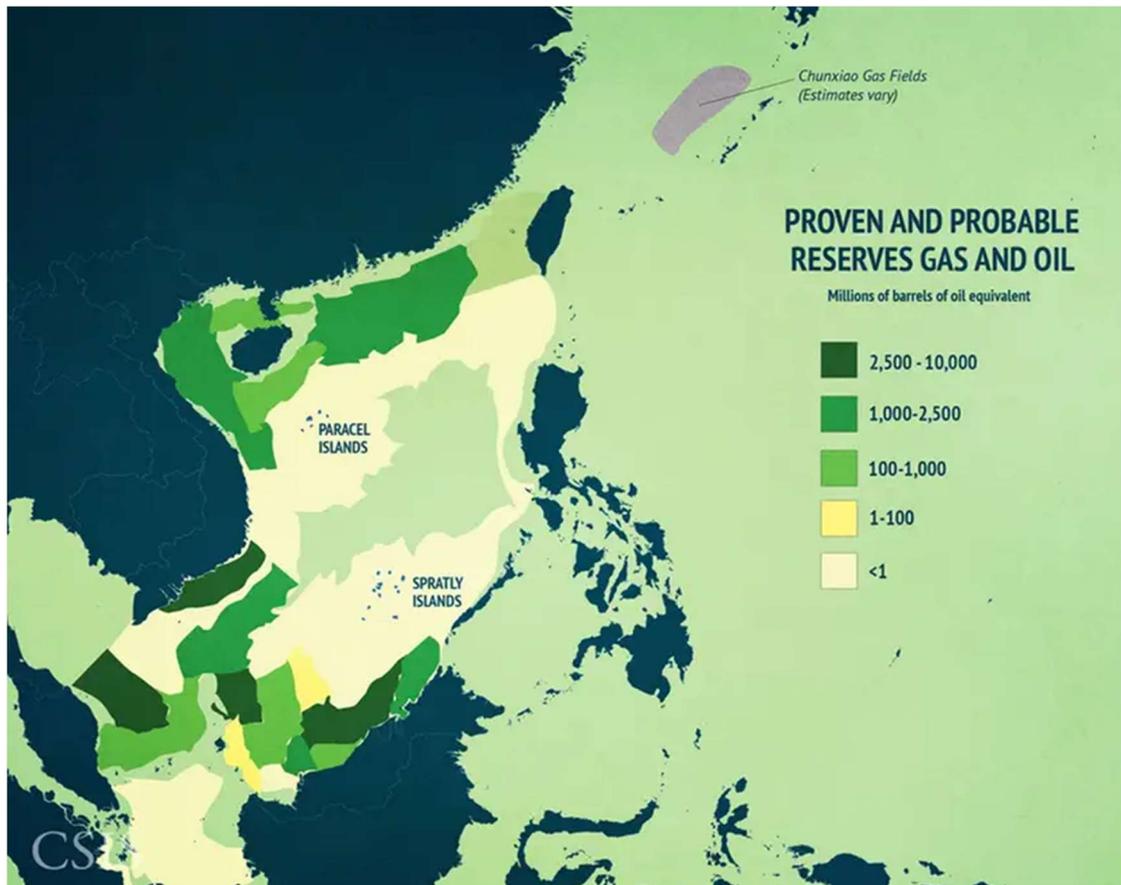
Segundo a AMTI (2021, tradução nossa), em seu território incontestado, o MSC possui aproximadamente 190 trilhões de pés cúbicos de gás natural e 11 bilhões de

barris de petróleo em reservas prováveis e provadas, com muito mais a ser descoberto¹¹.

No mesmo sentido são os dados da EIA (2013), os quais ainda indicam que a maior parte das reservas de recursos naturais se encontram em bacias de águas rasas nos limites do MSC, sendo a maior parte da reserva de petróleo bruto e líquido e de gás natural na região pertencente à Malásia.

De acordo com a CNOOC, os estoques de petróleo seriam de aproximadamente 125 bilhões de barris, enquanto os de gás natural seriam equivalentes a 500 trilhões de metros cúbicos (Pinotti, 2015, p. 165 *apud* U.S. Energy Information Administration, 2013, p. 2).

Figura 4 - Reservas Prováveis e Provadas de Petróleo no Mar do Sul da China



Fonte: Insider, 2016.

¹¹ No original: The South China Sea holds an estimated 190 trillion cubic feet of natural gas and 11 billion barrels of oil in proved and probable reserves, with much more potentially undiscovered.

É interessante mencionar que, ainda de acordo com Pinotti (2015, p. 165 *apud* U.S. Energy Information Administration, 2013, p. 4):

Os arquipélagos Spratly e Paracel seriam menos atraentes: o primeiro teria pouca ou nenhuma reserva de petróleo, mas possuiria significativos depósitos de gás devido às suas características geológicas. Já o segundo não apresentaria reservas relevantes, além de ter resultados desencorajadores nos estudos geológicos.

Contudo, essa aparente ausência de recursos energéticos em larga escala não diminui o interesse dos países locais no domínio dos referidos arquipélagos, como será explorado adiante.

Vale ainda mencionar a diversidade da vida marinha presente no Mar do Sul da China, que também figura como um importante recurso natural diretamente relacionado tanto à economia pesqueira como à segurança alimentar da própria população da região. Conforme Padula *et. al* (2020, p. 16):

Segundo um estudo de 2015, realizado por Sumalia & Cheung, o MSC é lar de aproximadamente 3.365 espécies de peixes, sendo uma das cinco maiores zonas de pescada do planeta. É estimado que o volume de pesca bata na casa das 10 milhões de toneladas, o que corresponderia a 12% do volume mundial de pescados em um ano. Esse volume se traduziria em valores de 21.8 bilhões de dólares, dos quais a China detém 45% do montante, correspondendo a 10,5% de seu PIB no setor de agricultura.

Nessa perspectiva, pode-se dizer que a importância dos recursos naturais presentes no Mar do Sul da China para a economia asiática é inestimável.

A região possui altas taxas de crescimento econômico, com previsões de crescimento do PIB acima dos 6% no ano de 2021, de acordo com dados do *Asian Development Bank* colacionados abaixo.

Gráfico 1 - Atualização da previsão de crescimento do PIB na Ásia em desenvolvimento

GDP Growth Forecast Update



Fonte: Asian Development Bank, 2020.

Legenda: A estimativa para o ano de 2020 era de crescimento de 2.2%, agora é de retração de 0.7%. Para o ano de 2021, a previsão era de crescimento de 6.2%, agora é de 6.8%.

Consoante Fakhoury (2019, p. 2), “[...] o crescimento econômico asiático demanda de forma proporcional um aumento no consumo, produção e exploração energética.”

Assim, para Avet (2019) isso reforça consideravelmente as rivalidades entre os estados que buscam obter o controle desses territórios, o que pode acabar sendo prejudicial ao desenvolvimento da região.

Na perspectiva da Convenção de Montego Bay, como desenvolvido em tópico próprio, é pleno o direito à exploração dos recursos naturais vivos e não vivos dentro dos limites das águas internas, do mar territorial dos Estados e, no caso dos países arquipélago, das águas arquipelágicas. Nesse sentido, mencione-se os artigos 2 e 49 da CNUDM (grifo nosso):

Artigo 2, CNUDM - 1. **A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial.**

2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, **bem como ao leito e ao subsolo deste mar.**

3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.

[...]

Art 49, CNUDM - 1. A soberania de um Estado arquipélago estende-se às águas encerradas pelas linhas de base arquipelágicas, traçadas de conformidade com o artigo 47, denominadas águas arquipelágicas, independentemente da sua profundidade ou da sua distância da costa.

2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo situado sobre as águas arquipelágicas e **ao seu leito e subsolo, bem como aos recursos neles existentes.**

3. Esta soberania é exercida de conformidade com as disposições da presente Parte.

4. O regime de passagem pelas rotas marítimas arquipélagicas, estabelecido na presente Parte, não afeta em outros aspectos o regime jurídico das águas arquipélagicas, inclusive o das rotas marítimas, **nem o exercício pelo Estado arquipélago de sua soberania sobre essas águas, seu espaço aéreo sobrejacente e seu leito e subsolo, bem como sobre os recursos neles existentes.**

Assim, no âmbito das zonas econômicas exclusivas, os Estados costeiros têm direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, nos termos do artigo 56 da Convenção.

Ainda sob essa perspectiva, é importante mencionar que os estados têm o dever de assegurar a conservação dos recursos vivos existentes em sua ZEE, tal como preleciona o artigo 61 do referido instrumento.

Na plataforma continental, o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, compreendidos como os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, conforme artigo 77 da CNUDM.

Nesse sentido, cite-se trecho da Declaração Conjunta dos juízes *ad hoc* Hossain e Oxman do Tribunal Internacional do Direito do Mar no caso envolvendo o Estreito de Johor entre Malásia e Singapura (International Tribunal for the Law of the Sea, 2004, p. 34, tradução nossa):

O direito de um Estado de usar áreas marinhas e recursos naturais sujeitos à sua soberania ou jurisdição é amplo, mas não ilimitado. Ele tem o dever de levar em consideração os direitos dos demais Estados e a proteção e preservação do meio marinho¹².

Por fim, mencione-se relevante decisão do juiz Gao, do TIDM, acerca da exploração de recursos naturais na ocasião do julgamento do caso "Virginia G", entre Panamá e Guiné-Bissau (International Tribunal for the Law of the Sea, 2014, p. 136), a qual leciona que o termo "direitos soberanos" a que se refere ao artigo 56 da

¹² No original: The right of a State to use marine areas and natural resources subject to its sovereignty or jurisdiction is broad but not unlimited. It is qualified by the duty to have due regard to the rights of other States and to the protection and preservation of the marine environment.

Convenção abrange todos os direitos necessários e conexos à exploração, ao aproveitamento, à conservação e à gestão dos recursos naturais, incluindo o direito de tomar as devidas providências, e, no exercício de tais direitos soberanos, o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos que estabeleçam os termos e condições para o acesso de embarcações de pesca estrangeiras à sua zona econômica exclusiva.

3.1.2 Rotas de comércio

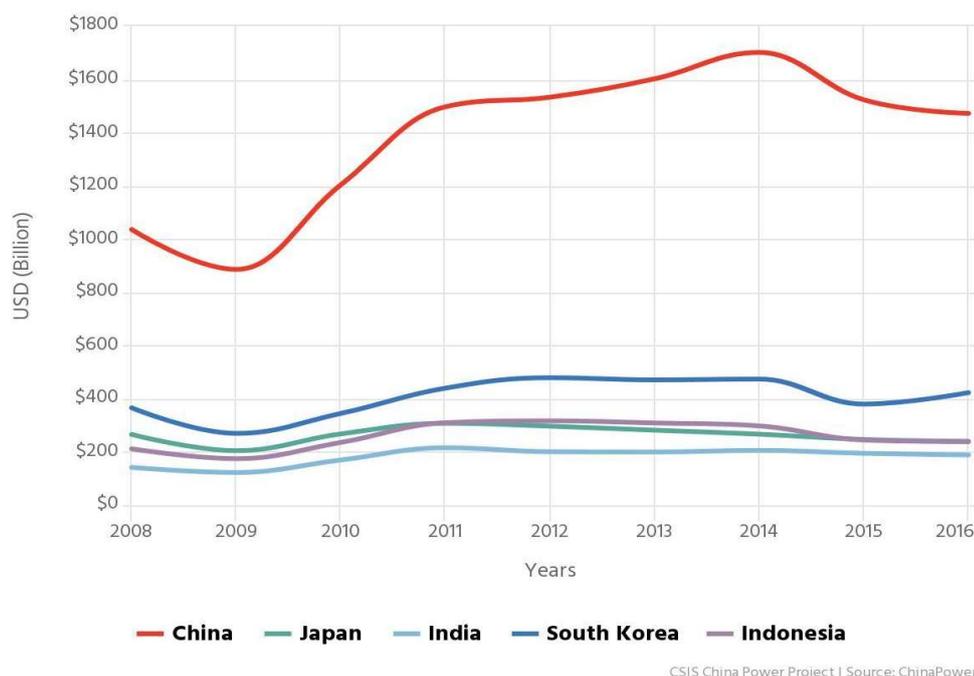
O Mar do Sul da China também está localizado em uma posição estratégica para o comércio dos países da região do sudeste asiático (AVET, 2019). Isso porque, seguindo a oeste, o MSC é a principal e mais curta rota marítima de acesso ao Oceano Índico, e, para mais além, à África, ao Oriente Médio e à Europa (PINOTTI, 2015, p. 165). O caminho alternativo para se chegar a esses locais passa pelo extremo sul do globo, contornando a Austrália, o que, além de consumir mais tempo, encarece em grande medida o comércio.

A relevância do Mar do Sul da China para as relações globais de comércio pode ser facilmente percebida. De acordo com Padula *et. al* (2020, p. 8 e 9 *apud* China Power, 2017):

Segundo a The United Nations Conference on Trade Development (UNCTAD), aproximadamente 80% do total global por volume e 70% do total global por valor do comércio mundial são transportados pelo mar. Desse montante, 60% passa através da Ásia, sendo que um terço necessariamente transita pelo MSC. Como dado ilustrativo, a porcentagem que o MSC representa para o comércio de Indonésia, Malásia, Coreia do Sul, Japão, Vietnã e Tailândia é respectivamente 85%, 58%, 47%, 19%, 86%, 74%.

Para países como China, Japão, Índia e Coreia do Norte, grandes economias asiáticas, o comércio supera os USD \$200 bilhões, segundo dados do projeto China Power (2017).

Gráfico 2 - Comércio de países-chave pelo MSC em bilhões de dólares



Fonte: CSIS ChinaPower Project, 2017.

No âmbito específico da China, ainda de acordo com o projeto, aproximadamente USD \$3.4 trilhões em comércio passou pelo Mar do Sul da China no ano de 2016 (China Power, 2017).

Além disso, o Estreito de Malaca, um dos estrangulamentos da região, o qual está localizado entre Singapura e Indonésia, se revela como um dos principais da região do MSC, tendo em vista sua localização privilegiada como porteira ao lado ocidental do planeta, ligando o Oceano Pacífico ao Índico (PADULA *et. al*, 2020, p. 10).

A passagem é bastante estreita, com aproximadamente 65 km de largura e 250 km de comprimento (Britannica, The Editors of Encyclopaedia, 2019). Dada a sua importância estratégica, a eventual interrupção desse estreito poderia causar danos catastróficos ao comércio da região. Nesse aspecto, de acordo com Padula *et. al* (2020, p. 12 e 13):

(...) o MSC e seus estreitos representam um ativo de importância estratégica para a mobilidade comercial e militar, assim como para o desenvolvimento econômico e social de uma grande faixa do continente Euro-asiático, especificamente do Nordeste e Sudeste da Ásia. Logo, qualquer alteração na possibilidade de acesso e de livre navegação através dessa área pode afetar negativamente Estados como Japão, Coreia do Sul, Taiwan e China, o que, conseqüentemente, implicaria não só em grande prejuízo à economia global como também no equilíbrio de poder nessas regiões.

Ainda sob esse viés, conforme estudos do projeto China Power (2016, tradução nossa):

Uma curta interrupção (no Estreito de Malaca) em tempos de paz forçaria as embarcações a esperar o acesso ser restabelecido ou a considerar o uso de uma rota alternativa, enquanto uma longa interrupção poderia ter consequências mais amplas para os trilhões de dólares em comércio que transitam pelo Mar do Sul da China a cada ano. (...) Um fechamento a longo prazo do Estreito de Malaca também poderia precipitar uma interrupção na cadeia global de abastecimento, especialmente entre as rotas inter-regionais de comércio e os hubs multinacionais que estão ligados geograficamente ao Mar do Sul da China. Os países do sudeste da Ásia estariam particularmente vulneráveis. Um hipotético fechamento a longo prazo poderia ter efeitos similares às inundações de 2011 na Tailândia, que causou até USD \$32 bilhões em danos à manufatura tailandesa.¹³

É importante ressaltar, ainda, que o MSC também é rota para o comércio de energia vinda do Oriente Médio. Segundo Padula *et. al* (2020, p.16 *apud* EIA, 2014):

(...) o Estado chinês depende em grande medida de seu comércio marítimo. Levando em consideração sua fraca dotação geológica para a extração de petróleo e gás natural, o país se torna refém da importação de recursos energéticos (HOWELL, 2009). Ao ponto de que hoje a RPC¹⁴ figura entre os três maiores importadores de energia do mundo, além de ser o segundo maior consumidor. A origem desses recursos em sua maior parte é o Oriente Médio e a África, o que significa que para os petroleiros chegarem à costa chinesa devem, necessariamente, passar por Malaca e pelo MSC.

Trazendo a análise desse aspecto para o âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, vale lembrar o conceito de passagem inocente, definido no artigo 18 do referido instrumento, que abrange a travessia de embarcações comerciais pelas zonas de outros Estados (Nações Unidas, 1982).

De acordo com Zanella (2021, p. 35):

A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

¹³No original: A short-term peacetime disruption would force vessels to either wait until access is reestablished or consider using an alternate route, while a long-term disruption could have far-reaching consequences for the trillions of dollars of goods that transit the South China Sea each year. (...) A long-term Strait of Malacca closure could also precipitate globally-reaching supply chain disruptions, especially among interregional trade routes and multinational production hubs that are geographically tied to the South China Sea. The countries of Southeast Asia would be particularly vulnerable. A hypothetical long-term closure may have a similar effect as the 2011 Thailand floods, which inflicted up to \$32 billion in damages to Thailand's manufacturing base.

¹⁴ República Popular da China.

Assim, consoante o disposto no artigo referido, as finalidades da passagem podem ser duas: atravessar o mar territorial de um Estado, sem penetrar em suas águas interiores nem fazer escala em ancoradouro ou instalação portuária situada fora dessa zona; ou dirigir-se para as águas interiores de um Estado costeiro ou delas sair, ou fazer escala em ancoradouro ou instalação portuária.

Nesse contexto, de acordo com o artigo 17 da CNUDM, salvo disposição em contrário, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial (Nações Unidas, 1982).

Importante ressaltar que, nos termos do artigo 19 da Convenção de Montego Bay, a passagem inocente não pode ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, sendo considerada como nociva aquela em que a embarcação realizar atividades de ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro, exercício ou manobra com armas, lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar ou de qualquer aeronave, etc. (Nações Unidas, 1982).

Além disso, o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos relativos à passagem inocente pelo mar territorial sobre matérias como segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo, proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços ou instalações, proteção de cabos e dutos, conservação dos recursos vivos do mar etc., aos quais os navios estrangeiros em passagem deverão obedecer, em consonância com o artigo 21 da CNUDM (Nações Unidas, 1982).

Interessante mencionar ainda que o artigo 25 da Convenção prevê o direito de os Estados suspenderem temporariamente o direito de passagem inocente em determinadas áreas do seu mar territorial, desde que não façam discriminação de direito ou de fato entre navios estrangeiros, e que esta medida seja indispensável para proteger a sua segurança, devendo a suspensão ser tornada pública para que produza efeitos (Nações Unidas, 1982).

Nesse viés, a delimitação das zonas marítimas adquire um caráter fundamental, à medida em que o controle das águas do mar territorial de um Estado o dá meios para, além de regulamentar a passagem de navios mercantes pela região, suspender temporariamente esse direito.

3.1.3 Segurança

O Mar do Sul da China é porta de entrada para o sudeste asiático, sendo uma importante região também no que diz respeito ao aspecto da segurança contra invasões estrangeiras, conforme afirma Singh (2012, p. 1 e 2 *apud* Ali, 1992):

Estrategicamente, essa região tem um grande significado. A invasão japonesa aos países do sudeste asiático Malásia, Indonésia e Filipinas ocorreu por esse mar. Ele também foi utilizado pela marinha americana na sua operação durante a Guerra do Vietnã e recentemente em sua “Operação Tempestade no Deserto” contra o Iraque.¹⁵

Nesse sentido, como se pode visualizar no mapa a seguir, o MSC é rota de acesso direto a cidades e regiões importantes, como Hong Kong, Taipei e Manila:

Figura 5 - Cidades importantes no Mar do Sul da China



Fonte: The Economist, 2012.

¹⁵ No original: Strategically, this region has been of enormous significance. The Japanese invasion of the Southeast Asian States of Malaysia, Indonesia, and the Philippines was through this sea. It was also utilized by the U.S. navy in its operation during the Vietnam War and recently in its 'Operation Desert Storm' against Iraq (Ali, 1992).

Para a China, em especial, o Mar do Sul da China deságua na mais populosa e uma de suas principais províncias: Guangdong, na qual se localizam cidades como Guangzhou e Shenzhen (Yeung *et al.*, 2016).

Além disso, o MSC também alcança as regiões autônomas de Macau e Hong Kong, sendo esta última um verdadeiro hub financeiro do país, que atrai milhares de investidores anualmente, especialmente devido às suas regras próprias mais brandas que as da chamada China continental (Hong Kong Monetary Authority, 2021).

Uma questão diretamente relacionada à segurança no MSC é a aquisição de armamentos militares por países da região, notadamente pela China.

Dados do Stockholm International Peace Research Institute (2020) indicam que em 2010, os gastos militares de todos os países do leste da Ásia somaram USD 234 bilhões¹⁶, enquanto que em 2019 esse número subiu para USD 363 bilhões¹⁷.

Segundo o projeto China Power (2016), a China sozinha foi responsável pelo dispêndio de USD 143.9 bilhões em 2010 e USD 266.4 bilhões em 2019 em armamentos. Ainda de acordo com esse estudo, “os aumentos de gastos agregados deveram-se a vários programas de aquisição de alto nível, reformas militares e mudanças doutrinárias e estratégicas dentro do Exército de Libertação Popular.”¹⁸

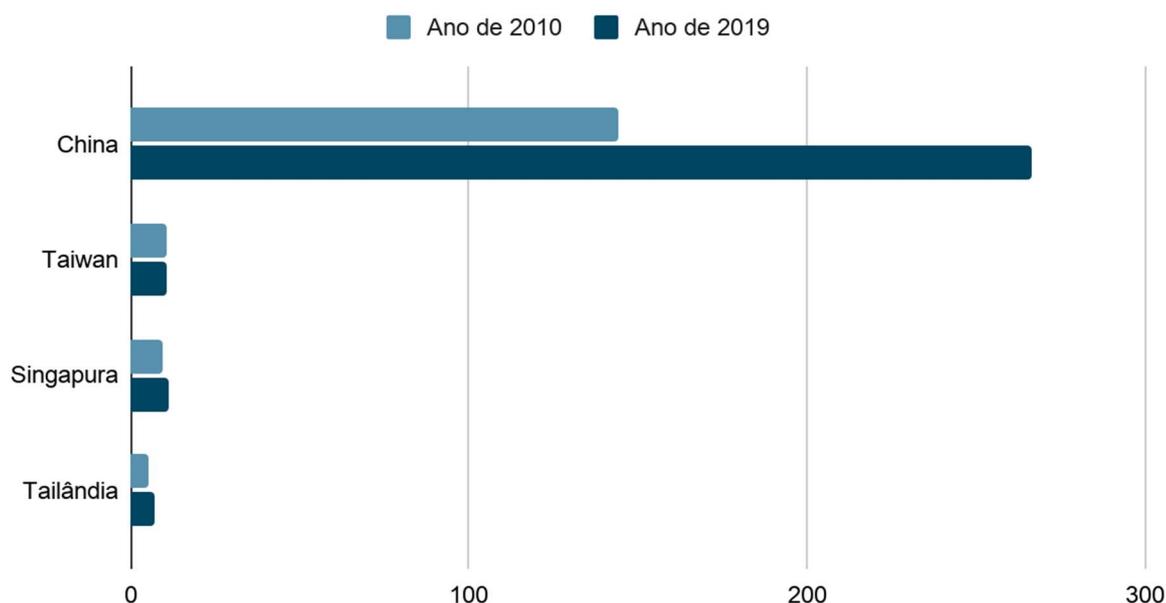
Para efeitos de comparação, dados do projeto indicam que Taiwan, Singapura e Tailândia, países com interesses diretos no MSC, gastaram, respectivamente, USD 10.4, USD 9.3 e USD 5.5 bilhões no seu poderio militar em 2010, e USD 10.6, USD 11.3 e USD 7 bilhões em 2019 (China Power Team, 2016).

Gráfico 3 - Gastos militares em países com interesse no MSC em bilhões de dólares

¹⁶ De acordo com a cotação de 2018.

¹⁷ De acordo com a cotação de 2019.

¹⁸ No original: Aggregate spending increases have corresponded with several high-profile procurement programs, military reforms, and doctrinal and strategic shifts within the People's Liberation Army.



Fonte: China Power, 2020 (adaptado).

Nesse contexto, a construção de ilhas artificiais e sua militarização têm se tornado um mecanismo de intimidação, na tentativa dos países de assegurar suas reivindicações (BBC News, 2017).

Para Jung *et al.* (2017, p. 45):

A efetiva ocupação de ilhas do Mar do Sul da China por algumas dessas nações, a construção de ilhas artificiais e o exercício de atividade militares pela China levaram a um aumento das tensões, levantando debates sobre o risco que essas disputas significariam para a biodiversidade marinha, as relações entre os países e a respectiva situação político-diplomática da região.

Vale mencionar que a realização de exercícios militares na região ainda aumentam o risco de acidentes entre embarcações, o que ocorreu pela primeira vez em 2001, quando um avião de sinalização EP-3E Aries II da marinha dos Estados Unidos se chocou a uma aeronave de interceptação chinesa J-8II a 110 quilômetros da ilha de Hainan e 160 quilômetros das instalações militares chinesas nas ilhas Paracel (FAKHOURY, 2019, p. 3).

Figura 6 - A construção de ilhas artificiais no Mar do Sul da China



Fonte: Reuters, 2017.

Na perspectiva da Convenção de Montego Bay, o artigo 60 possibilita ao Estado costeiro construir, regulamentar e operar ilhas artificiais dentro de sua zona econômica exclusiva, sobre as quais o Estado possui jurisdição exclusiva.

Ainda nos termos do mesmo dispositivo, o Estado costeiro pode, se necessário, criar em volta dessas ilhas artificiais, zonas de segurança de largura razoável, nas quais pode tomar medidas adequadas para garantir tanto a segurança da navegação como a das ilhas artificiais, instalações ou estruturas.

Por fim, vale mencionar que conforme o artigo 60 da CNUDM, as ilhas artificiais não têm o estatuto jurídico de ilhas, portanto, não têm mar territorial próprio e a sua presença não afeta a delimitação do mar territorial, da zona econômica exclusiva ou da plataforma continental.

Mais uma vez, a demarcação das zonas marítimas dos Estados se apresenta como uma questão central, uma vez que é por meio dela que vai se dar a possibilidade de criação de ilhas artificiais, as quais reforçam a segurança e as pretensões dos países na região do Mar do Sul da China.

3.2 Reivindicações das partes no conflito no Mar do Sul da China

Para entender o cerne dos conflitos no Mar do Sul da China, faz-se necessário também identificar, ainda que de forma breve, as reivindicações de alguns dos países diretamente interessados na região.

Sob a perspectiva da fonte das pretensões, aduz Bafoil (2014, tradução nossa):

Para justificar suas reivindicações, cada um se refere à história, mas sem fornecer uma prova decisiva da legitimidade de suas reivindicações. Na verdade, as ilhas e recifes do Mar da China Meridional foram repetidamente ocupados por diferentes países (ou potências coloniais), ocupações que, às vezes, não foram relatadas¹⁹.

Essa compreensão será fundamental para visualizar a competência do Tribunal Internacional do Direito do Mar para o julgamento de lides relacionadas a esses conflitos de interesse. De fato, para Vieira (2021):

A disputa geopolítica pelo controle desse espaço vem gerando acasas controvérsias acerca dos limites e potencialidades do Direito Internacional do Mar. A sistemática construção e militarização de ilhas artificiais pela China a partir de arrecifes, rochedos e baixios a descoberto – e sobre elas reivindicar o pleno exercício de direitos soberanos, é algo sem precedentes – choca-se frontalmente com o disposto na Convenção de Montego Bay (1982), que rege a matéria.

Inicialmente, porém, é importante ressaltar que apesar de o MSC ser navegado a cerca de dois mil anos por diversos países e dinastias, a questão acerca da posse de suas ilhas e águas foi de certo modo ignorada até meados do século XX (FAKHOURY, 2019, p. 3).

Durante o século XVI, navios portugueses, espanhóis, holandeses, britânicos e franceses que faziam comércio utilizavam o Mar do Sul da China como rota, inclusive estabelecendo presença física permanente em portos e cidades asiáticas, mas não havia a preocupação em assegurar a soberania de nenhum país na região (FAKHOURY, 2019, p. 3).

Foi só em meados do século XX, com a codificação de Leis Marítimas Internacionais, que os países do sudeste asiático se preocuparam em garantir mais efetivamente suas pretensões no MSC, as quais até o momento tinham muito mais uma dimensão regional do que internacional.

Assim, faz-se necessário agora identificar algumas das mais relevantes reivindicações feitas pelos países envolvidos no conflito em comento.

3.2.1 República Popular da China

¹⁹ No original: Pour justifier ses réclamations, chacun se réfère à l'histoire, mais sans apporter de preuves décisives de la légitimité de ses revendications. De fait, les îles et les récifs de la mer de Chine méridionale ont été occupés à plusieurs reprises par différents pays (ou puissances coloniales), occupations qui, parfois, n'ont fait l'objet d'aucune notification.

A China é atualmente uma das maiores potências globais, de modo que sua política é negociada menos perante tribunais internacionais do que de forma bilateral e direta, na qual o país consegue normalmente sobrepor seus interesses (WESTON, 2017, p. 13 *apud* MIYOSHI, 2012).

Nesse contexto, as reivindicações chinesas são representadas pela chamada Linha dos Nove Traços e se baseiam precipuamente em argumentos históricos.

Sob esse viés, de acordo com Fakhoury (2019, p. 3):

Por centenas de anos, o comércio na região era dominado pelas cidades portuárias chinesas, governadas pela dinastia Han e seus vassalos. Entretanto, em períodos quando o Império Chinês voltava sua atenção para a “rota da seda”, ou se envolvia em guerras, o Mar do Sul da China ficava livre para que outros reinos controlassem o comércio marítimo no sudeste asiático.

Para embasar sua legitimidade, a China retoma documentos oficiais de dinastias como a Han Ocidental (206 a.C. - 9 d.C.) e a Yuan (1271 d.C. - 1368 d.C.), os quais já mencionam o Mar e sua importância para o Estado chinês.

Contudo, é de se destacar que a insuficiência das técnicas de cartografia da época dificulta sobremaneira a identificação da veracidade dos dados informados nesses documentos (PINOTTI, 2015, p. 169).

Nessa perspectiva, consoante Jung *et al.* (2017, p. 45):

Por demarcar um território muito aquém do previsto pelas delimitações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) de acordo com a posição de alguns dos países da região como Vietnã, Filipinas e Malásia (MISSÃO FILIPINA JUNTO ÀS NAÇÕES UNIDAS, 2011; MISSÃO PERMANENTE DA MALÁSIA JUNTO ÀS NAÇÕES UNIDAS, 2009; MISSÃO PERMANENTE DA REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ JUNTO ÀS NAÇÕES UNIDAS, 2009), a natureza das exigências da China serviriam como catalisador de uma já complicada situação jurídica e política. Questões de soberania territorial de Estados do Sudeste Asiático conflitaram com o ideal de reivindicação histórica sustentado pelo governo chinês.

Figura 7 - A Linha dos Nove Traços (Nine-Dash Line)



Fonte: AMTI, 2021.

As reivindicações chinesas podem ser resumidas a partir das considerações de Roche (2013 *apud* EMMERSON, 2010; ROSENBERG, 2010, tradução nossa), o qual afirma que:

Seus objetivos, portanto, incorporam uma área muito grande descrita como uma enorme “língua”, uma imagem que, segundo seus oponentes, transmite com muita propriedade o seu apetite pela conquista. Esta “língua” de fato cobre a grande maioria do Mar da China Meridional e é sobreposta nas ZEEs de outros países ribeirinhos e, em alguns casos, em seus mares territoriais. Também é referido de forma mais neutra por autores de língua inglesa como “Nine Dash Line”²⁰.

Percebe-se, portanto, que as pretensões chinesas são bastante ambiciosas, e que contribuem significativamente para o aumento dos tensionamentos na região.

²⁰ No original: Ses visées incorporent donc une très vaste zone décrite comme une « langue » enorme, image qui traduit, fort à-propos selon ses opposants, ses appétits de conquête. Cette « langue » couvre en effet la large majorité de la Mer de Chine Méridionale et se superpose aux ZEE des autres pays riverains et dans certains cas à leurs mers territoriales. Elle est aussi désignée de manière plus neutre par les auteurs de langue anglaise par l’expression « Nine Dash Line ».

3.2.2 República Socialista do Vietnã

As alegações vietnamitas igualmente se baseiam em argumentos históricos.

No documento *White Paper*, publicado em 1975 pelo governo da República Socialista do Vietnã, mapas supostamente elaborados nos anos de 1630 e 1653 já mencionam a existência das ilhas Spratly (*Truong sa*) e Paracel (*Hoang sa*), ambas pertencentes ao Vietnã (PINOTTI, 2015, p. 170).

Como era de se esperar, as reivindicações vietnamitas entraram em conflito direto com as chinesas, o que levou a uma série de embates entre os dois países acerca da soberania das ilhas. De acordo com Pinotti (2015, p. 171 *apud* SHEN, 2002, p. 147):

Em 1974, em suposta resposta às constantes violações do território chinês das Paracel e do ataque a pescadores e navios militares chineses por parte de embarcações vietnamitas, soldados chineses ocuparam as principais ilhas do arquipélago, retomando o território do domínio estrangeiro.

No início dos anos 2000, porém, um acordo celebrado entre China e Vietnã acerca do Golfo de Tonquim, que faz fronteira com ambos os países, definiu as regras para a pesca, o acesso à zona econômica exclusiva pela contraparte e a administração conjunta dos bens do Golfo (PINOTTI, 2015, p. 172 *apud* ROSENBERG, 201, p. 120).

Contudo, percebe-se atualmente uma postura mais pacífica por parte dos vietnamitas. Segundo Weston (2017, p. 17 *apud* THAO, 2012):

O Vietnã, por ter sofrido as consequências do uso da força em disputas, prioriza a paz nas suas resoluções, reafirmando em diversos documentos oficiais, ratificando a UNCLOS com um documento defendendo negociações pacíficas, equitativas e de acordo com o direito internacional, enfatizando a Convenção.

Ainda nesse sentido, afirma Pinotti (2015, p. 176-177) que a internacionalização do debate um mecanismo bastante utilizado pelos países conflitantes no Mar do Sul da China, pois amplia os custos geopolíticos de uma eventual ação mais assertiva por partes dos chineses.

3.2.3 República das Filipinas

As reivindicações filipinas foram as que, até o momento, tiveram repercussões mais concretas, embora infrutíferas, no que se refere ao Direito Internacional do Mar, como será visto de forma mais detalhada posteriormente em tópico específico.

As pretensões das Filipinas dizem respeito principalmente ao recife de Scarborough, e se justificariam pelo princípio da aquisição de território, sendo irrefutável que o atol se encontra dentro da ZEE filipina, o que lhe concederia direitos exploratórios exclusivos (WESTON, 2017, p. 20).

Consoante Bafoil (2014, tradução nossa):

Localizada a 220 quilômetros da província de Zambales (oeste da ilha de Luzon, Filipinas), [o recife de Scarborough] pertence tanto à Zona Econômica Exclusiva das Filipinas quanto à da China (e em parte à da Indonésia pela Ilha Natuna)²¹.

Ainda, as reivindicações filipinas seriam fundadas na ideia de *res nullius*, pois as regiões pretendidas pelo Estado não estariam sob soberania de nenhum outro país, e, portanto, poderiam ser anexadas pelas Filipinas (WESTON, 2017, p. 19 *apud* VELASCO, 2014).

3.2.4 Outros países

Outros países como Taiwan, Malásia e Indonésia também têm suas pretensões no Mar do Sul da China.

No que se refere a Taiwan, de acordo com Weston (2017, p. 16 *apud* LEE, 2017):

A política taiwanesa verifica uma conciliação de diversos interesses, tanto de caráter econômico quanto de integridade territorial. Os aspectos históricos da reivindicação de Taiwan são os mesmos da apresentada pela China, tanto que alguns autores como Kamrul (2013) e Joyner (1998) em seus posicionamentos afirmam inclusive a identidade das reivindicações de ambos.

²¹ No original: Situé à 220 kilomètres de la province de Zambales (ouest de l'île de Luçon, Philippines), [l'atoll de Scarborough] appartient à la fois à la Zone économique exclusive des Philippines et à celle de la Chine (et pour partie à celle de l'Indonésie par l'île de Natuna).

Merece destaque, porém, o fato de que Taiwan possui controle sobre a ilha de Itu Aba, a qual também é reivindicada por China, Filipinas e Vietnã (SINGH, 2012, p. 4 *apud* DJALAL, 2000).

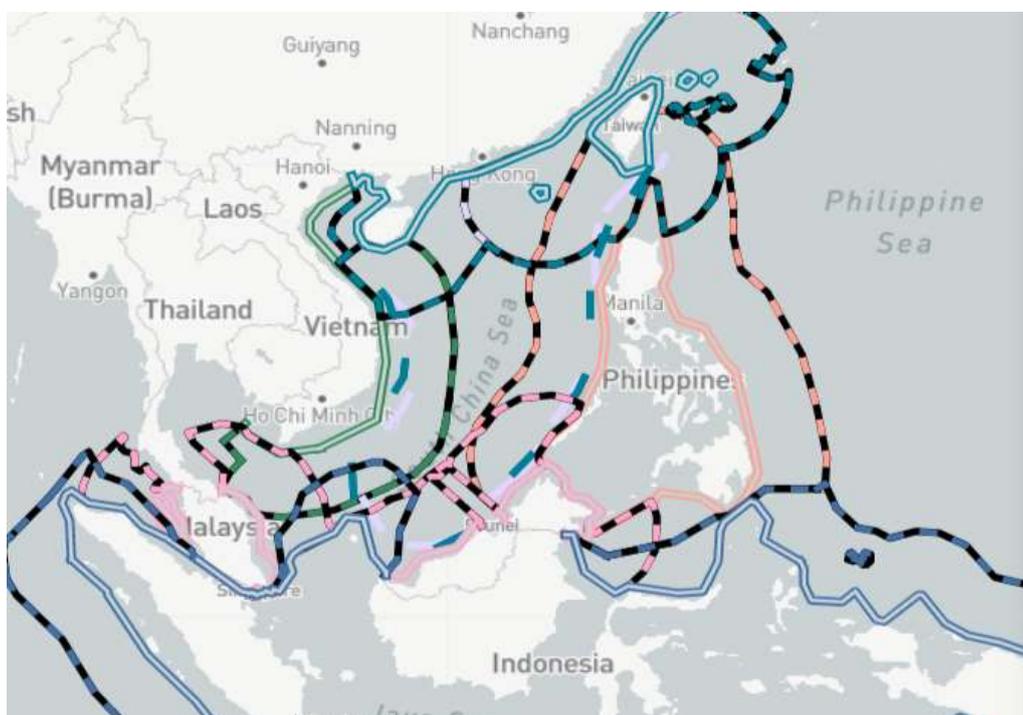
Já a Malásia possui atritos com as Filipinas acerca da soberania de territórios marítimos no MSC. Consoante estudos realizados pela *Association of Southeast Asian Nations* (2021), há uma clara sobreposição de demandas entre os dois países, especialmente acerca da delimitação de suas zonas econômicas exclusivas.

De acordo com Singh (2012, p.4 *apud* ROWMAN, 2005, p. 421, tradução nossa):

Embora a Malásia nunca tenha usado a violência para fazer valer suas reivindicações na região, ela deteve brevemente 43 pescadores filipinos na primavera de 1995 por violarem sua ZEE.

A Indonésia, por fim, reivindica sua soberania sobre as 200 milhas de ZEE determinadas pela CNUDM, bem como sobre sua plataforma continental, as quais afirma estarem invadidas por China e Taiwan (SINGH, 2012, p.4 *apud* ROWMAN, 2005).

Figura 8 - Sobreposição de interesses de países do sudeste asiático no MSC



Fonte: AMTI, 2021.

Nota: a linha contínua representa a extensão do mar territorial pretendida, enquanto a linha tracejada indica a zona econômica exclusiva (ZEE) do Estado, de acordo com a CNUDM.

Legenda: em azul turquesa, reivindicações da China. Em azul, reivindicações da Indonésia. Em branco, de Taiwan. Em verde, do Vietnã. Em rosa, da Malásia. Em laranja, das Filipinas.

Diante de todo o exposto, faz-se necessário agora analisar esse tensionamento sob a ótica da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

4 TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR: SOLUÇÃO DOS CONFLITOS NO MAR DO SUL DA CHINA?

O Tribunal Internacional do Direito do Mar é um órgão jurisdicional com sede em Hamburgo, na Alemanha, o qual foi criado na ocasião da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e nela é disciplinado de acordo com as regras do Anexo VI, denominado Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar (The International Tribunal for the Law of the Sea, 2021).

Nos termos dos artigos 20 e 21 do referido Estatuto, o Tribunal tem jurisdição sobre qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de modo que é válido o questionamento acerca da possibilidade e da extensão de sua utilização como mecanismo de resolução dos conflitos no Mar do Sul da China.

Ainda nessa seara, merece ser analisado o caso único caso em que a CNUDM foi utilizada no contexto da solução das disputas no MSC, o que, aliás, não ocorreu no âmbito da Corte do Mar.

4.1 Aspectos gerais concernentes ao Tribunal Internacional do Direito do Mar

Como anteriormente mencionado, o Tribunal Internacional do Direito do Mar é um órgão jurisdicional que surgiu no contexto da aprovação da Convenção de Montego Bay, tendo sido efetivamente estabelecido apenas no ano de 1996, na Alemanha (NOYES, 1999, p. 127).

De acordo com Weiger *et. al.* (2012, p. 42):

O estabelecimento do Tribunal Internacional para o Direito do Mar não somente representa uma inovação, mas também um importante passo para a evolução do Direito Internacional, reforçando a segurança internacional por meio da solução pacífica de controvérsias que surgem sobre o Direito do Mar.

Entretanto, a criação da referida Corte foi e ainda é vista como de certo modo controversa. Segundo Noyes (1999, p. 111, tradução nossa):

A Corte Internacional de Justiça (CIJ) tem experiência considerável em decidir casos de direito do mar. A disponibilidade da CIJ e de outras opções de solução de controvérsias para disputas de direito do mar fez com que

algumas pessoas se preocupassem que o Tribunal Internacional do Direito do Mar pudesse contribuir para a criação de jurisprudências divergentes²².

Ainda nesse contexto, afirma Seymour (2006, p. 2, tradução nossa):

Mesmo antes do estabelecimento do Tribunal, foi argumentado que uma nova Corte permanente simplesmente não era necessária, dada a disponibilidade da Corte Internacional de Justiça (CIJ) e da arbitragem, ambos com experiência no Direito do Mar²³.

Para efeitos de comparação, a Corte Internacional de Justiça é o principal órgão judicial da ONU, o qual foi criado em 1945 pela Carta das Nações Unidas e entrou em atividade em abril de 1946 (International Court of Justice, 2021).

A Corte Permanente de Arbitragem, por sua vez, foi estabelecida em 1899, na ocasião da Convenção de Haia para a Solução Pacífica de Conflitos Internacionais, com o objetivo de facilitar a arbitragem e outras formas de resolução de conflitos entre os Estados (Permanent Court of Arbitration, 2021).

No que tange ao Tribunal do Mar, trata-se de uma organização independente, composta por 21 membros eleitos entre pessoas da mais alta reputação de justiça e integridade e de reconhecida competência no campo do direito do mar (International Tribunal for the Law of the Sea, 2021).

Em relação à sua competência para julgamento, nos termos dos artigos 20 e 21 do Estatuto, o Tribunal tem jurisdição sobre qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da CNUDM, o que revela uma abordagem bastante ampla.

Contudo, por muito tempo, o Tribunal, a despeito da extensão de sua jurisdição, limitou-se a julgar "processos incidentais" - pedidos de medidas provisórias e de pronta liberação de navios que foram presos, normalmente por infringir os regulamentos dos estados costeiros relativos à pesca na zona econômica exclusiva (SEYMOUR, 2006, p. 1).

²² No original: The International Court of Justice (ICJ) has considerable experience in deciding law of the sea cases. The availability of the ICJ and other dispute settlement options for law of the sea disputes caused some people to worry that the ITLOS might contribute to divergent jurisprudence.

²³ No original: Even before the Tribunal's establishment, it was argued that an additional standing tribunal was simply not necessary given the availability of the International Court of Justice (ICJ) and arbitration, both with existing expertise in the law of the sea.

De acordo com Zanella (2021, p. 79), a decisão proferida pelo Tribunal não tem caráter mandatório senão para as partes envolvidas na lide, ou seja, as decisões têm efeito *Inter partes*. Além disso, as sentenças são irrecorríveis e plenamente executáveis no território dos Estados-membros como se fosse a decisão de uma Corte superior (MENEZES, 2015, p. 206).

Em relação às partes envolvidas, a competência do Tribunal engloba os Estados e organizações internacionais partes da Convenção, bem como entidades distintas, “em qualquer dos casos expressamente previstos na Parte XI ou em qualquer questão submetida nos termos de qualquer outro acordo que confira ao Tribunal jurisdição que seja aceita por todas as partes na questão”, nos termos do artigo 20 do Estatuto do TIDM.

Nesse aspecto, leciona Menezes (2015, p. 205) que:

Um ponto característico que distingue o Tribunal do Mar de outras jurisdições internacionais é a possibilidade de ele ser acessível não só aos Estados-membros, mas, além deles, às entidades, empresas privadas, órgãos governamentais ou empresas governamentais, pessoas naturais ou jurídicas, alargando, assim, seu poder de atuação.

Até novembro de 1998, 130 países já haviam ratificado a CNUDM, estando, portanto, sob jurisdição da Corte do Mar, incluindo China, França, Alemanha, Japão, Rússia, Coreia do Sul e Reino Unido (NOYES, 1999, p. 111).

No que tange às normas aplicadas quando do julgamento dos casos pelo Tribunal, afirma Weiger *et. al.* (2012, p. 45 *apud* PEREIRA *et. al.*, 2005, p. 275) que:

O direito aplicável será o constante na Convenção ou em outras normas internacionais, sendo que ainda há a possibilidade de resolução do conflito por equidade, que consiste na aplicação do “sentimento ideal de justiça aos casos concretos”, com a função de completar o direito, sendo aplicada como regime subsidiário. As proposições de solução de controvérsias do Tribunal Internacional para o Direito do Mar são compulsórias, a não ser que o Estado, durante a ratificação, escolha outro meio de solução de controvérsias que não o Tribunal, como, por exemplo, a Corte Internacional de Justiça.

Há ainda que se mencionar um aspecto bastante relevante a respeito da atividade do Tribunal do Mar: sua função consultiva.

Os Pareceres Consultivos estão disciplinados na Seção 5 da Parte XI da Convenção de Montego Bay.

Nos termos do artigo 191 da CNUDM, incumbe à Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos elaborar, a pedido da Assembleia ou do Conselho, pareceres jurídicos no âmbito de suas atividades, os quais possuem caráter de urgência.

De fato, de acordo com Weiger *et. al.* (2012, p. 48 *apud* NDIAYE, 2010, p. 565):

A função consultiva do Tribunal Internacional para o Direito do Mar pode ser utilizada quando há falta de jurisprudência a respeito de determinada matéria e, apesar de não ter caráter obrigatório nem formar precedentes, os Pareceres Consultivos emitidos têm uma aceitação geral perante os signatários da Convenção.

Além disso, um instrumento utilizado pelo TIDM no exercício de sua jurisdição são as medidas provisórias, as quais são regidas pela Seção 2 da Parte XV da Convenção de Montego Bay.

Conforme artigo 290 do referido instrumento, as medidas podem ser aplicadas até o momento da decisão definitiva, por qualquer corte ou tribunal competente para julgar os litígios relativos à Convenção, com a finalidade de preservar os direitos respectivos das partes na controvérsia ou impedir danos graves ao meio marinho.

Importante ressaltar que as medidas provisórias só podem ser decretadas, modificadas ou revogadas a pedido de uma das partes na controvérsia e após ter sido dada às partes a oportunidade de serem ouvidas, ainda conforme o mesmo artigo.

Ao contrário dos Pareceres Consultivos, as medidas provisórias possuem caráter mandatório, de acordo com a jurisprudência firmada fruto de interpretação do artigo 290, parágrafo 6º da CNUDM, segundo o qual “as partes na controvérsia devem cumprir sem demora quaisquer medidas provisórias decretadas nos termos do presente artigo” (WEIGER *et. al.*, 2012, p. 50 *apud* VICUÑA, 2007, p. 451-462).

Os mecanismos de solução de controvérsias estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar são outro tópico que merece destaque, pois possui relação direta com a questão acerca da possibilidade de utilização do Tribunal do Mar na resolução dos conflitos no Mar do Sul da China.

Importa, portanto, entender um pouco mais acerca desses métodos.

4.2 Mecanismos de solução de controvérsias da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar traz em sua Parte XV, Seção 1, as disposições gerais concernentes à solução de conflitos por meio do Tribunal do Mar.

Nesse viés, é relevante conceituar alguns princípios basilares que fundamentam a criação e a aplicação desses mecanismos de resolução.

Primeiramente, as controvérsias acerca da interpretação ou aplicação da Convenção devem ser resolvidas pelas partes de modo pacífico (artigo 279).

Ainda, os Estados são livres para escolher o mecanismo pacífico para a solução de seus litígios, refletindo assim o princípio da liberdade de escolha (artigo 280).

Além disso, não são aceitas quaisquer reservas ou exceções além das expressamente autorizadas na CNUDM (artigo 309), de modo que as partes devem aceitar a jurisdição da Corte em consonância com o disposto no Anexo VI da referida Convenção.

Dessa forma, se as partes em disputa concordarem com um mecanismo em particular de resolução, os procedimentos compulsórios previstos na CNUDM serão aplicados apenas se o referido meio se provar malsucedido e se o conflito for concernente à aplicação ou interpretação da Convenção (SEYMOUR, 2006, p. 4).

Em conformidade com o artigo 287 da CNUDM, se as partes chegarem a um acordo sobre um método de solução de conflitos, apenas o escolhido poderá ser adotado. Caso haja divergência, a resolução da lide só poderá se dar por meio da arbitragem.

Ainda no âmbito da escolha do mecanismo de resolução dos conflitos, é válido mencionar o parágrafo 1º do artigo 33 da Carta das Nações Unidas, segundo o qual:

ARTIGO 33 - 1. As partes em uma controvérsia, que possa vir a constituir uma ameaça à paz e à segurança internacionais, procurarão, antes de tudo, chegar a uma solução por negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, solução judicial, recurso a entidades ou acordos regionais, ou a qualquer outro meio pacífico à sua escolha. 2. O Conselho de Segurança convidará, quando julgar necessário, as referidas partes a resolver, por tais meios, suas controvérsias.

Isso não prejudica a liberdade de escolha dos Estados, que podem optar por acordarem em se chegar a uma solução por outros meios. Nesse sentido, Weiger *et. al.* (2012, p. 46 *apud* MATTOS, 2008, p. 104):

Os procedimentos previstos na Convenção só serão aplicados se as partes não tiverem alcançado uma solução amigável. Se tiverem firmado acordos bilaterais, regionais ou gerais sobre a matéria, tal procedimento será preferencialmente aplicado, sempre presente a troca de opinião, entre as partes, sobre a controvérsia.

Mencione-se ainda que o artigo 287 traz em seu bojo alguns dos órgãos que podem ser escolhidos pelas partes para exercer a jurisdição sobre a lide em detrimento do Tribunal Internacional do Direito do Mar, quais sejam: a Corte Internacional de Justiça, um tribunal arbitral constituído de conformidade com o Anexo VII ou um tribunal arbitral especial constituído de conformidade com o Anexo VIII.

Para resumir, Zanella (2021, p. 77) afirma que:

A Parte XV opera da seguinte maneira: a) cabe às partes resolverem suas próprias controvérsias pacificamente; b) podem as partes solicitarem a intervenção de um terceiro para efetuarem uma conciliação e chegarem a um acordo comum; c) se a solução não for encontrada, aplica-se supletivamente, a seção 2, na qual os Estados escolhem qual mecanismo utilizarão; d) se não for possível um consenso sobre qual procedimento adotar, cria-se um tribunal arbitral para dirimir o litígio, com decisão vinculativa; e) apenas utiliza-se os demais procedimentos – como o TIDM – por vontade e escolha deliberada dos Estados envolvidos, porém, uma vez escolhido, as partes devem sujeitar-se a sua decisão.

Nesse contexto de liberdade na escolha da forma de solução das controvérsias, apresentam-se duas limitações à atuação da Corte do Mar. Nas palavras de Weiger *et. al.* (2012, p. 47 *apud* KEYUAN, 2010, p. 6):

A primeira dessas restrições diz respeito à competição de jurisdição, ou seja, ele possui competência concorrente com a Corte Internacional de Justiça e tribunais arbitrais e, por ser uma instituição relativamente nova, passa por uma posição de desvantagem com relação às outras cortes. Outro constrangimento ocorre com relação às escolhas dos procedimentos de solução de controvérsias. Dos estados signatários da Convenção, somente treze selecionaram o Tribunal Internacional para o Direito do Mar como primeira opção para a solução de disputas, sendo que os outros transitam entre a Corte Internacional de Justiça e Tribunais Arbitrais.

Nesse sentido, mencione-se também a decisão concernente ao julgamento do caso São Vicente e Granadinas e Guiné pelo TIDM (International Tribunal for the Law of the Sea, 1998, tradução nossa):

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da qual São Vicente e Granadinas e Guiné são partes, exige que os Estados resolvam suas disputas decorrentes da Convenção por meios pacíficos. Para tanto, podem escolher o Tribunal Internacional para o Direito do Mar, a Corte Internacional de Justiça ou arbitragem. Esta escolha pode ser exercida por meio de uma declaração quando da assinatura, ratificação ou adesão à Convenção ou a qualquer momento posterior, mesmo em uma base *ad hoc* para um caso particular²⁴.

É relevante mencionar ainda a previsão do artigo 298 da CNUDM, segundo o qual existe a possibilidade de o Estado parte declarar por escrito não aceitar um ou mais dos procedimentos estabelecidos, desde que, *in casu*, a controvérsia diga respeito a determinadas matérias elencadas no dispositivo, dentre as quais estão a delimitação de zonas marítimas, tópico delicado no contexto das disputas no Mar do Sul da China.

Assim é que, tendo em vista essa ampla gama de possibilidades no que diz respeito à solução das disputas no Mar do Sul da China, não se verifica, na jurisprudência do Tribunal Internacional do Mar, a sua utilização como mecanismo de solução das disputas na região, a despeito de os países envolvidos nos conflitos do Mar do Sul da China terem ratificado a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2020).

De fato, não foi sob a jurisdição do TIDM que ocorreu o único caso que chegou à instância judicial acerca dos conflitos no MSC, como se verá no tópico a seguir.

4.3 Caso República Popular da China vs República das Filipinas

A partir de agora, analisa-se o caso em que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi utilizada no contexto dos conflitos e disputas pelas águas do Mar do Sul da China.

Conforme citado anteriormente, o litígio não foi resolvido na seara de atuação do Tribunal Internacional do Direito do Mar, e sim no âmbito da Corte Permanente de Arbitragem.

²⁴ No original: The United Nations Convention on the Law of the Sea to which Saint Vincent and the Grenadines and Guinea are parties, requires States to settle their disputes arising under the Convention by peaceful means. For this purpose, they can choose the International Tribunal for the Law of the Sea, the International Court of Justice, or arbitration. This choice may be exercised in a declaration when signing, ratifying or acceding to the Convention or at any time thereafter, even on an *ad hoc* basis for a particular case.

Trata-se de um pedido realizado pelas Filipinas à CPA, em 2013, por meio de uma Notificação Legal e de uma Declaração de Conduta, solicitando o exercício de sua jurisdição na resolução de seu litígio com a China pelo recife de Scarborough, o qual se encontra em sua zona econômica exclusiva (FAKHOURY, 2019, p. 7).

Conforme a decisão da Corte (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 1, tradução nossa):

Essa arbitragem dizia respeito ao papel dos direitos históricos e à fonte dos direitos marítimos no Mar do Sul da China, ao status de certos aspectos marítimos e dos direitos por eles gerados, e à legalidade de certas ações chinesas que foram alegadas pelas Filipinas de violar a Convenção. À luz das limitações acerca da solução obrigatória de controvérsias nos termos da Convenção, o Tribunal enfatizou que não atua sobre nenhuma questão de soberania sobre o território terrestre e não delimita qualquer fronteira entre as Partes²⁵.

As pretensões chinesas se baseiam principalmente em argumentos históricos, os quais foram utilizados para a construção da Linha dos Nove Traços que o país reivindica, como já analisado em tópico anterior.

A reação da China foi enfática no sentido de rejeitar as acusações filipinas de que as ações chinesas tivessem violado a Convenção, tendo o país inclusive se recusando a participar do tribunal arbitral (FAKHOURY, 2019, p. 7).

Esse impasse foi resolvido pela Corte utilizando-se a possibilidade prevista na CNUDM de prosseguimento do feito com a ausência de uma parte (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 1, tradução nossa):

A China afirmou repetidamente que "não aceitará nem participará da arbitragem iniciada unilateralmente pelas Filipinas." O Anexo VII, no entanto, estabelece que a "ausência ou omissão de uma parte em defender seu caso não constituirá um impedimento para o processo". O Anexo VII também prevê que, no caso de uma parte não participar do processo, o tribunal "deve certificar-se não apenas de que tem jurisdição sobre a disputa, mas também que a reclamação é bem fundamentada de fato e de direito."²⁶

²⁵ No original: This arbitration concerned the role of historic rights and the source of maritime entitlements in the South China Sea, the status of certain maritime features and the maritime entitlements they are capable of generating, and the lawfulness of certain actions by China that were alleged by the Philippines to violate the Convention. In light of limitations on compulsory dispute settlement under the Convention, the Tribunal has emphasized that it does not rule on any question of sovereignty over land territory and does not delimit any boundary between the Parties

²⁶ No original: China has repeatedly stated that "it will neither accept nor participate in the arbitration unilaterally initiated by the Philippines." Annex VII, however, provides that the "[a]bsence of a party or failure of a party to defend its case shall not constitute a bar to the proceedings." Annex VII also provides that, in the event that a party does not participate in the proceedings, a tribunal "must satisfy itself not only that it has jurisdiction over the dispute but also that the claim is well founded in fact and law."

Uma outra questão suscitada pelos chineses foi a incompetência da Corte para julgamento da lide, a qual foi rejeitada pelo Tribunal, considerando-se que o litígio não dizia respeito a questões de soberania (Permanent Court of Arbitration, 2016, p.1).

A decisão final proferida pela Corte Permanente de Arbitragem rejeitou reivindicações históricas chinesas representadas pela Linha dos Nove Traços, por não possuírem base legal (FAKHOURY, 2019, p. 7). Nesse sentido (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 8, tradução nossa):

O Tribunal examinou a história da Convenção e suas disposições relativas às zonas marítimas e concluiu que elas se destinavam a alocar de forma abrangente os direitos dos Estados nas áreas marítimas. O Tribunal observou que a questão dos direitos pré-existentes aos recursos (em particular aos recursos pesqueiros) foi cuidadosamente considerada durante as negociações sobre a criação da zona econômica exclusiva, e que um número de Estados desejou preservar seus direitos históricos de pesca na nova zona. Esta posição foi rejeitada, no entanto, e o texto final da Convenção concede aos Estados apenas um direito limitado de acesso à pesca na zona econômica exclusiva (no caso de o Estado costeiro não poder colher todas as capturas permitidas) e nenhum direito ao petróleo ou aos recursos minerais. O Tribunal concluiu que a reivindicação da China de direitos históricos aos recursos era incompatível com a atribuição detalhada de direitos e zonas marítimas na Convenção e concluiu que, na medida em que a China tinha direitos históricos sobre os recursos nas águas do Mar da China Meridional, tais direitos foram extintos com a entrada em vigor da Convenção na medida em que fossem incompatíveis com a Sistema de zonas marítimas da Convenção²⁷.

Nesse viés, afirma Weston (2017, p. 22) que:

O Tribunal concluiu pela incompatibilidade dos direitos históricos da China com a UNCLOS e, caso houvesse, isto (sic.) foi extinto pela ratificação da Convenção. Ao analisar se havia direito antes da sua entrada em vigor, considerou que os pescadores do país, assim como de outros, teriam feito uso das ilhas porém não haveria soberania, dado o fato de que as águas eram legalmente vistas como alto-mar, com isto configurando exercício de liberdades na área, não direito histórico, sem prova de controle exclusivo. Assim, não haveria base para exigir direitos históricos sobre recursos, além daqueles fornecidos pela UNCLOS.

²⁷No original: The Tribunal examined the history of the Convention and its provisions concerning maritime zones and concluded that the Convention was intended to comprehensively allocate the rights of States to maritime areas. The Tribunal noted that the question of pre-existing rights to resources (in particular fishing resources) was carefully considered during the negotiations on the creation of the exclusive economic zone and that a number of States wished to preserve historic fishing rights in the new zone. This position was rejected, however, and the final text of the Convention gives other States only a limited right of access to fisheries in the exclusive economic zone (in the event the coastal State cannot harvest the full allowable catch) and no rights to petroleum or mineral resources. The Tribunal found that China's claim to historic rights to resources was incompatible with the detailed allocation of rights and maritime zones in the Convention and concluded that, to the extent China had historic rights to resources in the waters of the South China Sea, such rights were extinguished by the entry into force of the Convention to the extent they were incompatible with the Convention's system of maritime zones.

A Corte ainda reconheceu que embarcações e pescadores da China, bem como de outros Estados, historicamente fazem uso das ilhas do Mar do Sul da China, mas afirmou que as águas além do mar territorial constituem o alto-mar, e que qualquer país pode delas se utilizar livremente (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 9, tradução nossa):

O Tribunal concluiu que a navegação e a pesca históricas da China nas águas do Mar do Sul da China representavam o exercício das liberdades do alto mar, e não um direito histórico, e que não havia evidências de que a China historicamente exerceu controle exclusivo sobre as águas do Mar da China Meridional ou impediu outros Estados de explorar seus recursos²⁸.

Assim, a China também não teria direito aos recursos naturais previstos em sua Linha de Nove Traços além dos que já estão garantidos pela CNUDM (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 9).

Acerca das ilhas Spratly, a CPA decidiu que todas as suas formações são rochas, e que, portanto, não ensejam a delimitação de zonas marítimas (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 10).

No que se refere às ações chinesas, o Tribunal concluiu que (Permanent Court of Arbitration, 2016, p. 10, tradução nossa):

A China (a) interferiu na exploração de petróleo das Filipinas em Reed Bank, (b) supostamente proibia a pesca por navios filipinos dentro da zona econômica exclusiva das Filipinas, (c) protegeu e falhou em impedir os pescadores chineses de pescarem na zona econômica exclusiva das Filipinas em Mischief Reef e Second Thomas Shoal, e (d) construiu instalações e ilhas artificiais em Mischief Reef sem a autorização das Filipinas. O Tribunal, portanto, concluiu que a China violou os direitos soberanos das Filipinas com relação à sua zona econômica exclusiva e plataforma continental²⁹.

Não obstante o resultado favorável a Filipinas, a parte final da decisão fez um adendo, esclarecendo que dentro da Linha dos Nove Traços poderão existir áreas

²⁸ No original: The Tribunal concluded that historical navigation and fishing by China in the waters of the South China Sea represented the exercise of high seas freedoms, rather than a historic right, and that there was no evidence that China had historically exercised exclusive control over the waters of the South China Sea or prevented other States from exploiting their resources.

²⁹ No original: China had (a) interfered with Philippine petroleum exploration at Reed Bank, (b) purported to prohibit fishing by Philippine vessels within the Philippines' exclusive economic zone, (c) protected and failed to prevent Chinese fishermen from fishing within the Philippines' exclusive economic zone at Mischief Reef and Second Thomas Shoal, and (d) constructed installations and artificial islands at Mischief Reef without the authorization of the Philippines. The Tribunal therefore concluded that China had violated the Philippines' sovereign rights with respect to its exclusive economic zone and continental shelf.

que, por direitos reconhecidos pela Convenção, estão sob soberania ou jurisdição da RPC (MIRANDA, 2017, p. 47).

Essa deliberação foi considerada inválida pela China, e o Presidente Xi Jinping afirmou que “a soberania territorial e os direitos marítimos” chineses não seriam em absoluto afetados (FAKHOURY, 2019, p. 7).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Mar do Sul da China é palco de uma das mais significativas disputas jurídicas da atualidade, a qual se materializa por meio da reivindicação de suas águas pelos países localizados no seu entorno, situação a qual ainda está longe de ser completamente solucionada.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar se revelou inovadora no que diz respeito à uniformização das regras marítimas internacionais, com a delimitação das zonas marítimas – águas interiores, mar territorial, águas arquipelágicas, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental –, bem como com a criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar, da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e da Comissão de Limites da Plataforma Continental, órgãos que auxiliam na aplicação e na interpretação das normas da Convenção.

Ao fixar os limites das zonas marítimas, a CNUDM buscou regulamentar um assunto sobre o qual até então não havia se chegado a um consenso, e que, portanto, não era uniforme na legislação marítima internacional.

Contudo, apesar do avanço representado, referido instrumento ainda apresenta ambiguidades, por exemplo, no que se refere aos limites da plataforma continental, o que o torna manipulável para atender judicialmente aos interesses dos Estados reivindicantes no conflito.

Por outro lado, a importância do Mar do Sul da China como fonte de recursos naturais, em especial de recursos energéticos como petróleo e gás natural, como rota comercial e como região que abriga cidades importantes do sudeste asiático o torna alvo de pretensões de China, Taiwan, Filipinas, Vietnã, Indonésia e Malásia.

Esses países se utilizam de argumentos históricos e jurídicos para buscar estender sua soberania às águas e ilhas do MSC e usufruir mais de seus atrativos, resultando nas disputas que hoje podem ser observadas na região.

Nesse aspecto, a China construiu, baseada menos em argumentos jurídicos da Convenção de Montego Bay do que em fundamentos históricos sem veracidade comprovada, seu projeto ambicioso de reivindicação das águas contornadas pela chamada Linha dos Nove Traços, que invade as zonas marítimas filipinas e vietnamitas, países com os quais os chineses têm tido atritos.

O Vietnã reclama a soberania das ilhas Spratly e Paracel, ocupadas e militarizadas pelos chineses.

As Filipinas alegam que o recife de Scarborough está dentro de sua zona econômica exclusiva, e que, portanto, a apropriação chinesa lá existente seria ilegal.

Taiwan, Malásia e Indonésia também possuem seus interesses, menos audaciosos, os quais se resumem a obter o definido na Convenção de Montego Bay, mas que contribuem para aumentar o entrelaçamento de pretensões sobrepostas no Mar do Sul da China.

Dessa maneira, a despeito da regulamentação legal internacional, concretizada pela CNUDM, a questão ainda pouco foi judicializada, o que se pode inferir tendo em vista que, até o momento, o único caso referente à questão a chegar em um tribunal foi o da disputa entre a República Popular da China e a República das Filipinas, julgado pela Corte Permanente de Arbitragem.

Nessa ocasião foi definido que a China violou os direitos soberanos das Filipinas com relação à sua zona econômica exclusiva e plataforma continental, apesar de fazer um adendo para o fato de que dentro da Linha dos Nove Traços poderão existir áreas que, por direitos reconhecidos pela Convenção, estão sob soberania ou jurisdição da RPC.

Outro aspecto digno de nota diz respeito ao caráter de certo modo residual do Tribunal Internacional do Direito do Mar, criado na ocasião da aprovação da Convenção de Montego Bay e com jurisdição sobre qualquer controvérsia concernente à sua interpretação ou aplicação.

Referida Corte permite, em seu Estatuto, que as partes escolham livremente entre os diversos meios de solução de controvérsias previstos na CNUDM para resolver seus litígios, como as negociações diplomáticas e até mesmo a judicialização das lides em outras cortes, como a Corte Internacional de Justiça e os tribunais arbitrais, como ocorreu no caso supracitado.

Pode-se concluir, assim, que a regulamentação da matéria pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a existência de um Tribunal especializado com jurisdição sobre o tema, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, são fatores que têm potencial para possibilitar a resolução dos conflitos no MSC.

Entretanto, diante da presença de ambiguidades no texto da Convenção e da escolha dos Estados de não judicializar seus litígios, a CNUDM e seus mecanismos

não têm se revelado suficientemente eficientes na obtenção de soluções para as disputas no Mar no Sul da China.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, L *et al.* Os princípios da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar de 1982.” **Seqüência**, Santa Catarina, v. 23, n. 44, p. 129-147, 2002. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/view/15335>. Acesso em: 18 mar. 2021.

ALEMANHA. Declaration of Judge Gao on the M/V "Virginia G" Case (Panama/Guinea-Bissau). **International Tribunal for the Law of the Sea**, abr. 2014. Disponível em: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAIoiJKV1QiLCJhbGciOiJIUz11NiJ9.eyJpYXQiOiJlE2MTY1NDQwNDcsImV4cCI6MTYxNjYzNDA0NywidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzljpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRTaW5cL2I0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC9jYXNlX25vLjE5XC9qdWRnbWVudF9wdWJsaXNoZWRCLOMxOV9HYW8ucGRmliwicGFnZSI6OTU4fQ.K-5U_Oe4IEAfUTwsL2gNVv1IArTHglUXb5Ht823d2lo/C19_Gao.pdf. Acesso em: 23 mar. 2021.

ALEMANHA. Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal. **International Tribunal for the Law of the Sea**, 2011. Disponível em: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAIoiJKV1QiLCJhbGciOiJIUz11NiJ9.eyJpYXQiOiJlE2MTcwMjM5MTAsImV4cCI6MTYxNzExMzcxMCwidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzljpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRTaW5cL2I0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC9jYXNlX25vXzE2XC9jb3JyZWNOZWRFUFZfc1wvSVRMT1NfUFYUMTFfOV9SZXYuMV9FLnBkZilsInBhZ2Uioj1OH0.e5KJc2gkhalvSawUls3funelD3Biiw4qDy5abXjdt0/ITLOS_PV.11_9_Rev.1_E.pdf. Acesso em: 29 mar. 2021.

ALEMANHA. Joint Declaration of Judges ad hoc Hossain and Oxman on the Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures. **International Tribunal for the Law of the Sea**, mai. 2004. Disponível em: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAIoiJKV1QiLCJhbGciOiJIUz11NiJ9.eyJpYXQiOiJlE2MTY1NDM2MDAsImV4cCI6MTYxNjYzNzU5OSwidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzljpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRTaW5cL2I0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC9jYXNlX25vXzEyXC8xMI9vcmRlciI8wODEwMDNfam9pbnRfZGVjX0hvc3NhaW5fT3htYW5fZW4ucGRmliwicGFnZSI6OTU4fQ.Zm6ttCdf8BflkTj2mFWxDYvjVmRDp-1eqOY7BkoXtn8/12_order_081003_joint_dec_Hossain_Oxman_en.pdf. Acesso em: 23 mar. 2021.

ALEMANHA. Press Release: Saint Vincent and the Grenadines Requests Provisional Measures In Respect Of The M/V "Saiga". **International Tribunal for the Law of the Sea**, jan. 1998. Disponível em: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAIoiJKV1QiLCJhbGciOiJIUz11NiJ9.eyJpYXQiOiJlE2MTY2MDkzNDksImV4cCI6MTYxNjY5OTM0NiwidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzljpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRTaW5cL2I0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL3ByZXNzX3JlbGVhc2VzX2VuZ2xpc2hcl3ByZXNzX3JlbGVhc2VfMTFfZW4ucGRmliwicGFnZSI6OTU4fQ.65pQITE2BZPauTwhPGu7Z7F8NC0tk10_N3ykdTK6aXk/press_release_11_en.pdf. Acesso em: 19 mar. 2021.

CHINA says 'no such thing' as man-made islands in South China Sea. **Reuters**, Pequim, 30 mar. 2017. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-idUSKBN1711BR>. Acesso em: 11 mar. 2021.

COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS. Territorial Disputes in the South China Sea. **Global Conflict Tracker**, 2021. Disponível em: <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>. Acesso em: 12 fev. 2021.

CSIS AMTI. Maritime Claims of the Indo-Pacific. **Asia Maritime Transparency Initiative**, 2021. Disponível em: <https://amti.csis.org/maritime-claims-map/>. Acesso em: 27 fev. 2021.

DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. United Nations Oceans & Law of the Sea, 09 mar. 2020. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. Acesso em: 17 mar. 2021.

EMBAIXADA DAS FILIPINAS EM CANBERRA, AUSTRÁLIA. The Philippine Map. **Embassy of the Philippines in Canberra**, 2021. Disponível em: <https://www.philembassy.org.au/the-philippines/map>. Acesso em: 11 mar. 2021.

ESTADOS UNIDOS. Resolutions and Decisions adopted by the General Assembly during its 25th session: Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction. **United Nations General Assembly**, dec. 1970. Disponível em: [https://undocs.org/en/A/RES/2749\(XXV\)](https://undocs.org/en/A/RES/2749(XXV)). Acesso em: 22 mar. 2021.

FAKHOURY, R. M. M. As Disputas Marítimas no Mar do Sul da China: Antecedentes e Ações Militares no Século XXI. **OCI: Série Conflitos Internacionais**, vol. 6, no. 1, 2019. Disponível em: <https://www.marilia.unesp.br/Home/Extensao/observatoriodeconflitosinternacionais/v.-6-n.-1-fev.--2019---mar-do-sul-da-china.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2021.

FERREIRA, K. S. Conflito do Mar do sul da China e a UNCLOS. **Revista Defesa e Segurança**, vol. 2, 2017. Disponível em: <https://revistaeletronica.fab.mil.br/index.php/afa/article/view/24>. Acesso em: 18 mar. 2021.

HONG KONG MONETARY AUTHORITY. Hong Kong as an International Financial Centre. **Hong Kong Monetary Authority**, 9 fev. 2021. Disponível em: <https://www.hkma.gov.hk/eng/key-functions/international-financial-centre/hong-kong-as-an-international-financial-centre/>>. Acesso em: 23 fev. 2021.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. The Court. **International Court of Justice**, 2021. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/en/court>. Acesso em: 18 fev. 2021.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. The Tribunal. **International Tribunal for the Law of the Sea**, 2021. Disponível em: <https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/the-tribunal/>. Acesso em: 18 fev. 2021.

INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION OF NATURE. UNCLOS. **International Union for Conservation of Nature**, 30 nov. 2020. Disponível em: <https://www.iucn.org/theme/marine-and-polar/our-work/international-ocean-governance/unclos>. Acesso em: 17 mar. 2021.

JUNG, D. *et al.* "TENSÕES NO MAR DO SUL DA CHINA." **Relações Internacionais Para Educadores (RIPE)**, vol. 4, 2017, p. 37-55. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/ripe/wp-content/uploads/2016/03/livro.pdf#page=37>. Acesso em: 15 fev. 2021.

LA Chine demande aux Etats-Unis de cesser de faire des vagues en mer de Chine méridionale. **France-Tibet**, Argenton-sur-Creuse, 19 nov. 2018. Disponível em: <http://www.tibet.fr/actualites/pekin-washington-la-chine-demande-aux-etats-unis-de-cesser-de-faire-des-vagues-en-mer-de-chine-meridionale/>. Acesso em: 23 fev. 2021.

MENEZES, Wagner. **O Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2015, 238 p.

MILITARY expenditure by region in constant US dollars: banco de dados do Instituto Internacional de Pesquisa da Paz de Estocolmo, 2020. Disponível em: <https://www.sipri.org/sites/default/files/Data%20for%20world%20regions%20from%201988%E2%80%932019.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2021.

MIRANDA, L. Geopolítica e segurança no mar do Sul da China. **JANUS**, 2017, p. 46-47. Disponível em: https://janusonline.pt/images/anuario2017/1.19_LeonelMiranda_GeopoliticaMarChina.pdf. Acesso em: 22 fev. 2021.

NOYES, J. E. The International Tribunal for the Law of the Sea. **Cornell International Law Journal**, v. 31, n.1, 1999. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/73962148.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Carta das Nações Unidas**. São Francisco: jun. 1945. Disponível em: http://csnu.itamaraty.gov.br/images/Carta_da_ONU_-_Vers%C3%83%C2%A3o_Portugu%C3%83%C2%AAAs.pdf. Acesso em: 27 fev. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982)**. Montego Bay: 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 27 fev. 2021.

PADULA, R. *et al.* O Mar do Sul da China: seu valor estratégico e a geoestratégia chinesa. **Revista Sociedade e Cultura**, vol. 23, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/fcs/article/view/59790/34720>. Acesso em: 04 fev. 2021.

PAÍSES BAIXOS. Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic Of The Philippines V. The People's Republic Of China). **Permanent Court of**

Arbitration, jul. 2016. Disponível em: <https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2021.

PERMANENT COURT OF ARBITRATION. About Us. **Permanent Court of Arbitration**, 2021. Disponível em: <https://pca-cpa.org/en/about/>. Acesso em: 18 fev. 2021.

PINOTTI, T. China e Vietnã no Mar do Sul da China: Disputas e Questões Estratégicas. **Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais UFRGS**, vol. 4, no. 8, 2015, p.163-183. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/austral/article/viewFile/63032/36989#page=163>. Acesso em 22 fev. 2021.

ROCHE, Yann. La Mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est. **OpenEdition Journals**, 2013. Disponível em : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2780>. Acesso em: 29 mar. 2021.

SEYMOUR, J. The International Tribunal for the Law of the Sea: A Great Mistake? (The Earl Snyder Lecture in International Law). **Indiana Journal of Global Legal Studies**, v. 13, n. 1, 2006. Disponível em: <https://www.repository.law.indiana.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1319&context=ijgls>. Acesso em: 24 mar. 2021.

SINGH, T. South China Sea: Emerging Security Architecture. **Institute of Peace and Conflict Studies**, 2012. Disponível em: <https://www.files.ethz.ch/isn/152595/SR132-SEARP-Teshu.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2021.

TENSIONS in the South China Sea explained in 18 maps. **Insider**, Nova Iorque, 2016. Disponível em: <https://www.businessinsider.com/tensions-in-the-south-china-sea-explained-in-18-maps-2015-1>. Acesso em: 10 fev. 2021.

THE FLETCHER SCHOOL. Law of the Sea: A Policy Primer. **The Fletcher School's LL.M. and Maritime Studies**, 2017. Disponível em: <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/>. Acesso em: 15 mar 2021.

TORRE, R. *et al.* Tribunal arbitral internacional decide disputa entre Filipinas e China quanto aos limites do mar territorial chinês (República das Filipinas c. República Popular da China). **Revista de Arbitragem e Mediação**, vol. 50, 2016. Disponível em: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/RArbMed_n.50.54.PDF. Acesso em: 11 de mar. 2021.

TROUBLED Waters. **The Economist**, Pequim, 6 ago. 2012. Disponível em: <https://www.economist.com/analects/2012/08/06/troubled-waters>. Acesso em: 11 mar. 2021.

TSAI, C. Taiwan's South China Sea Policy Evolution. **Asia Maritime Transparency Initiative**, 12 abr. 2018. Disponível em: <https://amti.csis.org/taiwan-scs-policy-evolution/>. Acesso em: 11 mar. 2021.

VIEIRA, G. A. M. Hard Power e Direito Internacional no Mar do Sul da China. **Instituto Brasileiro de Direito do Mar**, mar. 2021. Disponível em: http://www.ibdmar.org/2021/03/hard-power-e-direito-internacional-no-mar-do-sul-da-china/#_ftn1. Acesso em: 30 mar. 2021.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. South China Sea. **U.S. Energy Information Administration Independent Statistics & Analysis**, 2013. Disponível em: https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea. Acesso em: 12 fev. 2021.

WEIGERT, F. *et. al.* A convenção das nações unidas para o direito do mar e a instituição do tribunal internacional para o direito do mar. **Revista de Direito Internacional UNICEUB**, vol. 9, n.1, p. 41-58, 2012. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/1614>. Acesso em: 20 mar. 2021.

WESTON, Julia Cirne Lima. **A Questão do Mar do Sul da China: Uma Análise sob a Ótica da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares de 1982**. Rio Grande do Sul: PUCRS, 2017., 31 p. Disponível em: https://www.pucrs.br/direito/wp-content/uploads/sites/11/2017/09/julia_weston_20171.pdf. Acesso em: 16 mar. 2021.

YEUNG, Y., et al. Guangdong. **Encyclopedia Britannica**, 1 nov. 2016. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Guangdong>. Acesso em: 22 fev. 2021.

ZANELLA, Tiago V. **Curso de Direito do Mar: Fundamentos e conceitos normativos**. 2021. Ebook Kindle.