

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC GUTEMBERG DA SILVA FERREIRA

MAR DO SUL DA CHINA:

o papel da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar na
questão das ilhas artificiais.

Rio de Janeiro

2018

CC GUTEMBERG DA SILVA FERREIRA

MAR DO SUL DA CHINA:

o papel da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar na
questão das ilhas artificiais

Trabalho III-C-6-T1 – Dissertação apresentada à
Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para
a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais
Superiores.

Orientador: CMG (Ref.) José Augusto

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2018

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus pelo dom da vida. A minha amada esposa Karen, pelo incondicional apoio e incessante incentivo durante a elaboração deste trabalho. Agradeço ainda, aos meus pais Genilson e Marlene pela compreensão, paciência e apoio que sempre me proporcionaram durante toda minha carreira naval.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) José Augusto, meu orientador, pelos ensinamentos e oportunas sugestões que muito contribuíram na preparação deste trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Cláudio pelas orientações elucidativas e precisas para a realização do trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Ronald, Adido Naval na Republica Popular da China, pelas informações cirúrgicas, fruto de suas experiências diretas naquele país.

Ao Capitão-de-Fragata (RM1) Nagashima pelo esmero e dedicação incansáveis aos Oficiais-Alunos, pelas excelentes aulas de metodologia científica.

À Escola de Guerra Naval pela oportunidade do aprimoramento profissional e na pavimentação no caminho do conhecimento, no intuito de aumentar o cabedal de conhecimentos acadêmicos dos oficiais do C-EMOS 2018.

RESUMO

O propósito da pesquisa é verificar se a construção das ilhas artificiais no Mar do Sul da China permitirá a *Beijing* o controle jurisdicional desse mar, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Para alcançar esse propósito, realizou-se um levantamento bibliográfico e documental, adotando-se o método descritivo e exploratório, uma vez que, o ponto de partida foram suposições inspiradas em uma revisão preliminar da literatura disponível sobre as disputas marítimas na região do Sudeste Asiático. Com isso, pretende-se apresentar as evoluções da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, destacando como essa Convenção transformou-se na “constituição dos oceanos”. Em seguida, investigou-se se a existência dessa Convenção está causando percalços às pretensões da China, na busca pelo controle do Mar do Sul da China. Nesse contexto, os últimos anos presenciou uma maior assertividade dos chineses nas disputas marítimas nessa região, para o que esse Estado reivindica uma extensa área marítima e procede como se ela constituísse uma Zona Econômica Exclusiva, fazendo alegações marítimas ao citar “águas históricas”. Além disso, o trabalho procurou propor ensinamentos aplicáveis a outros cenários marítimos, especialmente, do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, que tem aspectos parecidos com o das ilhas artificiais. Relacionando os fatos analisados, chegou-se a conclusão que somente a construção de ilhas artificiais não permitirá o controle jurisdicional sobre o Mar do Sul da China, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, uma vez que existe uma crescente pressão da comunidade internacional sobre essas questões, no intuito de minimizar as tensões nessa região do pacífico, e, ainda, devido ao fator norte-americano, que por intermédio de operações de livre navegação nesse mar, vem mantendo uma forte influência sob as pretensões de *Beijing*.

Palavras-chave: China. Mar do Sul da China. Ilha Artificial. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Controle Jurisdicional.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Participação dos Estados na CNUDM.....	47
Figura 2 - ZEE das principais ilhas do MSC em disputas pela China.....	48
Figura 3 - Zonas Marítimas estabelecidas pela CNUDM.....	49
Figura 4 - Mar do Sul da China.....	50
Figura 5 - Ilhas em disputas no Mar do Sul da China.....	51
Figura 6 - Estados em disputas pelo arquipélago das Ilhas Spratly.....	52
Figura 7 - “Linha de nove traços” no Mar do Sul da China	53
Figura 8 - Diferença entre “ilha” e “rocha”.....	54
Figura 9 - Linhas de Comunicações Marítimas no Mar do Sul da China.....	55

LISTA DE ABREVIATURAS

- ASEAN - Associação de Nações do Sudeste Asiático
- CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
- EUA - Estados Unidos da América
- LCM - Linhas de Comunicações Marítimas
- MN - Milhas Náuticas
- MSC - Mar do Sul da China
- MT - Mar Territorial
- ONU - Organização das Nações Unidas
- PC - Plataforma Continental
- SGM - Segunda Guerra Mundial
- ZC - Zona Contígua
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E AS ILHAS ARTIFICIAIS.....	10
2.1	A CNUDM e suas evoluções.....	10
2.2	A CNUDM e as Zonas Marítimas.....	14
2.3	A CNUDM e as Ilhas Artificiais.....	16
3	O MAR DO SUL DA CHINA E AS ILHAS ARTIFICIAS.....	22
4	O EFEITO DA CNUDM SOBRE A QUESTÃO DAS ILHAS ARTIFICIAIS NO MAR DO SUL DA CHINA.....	29
4.1	Análise da situação.....	29
4.2	As ZEEs das ilhas artificiais construídas pela China.....	33
5	AS CONSEQUÊNCIAS DA ESTRATÉGIA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA.....	36
6	CONCLUSÃO.....	40
	REFERÊNCIAS.....	44
	ANEXOS.....	47

1 INTRODUÇÃO

A República Popular da China, doravante será chamada de “China”, detém uma concepção conceitual e uma vocação histórica para o mar. Nos últimos anos, a evolução dessa concepção chinesa, ao invocar o que chamam de “águas históricas”, tem se tornado inaceitável para a comunidade internacional, gerando constantes questionamentos em debates acadêmicos, discursos nas mídias e, sobretudo, na efetividade dos tratados e convenções marítimas internacionais.

Nesse contexto de “águas históricas”, a China, nos últimos anos, tornou-se mais assertiva em relação às disputas pelo controle do Mar do Sul da China (MSC), com a construção de ilhas artificiais nessa região. Essas questões têm atraído à atenção da comunidade internacional, sobretudo, a dos Estados Unidos da América (EUA), devido ao impacto sobre a liberdade de navegação e ao aumento da influência chinesa nesse mar.

Sendo o controle do mar o tema da presente dissertação, cabe destacar que, no caso da Marinha do Brasil, a Doutrina Militar Naval estabelece o conceito de “Controle de Área Marítima”, que substituiu o antigo conceito de “domínio do mar”, usado na literatura naval brasileira antiga (BRASIL, 2017).

Durante o século XIX, os grandes pensadores de estratégia marítima foram o Almirante estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e o britânico Julian Stafford Corbett (1854-1922). Mahan, em sua obra “*The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*”¹ escreveu sobre o conceito de controle do mar. Esse controle seria obtido com a destruição da esquadra inimiga em uma batalha decisiva, cuja consequência seria o livre acesso da marinha mercante à navegação, devido à inexistência de um inimigo em potencial. Esse autor vislumbrava a necessidade de proteção do mar, a fim de atender aos interesses do Estado (MAHAN, 1987; COUTAU-BÉGARIE, 2010).

¹ A influência do Poder Marítimo sobre a história. Tradução nossa.

Por outro lado, Corbett, em sua obra “*Some Principles of Maritime Strategy*”², posicionou a guerra naval dentro da estrutura maior do conflito humano. Esse autor propôs que a base para o “*Command of de Sea*”³ estava no uso efetivo das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM)⁴ e na negação ao uso dessas linhas para o inimigo. Seu conceito considerava a estratégia naval⁵ não como um fim, mas como um meio para um fim específico (CORBETT, 1911; COUTAU-BÉGARIE, 2010).

No contexto das disputas marítimas do MSC, sugere-se que a China absorveu os conceitos de proteção do mar de Mahan, e materializou as ideias das LCM de Corbett, na questão das “ilhas artificiais”⁶, com intuito da hegemonia regional nessa região. Essas assertividades chinesas possuem, essencialmente, dois fatores: o primeiro é o aspecto jurisdicional, e o segundo é o aspecto militar. Neste trabalho será explorado o primeiro aspecto, uma vez que, o foco desta pesquisa interliga-se com o Direito do Mar.

Nesse cenário, o propósito deste trabalho será analisar se a construção de ilhas artificiais pelos chineses, no MSC, permitirá o controle jurisdicional desse mar, nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e buscar a resposta para o seguinte questionamento: a existência da CNUDM está causando problemas para as pretensões chinesas no MSC?

O trabalho explorará o papel da CNUDM, nas disputas marítimas do MSC. Sua relevância se encontra em proporcionar ensinamentos aplicáveis a outros cenários marítimos, especialmente, o do Arquipélago de São Pedro e de São Paulo, localizados próximo ao estado do Rio Grande do Norte, que possuem aspectos semelhantes aos das ilhas artificiais chinesas.

² Alguns Princípios da Estratégia Marítima. Tradução nossa.

³ Comando do Mar. Tradução nossa.

⁴ A expressão “Linhas de Comunicação Marítimas”, neste trabalho, abreviado como LCM, refere-se às principais rotas marítimas entre portos de interesse, utilizados para o comércio entre Estados ou entre cidades (Nota do autor).

⁵ Estratégia Naval é a arte de prever o emprego de meios navais, visando a manutenção de objetivos fixados pela política e orientar a aplicação de tais meios durante os conflitos (BRASIL, 2007).

⁶ A expressão “Ilha Artificial” significa um tipo de ilha cujas construções são realizadas pelo homem (SOONS, 1974).

À vista disso, a pesquisa trabalhou com a seguinte hipótese: a construção de ilhas artificiais poderá permitir o controle jurisdicional chinês sobre o MSC nos termos da CNUDM.

Este estudo é estruturado empregando a metodologia descritiva e analítica, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, utilizando autores nacionais e internacionais, de modo a responder a questão apresentada e verificar a validação ou não da hipótese elaborada.

O trabalho está organizado em seis capítulos. Após esta Introdução, o segundo capítulo apresentará os aspectos históricos e a evolução da CNUDM, bem como uma abordagem teórica sobre ilhas artificiais, interligando-a com essa Convenção. O terceiro capítulo destacará o papel da China na construção de ilhas artificiais no MSC, que contraria o previsto na CNUDM. Em seguida, o capítulo quatro realizará uma correlação entre a China, as ilhas artificiais e a CNUDM, no MSC. O capítulo cinco discorrerá sobre as possíveis consequências da estratégia chinesa, ao construir ilhas artificiais, na busca, dentre outras, do controle jurisdicional no MSC.

Por fim, o capítulo seis apresentará a conclusão do trabalho, com a validação ou não da hipótese desta pesquisa.

2 A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E AS ILHAS ARTIFICIAIS

Em que pese a CNUDM seja aceita internacionalmente como uma conquista significativa do Direito do Mar, e considerada por muitos Estados como um canal eficiente de justiça, para resolver questões relacionadas aos Oceanos, outros Estados têm sido céticos em relação à sua abrangência e eficácia, sobretudo, nas questões delimitação de espaços marítimos.

No intuito de facilitar o entendimento dessas questões, o capítulo apresentará os aspectos históricos da evolução da CNUDM, bem como uma narrativa teórica das Zonas Marítimas e sobre as ilhas artificiais, ambas no âmbito dessa Convenção.

Essas abordagens se propõem a interligar a história marítima com o Direito do Mar, tendo em vista que os próximos capítulos apresentarão fatos e análises em relação à assertividade chinesa no MSC.

2.1 A CNUDM e suas evoluções

Os Oceanos representam, aproximadamente, 71% da superfície da Terra e desempenha um papel vital no desenvolvimento à população humana. Uma gama de Estados no mundo têm interesse do tipo econômico, político e estratégico nos oceanos, não importando se são Estados costeiros ou sem litoral (SONG; TONNESSON, 2013).

Até 2012, entre os 144 Estados costeiros do mundo, existiam mais de 380 delimitações marítimas a serem regulamentadas por lei, dentre as quais apenas um terço tinha tido um desfecho favorável. O significado da CNUDM não é encontrado apenas em seu controle de longo alcance sobre as atividades nas Zonas Marítimas, cuja abordagem será apresentada na próxima seção, mas também nos procedimentos que fornece aos Estados para

resolver suas diferenças em relação às reivindicações concorrentes (SONG; TONNESSON, 2013).

Nesse sentido, os oceanos tornaram-se ainda mais importantes após a aprovação da CNUDM, em 1982, pois trouxe aos Estados costeiros o direito de acesso ao espaço oceânico, por meio de reivindicações de interesse estatal. Os novos regimes oceânicos provocaram muitas disputas, especialmente a delimitação marítima entre os Estados (SONG; TONNESSON, 2013).

Ao regredir na linha do tempo da história marítima, observa-se que até o fim do século XIX, a lei consuetudinária do mar tinha como premissa a doutrina da liberdade dos mares ou *Mare Liberum*⁷, de Hugo de Grotius (1583-1645), publicado em 1609, e argumentava que nenhum Estado poderia legitimamente exercer soberania sobre qualquer um dos oceanos do mundo. Nos séculos que se seguiram a esta publicação, o conceito de liberdade dos mares, embora universalmente respeitado, provocou debates dos Estados com interesses no mar, o que provocou questionamentos do tipo, até que ponto os mesmos poderiam controlar as águas imediatamente adjacentes a sua costa (SONG; TONNESSON, 2013).

Em seguida, no início do século XX, ocorreu um crescente movimento da comunidade marítima no intuito de aprimorar a lei internacional do Direito do Mar. As marinhas das potências marítimas mundiais, nesse caso do Reino Unido e dos EUA, competiam na manutenção de suas presenças e influências nos mares ao redor do mundo. A consequência dessas ações foi uma ampliação das reivindicações sobre os recursos *offshore*⁸, pois se percebeu que a doutrina da liberdade dos mares ameaçava transformar os oceanos em uma área de conflito e instabilidade, em diversas partes do mundo (SONG; TONNESSON, 2013).

⁹ *Mare Liberum*, “O mar livre”, era essencialmente um tratado propagandístico e defendia que os mercadores holandeses tivessem acesso livre à Ásia pela navegação em alto-mar (FEENSTRA, 2009).

¹⁰ Offshore – No alto-mar (Tradução nossa).

Na década de 1920, a Liga das Nações⁹ reconheceu a necessidade de aprimorar o Direito do Mar, e, embora em 1930, a Convenção de Haia¹⁰, na Holanda, não tenha tido resultados satisfatórios, as principais características doutrinárias do Direito do Mar, que são reconhecidas legalmente até hoje, deixaram tendências na formação de ideias que seriam utilizadas por estudiosos do assunto (SONG; TONNESSON, 2013).

Song e Tonnesson (2013) relatam que, seguindo essa tendência do ordenamento jurídico, após a Segunda Guerra Mundial (SGM) (1939-1945), a Comissão de Direito Internacional sob a direção das Organizações das Nações Unidas (ONU), produziu relatórios abrangentes sobre o Direito do Mar. De modo que, em 1956, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi convocada em Genebra, na Suíça, e resultou em quatro tratados sobre questões do Mar territorial (MT), Zonas Contíguas (ZC), Plataforma Continental (PC) e Alto-mar. Em 1960, uma segunda Conferência foi convocada para esclarecer questões que não foram resolvidas na primeira, entretanto foi considerada insatisfatória.

No intuito de solucionar essas questões, no período entre 1973 e 1982, uma terceira Conferência foi realizada, em Montego Bay, Jamaica, cujo resultado produziu um acordo abrangente com leis sobre o Direito do Mar, que substituía os tratados e as convenções anteriores. Sendo assim, em 10 de dezembro de 1982 foi celebrada a versão final da CNUDM, contendo 320 artigos, 17 partes e 9 anexos (SONG; TONNESSON, 2013).

Devido aos questionamentos e entraves posteriores a essa celebração, somente em 16 de novembro de 1994 essa Convenção entrou em vigor, sendo, desde então, conhecida como a “Constituição dos Oceanos” (SONG; TONNESSON, 2013).

¹¹ A Liga das Nações foi criada pelo Tratado de Versalhes, em 28 de julho de 1919, ao fim da Primeira Guerra Mundial. Seu principal objetivo era servir de espaço para discussões entre as nações e assim evitar guerras. Sua sede ficava em Genebra, Suíça (FIGUEIREDO, 2010).

¹² Convenção de Haia – A condição de Estado neutro de que gozam os Estados Baixos fizeram da cidade de Haia um importante centro para conferências e encontros internacionais. Com o tempo, foi cunhada a expressão Convenção da Haia ou Conferência da Haia para designar uma série de acordos multilaterais entres diversas nações do mundo (FIGUEIREDO, 2010).

Cabe ressaltar que, embora a CNUDM tenha se tornado amplamente aceita como o documento oficial sob os aspectos de Direito do Mar e com a participação de mais de 165 Estados-partes (FIG. 1), essa Convenção mantém dúvidas quanto ao *status* legal do acordo realizado na Jamaica. Nesse caso, particularmente, destaca-se a posição dos estadunidenses que, até o presente momento, o Senado daquele país não ratificou essa Convenção, de modo que, politicamente, endossam seletivamente alguns artigos de suas disposições (TANAKA, 2018).

Entretanto, do ponto de vista jurídico, essa Convenção trouxe um novo ordenamento jurídico para o Direito do Mar, tendo como destaque o estabelecimento de uma estrutura legal detalhadas para regular todo o espaço dos oceanos, seus usos e recursos, contendo normas disciplinadoras sobre todas as suas Zonas Marítimas. Destacam-se, ainda, o surgimento de regras para a proteção e a preservação do ambiente marinho, para a pesquisa científica, para o desenvolvimento e a transferência da tecnologia marítima, além da possibilidade de exploração dos recursos do oceano e de seu subsolo, demarcando os limites para as respectivas jurisdições dos Estados-parte (BASTOS, 2005).

Ainda segundo Bastos (2005), essa Convenção também consolida os princípios costumeiros que devem ser observados pelos Estados-parte na utilização conjunta do oceano, como a liberdade de navegação e o exercício da jurisdição interna dos Estados dentro dos limites marítimos adjacente à costa dos mesmos.

Ademais, com a promulgação dessa Convenção foi estabelecido, ainda, três órgãos para solucionar controvérsias sobre assuntos marítimos:

- a) Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, sediada em Kingston, Jamaica;
- b) Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, sediado em Hamburgo, Alemanha;
- c) Comissão dos Limites da Plataforma Continental, instalada na sede da ONU.

Essa Convenção ainda trouxe, definitivamente, as delimitações das Zonas Marítimas para os Estados costeiros (FIG. 3), que devido a sua importância será detalhada na próxima seção.

2.2 A CNUDM e as Zonas Marítimas

Recentemente, o presidente filipino Rodrigo Duterte (1945-) alertou que, ao fazer uma correta leitura da definição e delimitação dos conceitos de Zonas Marítimas previstas na CNUDM, poderia concluir que a China não está respeitando essa Convenção (*The Diplomat*, 2016).

Assim, no intuito de mitigar essas questões, será apresentada uma narrativa teórica sobre as Zonas Marítimas, conforme previsto na CNUDM:

a) Mar Territorial (MT): Embora o direito dos Estados costeiros de estender o controle soberano sobre as águas além de suas linhas costeiras fosse sempre reconhecido pelo direito internacional, o escopo e o limite desse controle estavam sempre em disputa. O Estado costeiro tem soberania para estabelecer leis, regular o uso e explorar recursos, até 12 milhas náuticas (MN) (aproximadamente 22 km) de sua costa. Nesse caso, o MT é considerado como território soberano do Estado e se estende ao espaço aéreo e ao fundo do mar nesta região (CNUDM, 1982, Art. 3).

De acordo com a Convenção, qualquer navio que navegar, na superfície, pelo MT de um Estado, realizará a chamada Passagem Inocente. A Convenção estabelece que esta passagem deva ser contínua e rápida, e que a passagem é considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro (CNUDM, 1982, Art. 1 a 8, 17 a 21).

b) Zona Contígua (ZC): Essa zona estende a jurisdição de 12 MN do MT para até 12 MN mais, ou seja, 24 MN (aproximadamente 44 km), com exercício limitado da soberania,

quando não houver conflito com a jurisdição de outro Estado. Nesta zona, os Estados costeiros podem programar certos regulamentos para prevenir certas violações e reforçar seus poderes policiais (CNUDM, 1982, Art. 33).

c) Zona Econômica Exclusiva (ZEE): Por definição, “a Zona Econômica Exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente” (CNUDM, Art. 55) e “não se estenderá além de 200 MN (aproximadamente 370 km) das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial” (CNUDM, 1982, Art. 57).

O Estado costeiro exerce, ainda, jurisdição quanto à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, à investigação científica marítima e à proteção do meio marinho. Os demais Estados gozam, na ZEE, das liberdades de navegação, de sobrevoo e de colocação de cabos e oleodutos submarinos (CNUDM, 1982; BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Além disso, é garantido ao Estado costeiro na ZEE “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 e seu subsolo” (CNUDM, 1982, art. 56, par. 1, alínea a).

d) Plataforma continental (PC): Por definição, a PC de um Estado costeiro “compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 MN das linhas de base”, neste caso do MT (CNUDM, Art. 76, par. 1).

Além disso, O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais (CNUDM, 1982, Art. 77, par. 1).

Ainda segundo essa Convenção, os recursos naturais da PC compreendem “os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo bem como os organismos vivos pertencentes às espécies sedentárias”, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo (CNUDM, 1982, Art. 77, par. 4).

e) Alto-Mar ou Águas Internacionais: O Alto-mar é um conceito de Direito do Mar definido como todas as partes do mar não incluídas MT e na ZEE de um Estado costeiro (CNUDM, 1982, Art. 86). No Alto-mar, vigora o princípio da “liberdade do alto-mar”: são livres a navegação, o sobrevoo, a pesca, a pesquisa científica, a instalação de cabos e a construção de ilhas artificiais. Outro princípio de Direito do Mar aplicável ao alto-mar é o do uso para “fins pacíficos” (CNUDM, 1982, Art. 87 e 88).

Devido às questões relacionadas a essas Zonas Marítimas, as disputas marítimas se acentuaram devido às reivindicações sobre recursos marítimos e limites de jurisdição, presentes nessas zonas, e resultantes do advento dessa Convenção. Nesse contexto de disputas em Zonas Marítimas, destacam-se as ações realizadas pela China, no que tange a construção de ilhas artificiais no MSC.

Nesse sentido, a próxima seção apresentará definições sobre ilhas artificiais e disposições presentes a CNUDM, a respeito desse tipo de ilha.

2.3 A CNUDM e as Ilhas Artificiais

Durante as últimas décadas, as tensões entre Estados no Sudeste Asiático, por exemplo, China e Filipinas, aumentaram na região do MSC, tornando-se uma preocupação da comunidade internacional. Por essa razão, o MSC é definido por alguns estudiosos como sendo “o campo de batalha que define o século 21” e “a garganta das rotas marítimas globais”. No epicentro dessas tensões está a crescente escala de construção de ilhas artificiais

realizadas pela China, no MSC, o que vem estimulando questionamentos sobre a política empregada por *Beijing*, sobretudo com respeito ao previsto CNUDM sobre esse tipo de construção (WU e VALENCIA, 2016).

No intuito de facilitar o entendimento das causas que levaram a China à construção dessas ilhas, do ponto de vista do controle jurisdicional de um Estado, cabe, inicialmente, realizar uma abordagem teórica sobre o que seriam e como surgiram as tais ilhas, de modo a se compreender a importância desse tipo de área marítima.

No final do século XVIII, o escritor inglês Richard Chandler (1737-1810), em sua obra “*Travels in Asia Minor*”, usou pela primeira vez a expressão “ilha artificial”, destacando o potencial desse tipo de construção para diversos fins.

A literatura sobre Direito do Mar oferece algumas definições de ilha artificial, por exemplo, o professor de Direito Internacional Alfred H. Soons (1948-) destaca que “ilhas artificiais são construções criadas pelo homem por meio de despejo de substâncias naturais como areia, pedras e cascalho, em vez daquelas formados pela natureza”.

Em relação à CNUDM, especificamente em seu artigo 121, define ilha como:

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

Ampliando esse artigo para ilhas artificiais, pode-se definir como sendo construções criadas pelo homem, utilizando e despejando substâncias naturais como areia e cascalho. Essas ilhas são cercadas por água e permanecem acima do nível do mar durante a maré alta. Suas utilidades podem variar de portos ou aeroportos em águas profundas, ou até para alojamento de usinas nucleares (JAYAKUMAR et al, 2014).

Elferink e Rothwell (2001) definem uma ilha artificial como “área de terra acima da água na maré alta que não é naturalmente formada”, ou ainda, “uma ilha artificial não se torna uma ilha no sentido do artigo 121, da CNUDM, se houver um acréscimo de terra natural em sua origem, porque não foi formado naturalmente”.

Esses autores advertem que a distinção entre uma ilha natural e uma ilha artificial pode exigir uma avaliação complexa de lei e de fato, além disso, distingue instalações e estruturas de ilhas artificiais na medida em que estas são construídas a partir de materiais feitos pelo homem ou naturais que são empilhados no fundo do mar para formar uma área de terra.

A criação da maioria das ilhas artificiais envolve a dragagem e a realocação de grandes quantidades de material de terra (areia, pedra, terra, etc.). Ao longo dos anos, estudos científicos foram realizados sobre os impactos da dragagem e a deposição de despojos de dragagem nas comunidades locais. Esses impactos incluem a agitação de contaminantes enterrados por muito tempo e a redução da limpidez da água, o que pode sentenciar as comunidades de ervas marinhas e coral locais (JAYAKUMAR et al, 2014).

Além disso, a criação de ilhas artificiais não chega a ser uma novidade nas questões marítimas. Estima-se que existem no mundo cerca de 150 ilhas artificiais documentadas, sendo que algumas dessas ilhas foram criadas devido a modernos projetos arquitetônicos, como o *Resort Palm Ilhas*, em Dubai (JAYAKUMAR et al, 2014).

Outros Estados, como EUA, Alemanha, Dinamarca, França, Reino Unido, Japão, Cingapura e Malásia, também construíram ilhas artificiais para atender aos diferentes propósitos, como, recuperação de terras; a criação de cidades flutuantes e outras formas de infraestrutura; exploração de recursos naturais e humanos; investigação científica; turismo; centros de imigração para combater doenças ou para lidar com desastres (JAYAKUMAR et al, 2014).

Desse modo, Estados como a China tem utilizado esse tipo de construção para fins de soberania, cujo principal propósito é justificar o aumento de sua jurisdição e contribuindo, por exemplo, para o controle marítimo do MSC. Somam-se a isso, os interesses chineses nos recursos de petróleo e o gás, que supostamente estão presentes nesse mar (JAYAKUMAR et al, 2014).

Embora a construção de ilhas artificiais apresente benefícios, tais atos ainda apresentam questionamentos, principalmente nos campos financeiros, logísticos, ambientais e, sobretudo, no campo jurídico. A construção dessas ilhas pode orbitar sobre vários aspectos: injeção de grandes recursos financeiros; possibilidade de provocar sérios danos ao meio ambiente marinho; destruição do ecossistema local. No contexto das disputas marítimas no MSC, há um questionamento da comunidade internacional relação ao não cumprimento da CNUDM, no aspecto da jurisdição de cada Estado Costeiro (JAYAKUMAR et al, 2014).

Ainda segundo esses autores, vários termos são usados para designar uma elevação do fundo do mar, a saber, ilhas, ilhotas, rochas, bancos ou recifes. Desses termos, a dificuldade fundamental consiste em determinar qual destas características tem importância jurídica e, depois, qualificar suas próprias zonas marítimas, como o MT, ZC, ZEE e a PC.

De acordo com a CNUDM, as ilhas artificiais não são consideradas instalações portuárias permanentes (CNUDM 1982, Art.11). Além disso, na ZEE, todo Estado costeiro tem o direito de instalação e utilização de ilhas artificiais (CNUDM, 1982, Art. 56).

Convergindo diretamente para a CNUDM, no que tange às ilhas artificiais, destaca-se o artigo 60, que apresenta uma série de abordagens específicas sobre esse tipo de ilha:

a) O Estado costeiro tem jurisdição exclusiva sobre essas ilhas artificiais, instalações e estruturas, incluindo jurisdição em matéria de leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança (CNUDM, 1982, Art. 60, par. 2).

b) Qualquer instalação ou construção deve ser claramente notificada e, ainda, mantendo-a, permanentemente, habitada. Além disso, as estruturas e instalações inoperantes devem ser retiradas, a fim de garantir o direito de navegação. Em caso de necessidade de remoção de qualquer estrutura, o Estado deverá dar a devida atenção à proteção do meio marinho, e deverá informar, por meio de publicidade, a profundidade e a dimensão das instalações ou estruturas que, porventura, não forem totalmente removidas (CNUDM, 1982, Art. 60, par. 3);

c) O Estado costeiro está autorizado, caso necessário, à criação em torno das ilhas artificiais, de zonas de segurança de largura razoável, nas quais pode tomar medidas adequadas para garantir a segurança de navegação ou das próprias ilhas (CNUDM, 1982, Art. 60, par. 4);

d) Em relação a essas zonas de segurança, o Estado costeiro determinará a largura tendo em conta as normas internacionais aplicáveis. Ainda devem ser concebidas de modo a responderem às funções das ilhas artificiais, e não excederão uma distância de 500 metros em volta delas. A extensão das zonas de segurança será devidamente notificada (CNUDM, 1982, Art. 60, par. 5);

e) Conforme visto anteriormente, essa Convenção define ilha, contudo, como não há uma definição específica para as ilhas artificiais, esse tipo de área não pode ser inserido no estatuto jurídico de ilhas. Tais ilhas não tem prevista a existência de MT, de modo que a sua presença não afeta a delimitação do MT, ZEE ou da PC (CNUDM, 1982, Art. 60, par. 8). Nesse caso, essa questão é essencial para Estados como Filipinas e Vietnã, que contestam as ações da China no MSC, baseando-se nesse artigo da Convenção (THUY, 2015).

Portanto, conclui-se que essa Convenção não tem uma definição em relação às ilhas artificiais, e que não há jurisprudência que aborde diretamente essa questão, levando a diferentes interpretações. Consequentemente, a ambiguidade do assunto, mencionado nas

disposições dessa Convenção, relativas a ilhas artificiais, certamente deixou uma brecha que poderia enfraquecer os seus efeitos legais.

Nesse caso, a China aproveitou essas lacunas e isto permite sugerir que, a busca pelo controle jurisdicional desse Estado, no MSC, está em desacordo com o arcabouço jurídico previstos nas definições das Zonas Marítimas da CNUDM.

Esses fatos serão mais bem explorados no próximo capítulo.

3 O MAR DO SUL DA CHINA E AS ILHAS ARTIFICIAS

O capítulo apresentará os fatos que levaram a China à construção das ilhas artificia. Antes disso, será abordado aspectos gerais do MSC.

O MSC (FIG. 4) é um mar semifechado, com uma área total de 3.500.000 km². Há centenas de pequenas ilhas no MSC, nomeadamente definidas como um conjunto de ilhotas, baixios, recifes, bancos, areias, ilhotas e rochas (JIA; TALMON, 2014).

Outros autores definem o MSC como um tipo de mar, conforme previsto na CNUDM:

[...] mar fechado ou semifechado como um golfo, bacia ou mar rodeado por dois ou mais Estados e ligado a outro mar ou ao oceano por um escoadouro estreito ou consistindo inteiramente ou primariamente mares e zonas econômicas exclusivas de dois ou mais Estados costeiros (CNUDM, 1982, Art.122) [...]

No MSC as áreas marítimas são distribuídas amplamente na forma de grupos de ilhas ou arquipélagos, por exemplo, as ilhas *Pratas*, as ilhas *Paracel*, as ilhas *Scarborough Shoal*, a ilha *Natuna* e as ilhas *Spratly* (FIG. 5). Essas ilhas se tornaram o epicentro de disputas marítimas, envolvendo vários Estados, sendo alguns participantes da CNUDM (JIA; TALMON, 2014).

Em relação às *Ilhas Paracel*, estão no centro da disputa entre a China e o Vietnã; as ilhas *Pratas* são administradas por Taiwan; as ilhas *Scarborough Shoal* são disputadas pela China e pelas Filipinas; a ilha *Natuna* faz parte da ZEE da Indonésia e diversas ilhas do arquipélago das ilhas *Spratly* são disputadas pela China, Brunei, Taiwan, Malásia, Filipinas e Vietnã (FIG. 6). Esse arquipélago consiste em cerca de 150 pequenas ilhas, das quais apenas 20 a 25 delas podem ser consideradas ilhas, de acordo com a CNUDM. Essas ilhas não ultrapassam de 2 a 3 quilômetros quadrados, em uma área oceânica que cobre mais de 200.000 quilômetros quadrados. As maiorias destas ilhas ficam submersas na maré alta, mas

algumas têm uma elevação baixa e são consideradas recifes (BUSZYNSKI; ROBERTS, 2014).

Em que pese às disputas de algumas ilhas, a China reivindica quase todo o MSC, usando como justificativa uma “linha de nove traços”¹¹, que circunda a maior parte da hidrovia. Problematicamente, a linha cruza com as ZEE de outros Estados. De acordo com a CNUDM, dentro da ZEE um Estado costeiro tem direitos exclusivos para os recursos naturais na água (peixe, por exemplo) e abaixo do fundo do mar (petróleo e gás natural) (TURCSÁNYI, 2017).

Segundo Turcsányi (2017), os argumentos que *Beijing* utiliza para justificar suas reivindicações, por razões históricas, parecem ser mais proeminentes, ou seja, de acordo com o governo chinês, a “linha de nove traços” (FIG. 7) abrange toda uma área que supostamente corresponde a uma zona histórica de influência, que remonta há cerca de 2.000 anos.

A questão da delimitação das fronteiras marítimas no MSC é essencialmente complexa e com um conjunto de incertezas, tendo em vista que a situação atual é definida em termos de uma configuração de reivindicações unilaterais sobrepostas às formações naturais submersas e distribuídas por toda a região. Essas disputas ainda não possuem solução definida, e a razão para isso está em parte relacionada com a notável importância desse mar, devido aos seus recursos estratégicos como a pesca, o gás e reservas de petróleo. Somam-se a isso, a localização estratégica desse mar, sendo uma importante rota de navios mercantes, dos quais se estimam que, anualmente mais de 70.000 desses navios navegam nessa LCM (FIG. 9) (JIA; TALMON, 2014).

No intuito de compreender as origens dessas disputas, faz-se necessário uma regressão na história contemporânea, na direção da China e seus interesses no MSC.

¹¹ A “linha de nove traços”, que demarca as reivindicações chinesas no MSC, baseada em uma antiga reivindicação territorial conhecida como “linha de onze traços”, criada em 1947 pelo governo chinês e sem grandes considerações estratégicas à época, uma vez que o regime encontrava-se com os reflexos da ocupação japonesa na China (1937-1945) e a guerra civil em andamento (BAKER e ZHANG, 2016).

Desde o fim da ocupação japonesa na China (1937-1945), a China busca direitos soberanos de territórios marítimos que dizem serem “águas históricas”. No entanto, esses argumentos são rejeitados pelos Estados vizinhos à China, onde se baseiam na CNUDM, e com isso os pleitos se revestem de maior legitimidade no cenário internacional (CLOVER, 2016).

Essas reivindicações são remotas desde o fim da ocupação nipônica, quando o governo chinês enviou equipes de reconhecimento, para mapear várias ilhas e arquipélagos ao longo do MSC. O Ministério do Interior chinês publicou, então, um mapa com uma “linha de onze traços” que abrangia todo o MSC. Esse mapa, apesar da falta de coordenadas precisas, tornou-se a base das reivindicações chinesas e, após a fundação da República Popular da China (1949), o documento foi adotado pelo novo governo (TURCSÁNYI, 2017).

Em 1953, com o intuito de minimizar os conflitos com o Vietnã, a “linha de nove traços” foi novamente delimitada pelo governo chinês, com a eliminação de dois pontos de restrição, em relação ao documento original. Naquele momento, o novo mapa foi pouco contestado pelos Estados vizinhos, muitos dos quais estavam concentrados em seus próprios movimentos de independência. Esse silêncio conferiu à China uma legitimidade histórica nas disputas que estariam por acontecer ao longo do tempo (BAKER; ZHANG, 2016).

Segundo Clover (2016), com essa delimitação,

[...] A China reivindica dezenas de pequenas ilhas, cardumes, recifes e pedras subaquáticas ao longo do mar. Se estes se encaixarem na definição de ilhas como *Beijing* insiste em que elas façam todas elas têm direito a águas territoriais e a zonas econômicas exclusivas de 200 milhas, o que daria à China, uma grade interligada de reivindicações geográficas cobrindo uma parte do mar (CLOVER, 2016) [...]

Apesar das reivindicações, a “linha de nove traços” não parece ser compatíveis com os três elementos básicos de “águas históricas”, de acordo com o direito internacional: o exercício de autoridade sobre a área; a continuidade do exercício autoridade; a aquiescência de outros estados (CLOVER, 2016).

De fato, a retirada do Japão dos territórios por ele ocupados deixou um vácuo de poder em várias partes do Sudeste Asiático. Desta feita, ocorreram protestos da China, de forma que suas reivindicações foram aceitas em 1953, tornando oficial essa área demarcada por essas linhas (LI, 2018).

A China, portanto, usa uma política deliberadamente vaga, recusando não apenas detalhar as coordenadas exatas (latitude e longitude) da “linha de nove traços”, mas também fatos que comprovem o MSC como águas jurisdicionais chinesas, como uma ZEE ou alguma outra designação legal (LI, 2018).

Contudo, os outros Estados envolvidos dentro do espaço marítimo em litígio não reconhecem a legitimidade dessa linha, invocando, em vez disso, a CNUDM, como a única entidade válida em termos de jurisdição das fronteiras marítimas. Embora isso sempre tenha sido contestado por Estados costeiros do MSC, as últimas décadas viram essas disputas se tornarem proativas com vistas a aumentar a conscientização dos recursos estratégicos dessa região (BUSZYNSKI; ROBERTS, 2014).

Segundo Hai (2016), esses conflitos regionais no MSC surgem de interesses nacionais competitivos na exploração de algumas das águas pesqueiras mais ricas do mundo, assim como as esperanças dos Estados costeiros de que existem potencialmente grandes reservas de petróleo e de gás natural dentro desse mar, que podem ser economicamente exploradas. As ilhotas são de importância estratégica para a defesa, a interdição e a vigilância das rotas marítimas, tanto para a China como para os Estados menores da região.

Cada Estado requerente deverá vislumbrar que sua reivindicação não prevalecerá em última instância ou completamente se a disputa for encaminhada a um tribunal de arbitragem. Assim, e por causa da desconfiança generalizada em relação ao direito internacional dominado pelo Ocidente, os demandantes poderão preferir o *status quo*, a buscar uma solução militar ou tentar resolver a disputa por meio de negociações bilaterais ou

multilaterais. Esse entendimento deverá ser improvável, pois esses Estados deverão estar dispostos a arriscar tudo em uma decisão do tribunal de terceiros, que tenderá a criar vencedores e perdedores (HONG, 2014).

Em 2011, o governo chinês apresentou uma reivindicação de soberania sobre o MSC, ao então secretário-geral da ONU Ban Ki-moon (1944-), destacando que “a China tem soberania indiscutível sobre as ilhas no MSC e águas adjacentes, e goza de direitos soberanos e jurisdição sobre as águas relevantes, bem como o leito do mar e o seu subsolo” (GAU, 2015).

A partir de 2013, a China começou a enviar materiais de construção, por meio de navios de carga, para o início de criação de novas ilhas artificiais, especificamente, no arquipélago das ilhas *spratly*. A construção dessas ilhas tem sido alvo de protestos pelos Estados vizinhos, especialmente pelos governos das Filipinas e do Vietnã, que destacam a violação do *status quo*¹² por essas atividades de construção unilaterais. Essa recente onda de construção aumentou a tensão entre esses Estados e a China, deflagrando conflitos regionais que alertaram a comunidade internacional (HAI, 2016).

Assim, em fevereiro de 2015, imagens de satélite mostraram que a China havia iniciado seu trabalho de recuperação em seis dos recifes do arquipélago, com a expansão de algumas pequenas plataformas de concreto em uma grande instalação no topo dos recifes de *Gaven* e construindo uma ilha artificial ao longo da ilha *Yongshu*, com uma pista que serve para propósitos militares e civis (BLAIR, 2016).

Blair (2016) destaca que, em junho de 2015, as autoridades chinesas reafirmaram que tais projetos "não afetam a liberdade de navegação e sobrevoo desfrutado por todos os Estados, de acordo com o direito internacional no MSC". Afirmaram ainda que, essas

¹² O conceito de “*status quo*” deriva da locução latina *status quo ante bellum*, expressão diplomática que engloba as usuais cláusulas dos tratados de paz que dispõem sobre a evacuação do território de tropas inimigas e sua restauração a soberania do período anterior às hostilidades. A política do *status quo* visa à manutenção da distribuição do poder que existe em um momento particular na história (MORGENTHAU, 2003).

construções estão dentro do escopo da soberania da China e são justificados, legítimos e razoáveis, devido à sua evidência histórica suficiente e incontestável reivindicação de direitos e interesses nesta área.

Desse modo, o governo chinês se recusou a comentar as imagens de satélite da expansão de suas construções no MSC. Em que pese essas imagens, a China nunca confirmou, oficialmente, que está construindo ilhas artificiais nesse mar. Em vez disso, esse Estado tende a chamar de "instalações" ou "construções" para bases de apoio logístico (CLOVER, 2016).

Assim sendo, três questões permanecem como a essência no caso das ilhas artificiais no MSC: a soberania, as suas zonas marítimas e a delimitação da ZEE e da PC das mesmas (HONG, 2014).

Para Hong (2014), a primeira questão, a saber, é se essas ilhas artificiais têm ou não capacidade para gerar soberania, uma vez que a maioria delas é desabitada e não produzem nenhum ganho econômico para os Estados requerentes.

A segunda questão refere-se às “novas” zonas marítimas, estabelecidas pela criação das ilhas artificiais no MSC. A terceira questão está relacionada com a delimitação marítima da ZEE e da PC. Estas questões serão exploradas no próximo capítulo (HONG, 2014).

Ademais, essas questões parecem convergir para um questionamento das combinações de fatores naturais e artificiais, o que levaria de volta ao impasse do que constitui uma ilha artificial dentro do contexto da CNUDM. Conseqüentemente, o ato da China de construir ilhas artificiais não fortalece suas reivindicações originais, mas sugere-se que poderá elevar ao aumento de conflitos na região.

Nesse caso, pode-se inferir que a China pretende reforçar suas reivindicações soberanas no MSC construindo essas ilhas, além disso, sugere-se que esse Estado busca

salvaguardar essa região da influência estrangeira, principalmente dos estadunidenses, demonstrando assim fatores de força na região do Sudeste Asiático.

Assim, diferentes interpretações podem ser feitas, e no caso da China, foram realizadas utilizando áreas marítimas como ilhas formadas naturalmente. Sendo assim, sugere-se que o controle do MSC constitui-se um objetivo estratégico chinês, pois em se tratando de um Estado com mais de um bilhão de habitantes, *Beijing* procura garantir sua expansão econômica e militar, que dependem do controle desse mar, especificamente.

Portanto, com a construção de ilhas artificiais no MSC, a China busca vários objetivos, incluindo garantir a segurança da expansão das rotas de navegação, estendendo a proteção marítima a suas águas regionais e desenvolvendo capacidades para conduzir operações de segurança não convencionais fora da região. Essas ações torna o MSC o centro das atenções da comunidade internacional, sobretudo, do ponto de vista da CNDM e das relações internacionais.

4 O EFEITO DA CNUDM SOBRE A QUESTÃO DAS ILHAS ARTIFICIAS NO MAR DO SUL DA CHINA

O capítulo analisará a situação das ilhas artificiais construídas pelos chineses, como indicado no mapa da região do MSC (FIG. 5), e verificará se o somatório das ZEEs das ilhas reivindicadas cobre a totalidade do MSC.

Quando um Estado se torna parte da CNUDM, em ato contínuo, assume o compromisso de adequar suas reivindicações marítimas e leis nacionais aos seus direitos e obrigações sob o escopo da Convenção. Assinando e ratificando a CNUDM, seus direitos e obrigações passam a competir com os dos Estados-Partes regidos pelas disposições da mesma. É um princípio fundamental do direito internacional que um Estado não pode usar o seu direito interno como uma justificativa para não aderir às obrigações sob um tratado internacional (HONG, 2014).

Portanto, em suas relações com outros Estados-Partes, as disposições da CNUDM prevalecem sobre quaisquer disposições contrárias nas leis nacionais do Estado. Como será explicado mais adiante, esse princípio também se aplica a quaisquer direitos históricos aos recursos dos oceanos (HONG, 2014).

Na próxima seção serão realizadas análises dos conteúdos apresentados nos capítulos anteriores.

4.1 Análise da situação

Hong (2014) afirma que a construção de ilhas artificiais pela China, no MSC, reflete o vácuo de legitimidade da CNUDM, pois além dessa Convenção não possuir uma definição sobre o que seria uma ilha artificial, não define explicitamente o *status* legal dessa expressão.

No entanto, a CNUDM, em seu artigo 121, destaca que uma ilha é formada naturalmente de terra, cercada por água, e que está acima da água na maré alta, podendo gerar

seu próprio MT, ZC, ZEE e PC. Alguns países, como, por exemplo, a China, têm utilizado esse conceito e estendido para formações tipo “Rocha”, pois ao estabelecerem atividades nessa área, passam a reivindicá-las. Esse autor alerta que existe diferença entre ilha e uma rocha ou rochedo (FIG.8), pois “os rochedos, que por si próprios, não se prestam à habitação humana ou a vida econômica, não devem ter ZEE nem PC”, ao contrário de uma ilha, conforme previsto no artigo 121 dessa Convenção (HONG, 2014; CNDUM, 1982, Art. 121).

Neste sentido, contextualizando-se para o caso de São Pedro e São Paulo, o governo brasileiro, em 1996, utilizando-se do artigo 121, em 1996, alterou a denominação para Arquipélago, dando-lhes os *status* de ilhas. Para isso, construiu uma estação científica permanentemente guarnecida. O artigo 60 da Convenção deixa expresso que somente o Estado costeiro tem direito de construir, autorizar a construção e operar ilhas artificiais na ZEE (CNUDM, 1982, Art. 60 e 121; BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Destaque-se que, o aspecto jurisdicional das ilhas artificiais do MSC não encontra origem na CNUDM. Assim, a determinação da jurisdição relevante sobre as ilhas artificiais é estabelecida dependendo das diferentes zonas marítimas encontradas nessa Convenção. Essas ilhas não recebem quaisquer direitos distintos, além daqueles definidos pela sua colocação nas zonas marítimas (HONG, 2014).

Entretanto, a CNUDM não aborda recursos e direitos de recursos. A Convenção não declara quem é o proprietário do MSC. A criação de novas ilhas no MSC permite que a China aproveite uma parte do mar para uso próprio, que esteve relativamente fora de seu alcance por anos. Embora, potencialmente, existam significativas atividades de pescarias e, possivelmente, grandes reservas de petróleo e gás no MSC, os esforços da China servem, em um primeiro momento, para fortalecer suas reivindicações territoriais, não resolvendo a questão da extração de recursos naturais (CNUDM, 1982; HONG, 2014).

Esse fato reforça a ideia de que, prioritariamente, a China credita maior importância estratégica do que econômica ao controle do MSC.

O artigo 56 da CNUDM trata dos direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva, e determina:

[...] 1. Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem:

- a) 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, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;
- c) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
 - i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
 - ii) investigação científica marinha;
 - iii) proteção e preservação do meio marinho (CNUDM, 1982, Art. 56) [...]

Baseando-se nesse artigo, adicionado com as reivindicações de “águas históricas”, estabelecidas pela “linha de nove traços”, a China alega que, na sua ZEE e na sua PC tem o direito exclusivo de construir, autorizar, regulamentar a construção, exploração e utilização de ilhas artificiais, como previsto pela Convenção, no que diz respeito ao estabelecimento e uso de ilhas, instalações, estruturas e outros fins econômicos.

Note-se ainda que, a jurisdição do Estado costeiro na sua ZEE, no que diz respeito a essas ilhas artificiais, é bem mais ampla do que no que se refere às instalações e estruturas. Além disso, deve-se lembrar de que, no exercício dos seus direitos e no desempenho das suas obrigações nos termos da Convenção na ZEE e PC, a China não está tendo a devida consideração com os direitos e deveres de outros Estados, não atuando, dessa forma, de forma compatível com as disposições dessa Convenção.

Nesse sentido, pode-se dizer que a China contraria a CNUDM, uma vez que o texto do artigo 60 estabelece que as ilhas artificiais, instalações e estruturas não possuem o *status* de ilhas; não têm MT e a sua presença não afeta a delimitação do MT, da ZEE ou da PC.

Essa Convenção também explicita que, no MT, as instalações *offshore* e as ilhas artificiais não são consideradas como obras portuárias permanentes que fazem parte integrante do sistema portuário e, portanto, não são consideradas parte da costa ou pontos da linha base, a partir dos quais possa medir a largura do MT (CNUDM, 1982; HONG, 2014).

As ações desenvolvidas pela China no MSC, contrariando a CNUDM, tornam as tensões ainda maiores quando inserimos um ator estratégico nesse cenário, os EUA.

Nesse contexto, as tentativas dos estadunidenses de aplicar o Direito Internacional estão enfraquecidas pela erosão do *status* desse direito causado pelos EUA, Rússia e China nas últimas décadas. Os EUA foram o primeiro Estado a rejeitar o poder vinculante da lei internacional quando rejeitou uma decisão da Corte Internacional de Justiça (CIJ), em 1986. (FENG; HE, 2018).

Com esses fatos, se deu início à longa tendência de não cooperar com os organismos legais internacionais, desconsiderando as normas internacionais e recusando-se a reconhecer a jurisdição de vários tribunais internacionais. Nomeadamente, os EUA recusaram-se a participar do Tribunal Internacional de Justiça, Tribunal Penal Internacional, e negaram a ratificação da CNUDM (FENG; HE, 2018).

Cabe destacar que, em 2013, as Filipinas iniciaram um processo contra a China sobre a delimitação marítima, argumentando que as reivindicações territoriais chinesas ao MSC e a construção de ilhas artificiais violaram os termos da CNUDM. Em 2016, o tribunal reconheceu as Filipinas como o único Estado com jurisdição sobre a área em disputa. No entanto, a China desconsiderou a decisão, seguindo a prática dos EUA e da Rússia (FENG; HE, 2018).

Dessa forma, a China continuou com o *status quo* ao realizar, ainda em 2016, acordos comerciais com as Filipinas, na tentativa de explorar a crescente lacuna entre o presidente filipino Rodrigo Duterte e o governo estadunidense, tornando assim irrelevante o

juízo do tribunal. Os acordos estabeleciam investimentos chineses em infraestruturas, como a construção de portos, aeroportos e estradas, além de redução nas tarifas de *commodities*¹³ agrícolas, essenciais para a balança comercial filipina (FENG; HE, 2018).

Esses fatos impedem qualquer meio amigável e de resolução de conflitos no MSC, uma vez que a China desconsidera qualquer decisão da CNUDM que não a favorece. Da mesma forma, o histórico dos EUA de não cumprimento das decisões dos tribunais internacionais e a recusa de ratificar a CNUDM limitam, em primeiro lugar, a sua capacidade de usar o direito internacional para resolver o conflito crescente (FENG; HE, 2018).

Em que pese à narrativa apresentada, ressalta-se, no entanto, que é improvável que as tensões entre os EUA e a China evoluam para um conflito armado, em função de vários interesses políticos, econômicos e estratégicos envolvidos nesse teatro. Devido a isso, é esperado que o *status quo* permanecesse com a aceitação tácita desses Estados e da comunidade internacional.

Na próxima seção, buscar-se-á aferir, por meio de somatórios de ZEE das principais ilhas em disputas no MSC, se o total dessas zonas acabando englobando todo o MSC.

4.2 As ZEEs das ilhas artificiais construídas pela China no MSC

Nessa seção, pretende-se verificar a hipótese proposta, considerando o MSC como uma figura geométrica, destacando nos vértices os principais arquipélagos que fazem parte das áreas extremas do MSC, e, em seguida, calcularemos as respectivas ZEEs.

¹³ O termo *commodities* tem origem inglesa, é o plural de commodity que significa mercadoria. Esta palavra é usada para descrever produtos de baixo valor agregado. *Commodities* são artigos de comércio, bens que não sofrem processos de alteração (ou que são pouco diferenciados), como frutas, legumes, cereais e alguns metais. Disponível em: <<https://www.dicionariofinanceiro.com/commodities/>>. Acesso em: 18 julho. 2018.

Desse modo, serão apresentadas as ZEEs das principais ilhas reivindicadas pela China no MSC, a fim de verificar se a totalidade dessas áreas engloba todo o mar em questão, e nesse caso favorecendo as ações chinesas, ou, se o somatório não consegue englobar todo o MSC. Nesse caso, a China poderá complementar esse “vazio” com a presença militar, “fechando” assim quase na totalidade a jurisdição do MSC.

Na ilustração abaixo, foi utilizado os principais arquipélagos/ilhas que fazem parte do MSC:

- a) Recife de Gaven (*Ilhas Spratly*);
- b) Ilhas *Paracel*;
- c) Ilha *Natuna*;
- d) Ilhas *Scarborough Shoal*;
- e) Ilhas *Pratas*.

Considerando que 200 MN são aproximadamente 370 km, apresenta-se uma ilustração (FIG. 2), utilizando a ferramenta de cálculo de distância automático do *Google Maps*, com dimensões aproximadas, a fim de verificar se as ZEE dessas principais ilhas e arquipélagos compreendem o MSC.

Os espaços marítimos compreendidos por essas supostas ZEE (pois, pela CNUDM elas não existem), somados aos da ZEE da costa chinesa continental constituiriam a jurisdição marítima que a China parece pretender. Os chineses estão avançando em direção ao seu objetivo de estabelecer controle jurisdicional sobre quase todo o MSC, pois uma vez tendo à posse das ilhas desse mar, providas de radares e instalações de apoio a navios e aeronaves, a China pode exercer, se desejar, o controle sobre o MSC.

Desse modo, considerando a ilustração do ANEXO B (FIG. 2), pode-se concluir que o somatório das ZEEs dos principais arquipélagos/ilhas do MSC engloba quase todo o

mar em questão, cobrindo completamente a passagem das rotas de SE para NE, e permitindo o controle sobre a parte mais importante do MSC.

Portanto, conclui-se que *Beijing* considera que a construção de diversas ilhas artificiais no MSC constitui uma parte do incontestável e indivisível do território histórico da China, o que torna ineficaz o efeito da CNUDM. Juntos, esses territórios são responsáveis por centenas de ilhas, ilhotas, bancos de areia, rochas e baixios (também chamados de “características marítimas”) em toda a região do MSC. Enquanto Brunei, Malásia, Filipinas, Taiwan e Vietnã têm reivindicações sobrepostas na região, o governo chinês considera que interpretações alternativas às suas alegações são insustentáveis.

5 AS CONSEQUÊNCIAS DA ESTRATÉGIA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

O capítulo buscará realizar uma análise da estratégia chinesa no MSC, baseados em fatos atuais, de modo a mensurar as possíveis consequências da assertividade de *Beijing* nos campos do Direito do Mar, das relações internacionais e, sobretudo, nas relações com os Estados vizinhos, na região do Sudeste Asiático.

Nesse sentido, a busca pelo controle do MSC fez a China não apenas militarizar os novos postos avançados, mas também apresentou um fato consumado para o resto do mundo, uma guerra de controle jurisdicional. As ações chinesas no MSC carregam implicações estratégicas de longo alcance entre os Estados vizinhos e seus aliados, contribuindo para a nova ordem marítima internacional, com ameaça à paz e à segurança marítimas, alterando especialmente o *status quo* territorial ou marítimo, violando as normas e regras internacionais (KIM, 2016).

Recentemente, quando o porta-aviões dos EUA, *USS Carl Vinson*, fez uma escala histórica em *Da Nang*, no Vietnã, atraiu a atenção internacional, pois a visita de um grande contingente de militares americanos tinha sido a primeira em solo vietnamita desde que a última tropa norte-americana se retirou daquele país, em 1975 (HSIUNG, 2018).

O simbolismo desse ato, no entanto, não conseguiu obscurecer o fato de que os EUA não tinham uma estratégia coerente contra a política de construção de ilhas artificiais realizada pelos chineses. Ocupado com outras demandas no campo das relações internacionais, foi no governo do ex-presidente norte-americano Barack Obama (1961-)¹⁴ que a China militarizou as ilhas artificiais, enquanto que seu sucessor, Donald Trump (1946-)¹⁵, concentrou-se na Coreia do Norte, Irã e na política externa baseada no “*America first*”¹⁶.

¹⁴ Barack Hussein Obama foi presidente dos EUA no período de 2009 a 2016 (Nota do autor).

¹⁵ Donald John Trump é o atual presidente dos EUA, desde 2017 (Nota do autor).

¹⁶ Primeiro a América (Tradução nossa).

Como consequência, a China, com seu crescente alcance diplomático, econômico e militar, está cada vez mais impondo sua vontade na região do Sudeste Asiático (HSIUNG, 2018).

Como exemplo, logo após a citada visita do *USS Carl Vinson*, a pressão chinesa forçou o Vietnã a suspender um grande projeto de perfuração de petróleo no MSC. O projeto, localizado na costa sudeste do Vietnã, foi liderado pela empresa de energia espanhola Repsol, que, junto com seus parceiros, já investiu quase US\$ 200 milhões (HSIUNG, 2018).

Nesse cenário, Hsiung (2018) alerta que *Beijing* está buscando um controle total do MSC, principalmente sob o aspecto jurisdicional. Com disso, *Beijing* está ganhando o controle dos recursos de hidrocarbonetos da região, estimado em 190 trilhões de pés cúbicos de gás natural e 11 bilhões de barris de petróleo em prováveis reservas. O autor também argumenta que, se a China tivesse o seu caminho livre no MSC, voltaria sua atenção para o Oceano Índico e o Pacífico ocidental.

Em essência, tais desenvolvimentos significam que a mudança da China do *status quo* no MSC, resultou em custos para outros Estados, principalmente as Filipinas e o Vietnã.

Os Estados vizinhos, que suportam o peso da influência chinesa, foram obrigados a realizar escolhas difíceis, especialmente quando *Beijing* aumentou sua assertividade, a partir de 2013, deixando clara sua determinação de controlar o MSC. Os Estados vizinhos menores, no entanto, não estão em posição de desafiar a China e, em vez disso, buscam acordos bilaterais no campo diplomático e econômico. Recentemente, as Filipinas, por exemplo, propuseram a exploração conjunta com os chineses de petróleo e de gás no MSC (HSIUNG, 2018).

Tendo os EUA outras prioridades, a recuperação e construção de ilhas artificiais da China no MSC ainda persistem mesmo em menor escala, em comparação ao período entre 2013 e 2105. As ilhas artificiais construídas por *Beijing*, que agora duplicam as bases

militares, aumentando sua presença no MSC, são como “porta-aviões permanentes”, cujo papel se estende ao Oceano Índico e ao Pacífico ocidental (HSIUNG, 2018).

Outra consequência relatada por Hsiung (2108) destaca que, as dinâmicas marítimas em rápida mutação no MSC estão injetando maior incerteza estratégica e aumentando os riscos geopolíticos. Isto pode ser visto na Estratégia de Segurança Nacional estadunidense que em dezembro de 2017, afirmou: “Uma competição geopolítica entre visões livres e repressivas da ordem mundial está ocorrendo na região do Indo-Pacífico”.

Com isso, o autor conclui que, atualmente, a escolha fundamental na região é por uma ordem liberal, baseada em regras e não uma ordem hegemônica antiliberal, de modo que poucos gostariam de viver em uma ordem hegemônica e não liberal. No entanto, é exatamente isso que ocorrerá no MSC se os Estados regionais não agirem juntos e o quanto antes (HSIUNG, 2018).

Nesse diapasão, Campbell e Ratner (2018) destacam que a China está avançando em direção ao seu objetivo de estabelecer o controle jurisdicional sobre grande parte do MSC. Essa tendência está aumentando as preocupações regionais sobre a confiabilidade dos EUA e aumentando a influência coercitiva da China sobre as atividades comerciais e militares dos Estados vizinhos.

Segundo esses autores, se essa influência não for atenuada, o efeito cumulativo crescente no MSC tornará cada vez mais difícil para os EUA, por exemplo, defender seus interesses no Sudeste Asiático. Além disso, tampouco as instituições regionais e o direito internacional restringirão substancialmente o comportamento assertivo da China no MSC.

No caso, Campbell e Ratner (2018) ainda reafirmam que, é vital que os EUA programem um conjunto abrangente de políticas que incluam elementos militares, econômicos e diplomáticos. Os autores destacam que, parte de uma estratégia mais ampla no MSC está sendo realizada pelo o governo dos EUA, como no caso do programa de

“Liberdade de Navegação” (sigla em inglês “FONOPs”). Enquanto os EUA defendem suas ações na área do MSC, como a condução de patrulhas marinhas, como reforço do direito marítimo internacional, a China considera isso como sendo usado além dos limites aceitáveis como pretexto para prejudicar os interesses de segurança e violar sua soberania.

Desse modo, pode-se sugerir que, em ocorrendo uma pressão coletiva da comunidade internacional junto à China, mostrando que a sua assertividade pode resultar em evidentes custos diplomáticos e de segurança, é possível que Beijing possa repensar sua estratégia, como já ocorreu no passado, recalibrar e ajustar suas ações no MSC. Além disso, sugere-se que, no intuito de prevenir que a China atinge a hegemonia regional, os EUA deve-se buscar construir alianças com Estados no entorno de *Beijing*, a fim de conter a ascensão dos chineses nesse mar.

Portanto, nesse tabuleiro internacional, a China possui grandes desafios para as próximas décadas, em grande parte devido aos aspectos pertinentes da CNUDM, uma vez que a estratégia chinesa de construir ilhas artificiais não faculta o aumento da jurisdição sobre o MSC, embora a presença militar nesse mar possa ensejar o seu controle.

6 CONCLUSÃO

Neste trabalho, buscou-se compreender o papel da CNUDM, quando aplicada nas questões de ilhas artificiais no MSC, cujo enfoque esteve direcionado para o aspecto jurisdicional reivindicado pela China, de modo que no fim conseguisse validar a hipótese apresentada no início do trabalho.

Significante avanço do Direito do Mar, em momento no qual se buscava um novo ordenamento internacional jurídico mais equitativo e justo, a CNUDM, negociada durante nove anos e firmada em Montego Bay, na Jamaica, em 1982, constitui o principal arcabouço político e jurídico para regulamentar o uso dos oceanos. Conhecida como a “Constituição dos Oceanos”, esta Convenção normatiza todos os aspectos do universo marítimo, inclusive delimitação das fronteiras, regulamentos ambientais, investigação científica, comércio e resolução dos conflitos internacionais envolvendo questões marinhas.

Verificou-se que, com o surgimento da Convenção, potencializaram-se as disputas marítimas, que até então vinham sendo tratadas como questões regionais. Em seguida, procurou-se entender, por intermédio de uma narrativa teórica, as questões envolvendo as ilhas artificiais. Durante essa abordagem, buscamos definições no âmbito da CNUDM, destacando os artigos que fazem menção a esse tipo de construção, como, por exemplo, os artigos 60 e 121.

Esses estudos foram fundamentais para elucidar ideias, de caráter territorial, de modo que permita ao leitor a compreender o interesse da China nesse tipo de construção. Em que pese esse Estado ser signatário da CNUDM, nos últimos anos *Beijing* em estado no epicentro das disputas marítimas no MSC. A consequência dessas ações é o descumprimento desta Convenção, conforme descrito neste trabalho.

Ainda no campo teórico, definiram-se os conceitos de Zonas Marítimas, no âmbito da CNUDM, a saber, Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica

Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC) e Alto-Mar. Essas definições se destacam, pois facilita ao leitor entender que tipo de território está sendo reivindicado no MSC, bem como os direitos e deveres do Estado para com essas zonas.

Embora a CNUDM conceda aos Estados costeiros o direito de construir ilhas artificiais, esses Estados são obrigados a cumprir as regras dessa Convenção e a respeitar os direitos de outros Estados nas respectivas zonas marítimas. A China tem conhecimento que o artigo 60 prevê que ilhas artificiais não tem *status* de ilhas, porém, ao mesmo tempo em que essa Convenção não é clara quanto à definição desse tipo de território, os chineses, utilizando o fator de “águas históricas” e “brechas jurídicas”, têm insistido em reivindicações, contemplando quase que a totalidade do MSC.

Um ponto de destaque na história recente da China, sob o aspecto jurisdicional, foi a sua derrota no caso do MSC, onde o governo das Filipinas alegava que a “linha de nove traços” não tinha respaldo jurídico e tampouco histórico. O tribunal arbitral decidiu a favor do governo filipino, entretanto *Beijing* não apenas recusou-se a aceitar a autoridade desse tribunal, como contestou o resultado final, considerando-o inválido e ilegal. Desta feita, vislumbra-se a necessidade no avanço dos debates sobre a eficiência e eficácia da CNUDM, inclusive, das próprias limitações dessa Convenção no sentido de apreciação e aplicação de sanções aos Estados-parte omissos.

A construção de ilhas artificiais poderia, de fato, estimular conflitos sobre a soberania nacional, a segurança marítima e a utilização e o desenvolvimento de recursos naturais. Se não forem devidamente tratados, tais conflitos podem aumentar as tensões nas disputas internacionais em curso nas águas já conturbadas. Uma vez estabelecidas e reguladas as regras e a definição de uma ilha artificial, pode-se determinar até que ponto um Estado tem o direito de construí-las. Tal acordo, portanto, tem o potencial de diminuir as disputas atuais e levar a uma melhor cooperação na região.

A CNUDM estabelece a jurisdição das ilhas artificiais, nas diferentes zonas marítimas, dando ao Estado costeiro o direito de construir esse tipo de ilhas dentro do seu MT e ZEE. Note-se que isso não deve obstruir a passagem inocente de estrangeiros através do mar territorial. Além disso, o Estado costeiro deve, certamente, abster-se de quaisquer atividades que sejam em detrimento dos Estados vizinhos.

Constatou-se que, a questão das ilhas artificiais carece de regulamentação efetiva e que qualquer tentativa de determinar a jurisdição que regula encontrará incerteza, uma vez que nenhuma jurisdição definitiva é estabelecida. Parece que uma situação de concessão de jurisdição declarativa sobre as ilhas artificiais foi intencionalmente evitada, a fim de limitar a ameaça à apropriação de áreas marítimas.

Descobriu-se, no entanto, que, na prática, outras liberdades, como a de ilhas artificiais recebeu recentemente mais reconhecimento à luz de avanços inovadores. Pronunciamentos de Chefes de Estado também foram feitos no sentido de que a liberdade de navegação deveria ser tratada igualmente com a liberdade de construir ilhas artificiais e instalações em alto-mar. Isso é significativo, já que a liberdade de navegação sempre teve precedência.

Embora nenhuma liberdade seja absoluta, reconhece-se que a liberdade de navegação ainda é de grande importância para os interesses de todos os Estados. Esse estudo dá destaque ao fato de que, em última análise, o direito internacional é uma lei baseada no reconhecimento do Estado, já que são os próprios Estados que formulam regras do direito internacional.

Assim sendo, somente a construção de ilhas artificiais não permitirá o controle jurisdicional chinês sobre o MSC nos termos da CNUDM, negando a hipótese apresentada no início deste trabalho.

Neste contexto, relacionando-se os fatos e análises apresentados, a resposta da

questão apresentada no início deste trabalho consiste que, as alegações chinesas baseadas em “águas históricas” não são suficientes para o tribunal de arbitragem de a CNUDM basear-se uma decisão em argumentos e provas contestadas, no sentido de que a China foi o primeiro país (centenas de anos atrás) a explorar o MSC e descobrir, nomear e administrar suas ilhas. Isso se torna insuficiente para estabelecer soberania sobre as águas cercadas pela “linha de nove traços” ou as ilhas artificiais construídas nesse mar.

Em que pese esses fatos históricos devam, evidentemente, ser levados em conta até certo ponto, a sua relevância deve limitar-se a estabelecer se determinado Estado exerceu e ainda exerce autoridade sobre uma área definida de maneira efetiva e contínua, e se tal exercício de autoridade foi acompanhado de aquiescência pelos Estados envolvidos nas disputas marítimas. Nesse sentido, como nenhum desses elementos foi estabelecido pela China, à existência da CNUDM torna as pretensões chinesas inválidas e ineficientes.

Portanto, chegou-se a conclusão que somente a construção de ilhas artificiais não permitirá o controle jurisdicional sobre o MSC, nos termos da CNUDM, uma vez que existe uma crescente pressão da comunidade internacional sobre essas questões, no intuito de minimizar as tensões nessa região do pacífico. Destaca-se, ainda, o fator norte-americano, que, por exemplo, por intermédio do programa de “Liberdade de Navegação” que realiza no MSC, vem minando a busca de hegemonia regional de *Beijing* na região.

Por fim, as conclusões relacionadas com as questões envolvendo a China e as ilhas artificiais no MSC remete este trabalho à uma fonte de pesquisa para futuros estudos sobre a importância do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, do ponto de vista estratégico do governo brasileiro. Em que pese à existência do Programa PROARQUIPELAGO, da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, a evolução dos fatos e as tensões presentes no MSC, podem trazer ensinamentos sobre a importância da CNUDM, sobretudo, no campo jurisdicional referente a ilhas naturais e construção de ilhas artificiais.

REFERÊNCIAS

ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS. **Dicionário Escolar da Língua Portuguesa**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2008. 1312 p.

BASTOS, Fernando Loureiro. **A internacionalização dos Recursos Naturais Marinhos**. Lisboa: Gráfica Almondina, 2005. 165 p.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, André C. Alves. **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: FUNAG, 2014. 589 p. Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf>. Acesso em: 12 Abr. 2018.

BLAIR, Dennis C. **Assertive Engagement: An Updated U. S. - Japan Strategy for China**. New York: Sasakawa Peace Foundation USA, 2016. 38 p.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Dispõe sobre a entrada em vigor da **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 jan. 1995. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 06 Mar. 2018.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA 305. **Doutrina Militar Naval**. Brasília: 2017.

_____. Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas**. 4. ed. Brasília: Ministério da Defesa, 2007.

BUSZYNSKI, Leszek; ROBERTS, Christopher B. **The South China Sea Maritime Dispute: Political, Legal and Regional Perspectives**. Londres: Routledge, 2014. 222 p.

HAI, Do Thanh. **Vietnam and the South China Sea: Politics, Security and Legality**. Londres: Routledge, 2016. 262 p.

CAMPBELL, Kurt M.; RATNER, Ely. **The China Reckoning**. *The Journal Foreign Affairs*, 2018. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2018-02-13/china-reckoning>>. Acesso em: 10 Jun. 2018.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de Estratégia**. 22. ed. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 776 p.

CORBETT, Julian S. **Some Principles of Maritime Strategy**. Washington: Naval Institute Press, 1988. 351 p.

CLOVER, Charles. **China Slams “unprecedented” US military build-up in Asia**. *The Journal Financial Times*, 2016. Disponível em: <<https://www.ft.com/content/2f8b366a-b2e6-11e6-a37c-f4a01f1b0fa1>>. Acesso em: 17 Mai. 2018.

ELFERINK, Alex G. Oude; ROTHWELL, Donald R. **The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction**. London, Martinus Nijhoff Publishers, 2001. 382 p.

FEENSTRA, Robert. **Hugo Grotius Mare Liberum 1609-2009: Original Latin Text and English Translation**. Boston: Brill, 2009. 244 p.

FENG, Huiyun; HE, Kai. **US-China Competition and the South China Sea Disputes**. New York: Routledge, 2018. 192 p.

FIGUEIREDO, Wanessa. **Equilíbrio de Poder: A China Como Potencia Balanceadora do Poder Norte-Americano**. Dissertação (Bacharel em Relações Internacionais) – Centro Universitario de Belo Horizonte UNI-BH, Belo Horizonte, 2010.

GAU, Michael Sheng-ti. **The Sino-Philippine Arbitration on the South China Sea Disputes: A Case Study on the Efficacy of UNCLOS Annex VII Tribunal**. Taiwan: Asia-Pacific Research Forum, 2015. 212 p.

HSIUNG, James Chieh. **South China Sea Disputes And The Us-china Contest, The: International Law And Geopolitics**. Singapura: World Scientific, 2018. 204 p.

HONG, Yu. **China's "maritime Silk Road of the 21st Century" Initiative**. Singapura: National University of Singapore, 2014. 36 p.

JAYAKUMAR, S.; KOH, Tommy; BECKMAN, Robert. **The South China Sea Disputes and Law of the Sea**. Northampton: Edward Elgar Publishing, 2014. 296 p.

JIA, Bing Bing; TALMON, Stefan. **The South China Sea Arbitration: A Chinese Perspective**. Londres: Bloomsbury Publishing, 2014. 274 p.

LI, Lingqun. **China's Policy Towards the South China Sea**. New York: Routledge, 2018. 117 p.

MAHAN, Alfred Thayer. **The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783**. New York: Dover Publications, 1987. 628 p.

MORGENTHAU, Hans. **Política entre as Nações: a luta pelo poder e pela paz**. Brasília: Universidade de Brasília, 2003. 1093 p.

PAUTASSO, Diego. **China e Rússia e a integração asiática: O sistema sino cêntrico como parte da transição sistêmica**. Porto Alegre: Revista Conjuntura Austral, v.2, n.5, 2011. p. 12-19.

RAPP-HOOPER, Mira. **Counterbalance: Red Teaming the Rebalance in the Asia-Pacific**. New York: Center for a New American Security, 2016. 66 p.

SOONS, Alfred H. A. **Artificial Islands and installations in international law**. Kingston: University of Rhode Island, 1974. 30 p.

SONG, Yann-Huei; TONNESSON, Stein. **The Impact of the Law of the Sea Convention on Conflict and Conflict Management in the South China Sea**, 2013. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/263716139_The_Impact_of_the_Law_of_the_Sea_Convention_on_Conflict_and_Conflict_Management_in_the_South_China_Sea>. Acesso em: 12 Mai. 2018.

TANAKA, Yoshifumi. **The Peaceful Settlement of International Disputes**. Cambridge: Cambridge University Press, 2018. 392 p.

THUY, Tran Truong. **Power, Law, and Maritime Order in the South China Sea**. New York: Lexington Books, 2015. 412 p.

TURCSÁNYI, Richard Q. **Chinese Assertiveness in the South China Sea: Power Sources, Domestic Politics, and Reactive Foreign Policy**. Praga: Springer, 2017. 183 p.

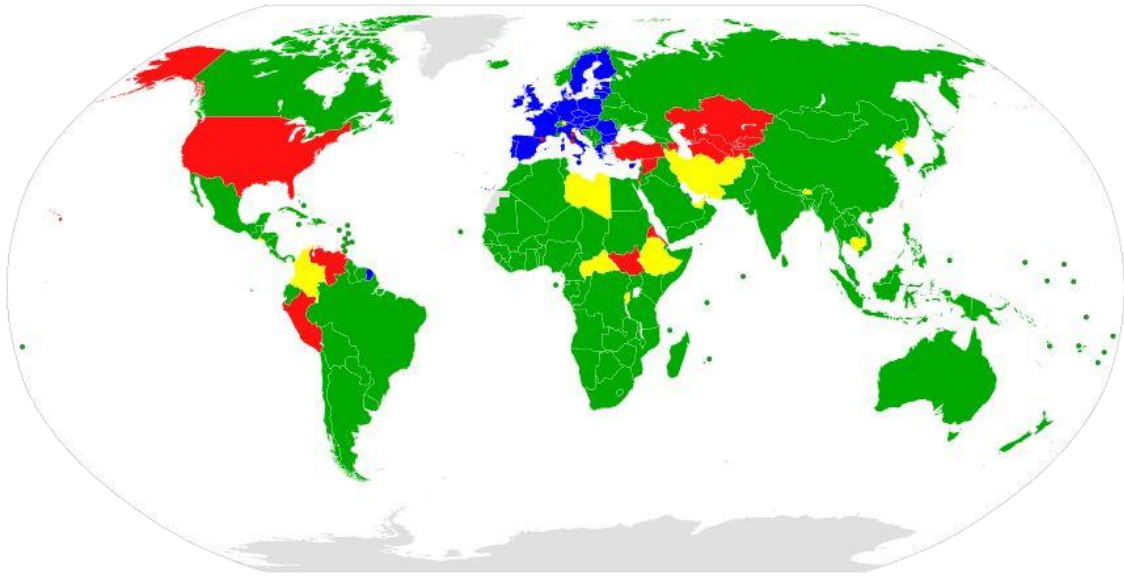
TUERK, Helmut. **Reflections on the Contemporary Law of the Sea**. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. p. 16.

UNITED NATIONS (UN), Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. **The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)**. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>. Acesso em: 23 Mar. 2018.

UNITED NATIONS (UN), Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. **The United Nations Convention on the Law of the Sea (convention agreements)**. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>. Acesso em: 27 Mar. 2018.

WU, Shicun; VALENCIA, Mark. **UN Convention on the Law of the Sea and the South China Sea**. Londres: Routledge, 2016. 364 p.

ANEXO A



Legenda:

- a. - Verde: assinaram e ratificaram;
- b. - Amarelo: assinaram, mas não ratificaram;
- c. - Vermelho: não assinaram;
- d. - Azul: Estados pertencentes à UE, duplamente representados.

FIGURA 1 - Participação dos Estados na CNUDM.
Fonte: Beirão e Pereira, 2014.

ANEXO B

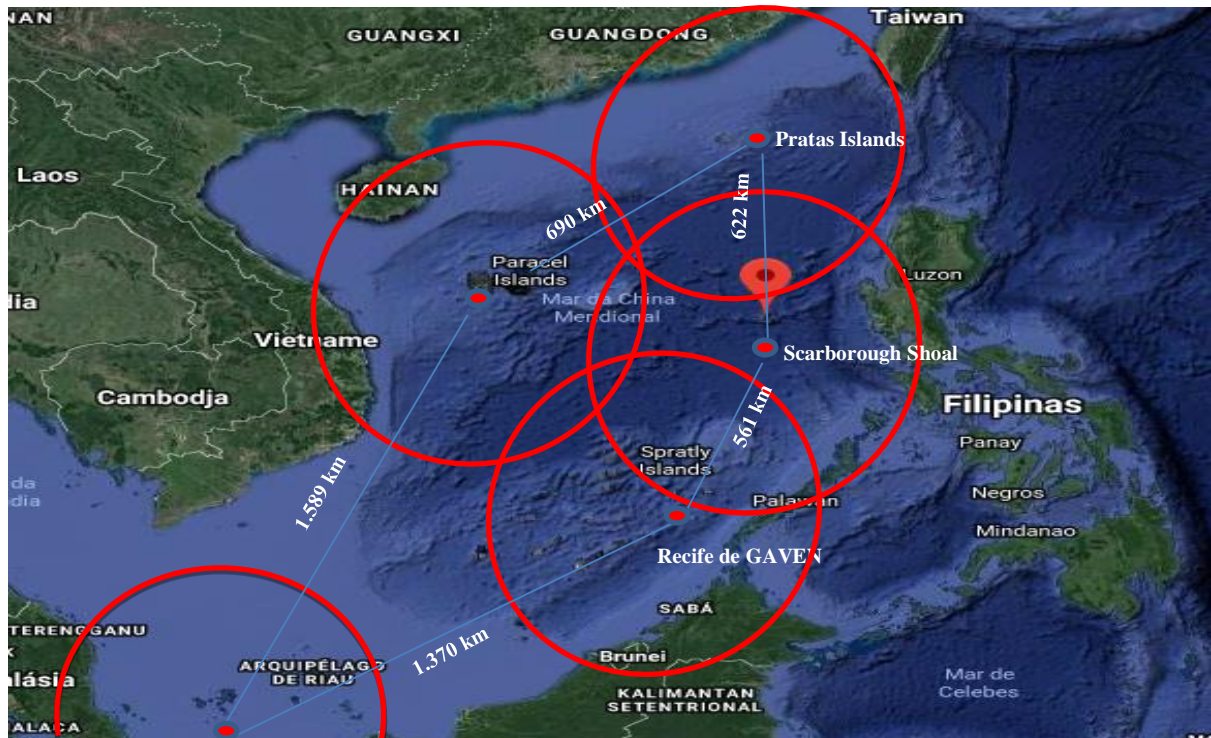


FIGURA 2 – ZEE das principais ilhas do MSC em disputas pela China.
Fonte: Google Maps. Acesso em: 02 Jul. 2018.

ANEXO C

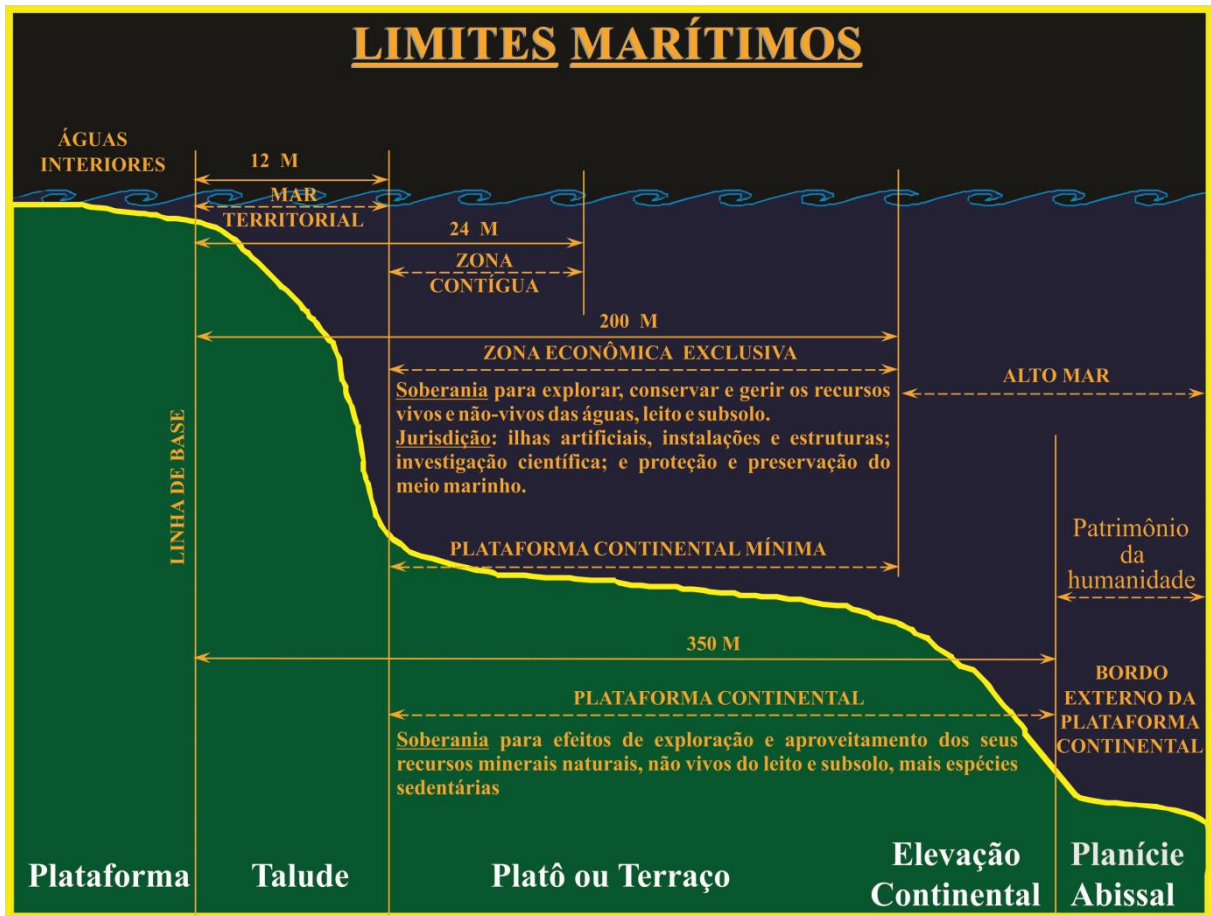


FIGURA 3: Zonas Marítimas estabelecidas pelas CNUDM.

Fonte: Marinha do Brasil.

Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/pictures/limitesmar.jpg>> Acesso em: 16 Jul. 2018.

ANEXO D



FIGURA 4: Mar do Sul da China.

Fonte: U.S. Energy Information Administration, International Hydrographic Organization.
Disponível em: < <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=SCS>>. Acesso em: 15 jul. 2018.

ANEXO E



FIGURA 5: Principais ilhas em disputas no Mar do Sul da China: Ilhas *Pratas*, *Ilhas Paracel*, *Ilhas Scarborough Shoal*, *Ilha Natuna* e as *Ilhas Spratly*.
 Fonte: TONNESSON, 2000.

ANEXO F



FIGURA 6 – Estados em disputas pelo arquipélago das Ilhas *Spratly*.
Fonte: *The Wall Street Journal*.

ANEXO G



FIGURA 7 – A “Linha de nove traços” no Mar do Sul da China.
 Fonte: COHEN, 2014, p. 286.

ANEXO H

U.N. Convention on the Law of the Sea

Definitions and maritime zones

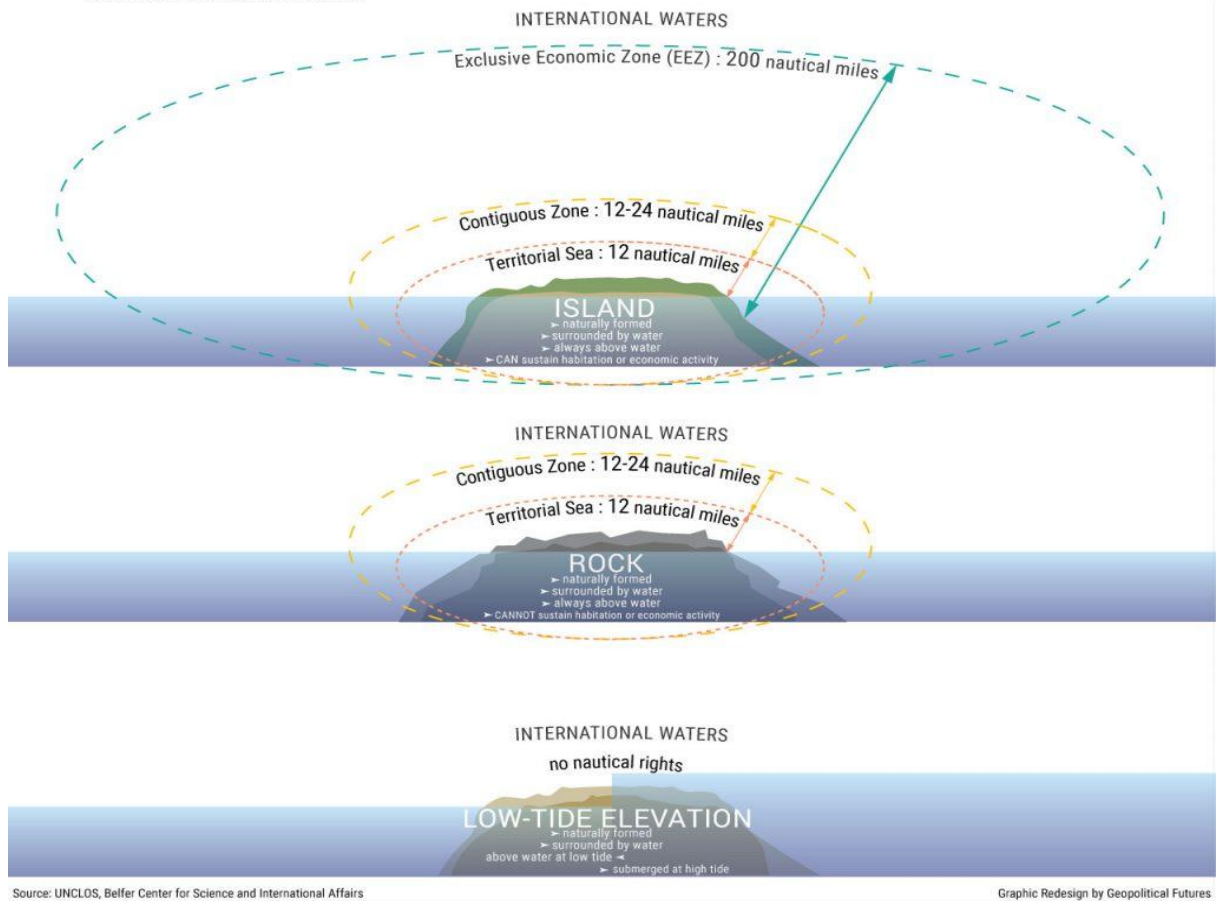


FIGURA 8: Diferença entre “Ilha” e “Rocha”.

Fonte: *The Wall Street Journal*.

ANEXO I

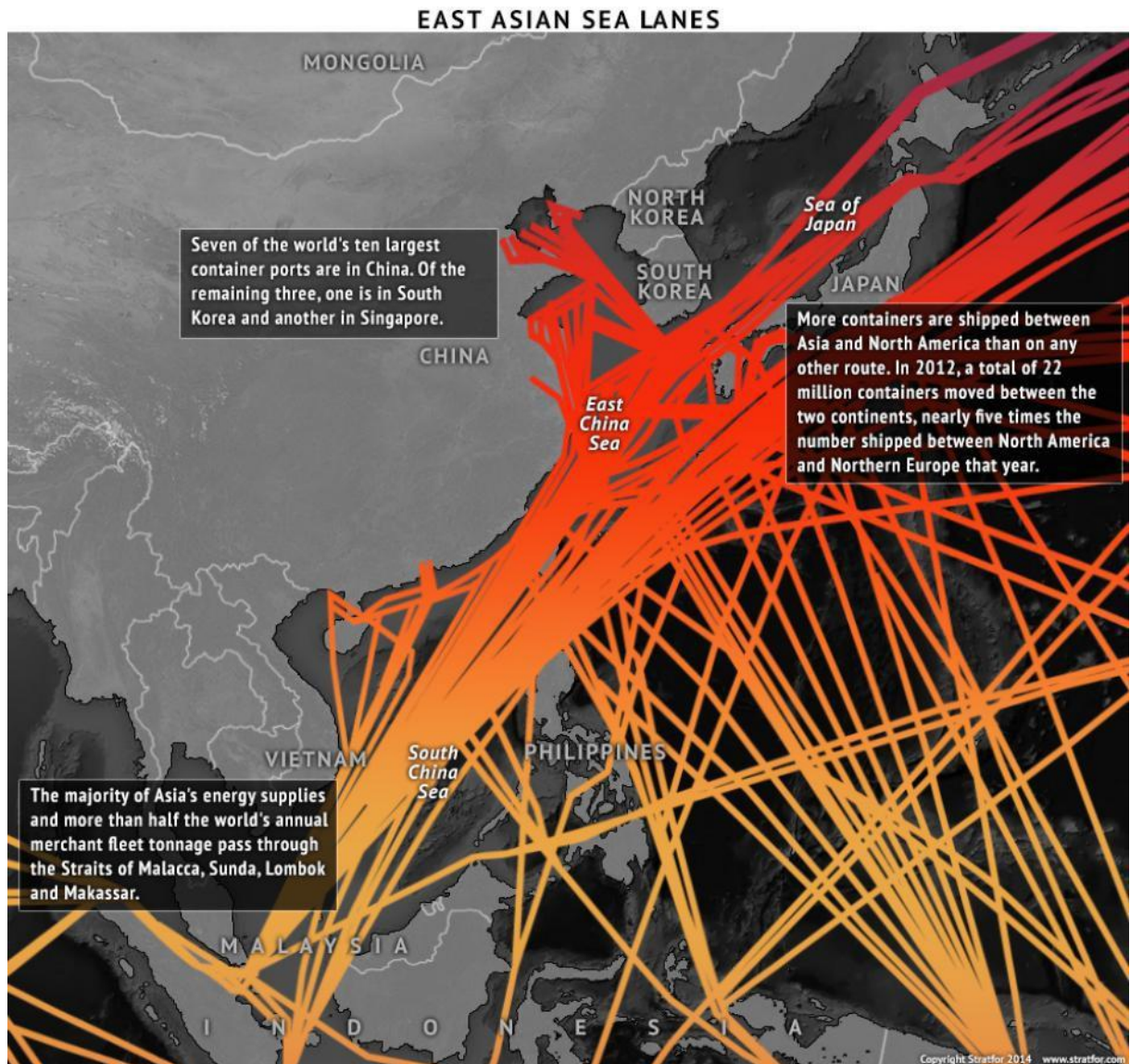


FIGURA 9 – Linhas de Comunicações Marítimas no Mar do Sul da China.
 Fonte: Stratfor.