

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (COR) You Nayoung

Contramedidas da Coreia do Sul à política de fortalecimento marítimo da China:
com foco na zona de conflito entre os dois países.

Rio de Janeiro

2019

CC (COR) You Nayoung

Contra-medidas da Coreia do Sul à política de fortalecimento marítimo da China:
com foco na zona de conflito entre os dois países

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

Orientador: CMG (RM1) PEÇANHA

Rio de Janeiro

2019

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a minha família querida que está do outro lado do mundo e que sempre me dá suporte: mãe, pai e irmã. Também agradeço ao meu orientador (CMG-RM1) PEÇANHA que, apesar de todas as dificuldades, sempre se esforçou com um sorriso no rosto para tentar aperfeiçoar a dissertação. Eu gostaria de estender minha sincera gratidão ao CF Monteiro por seu apoio a coisas grandes e pequenas.

Agradeço também a todos da Escola de Guerra Naval que me ajudam em todos os sentidos, principalmente ao CF Monteiro que sempre me ajuda de uma forma eficiente quando estou com dificuldades.

Além disso, deixo uma nota de agradecimento a todos os colegas do CEMOS-2019, principalmente aos militares das oito Marinhas Amigas, que se comunicam gentilmente comigo através de olhares, já que a comunicação verbal não é fácil.

Por fim, agradeço a Jennifer Hee Cho e ao CC (IM) Cunha que me ajudaram com a tradução e organização da dissertação.

RESUMO

Em 1994, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar entrou em vigor e chegou um tempo de mudanças que incluiu o estabelecimento de uma nova ordem mundial marítima. Os interesses de cada país que buscam criar prosperidade e dar valor agregado à nação por meio do mar estão sendo cada vez mais confrontados. Portanto, um grande número de nações rodeadas pelo oceano está em intenso conflito com seus vizinhos por disputas de soberania e jurisdição marítima, devido ao valor tangível e intangível dos aspectos econômicos, militares e de direito internacional do oceano. A Coreia do Sul e a China têm discutido sobre a delimitação da fronteira marítima durante os últimos 20 anos, mas ainda não conseguiram entrar em um acordo produtivo. Como medida provisória para a delimitação das fronteiras marítimas, houve a tentativa de minimizar os conflitos de interesses por meio da assinatura de acordos de pesca, mas existem diferenças nas posições em relação ao rochedo de Socotra, a exploração dos recursos do fundo do mar e as linhas de base que definem a fronteira marítima. Após a política de Abertura Econômica criada por Deng Xiaoping em 1978, a China vem se desenvolvendo cada vez mais economicamente. Com isso, desde a década de 1990, os gastos com a defesa nacional aumentaram muito e o poder da força naval foi intensificado e modernizado. Além disso, é possível dizer que o aumento da atividade da Marinha Chinesa no Mar do Oeste da Coreia do Sul está relacionado à expansão da soberania do país no oceano. A solução fundamental para o problema das áreas marítimas próximas ao Rochedo de Socotra é definir pacificamente a delimitação das fronteiras marítimas entre os dois países com base no direito internacional e com a aprovação dos outros Estados. Para resolver esse problema com sabedoria, políticas e estratégias são necessárias em vários aspectos. Portanto, a Coreia do Sul deve transformar os fatores de conflito marítimo em relações de cooperação política e diplomática. Além disso, considerando a complexidade do problema marítimo, deve-se participar ativamente na cooperação multilateral e assegurar a capacidade mínima para a própria proteção do oceano.

Palavras-chave: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Zona Econômica Exclusiva. Rochedo de Socotra. Estratégia Marítima da China. Marinha Chinesa.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A2AD – Anti-Access e Area Denial

ANSA – Associação de Nações do Sudeste Asiático

CDI – Comissão de Direito Internacional

CLPC – Comissão de Limites da Plataforma Continental

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

LCM – Linhas de Comunicação Marítimas

LNN – Linha de Limite Norte

MRE – Ministérios das Relações Exteriores

MT – Mar Territorial

ONU – Organização das Nações Unidas

PC – Plataforma Continental

TIDM – Tribunal Internacional do Direito do Mar

TIJ – Tribunal Internacional de Justiça

TPA – Tribunal Permanente de Arbitragem

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

ZC – Zona Contígua

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

ZIDA – Zona de Identificação de Defesa Aérea

ZIDAC – Zona de Identificação de Defesa Aérea da Coreia do Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	ANÁLISE LEGAL COM BASE NO DIREITO INTERNACIONAL DA ZONA DE CONFLITO ENTRE COREIA DO SUL E CHINA	9
2.1	Processo de transição e principais conteúdos do direito internacional marítimo	9
2.2	A CNUDM e o conflito marítimo	13
2.2.1	A CNUDM que causa conflitos marítimos	13
2.2.2	Nordeste da Ásia e o conflito marítimo.....	17
2.3	As opiniões dos Estados do nordeste asiático sobre a zona disputada com base na CNUDM	20
2.3.1	A posição da Coreia do Sul	23
2.3.2	A posição da China	27
3	ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA CHINA	30
3.1	Ambiente de segurança e estratégia marítima da China	30
3.2	A política de defesa da China	32
3.3	Estratégia da Marinha Chinesa	34
3.2.1	Processo de transição da estratégia da Marinha Chinesa	34
3.2.2	Análise do estado atual e das atividades militares da Marinha chinesa	37
4	CONTRAMEDIDAS DA COREIA DO SUL PARA A SOLUÇÃO DAS ZONAS DE CONFLITO	44
4.1	Contramedidas nacionais	44
4.2	Contramedidas de defesa	46
5	CONCLUSÃO	48
	REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

Os oceanos ocupam 70,8% da superfície da Terra e são uma parte importante dela, pois possuem abundantes recursos pesqueiros e subterrâneos. Há muito tempo, os países que estão rodeados pelo oceano usam o mar para pesca, obtenção de recursos, atividades militares e atividades de pesquisa científica e estabeleceram uma relação de interesses econômicos, políticos e sociais com outros estados. O oceano, no sentido tradicional, é um espaço complexo, composto por várias camadas que atende, ao mesmo tempo, a segurança não-tradicional, como a exploração de recursos e o meio ambiente, as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM)¹, que são responsáveis pelo transporte de recursos humanos e materiais, e a segurança tradicional.²

O direito marítimo que impõe ordem no oceano, um lugar de valor infinito, vem sofrendo mudanças há muito tempo. Durante muito tempo, a lei do oceano existiu sob a forma de lei comum, mas desde meados do Século XIX, a mudança social no mundo, o desenvolvimento da ciência e o valor do oceano foram reexaminados, causando um aumento de tratados sobre direitos marítimos. Em 1945, com a Declaração de Truman sobre a jurisdição dos espaços marítimos adjacentes aos Estados Unidos da América (EUA), todos Estados costeiros do mundo expressaram ativamente seus interesses em expandir a soberania para os oceanos.

No entanto, a concorrência e o conflito atinentes às normas internacionais marítimas continuam e a complexidade da relação de interesses entre as superpotências marítimas e os países mais fracos levantou a necessidade de leis marítimas que fossem internacionalmente acordadas. Com isso, em 1958, a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi realizada e quatro acordos foram adotados, mas acabou não chegando a um consenso sobre a delimitação do Mar Territorial (MT). Depois de muito tempo de negociação, em abril de 1982, a Convenção das Nações

1 As Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) não representam todos os caminhos que o navio percorre, e sim a rota marítima necessária para o transporte de *commodities* importantes e suprimentos militares em caso de guerra, com a finalidade de manter a economia nacional (Grupo de Análise, Teste e Avaliação de Força Naval da Coreia do Sul, Glossário de Termos de Estratégia Marítima, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2017, p.146).

2 GU, Mingyo. Desafios e Perspectivas da Política Marítima da Coreia do Sul em 2010, Relatório do Painel de Segurança Nacional do Instituto da Ásia Oriental, Instituto da Ásia Oriental, 2012, p.1

Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) foi adotada, e no dia 16 de novembro de 1994, uma nova ordem mundial marítima foi estabelecida com base no direito internacional (KO; Kang, 2013).

Porém, devido a acordos multilaterais fracos e à falta de poder vinculativo, é difícil negar que eles sejam a causa das disputas marítimas. Com o fim da Guerra Fria (1947-1991) e a vigência da CNUDM, a ordem mundial marítima foi amplamente reestruturada desde 1994 e, ao mesmo tempo, as disputas marítimas no Nordeste da Ásia aumentaram consideravelmente.

De acordo com a CNUDM, os Estados costeiros têm direito soberano e jurisdição exclusiva sobre a exploração e gestão de 200 milhas marítimas e podem expandir suas plataformas continentais (PC) para no máximo 350 milhas marítimas. Mas a distância entre as margens litorais dos países do nordeste asiático, incluindo a Coreia do Sul, a China e o Japão, não passam de 400 milhas marítimas e a disputa entre Coreia do Sul e Japão e entre China e Japão tem causado fortes debates, uma vez que aspectos sociais, econômicos, emocionais e de segurança têm se reiterado. Esses conflitos acontecem há mais de meio século, mas têm se intensificado nos últimos anos. No caso da Coreia do Sul, foi feito um acordo temporário de pesca nos Mares do Leste, do Sul e do Oeste com o Japão e a China, mas a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) não foi definida.

A China era um país tradicionalmente continental, mas em 1978, após a mudança para a política de abertura econômica, a importância da conquista dos recursos marinhos e das rotas de transporte marítimo foi reforçada e, a partir de 1990, as disputas mudaram do ambiente terrestre para o marítimo. Porém, a China tem mostrado um posicionamento mais firme perante a disputa marítima em comparação com a terrestre.

Após o ano 2000, as atividades da marinha chinesa na Península da Coreia do Sul, particularmente no Mar do Oeste, aumentaram significativamente, e a possibilidade de atrito entre as Marinhas Chinesa e Coreana também está aumentando. Há três ou quatro anos, as atividades dos navios de guerra, que se concentravam principalmente em atividades ocasionais, foram convertidas

em atividades de vigilância constante, e os navios, que antes eram de apoio e de coleta de informações de inteligência foram trocados por navio de guerra. Além disso, foram descobertas nove boias navais chinesas, que parecem ser utilizadas para observação do oceano ou coleta de informações no Mar do Oeste, o que acabou levantando desconfiança sobre o motivo e o objetivo desses equipamentos. A partir de 2018, o número de sobrevoos de aviões militares sobre a Zona de Identificação da Defesa Aérea Coreana (ZIDAC)³ aumentou junto com a expansão da área de invasão. A intensificação das atividades da Marinha Chinesa em torno da península coreana não se baseia nos próprios planos da marinha, levando em consideração o sistema político e militar da China, mas é possível deduzir que é relacionada à intenção e ao propósito específico da China a nível nacional (GANG; HWANG; CHOI, 2018).

O propósito do trabalho é analisar as contramedidas nacionais e de defesa da Coreia do Sul em face das ações chinesas. A Coreia do Sul deve desenvolver os elementos do conflito marítimo em uma cooperação política, diplomática e militar.

Depois da introdução, no capítulo 2 deste estudo, serão analisados os aspectos legais da jurisdição marítima, do qual a Coreia do Sul e a China têm posicionamentos diferentes, além de apresentar a possibilidade de que esse conflito possa estar relacionado ao aumento das atividades da Marinha Chinesa. No capítulo 3, serão analisadas a estratégia marítima e a força naval da China, que são baseadas nas estratégias nacionais do país, e quais são as atividades da Força Naval Chinesa. Também serão avaliados as possíveis intenções e finalidades e o que isso implica na Coreia do Sul. No capítulo 4, levando em consideração que as atividades da Marinha da China estão relacionadas às intenções e objetivos do próprio país, serão analisadas as contramedidas nacionais e de defesa da Coreia do Sul.

3 A Zona de Identificação da Defesa Aérea (ZIDA) identifica, localiza e controla aeronaves civis para segurança nacional. Ou seja, é uma área pública instalada no espaço aéreo acima do mar, fora da circunferência do domínio aéreo, para sua proteção. Como não é considerado domínio aéreo, o sobrevoos de aviões militares estrangeiros não é proibido (Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%B0%A9%EA%B3%B5_%EC%8B%9D%EB%B3%84_%EA%B5%AC%EC%97%AD>. Acesso em: 20 jun.2019).

2 ANÁLISE LEGAL COM BASE NO DIREITO INTERNACIONAL DA ZONA DE CONFLITO ENTRE COREIA DO SUL E CHINA

2.1 Processo de transição e principais conteúdos do direito internacional marítimo

O direito marítimo, que governa a ordem do oceano, que possui um infinito valor em vários aspectos, vem sofrendo muitas mudanças desde o passado. É uma parte muito importante do direito internacional, pois é uma lei que regulamenta as relações internacionais marítimas, incluindo o estabelecimento das zonas marítimas, o uso da água, a exploração de recursos biológicos e minerais, a navegação e a proteção do ambiente marinho. Nos tempos antigos, o mar e a terra eram alvos de disputa pela jurisdição. O Estado vitorioso exercia autoridade absoluta sobre toda a área marítima, mas não havia o conceito de propriedade absoluta.⁴ Antigamente, a lei marítima existia sob a forma de lei comum, mas desde meados do Século XIX, com a mudança da sociedade e o desenvolvimento da ciência, as tentativas de criar um tratado se tornaram mais ativas no campo do direito marítimo, assim como em outras áreas do direito internacional.⁵

A codificação jurídica relacionada ao direito marítimo só foi realizada ativamente durante a Conferência de Haia sobre Direito Internacional Privado, que aconteceu em 1930. Nesta conferência, houve tentativa de estabelecer uma convenção unificada por meio da codificação do direito marítimo, o qual permanecia na lei consuetudinária convencional, mas havia limitações. A Conferência de Haia definiu que “todas as ilhas têm o seu próprio MT. A ilha sempre foi definida como o território terrestre cercado pela água acima do ponto de maré alta.”⁶ e foi considerada como a fornecedora de base da lei do direito marítimo em âmbito internacional.

4 Coleman Phillipson, O Direito Internacional e os Costumes da Grécia Antiga e Roma Volume 2, William S. Hein & Co., Inc., 2001, p.376-377

5 KIM, Hyeonsu. Direito Internacional Marítimo, Seoul Yeongyeong Media Group, 2007, p.26

6 Hiran W. Jayewardene, O Regime da Ilha no Direito Internacional, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, p.3-4

Depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), muitos países se interessaram mais por recursos econômicos. Os principais Estados costeiros começaram a fazer declarações reivindicando direitos exclusivos sobre os recursos dos oceanos adjacentes fora de suas águas territoriais, o que aumentou o interesse do mundo todo por recursos marinhos. Em 1945, o presidente dos Estados Unidos da América, Truman, declarou que os recursos naturais do fundo do mar, do mar e do subsolo adjacentes aos Estados Unidos pertencem ao Estado e fazem parte da jurisdição exclusiva e do controle do país. Esta Declaração de Truman é a primeira afirmação que define claramente a ideia de que a PC pertence a um Estado costeiro, e é um exemplo que mostrou exatamente a tendência da época. A Declaração de Truman é famosa por proclamar a jurisdição da PC do mundo, na época em que o MT de 3 milhas náuticas estava sendo reconhecido mundialmente sob o direito consuetudinário internacional.⁷

Com a Declaração de Truman, o ‘Princípio da Liberdade Marítima’, que era a base para a política marítima dos principais Estados costeiros, causa um conflito com a ordem tradicional marítima, que considera o MT estreito e o mar internacional amplo e livre. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e o surgimento da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1948, a Comissão de Direito Internacional (CDI) foi nomeada como sua organização afiliada e, a pedido da Assembleia Geral, até o ano de 1956, enviou projetos para a CNUDM baseados em todos os seus estudos sobre direito marítimo. Com isso, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi realizada em 1958 com o objetivo de estabelecer um acordo único e abrangente.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) é um acordo celebrado em 1982 como resultado da terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1973-1982). Por meio de 320 artigos, a convenção regulamenta os direitos e deveres dos países que querem desenvolver, usar e explorar os recursos do mar e das áreas próximas, a conservação do ecossistema marinho, o desenvolvimento e a transferência de tecnologias relacionadas ao mar e os procedimentos para mediação de disputas relacionadas ao oceano. Como é um

7 LEE, Youngsu. Estudo Sobre o Status Legal Internacional do Rochedo de Socotra e a Resolução de seus Problemas, Instituto Marítimo da Coreia do Sul, 2015, p.12

acordo que dá base a leis marítimas de vários países, também é chamado de Lei Marítima Internacional. Esta convenção foi escrita e aberta para assinatura em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, e é uma lei internacional válida até hoje que entrou em vigor a partir do dia 16 de novembro de 1994.⁸

No entanto, a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi dividida em quatro subcomitês na Convenção de Genebra e o direito marítimo também ficou dividido: Convenção sobre MT e a Zona Contígua (ZC), Convenção sobre o alto mar, Convenção sobre pesca e conservação dos recursos vivos do alto mar e Convenção sobre a PC.⁹

Por outro lado, na primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi feito um documento de consenso internacional sobre o mar, mas não se chegou a um acordo em relação à extensão do MT e da zona de pesca. Durante a Convenção de Genebra de 1958, houve um consenso em definir o comprimento das linhas de base retas como 15 milhas náuticas, mas não houve acordo em relação à largura máxima do MT. Logo, a definição do comprimento das linhas de base retas não foi concluída.¹⁰ Muitos países também não concordaram com os procedimentos de resolução de disputas. Assim, em 1960, a ONU decidiu realizar a segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para discutir sobre os assuntos não resolvidos.¹¹ Entretanto, na segunda conferência, houve apenas a discussão sobre a extensão do MT sem chegar a um resultado visível.

Diante do insucesso e das limitações da primeira e da segunda convenção sobre o direito marítimo, surgiram problemas mais complexos. Como exemplo, podem ser citados a conservação ambiental de recursos biológicos marinhos, a exploração de recursos mineirais do solo e subsolo marinhos e a pesquisa científica do mar. Em face disso, houve a necessidade de um acordo mais amplo que a Convenção de Genebra.

8 Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%ED%95%B4%EC%96%91%EB%B2%95%EC%97%90_%EA%B4%80%ED%95%9C_%EC%9C%A0%EC%97%94_%ED%98%91%EC%95%BD>. Acesso em: 8 jun.2019

9 PARK, Chanhoo. A História do Direito Marítimo, Ministério da Terra, 2008, p. 4

10 Robert W. Smith, Reivindicações da Zona Exclusiva Econômica: Análise e Documentos Primários, Dordrecht Martinus Nijhoff Publishers, 1986, p.6

11 Sessão 13 da Resolução 1307, Assembleia Geral, UN Doc. A/RES/1307(XIII)(1958):Philip C. Jessup, " Conferência Unida sobre o Direito do Mar ", 59 Colum. L. Rev. 234, 1959, p.234-235

Com a necessidade dessas mudanças, na terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 21 de setembro de 1967, o representante de Malta, Arvid Pardo, sugeriu que os solos das regiões abissais e os seus recursos fossem considerados como Patrimônio Comum da Humanidade, dando força a um discurso sobre um novo Direito Internacional Marítimo. A proposta de A. Pardo está relacionada com alguns pontos, tais como: a revisão dos princípios da liberdade marítima e a necessidade de uma gestão internacional conjunta de recursos em águas profundas.¹²

A Assembleia Geral da ONU aceitou a proposta de A. Pardo e resolveu estabelecer um comitê especial para estudar a questão da exploração pacífica do mar fora da jurisdição nacional. Assim, em dezembro de 1970, foi declarado que o solo e subsolo marinhos fora das jurisdições nacionais, bem como seus recursos, fazem parte do Patrimônio Comum da Humanidade. Portanto, foi acordado que o mar fora da jurisdição nacional deve ser utilizado para fins pacíficos e nenhuma nação deve realizar a exploração e o desenvolvimento independente até que um novo sistema internacional seja estabelecido.¹³

Após 10 anos da realização da terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1973-1982), em 1982, a CNUDM foi estabelecida. A terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar recém adotada conseguiu um consenso internacional em sete áreas importantes das questões marítimas. A CNUDM contém 320 artigos, 9 anexos e 4 resoluções e é um documento com cerca de 450 parágrafos que entrou em vigor no dia 16 de novembro de 1994. Ela foi criada 27 anos depois que a ONU prometeu reformular o Direito Internacional Marítimo em 1967. Os principais conteúdos da CNUDM são os seguintes:¹⁴

a) Definiu a largura do MT, que não tinha sido definido até a segunda Conferência das Nações

12 YANG, Huicheol. Estudo da Situação Atual e das Contramedidas ao Sistema de Desenvolvimento de Recursos em Águas Profundas, Estudo de Questões Relacionadas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e suas Contramedidas, Sociedade de Direito Internacional Marítimo, 2012, p.172

13 KIM, Hyeonsu. Direito Internacional Marítimo, Seoul Yeongyeong Media Group, 2007, p.28

14 LEE, Minhyo. Atividades Militares no Oceano e o Direito Internacional Marítimo, Seoul Yeongyeong Media Group, 2007, p.24-26

Unidas sobre o Direito do Mar em 1960, como 12 milhas náuticas.

- b) Um sistema de ZEE de 200 milhas náuticas foi estabelecido para permitir a soberania permanente dos Estados costeiros sobre os recursos naturais das águas costeiras fora do MT, dando ao Estado costeiro direitos soberanos e jurisdição exclusiva sobre o desenvolvimento e gestão dessa área.
- c) com relação ao solo e subsolo marinho que estão fora da jurisdição nacional, bem como seus recursos, foram considerados “Patrimônio Comum da Humanidade” e nenhum país pode afirmar ou exercer soberania ou direitos soberanos sobre qualquer parte do fundo do mar e seus recursos.
- d) foram estabelecidos princípios básicos de proteção e preservação do meio ambiente marinho e de desenvolvimento e transferência de pesquisa científica e tecnologia marítima.
- e) Foi estabelecido um sistema de resolução de disputas marítimas que regulamenta a solução pacífica por meio do Tribunal de Justiça Internacional (TJI), Arbitragem e Julgamento de Arbitragem Especial, além de determinar a fundação do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM), como forma de elevar a eficiência do sistema de solução de conflitos.

Além disso, foram incluídas questões como reconhecimento das áreas marítimas relacionadas com a soberania do estado arquipelágico e estabelecimento de um novo sistema de navegação pelos estreitos.

2.2 A CNUDM e o conflito marítimo

2.2.1 A CNUDM que causa conflitos marítimos

A CNUDM tornou-se um fator decisivo na nova percepção dos oceanos, e do ponto de vista amplo e institucional, é significativo que ela tenha assegurado os padrões da ordem mundial marítima, que é bem sensível, juntamente com a formação de um sistema

marítimo. No entanto, é difícil negar que os fracos acordos multilaterais e a falta de poder vinculante são as causas das disputas marítimas entre muitos estados.

Como resultado, junto com a validação da CNUDM, que é a base do regime marítimo internacional, o status especial das ilhas e a possibilidade de existência de recursos soterrados nas áreas marítimas causaram um esforço de cada país para expansão de sua própria soberania e jurisdição no mar e, devido a isso, os conflitos marítimos não param de acontecer.

As principais categorias de delimitação marítima, de acordo com a CNUDM são: Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), ZEE, Plataforma Continental (PC) e Ilhas.

- a) de acordo com o art. 3, da CNUDM, todas as nações podem definir a largura do MT, respeitando o limite de 12 milhas náuticas a partir da linha de base (CNUDM, 1994).
- b) conforme previsto no art. 33, da referida convenção, a ZC é um complemento à soberania do Estado costeiro, sendo uma área de no máximo 12 milhas náuticas do MT (não é possível ultrapassar 24 milhas náuticas a partir das linhas de base do MT), onde o Estado costeiro possui jurisdição para controle de regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração e sanitários (CNUDM, 1994).
- c) a definição da ZEE de até 200 milhas náuticas a partir da linha de base do MT permitiu que os Estados costeiros exercessem os seus direitos soberanos na exploração de recursos biológicos e não biológicos e no desenvolvimento econômico da zona marítima. De acordo com os artigos 57 e 58 da CNUDM, também foi permitida a jurisdição sobre a instalação e uso de ilhas artificiais ou estruturas sobre o mar, a prevenção de poluição marinha e o estudo científico do mar. Ademais, dentro da ZEE foi negada a liberdade de pesca tradicional, sendo as atividades de pesca controladas pelo Estado costeiro, mas todos os países possuem a liberdade de navegação, sobrevoo, instalação de cabos e dutos

submarinos e uso do mar (CNUDM, 1994).

De acordo com os art. 30, 95 e 111, a ZEE possui a característica de uma terceira zona marítima, na qual existem, conjuntamente, direitos soberanos e jurisdição dos Estados costeiros e uma parte da liberdade de mar internacional. Os navios de guerra são autorizados a operar dentro da ZEE que esteja fora do MT, não sendo possível a perseguição só pelo fato de passarem por essa zona, mas caso a ação do navio estrangeiro seja considerado hostil, é possível tomar ações de autodefesa (CNUDM, 1994).

d) conforme previsto no art. 76 da CNUDM, a PC do Estado costeiro é garantida por até 200 milhas náuticas a partir da linha de base do MT e o prolongamento natural da terra não pode exceder 350 milhas náuticas da linha de base a partir da qual se mede a largura da PC ou do MT. Neste caso, a distância com a isóbata de 2.500 metros não pode ultrapassar 100 milhas náuticas (CNUDM, 1994). De acordo com o art. 77, parágrafo 2, da convenção, em relação à PC, o Estado costeiro tem o direito soberano de aproveitar os recursos naturais e sem a sua autorização nenhum outro país pode empreender estas atividades, pois os direitos do Estado costeiro sobre a PC são independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa (CNUDM, 1994).

e) No art. 121, da CNDUM, as ilhas, que são os principais alvos de disputa territorial, são rodeadas de água e são uma formação natural de terra que fica descoberta na preia-mar. Assim como a terra, a ilha também possui MT, ZC, PC e ZEE. No entanto, os rochedos que são inabitáveis por humanos ou que não tenham possibilidade de haver uma vida econômica, não podem ter ZEE e PC (CNUDM, 1994). Ou seja, se a ilha não for grande o suficiente ou se o meio ambiente não for adequado e for formada apenas por rochas, ela não se encaixa no objetivo de definição de área marítima, não sendo possível ter ZEE ou PC.

A terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que aconteceu entre 1973 e 1982, tinha como objetivo fechar um acordo por meio do consenso. Por isso, para as questões nas quais os interesses e as posições dos países eram fortemente controversos (especialmente ZEE, PC e ilha), houve um acordo em um nível adequado, sendo introduzidos regulamentos abstratos e ambíguos na Convenção sobre o Direito do Mar.¹⁵ Nesse sistema da CNUDM estão inclusos os fatos que mais causaram desacordo entre os países, mas há partes que não foram temporizadas durante a adoção da Convenção. Logo, a CNUDM não conseguiu resolver claramente os problemas do Direito Internacional Marítimo e novos problemas surgiram depois que ela entrou em vigor, e, conseqüentemente, torna-se necessária uma solução internacional.

Em geral, o poder vinculativo de uma Convenção ou Lei internacional pode variar de acordo com a vontade de aceitação de cada país que está em conflito. Além disso, pode ser difícil haver um poder vinculante forte, pois depende de que maneira os países em conflito entraram em um acordo. Quando ocorre a delimitação do MT, a maioria dos países lutará pela jurisdição, baseando-se nos seus próprios interesses como forma da linha costeira, fatores geográficos, topografia do fundo do mar, características geológicas, histórico de uso e interdependência econômica entre os países envolvidos na área disputada, deixando de lado a consistência.¹⁶ Pode-se dizer que este é um problema gerado pelo fraco poder vinculativo da CNUDM, uma vez que esta é formada por acordos multilaterais.

15 LEE, Seokyoung. Retrospectiva e Perspectiva de 30 anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, *Jornal de Pesquisa sobre Dok-d* Volume 18, Instituto Marítimo da Coreia do Sul, 2012, p.24

16 Entre 1969 e 1970, a Coreia do Sul aplicou princípios diferentes durante o processo de delimitação de fronteiras marítimas com a China e o Japão. Enquanto a China defendia o prolongamento natural da terra e o Japão apoiava a linha mediana, a Coreia aplicou, para a situação da China, o princípio da linha mediana no Mar Amarelo e no norte do Mar da China Oriental, e, para o caso do Japão, usou o princípio do prolongamento natural da terra no Mar da China Oriental no sul da Ilha de Jeju (PARK, Chunho. *Questão da Delimitação da PC na Coreia do Sul*, 21º Estudo de Direito da Universidade da Coreia 1983, p.67-68).

2.2.2 Nordeste da Ásia e o conflito marítimo

Entre a Coreia do Sul, a China e o Japão, não há disputas territoriais terrestres, uma vez que não há fronteira entre esses países. No entanto, o oceano no Nordeste da Ásia tem vários conflitos, tais como: disputa pelos Rochedos de Liancourt (em coreano *Dokdo*) entre Coreia do Sul e Japão; disputa pelas Ilhas de Senkaku (nome japonês) ou Diaoyudao (nome chinês) entre China e Japão; disputa pelas Ilhas Spratly entre China e países do Sudeste Asiático; e disputa pelas Ilhas Curilhas entre Japão e Rússia. Logo, pode-se dizer que a principal questão que afeta a segurança do Leste Asiático é a disputa territorial marítima. Essa disputa marítima é maior no mar entre China e Japão, onde está efetivamente a Coreia do Sul. Isso acontece porque a distância da linha de base do MT não passa de 400 milhas marítimas (TABELA 1).

TABELA 1

Áreas e contexto das disputas marítimas no Nordeste da Ásia

Categoria	Área de disputa	Contexto	Situação atual
Soberania de ilha	Ilhas Curilhas	Disputa pela devolução territorial de 4 ilhas na região do Norte (Habomai, Shikotan, Gunashiri, Etorofu) entre Japão e Rússia	Em conflito
	Ilha Senkaku	Disputa pela obtenção de recursos naturais e de rota de transporte marítimo entre China e Japão	Em conflito
	Ilhas Spratly	Disputa pela reserva de petróleo e recursos pesqueiros entre 6 países, incluindo China, Filipinas e Vietnã	Exploração conjunta
Delimitação da fronteira marítima	Ilhas Paracel	Disputa pelo aumento do valor econômico e estratégico e pela reserva de petróleo entre China e Vietnã	Exploração conjunta
	Zona Econômica Exclusiva (ZEE)	Disputa entre Coreia do Sul, China e Japão	Em conflito
	Delimitação da PC		
	Delimitação do território marítimo	Disputa entre Coreia do Sul, China, Japão, Indonésia, Malásia e Singapura.	Em conflito

Fonte: Kim, Gyohun. Estudo sobre Conflitos Marítimos e Cooperação de Segurança no Leste da Ásia, Tese de Doutorado na Universidade Dankook, 2006, p. 92

Na região do Nordeste da Ásia, a disputa pela delimitação das fronteiras

marítimas acaba sendo mais forte, pois envolvem conflitos históricos e atuais. As disputas territoriais causadas por questões de fronteira marítima são um problema grave, pois podem causar um conflito político sério, chegando a uma situação de impasse na qual não é possível achar mais solução ou até causar um confronto militar.

A China se tornou um importador de petróleo em 1993 e a maior parte do petróleo importado é transportado por via marítima. A China que, possui um poder naval relativamente inferior em comparação com os EUA, teme que o fornecimento de petróleo possa ser bloqueado, procurando, assim, suprimento seguro de outras fontes de petróleo e gás natural.¹⁷ Neste contexto, a China está ativamente explorando o petróleo e o gás natural no Mar da China Oriental e no Mar da China Meridional e, por causa disso, recentemente entrou em conflito com o Japão na questão de exploração de gás natural no Mar da China Meridional. A disputa pela Ilha Liancourt entre Coreia do Sul e Japão também acontece em um contexto parecido.

A importância da segurança e a defesa do mar estão se tornando cada vez mais latentes. Em termos de segurança, o Mar do Nordeste da Ásia está se destacando com a recente reorganização da ordem marítima, devido à intensificação de confronto de interesses pela expansão da jurisdição marítima e obtenção de recursos marinhos.¹⁸

O Mar da China Oriental, que inclui principalmente as águas próximas ao Rochedo de Socotra, é composto praticamente por PC e sua profundidade é baixa, não

17 De acordo com o anúncio do Departamento de Exploração do Petróleo do governo chinês e as opiniões de alguns especialistas do Ocidente, a quantidade de gás natural que se encontra na PC do Mar da China Oriental é de 175 a 210 trilhões de pés cúbicos e as reservas de petróleo são estimadas em 100 bilhões de bbl. Comparando com outros campos petrolíferos do mundo, a quantidade de gás natural é 8,6 vezes maior que do Gulf e 1,6 vezes maior que dos EUA. O petróleo representa apenas dois quinto da quantidade do Gulf, mas é 4,5 vezes maior que dos EUA. O fato de o Mar da China Oriental ser tão rico em recursos de energia já foi reportado pela “The Emergy Report” em 1969 (KIM, Yeonggu. Problema de território marítimo em Rochedo de Socotra e o desafio para a Coreia do Sul de garantir recursos na Plataforma Continental do Mar da China Oriental Estudo do Rochedo de Socotra, Segunda Edição, Sociedade de Pesquisa do Rochedo de Socotra, 2011, p.15).

18 KIM, Buchan. Palestra Especial sobre Direito Internacional - Problemas e Desafios do Direito Internacional, Bogosa Books, 2014, p.539

havendo, portanto, rota marítima que permita que a esquadra chinesa do Mar do Norte em Qingdao e a esquadra do Mar do Leste da China em Xangai cheguem ao Oceano Pacífico sem passar pelas águas próximas ao Rochedo de Socotra. Este mar é um ponto militar crucial, pois é onde ocorre um confronto entre o avanço da China para o Oceano Pacífico e as linhas de defesa dos EUA. Logo, a importância estratégica militar dessa área deve ser enfatizada.¹⁹

A disputa pelo Rochedo de Socotra entre Coreia do Sul e China começou aproximadamente em 2006. O Rochedo não é uma ilha e sim um recife que se localiza em um ponto em que a ZEE de 200 milhas náuticas dos dois países coincidem. Por isso, é possível dizer que é um conflito relacionado com a delimitação do MT, principalmente da ZEE. Diferentemente das disputas da Ilha de Senkaku e das Ilhas Spratly, o problema do Rochedo de Socotra não é relacionada à disputa de soberania e sim à jurisdição das áreas marítimas próximas. O fato de um recife estar causando uma disputa marítima mostra que os países envolvidos consideram os recifes, assim como as ilhas, como um importante recurso estratégico. Os dois países estão se esforçando muito para encontrar fundamentos históricos favoráveis, respostas jurídicas internacionais baseadas na CNUDM e contramedidas estratégicas para garantir a jurisdição. No entanto, como não há muitos casos de disputa por recifes durante a história e a CNUDM não regulamenta exatamente sobre essa formação geográfica, a solução do problema é muito difícil (KO; Kang, 2013).

A disputa pelo Rochedo de Socotra ocorre em baixa intensidade, se comparado a outros conflitos, e não houve um confronto sério ainda. Porém, a disputa pela ZEE do mar próximo ao rochedo leva em consideração o valor econômico e estratégico do local, e a China, não pode ignorar o problema, pois depende do rochedo para acessar o mercado mundial além do Leste da Ásia.

19 KIM, Yeonggu. Plano de Solução com base no Direito Marítimo para Problemas do Rochedo de Socotra, Fundação de História do Nordeste da Ásia, 2008, p.19-25

O art. 74 da CNUDM discorre que a delimitação da ZEE entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente deve ser feita por acordo, em conformidade com o direito internacional, a que se faz referência no artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa. Adicionalmente, o art. 76, parágrafo 10, expõem que as disposições descritas nesse artigo não prejudicam a questão da delimitação da PC entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente. Segundo o anexo II, art. 9, as decisões da Comissão não devem prejudicar os assuntos relacionados com a delimitação entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente.

De acordo com os artigos da CNUDM acima, é mais provável que a delimitação da fronteira marítima entre Coreia do Sul, China e Japão no Mar da China Oriental seja definida por negociação. No entanto, é difícil excluir completamente outras possibilidades além da negociação política, como solução jurídica ou conflito militar.

Neste contexto, a importância da segurança marítima está sendo reforçada e cada país está aumentando seu poder naval competitivamente. Afinal, todos os países envolvidos concordam que o problema do Rochedo de Socotra envolve a delimitação da fronteira marítima relacionada à ZEE, mas as negociações não estão avançando.

2.3 As opiniões dos Estados do nordeste asiático sobre a zona disputada com base na CNUDM

De acordo com o artigo 76 da CNUDM, o Estado costeiro tem direito soberano e jurisdição exclusiva sobre o desenvolvimento e gestão de 200 milhas náuticas e é capaz de expandir a sua PC até 350 milhas náuticas. No entanto, com a reestruturação da ordem mundial marítima, as disputas pela soberania das ilhas e pela exploração de recursos marinhos estão se agravando e há possibilidade de conflitos diplomáticos relacionados à jurisdição

marítima, uma vez que a distância entre as margens do Mar do Oeste da Coreia do Sul e do Mar da China Oriental e o ponto mais próximo às linhas costeiras é inferior a 400 milhas náuticas (FIGURA 1).



Figura 1 - Área de reivindicação da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Coreia, China e Japão

Fonte: Seoul Economic Daily, 1 set. 2015, p.5

A disputa pela delimitação das fronteiras marítimas vem se intensificando a partir de 13 de maio de 2009, quando várias solicitações de extensão da PC foram feitas. Em novembro de 2008, o Japão entregou um documento preliminar sobre a extensão da PC do Mar da China Oriental para a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), mas a China fez uma objeção em agosto de 2009.

Em maio de 2009, a Coreia do Sul entregou um documento preliminar e um documento final em dezembro de 2012 para a extensão da PC, mas o Japão fez uma objeção em janeiro de 2013. A China também solicitou a extensão em dezembro de 2012, alegando que a PC nacional se prolonga até a Fossa de Okinawa, mas o Japão entregou um documento de oposição no dia 29 do mesmo mês.

Assim, quando um país vizinho faz uma objeção, alegando que há conflito

naquela PC, a CPLC nem sequer realiza uma avaliação da situação, restando resolver por meio de um acordo de delimitação de fronteiras marítimas entre Coreia do Sul, China e Japão.²⁰ Desta forma, com as entregas dos documentos, a disputa pela conquista do solo marinho por meio da extensão do limite da PC foi oficialmente iniciada. O pedido do Estado costeiro pela extensão da PC está intimamente ligado às disputas pelo direito territorial das ilhas ou pela extensão da fronteira marítima. Com isso, além de trazer à tona os conflitos já existentes que não estavam visíveis, está intensificando ainda mais essas disputas.

Quanto à disputa pela delimitação da ZEE entre Coreia do Sul e China, de 1996 a 2008, foram realizadas 14 reuniões entre membros dos Ministérios das Relações Exteriores (MRE), mas apenas foram confirmadas as diferenças de posicionamento, deixando o progresso praticamente estagnado. Em julho de 2014, durante a reunião de cúpula entre Coreia do Sul e China, os líderes acordaram em iniciar as negociações sobre a delimitação marítima em 2015. Em dezembro de 2015, foi realizada, em Seul, capital da Coreia do Sul, a primeira conferência sobre a delimitação da fronteira marítima entre os Subsecretários de Estado dos dois países. Desde abril de 2016 até os dias de hoje, foram realizadas cinco reuniões entre membros do MRE e a negociação sobre a delimitação da fronteira marítima entre Coreia do Sul e China continua acontecendo.²¹

As ZEE da Coreia do Sul e China são parcialmente sobrepostas. Este é o fator principal que causa a pesca ilegal chinesa e a disputa pela soberania do Rochedo de Socotra, que fica exatamente nessa região onde as ZEE se encontram. A Coreia do Sul introduziu o princípio da linha mediana para tornar a linha equidistante dos litorais dos dois países o limite da ZEE, mas a China quer aplicar o princípio da equidade, no qual se define a fronteira em proporção ao comprimento de todo o litoral. A delimitação da fronteira marítima é uma

20 Disponível em <<http://www.greenpostkorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=22929>>. Acesso em: 11 Jun.2019

21 Disponível em <http://www.mofa.go.kr/www/wpge/m_19841/contents.do>. Acesso em: 12 Jul.2019

questão muito delicada, uma vez que interfere na ZEE e na PC. A delimitação da ZEE não tem a ver com a delimitação da PC, mas quando isso for definido entre Coreia do Sul, China e Japão, acabará interferindo na plataforma também. Portanto, já na fase de negociação sobre o limite da ZEE, deve se realizar pesquisa sobre a PC e os recursos naturais.²²

2.3.1 A posição da Coreia do Sul

Durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, quando estava sendo discutido sobre a ZEE, a Coreia do Sul não expressou ativamente sua opinião.²³ Naquele momento, os países em desenvolvimento estavam apoiando totalmente o sistema de ZEE, enquanto os países marítimos desenvolvidos eram contra.

Pode-se dizer que a Coreia do Sul não apoiou ativamente a ZEE porque é um país que realiza a pesca em alto mar e, portanto, dependia muito da pesca no exterior, sendo forçada a tomar uma posição mais passiva.²⁴ O Japão estava na mesma situação e, uma vez que previam dificuldade na delimitação da fronteira marítima entre China e Japão, julgaram que quanto mais demorado fosse a definição da ZEE, melhor seria para o país.

A Coreia do Sul e o Japão já haviam fechado um acordo de pesca e não sentiram a necessidade de assumir um fardo político que poderia surgir com a declaração de um novo sistema. Além disso, como a China e o Japão não foram muito ativos na implantação do sistema da ZEE, a Coreia do Sul também não se apressou.

A China apoiava os países em desenvolvimento e era a favor da ZEE, mas o Japão, sendo um país costeiro, era completamente contra.²⁵ Porém, acabaram atrasando a

22 OH, Seonho. Estudo sobre Delimitação da Plataforma Continental, Tese de Mestrado em Direito da Universidade SungKyunKwan, 2006, p.108

23 Satya N. Nandan C.B.E & Shabtai Rosenne, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 1982 COMENTÁRIO II, 1995, p.491-510

24 CHOI, Jonghwa. Direito Internacional Marítimo Moderno, Sejong Publishing Co., 2000, p.334-335

25 Zhiguo Gao, China e a Convenção do Direito Marítimo, Política Marinha Volume 15 Edição 3, 1991, p.203-205

introdução de um sistema mais prático também. Assim como a relação Coreia do Sul-Japão, a China e Japão estavam em conflito com relação à delimitação da fronteira marítima e a disputa pela soberania da Ilha de Senkaku. Por isso, não queriam se submeter a um risco político, sendo que já existia um acordo de pesca entre os dois países.²⁶

No entanto, no início dos anos 1990, independentemente da CNUDM, a ZEE já começou a se tornar um direito consuetudinário internacional, e a situação mudou depois que a CNUDM entrou em vigor em 1994. Diversos países do Nordeste da Ásia declararam a ZEE e estavam prestes a transformar as 200 milhas náuticas de área de pesca em ZEE.

Assim, a Coreia do Sul não tinha como não introduzir nacionalmente a nova ordem marítima que a CNUDM regulamentava. Principalmente, pelo fato do Japão, Estado forte envolvido na disputa pela delimitação da fronteira marítima, ter decidido se aderir ao sistema, a Coreia do Sul não podia mais adiar. Em julho de 1996, 95 países declaram a ZEE, 15 países definiram as 200 milhas náuticas de área marítima para pesca, 11 países exigiram 20 milhas náuticas de MT e, no total, 121 países declararam jurisdição de 200 milhas náuticas.²⁷

O governo coreano promulgou a Lei Econômica Exclusiva da Área Marítima em agosto de 1996, a qual refletiu fielmente o contexto dos regulamentos da CNUDM sobre a ZEE. Além de não mudar muito essas regras, o país tomou medidas legislativas que eram aceitas nacionalmente.

A posição da Coreia do Sul é seguir o princípio da linha mediana para a delimitação da fronteira marítima entre Coreia do Sul e China. Além disso, quando esse princípio é aplicado, como o Rochedo de Socotra fica mais próximo à Coreia do Sul, ela deve fazer parte da jurisdição coreana.

26 LEE, Chag-Wee. O Status Legal da ZEE e a Prática do Estado Relevante - com ênfase especial nas Leis Relevantes da Coreia, China e Japão, 2009, p.262-263

27 Assembleia Nacional do Comitê de Unificação das Relações Exteriores, Relatório de Revisão da Zona Econômica Exclusiva, 1996, p.3

Com relação a essa afirmação, o julgamento do TIJ sobre a fronteira da PC da Líbia-Malta em 1985 teve bastante influência. Na PC dentro de 200 milhas náuticas, os padrões de extensão natural, geológico e topológico foram descartados, e o princípio da linha mediana foi enfatizado. Segue um resumo do julgamento que forneceu um poder de convencimento à posição da Coreia do Sul em relação ao Direito Internacional:

Tratando-se do Caso da PC entre Líbia e Malta, em 1982, os dois países solicitaram à Corte Internacional de Justiça os princípios e regras do direito internacional que se aplica na delimitação de fronteiras e o método da definição de limites. Durante o processo de julgamento, foi considerado que a Itália influenciava a decisão da delimitação da PC do próprio país, sendo solicitada a participação de uma terceira nação. No entanto, o Tribunal de Justiça indeferiu o pedido da Itália devido à superioridade do princípio do consenso. Assim, a decisão da Corte se limitou ao escopo em que a Itália não consegue influenciar a delimitação da PC e aplicou o princípio da equidistância. Ficou determinado que, traçando-se entre os meridianos uma linha mediana, da qual cada ponto fosse equidistante da linha de baixa-mar da costa marítima pertencente a cada país, teria que transpor uma linha em direção ao norte de forma que viesse a cortar a linha do meridiano. Assim ficaria delimitado a PC.²⁸

Van Dyke (2003)²⁹ também sugeriu que fosse utilizado o princípio da linha mediana para reivindicar a soberania do Rochedo de Socotra, pois o prolongamento natural da terra não é um fator decisivo para a delimitação da fronteira marítima e observando-se exemplos de disputa marítima que ocorreram depois de 1985, pode-se destacar que a linha mediana é mais adequada do que o critério do prolongamento natural do solo marítimo. Esta afirmação dá forças à posição coreana.

Levando em consideração que, com o surgimento do sistema de ZEE, houve o fortalecimento do critério de que a linha equidistante e a linha central devem ser usados como linhas de limite provisórias e que o TIJ considera e aceita a linha central como a forma mais útil e equânime, assim como observado no caso Líbia-Malta, em 1985, é possível dizer que, nas delimitações das fronteiras marítimas atuais, não haverá nenhum problema, inclusive

28 Disponível em <<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=727007&cid=42140&categoryId=42140>>. Acesso em: 1 Jun.2019

29 Jon M. Van Dyke, As Fronteiras Marítimas da República da Coreia, *Jornal Internacional de Direito Marinho e Costeiro* Volume 18 Edição 4, 2003, p.34-35

legal, em usar a linha central como a linha de limite provisória, mantendo em aberto a possibilidade de alteração no futuro.³⁰

Além disso, no caso da delimitação do Golfo de Bengala entre Bangladesh e Mianmar, que aconteceu em março de 2012³¹, nota-se que as características geográficas e geológicas do fundo do mar não precisaram ser consideradas quando a distância entre os países opostos estavam dentro da faixa de 400 milhas náuticas, e o princípio da linha mediana foi aplicado.

Neste caso, o TIJ julgou que, assim como em outros exemplos, após desenhar uma linha equidistante provisória entre as costas litorais de cada país, ela poderia ser ajustada dependendo das condições correntes como o terreno costeiro côncavo, e que em delimitações territoriais inferiores a 200 milhas náuticas, os fatores geológicos, como as rochas sedimentares, não influenciariam. A China vem argumentando que, além do prolongamento natural da terra, o comprimento da linha costeira e o tamanho da população devem ser considerados na delimitação marítima, mas isso não foi aceito. O caso do Golfo de Bengala foi o primeiro caso em que a delimitação da PC de 200 milhas náuticas foi definida, e é um caso significativo para a Coreia do Sul, pois utilizou como base para a decisão o princípio da linha esquidistante (LEE, 2015).

A Coreia do Sul quer adotar firmemente o princípio da linha mediana, no qual a delimitação do Rochedo de Socotra e das zonas marítimas próximas ocorre em um ponto equidistante das costas litorais de ambos os países. No que diz respeito à ZEE, a posição do

30 LEE, Seokyoung. Delimitação das fronteiras marítimas entre o nosso país e a China, Revista de Estudos do Direito Internacional Volume 52 Edição 2, Sociedade de Direito Internacional da Coreia do Sul, 2007, p.267

31 Após a exploração bem-sucedida de um grande campo de petróleo e gás no Golfo de Bengala no início dos anos 2000, o problema da divisão de fronteira marítima entre os dois países foi revelado. Em novembro de 2008, houve uma interrupção das atividades de exploração devido ao confronto marítimo e na reunião entre os dois países em janeiro de 2010, ficou acordado em solucionar o problema tecnicamente, depois de negociar o princípio de equidade defendido pelo país anfitrião e o princípio da equidistância defendido pelo Mianmar (Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Comércio, Situação Geral do Bangladesh, Departamento do Sudeste Asiático no Sul da Ásia-Pacífico, 2010, p.37).

MRE da Coreia do Sul é negociar visando maximizar os interesses nacionais com base no direito internacional, tendo em conta a importância da delimitação das fronteiras marítimas.³²

2.3.2 A posição da China

O governo chinês, considerando a importância do mar, promulgou a lei do oceano em 1992, ratificou a CNUDM em 1996 e promulgou a lei sobre ZEE e PC, criando uma base legal e institucional que um estado marítima precisa ter. Além disso, de 2001 a 2010, estabeleceu o Plano de Desenvolvimento Econômico Marítimo Nacional, um projeto para o desenvolvimento econômico marinho em geral.³³

De acordo com a declaração feita pelo Comitê Permanente do Congresso Nacional do Povo em maio de 1996, quando ratificou a CNUDM, a posição da China, que preza pela teoria do prolongamento da PC e o princípio da equidade, está descrita no artigo 2, da Lei sobre a PC e ZEE de 1998 e o país manteve sua posição durante as várias tentativas de negociação sobre a delimitação de fronteiras marítimas com a Coreia do Sul e o Japão (CHOI, 2000).

A China alega que o princípio da equidade, na qual leva em consideração a formação da PC localizada entre a Coreia do Sul e a China, o comprimento das linhas costeiras e a população próximo ao mar, deva ser aplicado. O país também reforça a teoria do prolongamento natural da terra, afirmando que o Mar do Oeste da Coreia do Sul e o Mar da China Oriental ficam sobre a PC que se estende do território chinês e que, portanto, possui a jurisdição marítima de toda essa região.³⁴

A China utiliza do argumento de que sua PC vai até a Fossa de Okinawa, sendo

32 Discurso Regular do Porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, 24 Dez.2012

33 KO, Chunseok; Kang, Byeongcheol, Disputa Marítima no Rochedo de Socotra e o Nacionalismo Chinês, Informações Acadêmicas da Coreia do Sul, 2013, p.184

34 Disponível em <<http://yataisuo.cass.cn/English/Articles/showcontent.asp?id=793>>. Acesso em: 1 Jul.2019

uma extensão do terreno chinês, sem, no entanto, reivindicar fronteiras marítimas específicas e aceitar uma negociação harmoniosa. Na situação atual em que as fronteiras marítimas entre Coreia do Sul e China não foram definidas ainda, a China se mostra muito insatisfeita com a posição da Coreia do Sul no tocante aos direitos reivindicados sobre o Rochedo de Socotra (GANG; HWANG; CHOI, 2018).

Em 1969, a China propôs uma questão ao TIJ sobre o caso da PC do Mar do Norte, quando este afirmou que a PC é um prolongamento natural da terra e que os direitos da PC são de fato primitivos aos Estados costeiros. Assim, as alegações de que os territórios que não foram divididos na Alemanha Ocidental seriam distribuídos equitativamente e que o princípio da linha mediana se fundamentou no fato de a PC se localizar nas proximidades da Dinamarca e Holanda foram rejeitadas. O Tribunal, considerando todas as circunstâncias relevantes, conferiu às partes envolvidas a obrigação de estabelecer limites por consenso em conformidade com o princípio da equidade do Direito Comum, respeitando simultaneamente a extensão natural (TIJ, decisão de 1969.2.20, 1969 Report 3)

No entanto, no caso da Líbia e Malta em 1985 em que foi rejeitado pela primeira vez pelo TIJ o conceito de prolongamento natural da terra para delimitação da PC, essa teoria se tornou um argumento legal fraco. Nos casos julgados pelo TIJ entre 1982 e 2007, o prolongamento natural da terra não foi mais considerado um fator importante para a delimitação da PC.

Deve-se notar que não ocorreram situações em que a China tenha pedido julgamento judiciário para grupos internacionais em relação a disputas territoriais no passado. A China destaca o princípio da não interferência internacional em assuntos nacionais e não quer solucionar os problemas de disputa territorial com a ajuda de outros países. De fato, a China não quer reconhecer a decisão da ação judicial acionada pelas Filipinas no Tribunal

Permanente de Arbitragem (TPA) durante a disputa pelo Mar da China Meridional em julho de 2016.³⁵ A disputa entre China e Filipinas ocorreu da seguinte forma:

Março de 2009: por meio da Reforma da Lei do Modelo de Marinhagem, as Filipinas incluíram uma parte do Mar da China Meridional e o Recife de Scarborough (a 124 milhas náuticas das Filipinas e a 472 milhas náuticas da China) como área de seu controle, gerando uma reclamação diplomática por parte da China. Abril de 2012: na área marítima de Scarborough Shoal, houve um confronto entre barcos de pesca e barcos-indústria das Filipinas e da China, reacendendo a disputa no Mar da China Meridional entre os dois países. A China constantemente enviava navios-patrolha para esta região na tentativa de bloquear o acesso dos barcos de pesca das Filipinas e de conquistar a jurisdição. Maio de 2013: houve um aumento de tensão entre os dois países na área marítima de Ayungin Shoal, que fica dentro do Mar da China Meridional, da qual as Filipinas têm posse. Janeiro de 2013: quando foi acionada uma ação judicial na TPA, a China afirmou que não participaria do julgamento e pressionou as Filipinas para retirarem a ação. Julho de 2016: a sentença foi dada às Filipinas pelo TPA e não aceitou a alegação da China de que o país tinha o direito soberano sobre o Mar da China Meridional com a justificativa de autoridade histórica. Abril de 2018: foram encontrados aviões de transporte dos dois países em ilhas artificiais das Filipinas que fica dentro do Mar da China Oriental ocupado pela China e em maio do mesmo ano foram encontradas instalações de mísseis superfície-ar e mísseis antinavio.³⁶

Além disso, em seu livro branco de defesa de 2017, a China defende a resolução das partes envolvidas em disputas marítimas com base no direito internacional. Conforme consta da bibliografia revisada, em disputas de direitos territoriais e marítimos, defendemos a solução pacífica por meio do diálogo entre as partes interessadas, com base nos princípios básicos e sistema legal, como o Direito Internacional e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito que respeite fatos históricos.³⁷

Em casos de disputas relacionadas à jurisdição marítima como a ZEE, a China, por um lado, alega que respeitará o Direito Internacional, mas por outro, pelo fato de não querer a interferência de outros países, ela aceita negociar apenas entre as partes envolvidas. Consequentemente, há uma probabilidade maior da resolução do conflito entre Coreia do Sul e China ser por meio da negociação entre as duas partes e não pelo julgamento do TPA.

35 GANG, Seunggyu; HWANG, Sanghyeon; CHOI, Gusik. Implicações e contramedidas ao aumento das atividades militares da Marinha chinesa no Mar do Oeste, Demonstração de Estudos Militares da Coreia do Sul Volume 7 Edição 2, 2018, p.70-71

36 Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, Situação Atual das Filipinas, Departamento do Sudeste Asiático no Sul da Ásia-Pacífico, 2018, p.49-50

37 Kim, Hangwon. A Estratégia Marítima da China I: Processo de Mudança Institucional da Estratégia Marinha, Academia Diplomática Nacional da Coreia, 2017, p.13

3 ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA CHINA

3.1 Ambiente de segurança e estratégia marítima da China

Antes de compreender a estratégia marítima da China é preciso olhar o ambiente de segurança marítima do país. A China possui uma linha costeira de 14.500 km e uma área marítima de 3.000.000 km². Junto com a Reforma Política e a Abertura Econômica, a costa leste da China está emergindo como um centro de desenvolvimento econômico e suas LCM estão se tornando cada vez mais importantes com o aumento das importações e exportações.³⁸

O Poder Marítimo de um país impulsiona as atividades marítimas, e inclui o Poder Naval com o propósito de contribuir com o atingimento das metas nacionais. Dessa forma, a estratégia marítima da China também está relacionada com os princípios operacionais do poder naval para o apoio das metas e estratégias do país. Isso se deve a uma mudança na percepção de que o desenvolvimento econômico sustentável e a proteção da soberania estão intimamente relacionados aos oceanos. Durante o Conferência Central sobre População, Recursos, Meio Ambiente e Trabalho, que ocorreu em março de 2004, o Presidente Hu Jintao, declarou que "o desenvolvimento marinho é uma missão estratégica do desenvolvimento econômico marítimo da China." e que realizará um controle do uso do mar para fortalecer os planos de pesquisa e desenvolvimento marinho.³⁹

Neste contexto, no 16º Congresso Nacional do Partido Comunista da China, 2002, o país apresentou o modelo de desenvolvimento econômico e social de 20 anos e anunciou o Desenvolvimento Marinho. O Conselho de Estado incluiu o oceano como uma das suas cinco

38 A China ocupa a posição de 11º do mundo em termos de comprimento do litoral, O Japão ocupa o 6º lugar com 29.000 km e a Coreia ocupa o 26º lugar com 4.900 km (Grupo de Análise, Teste e Avaliação de Força Naval da Coreia do Sul, A Estratégia Marítima da China e a Marinha Chinesa, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2018, p.8).

39 LEE, Hongpyo. Estratégia Marítima da China e Segurança no Leste da Ásia, Instituto da Coreia para a Estratégia Marinha em Seul, 2003, p.164 e Hongpyo, Estratégia Marítima da China e Segurança no Leste da Ásia, Instituto da Coreia para a Estratégia Marinha em Seul, 2003, p.164

principais estratégias no plano de desenvolvimento de ciência e tecnologia de médio a longo prazo (2006-2020) do país, e apresentou a estratégia marítima chinesa do Século XXI, com foco no centro de construção econômico marinho, na compatibilidade do desenvolvimento e proteção marinha, nos princípios de integração dos desenvolvimentos marinho e terrestre e no princípio dos interesses nacionais de segurança marítima, entre outros (KO; Kang, 2013).

Assim, a partir dos anos 2000, a China começou a considerar o desenvolvimento marítimo como uma parte importante de sua estratégia nacional, e começou a planejar e implementar estratégias para desenvolvimento marítimo específico e de longo prazo. Além disso, a partir da metade dos anos 2000, os líderes chineses começaram a oficializar a potencialização marítima. Em dezembro de 2006, na primeira Conferência das Forças Marítimas, Hu Jintao propôs pela primeira vez o conceito de construir um país marítimo forte e reforçou que para alcançar tal objetivo, deve-se formar uma força naval potente. Além disso, ele destacou que a China está se transformando em um país marítimo e que, para assegurar os interesses marítimos a longo prazo, seria necessário dispor de um poder militar correspondente aos poderes político e econômico.⁴⁰

O governo chinês está continuamente desenvolvendo sua estratégia marítima através de reconhecimento estratégico e com ênfase no oceano. Com relação aos problemas marítimos que a China enfrenta, a estratégia marítima do Século XXI inclui:

- a) garantir direitos e interesses marítimos suficientes;
- b) defender as LCM para o desenvolvimento econômico;
- c) suprimir ameaças externas vindas do oceano;
- d) preservar o território e a soberania nas ilhas anexadas. Além disso, para atingir estes objetivos, o domínio de um poder naval apropriado é um fator crucial à estratégia marítima.⁴¹

40 PARK, Byeonggu. Estratégia da China para Garantir os Direitos Marítimos, *Jornal de Dok-so*, Edição de Verão, 2008

41 LEE, Wonbong. Desafios Econômicos e de Segurança e Estratégia Marítima da China, Centro de Pesquisa

3.2 A política de defesa da China

De 1995 a 2014, nove Livros Brancos de Defesa foram publicados. Dentre eles, aquele que foi publicado em março de 2013 contém a política de defesa, que pode ser resumido em quatro partes:

- a) acelerar a modernização da defesa nacional e do exército;
- b) construir um sistema de defesa e exército forte;
- c) proteger a soberania nacional, a segurança e o território;
- d) garantir a paz e a segurança da nação.⁴²

A política de defesa da China pós-Guerra Fria (1947-1991) desempenha um papel de apoio para a estratégia e política nacionais. Para cumprir esse papel, a China vem concentrando seus esforços para modernizar o exército chinês desde os anos 1990, como mencionado no Livro Branco de Defesa.

No início dos anos 2000, a China buscava concluir a modernização das forças armadas até a metade do Século XXI, baseando-se na “estratégia de guerra em locais limitados sob condições de informatização”. O país continua se esforçando para atingir as metas que criaram para modernizar o exército até a metade do Século XXI, como o estabelecimento de uma base para a modernização do exército até 2010 e já alcançar conquistas visíveis na mecanização e informatização até o ano de 2020.⁴³

A política de defesa da China alterou sua estratégia do tradicional exército de terra para o fortalecimento da força naval e aérea. Também estão buscando políticas para afastar o exército do conceito de defesa regional e transformá-lo em um tipo manobrável capaz de defender e atacar rapidamente em todo o território, e para melhorar a eficiência da operação

de Problemas da China na Universidade Dong-a, 2010, p.557

42 Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, *Situação Atual da China*, Agência de Assuntos do Nordeste Asiático, Setor do Nordeste Asiático 2, 2017, p.139

43 Gabinete do Conselho de Estado, *Defesa Nacional da China em 2006*, Beijing, 2006, p.8-9

através da redução de tropas e modernização de equipamentos. Como forma de provar isso, até a década de 1980, durante a Guerra Fria, a China tinha um exército formado por cerca de 4 milhões de soldados, mas em 2015 o número diminuiu para aproximadamente 2,3 milhões. Em contrapartida, os gastos com a defesa nacional aumentaram, após 1989, 30 vezes em 20 anos.⁴⁴ Isto significa que a China está modernizando o vasto poder militar com tecnologia de ponta.

Os gastos com a defesa nacional aumentaram de US\$ 27,9 bilhões em 2000 para US\$ 60,1 bilhões em 2008, e em 2011 subiu para US\$ 91,5 bilhões. Como resultado, a China ultrapassou o Japão em 2007, o Reino Unido em 2008 e, mesmo que não tenha atingido os US\$ 660 bilhões dos EUA, ela conseguiu ficar em segundo lugar no ranking dos países com maior gasto de defesa nacional. Além disso, a Marinha chinesa planeja construir, até o ano de 2050, navios importantes, como Porta-Aviões, sistema de combate AEGIS e Submarino Nuclear, expandindo sua capacidade operacional. A força aérea foi modernizada deixando de lado a defesa convencional, e capacitando-se para operações mais agressivas e independentes (PARK, 2011).

Tal política está alinhada com a estratégia de desenvolvimento da China, cujo objetivo é manter a segurança nacional e acelerar o desenvolvimento econômico. O país está fortalecendo especialmente a força naval e acredita-se que esteja relacionado com o desejo de expansão da jurisdição marítima.

44 Os gastos com defesa nacional incluem apenas equipamentos, treinamentos e despesas com pessoal, sendo que os custos com a introdução de armas avançadas fazem parte de outros orçamentos. Assim, estima-se que os gastos reais com defesa nacional sejam o dobro do que foi anunciado, deixando o país em segundo lugar do mundo, depois dos EUA (Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, Situal Atual da China, Agência de Assuntos do Nordeste Asiático, Setor do Nordeste Asiático 2, 2017, p.152).

3.3 Estratégia da Marinha Chinesa

3.3.1 Processo de transição da estratégia da Marinha Chinesa

No início dos anos 1940, a República Popular da China usava o slogan “vamos construir uma marinha forte”, mas a construção de forças navais correspondentes ao papel da Marinha não se desenvolveu significativamente. Nesse período, a Marinha Chinesa não tinha meios com grande potencial e contava apenas com pequenos navios canhoneiros deixados pelo governo de Chiang Kai-shek e navios-patrolha e torpedeiros fornecidos pela então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Para a China, Taiwan e EUA eram as principais ameaças provenientes do mar e sua estratégia de defesa costeira, junto com o desenvolvimento da força naval, estava concentrada na proteção da invasão contra essas ameaças. Esta estratégia consistia em uma defesa passiva, que usava torpedeiros de alta velocidade para evitar a aproximação de inimigos da costa, que fazia parte da região de apoio de fogo terrestre.⁴⁵

Para seguir essa estratégia, no início da década de 1950, a China recebeu pequenos navios, como torpedeiros de alta velocidade da URSS, para fortalecer sua capacidade de defesa de seus portos e costas. Depois, no final da década de 1950, quando a interação militar com a ex-URSS cessou devido a disputas ideológicas e fronteiriças, a China deu início às pesquisas e desenvolvimentos para fabricação de navios de guerra e, a partir de 1960, começou a construir pequenos navios de alta velocidade que imitavam o sistema soviético. Até o final dos anos 1970, a China manteve sua estrutura naval costeira, que se concentrava principalmente em pequenos navios.⁴⁶ Em 1975, Mao Tse Tung aprovou o plano de fortalecimento naval à medida que aumentava a ameaça da então Marinha Soviética, mas

45 Toshi Yoshihara, and James R. Holmes. *Estrela Vermelha sobre o Pacífico: a Ascensão da China e o Desafio para a Estratégia Marítima dos EUA*, 2010, p.73-75

46 KIM, Hyeonseung. *Avaliação do papel das forças navais na China durante a crise do Estreito de Taiwan e suas implicações de segurança*, História militar coreana, 2018, p.198-199

devido à falta de poder econômico, o plano foi abolido, pois como a China era um estado continental, não havia necessidade de construir um navio de grande porte.⁴⁷

No começo dos anos 1980, por causa da política de prioridade econômica do Presidente Chinês Deng Xiaoping, a zona econômica especial da zona costeira se desenvolveu rapidamente e o centro econômico começou a se deslocar do interior para o litoral. Assim, Deng Xiaoping e os líderes da China reconheceram a importância de se aumentar a força naval para proteger o poder nacional e, assim, em 1985, a Comissão Militar Central aprovou a estratégia de “defesa das águas costeiras” que responderia ativamente à invasão externa do oceano. O Almirante Liu Huaqing definiu que as águas litorais ultrapassassem as 200 milhas náuticas da ZEE, incluindo o Mar Ocidental, o Mar da China Oriental, o Mar do Sul da China, as Ilhas Nansei, as águas costeiras de Taiwan e as Ilhas Okinawa. Assim, a área de interesse da Marinha Chinesa se expandiu para além da costa existente e gradualmente se expandiu para as águas litorais, e isso acabou estimulando o fortalecimento naval necessário para sua defesa. Nesse período (1980-1990), a Marinha Chinesa deixou de produzir navios de guerra idênticos à URSS e com base na própria tecnologia, se esforçou para produzir uma variedade de navios de guerra que poderiam ser usados para operações de defesa e contenção das águas litorais (KIM, 2018).

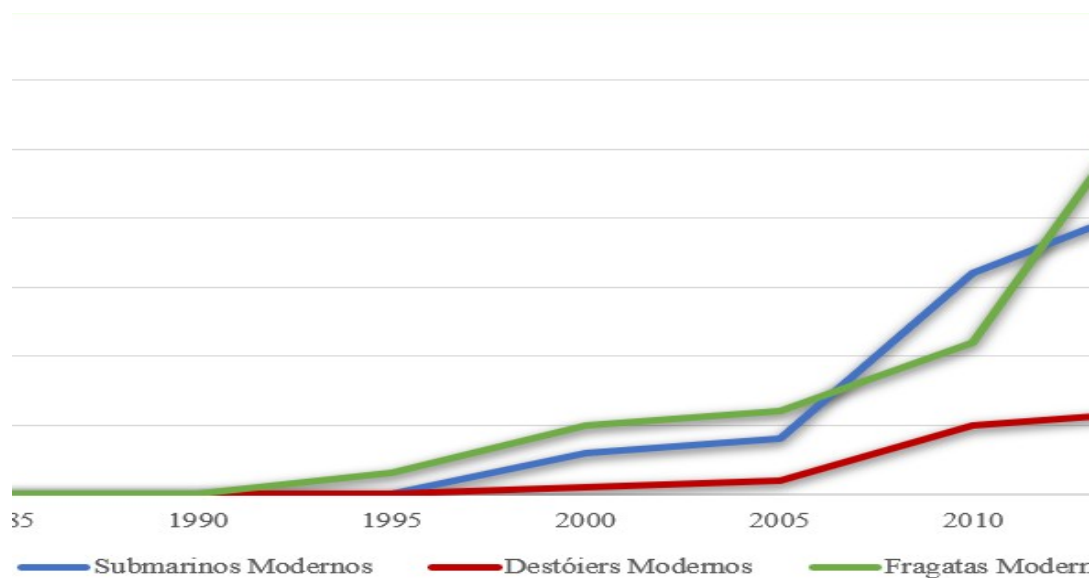
Desde os anos 1990, para conter os EUA que temia o aumento da influência chinesa após seu crescimento econômico, implantou a estratégia Anti-Access and Area Denial (A2AD)⁴⁸, aumentando seu poder naval agressivamente. Atualmente, a Marinha Chinesa apresenta o maior poder naval da Ásia. Em relação a sua Força de superfície, depois do comissionamento do navio Zhang Wei I, em 1991, começou a construir navios maiores e mais

47 KIM, Deokgi. Marinha Chinesa do Século XXI, Instituto para Estratégia Marítima da Coreia, 2000, p. 71

48 O *Anti-access* significa atrasar a expansão do poder inimigo para a zona de conflito ou forçar os inimigos a operarem longe da zona de conflito. Já o *Area Denial* significa atrapalhar a operação quando o inimigo invadir a zona de conflito (Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, Situal Atual da China, Agência de Assuntos do Nordeste Asiático, Setor do Nordeste Asiático 2, 2017, p.138).

modernos. Além disso, desde o início dos anos 1990, o submarino foi considerado como o principal meio para bloqueio do Estreito de Taiwan e para avanço para o oceano, dando início à modernização do seu poder submarino.⁴⁹

Desde a década de 2000, a China sofreu um rápido crescimento econômico e aumentou seu poder militar, mudando da estratégia da defesa costeira tradicional para uma defesa mais ampla e com maior alcance. Essa estratégia consistia em garantir o estabelecimento de um sistema de armamentos conjunto, multifuncional e eficiente, e a expansão da área abrangência sobre uma área marítima maior. O processo de modernização tem se destacado a partir do ano 2005 (GRÁFICO 1).



Categoria	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Submarinos Modernos	0	0	0	1	2	10
Destóiers Modernos	0	0	0	6	8	32
Fragatas Modernas	0	0	0	6	8	32

GRÁFICO 1 - Situação da modernização do navio da Marinha Chinesa

Fonte: Anthony H. Cordesman, Ashley Hess, Nicholas S. Yarosh, op. cit., p.175

A capacidade operacional também melhorou, pois, com o aumento do tamanho dos navios de guerra, resultou no aumento do alcance das armas, e a área de operação foi ampliada. O fato de a China ter conseguido a modernização de sua força em tão pouco tempo

⁴⁹ KIM, Deokgi. Marinha Chinesa do Século XXI, Instituto para Estratégia Marítima da Coreia, 2000, p.196-171

foi possível graças ao seu poder econômico. Além disso, este poder permitiu avanços tecnológicos, garantindo a fabricação de equipamentos que antes eram importados de outros países, contribuindo, dessa forma, para o desenvolvimento da indústria militar.⁵⁰ Os porta-aviões e submarinos são os principais focos na construção do poder naval chinês, atualmente.

Por meio dessa estratégia, a China visa atingir três objetivos⁵¹: 1) construir uma força naval com capacidade de permanência e operação em águas azuis mais distantes do seu território, de proteger as LCM de seu próprio país e de garantir as atividades econômicas externas de seu próprio povo; 2) obter uma vantagem relativa no Mar da China Oriental e no Mar do Sul da China, que estão em conflito com os países vizinhos; 3) atrasar ou impedir a intervenção militar externa contra os principais interesses da China.

Com isso, a Marinha Chinesa conseguiu transformar seu poder naval desde uma pequena capacidade de armamentos passivos de defesa costeira para uma força naval moderna capaz de ser usada agressivamente com a intenção de impedir o acesso e a intervenção de forças hostis.

3.3.2 Análise do estado atual e das atividades militares da Marinha Chinesa

A Marinha Chinesa é formada por três esquadras regionais (Esquadra do Mar do Norte, Esquadra do Mar do Leste e Esquadra do Mar do Sul). A Esquadra do Mar do Norte defende o Mar Amarelo e o Mar da China Oriental; a Esquadra do Mar do Leste é responsável pela maior parte do Mar da China Oriental e pelo Estreito de Taiwan. Já a Esquadra do Mar do Sul é responsável pelo Mar da China Meridional e seu principal papel é lidar com disputas pelos direitos territoriais marítimos, como a Ilha de Spratly.⁵²

50 Kim Duhyeong, Estudo sobre Fatores de Mudança da Estrutura Militar da China, Tese de Mestrado em Ciência Política da Universidade de Yonsei, 2016, p.70

51 KIM, Deokgi. Marinha Chinesa do Século XXI, Instituto para Estratégia Marítima da Coreia, 2000, p.99-121

52 Quando ocorrer uma disputa pela jurisdição marítima entre Coreia e China, devido a localização e missão da China, é muito provável que a Esquadra do Mar do Norte e do Mar do Leste da China seja introduzida (Grupo

A TABELA 2 apresenta a distribuição atual dos meios navais de superfície, submarinos e aeronaves das Esquadras da Marinha Chinesa.

TABELA 2

Posição estratégica atual das Frotas Chinesas

Categoria		Quantidade	Esquadra do Mar do Norte	Esquadra do Mar do Leste	Esquadra do Mar do Sul
Força de superfície	Porta-aviões	1	1	-	-
	Navios médios e grandes	127	35	46	46
Submarino	Submarino nuclear de uso estratégico	4	-	-	4
	Submarino nuclear de uso tático	9	7	-	2
	Submarino tradicional	56	20	21	15
Avião	Avião Militar	463	167	137	159
	Avião de patrulha marítima	7	7	-	-
	Helicóptero	40	21	10	9

Fonte: Inteligência Naval da Coreia do Sul, Manual sobre Porta-aviões e Aeronaves de países vizinhos, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2018, p.77

a) Porta-aviões

Em 2004, após o Presidente Hu Jintao enfatizar o plano de operação marítima, que representava um novo poder de luta, o país se esforçou para adquirir um porta-aviões. Finalmente, em setembro de 2012, colocou em comissionamento o Navio Liaoning, que é uma modificação do porta-aviões ucraniano Varyag. Em abril de 2017, foi lançado o primeiro porta-aviões chinês ‘Type 002 Shandong’ e o terceiro navio está sendo construído em Shanghai desde maio de 2017. Além disso, a partir do quarto porta-aviões, será introduzido o sistema de propulsão nuclear e ele poderá operar aeronaves modernas como o J-31.⁵³ Até 2030, dois porta-aviões adicionais de propulsão nuclear estão previstos para serem construídos. Esses dados não significam que a China só está investindo em seu Poder Naval,

de Análise, Teste e Avaliação de Força Naval da Coreia do Sul, A Estratégia Marítima da China e a Marinha Chinesa, 2018, p.47).

53 É um avião furtivo de nova geração da China, criado a partir do modelo F-35 dos EUA (Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%84%A0%EC%96%91_J-31>. Acesso em: 8 jun.2019).

mas também em outras áreas.

Dessa forma, o país está mostrando ao mundo que tem o propósito de aumentar o seu Poder Naval e ser uma grande potência marítima. Também é possível dizer que este é o resultado obtido tanto pelo aumento da sua importância geopolítica, mas também pelo avanço tecnológico militar dentro do processo de crescimento.⁵⁴

b) Submarino

O submarino é o principal meio para obtenção do controle do mar e, sendo uma arma tão importante e letal, a sua intensificação é inevitável. Por isso, a China tem aumentado o orçamento de defesa para investir nesse tipo de meio naval. Dos 68 submarinos, excluindo três da classe Han, todos foram comissionados desde a década de 1990, e o aumento de novos submarinos é um fato notável. Além do aumento quantitativo, devido à construção de novos navios, o ruído alto dos submarinos chineses, que era o principal problema apontado, foi melhorado, aumentando a capacidade de sobrevivência e ataque.⁵⁵ É previsto que a Marinha chinesa tenha cerca de 74 submarinos até 2020, e dentre eles, os que podem participar do plano de operação marítima são 28, ou seja, 37% do número total de submarinos.⁵⁶ Este aumento é uma ameaça para a ordem marítima do Leste Asiático e pode, também, causar um abalo no domínio marítimo dos EUA no Oceano Pacífico.

c) Força de superfície

Dos 123 navios de superfície que a China possui, com exceção de 26, todos foram construídos depois dos anos 2000, acelerando o processo de modernização da Marinha chinesa. Os navios mais recentes que foram construídos entre 2016 e 2017 totalizam 24,

54 PARK, Byeongwang. Nota sobre a Construção do Porta-aviões da China: com ênfase nos fatores da Ciência e Tecnologia Militar Designado, Estratégia nacional Volume 14 Edição 4, 2011, p.175

55 U.S. DoD, Relatório Anual ao Congresso: Desenvolvimentos Militares e de Segurança Envolvendo a República Popular da China, 2015, p.10

56 KIM, Deokgi. Estratégia Marítima e Fortalecimento Naval da China, Expansão naval da China e Competição de Supremacia na Ásia Oriental, Fórum de Segurança Marítima da Coreia no Seminário Acadêmico Internacional de 2017, 2017, p.35

incluindo três do modelo Luyang III (7.500 Ton).⁵⁷ Os novos navios de guerra da Marinha Chinesa possuem um casco maior que os anteriores e estão equipados com armas de alto desempenho, melhorando a capacidade de combate no mar e no ar. Isso permite que a capacidade de luta e sobrevivência se intensifique em alto mar, longe das costas, e a Marinha Chinesa poderá colocar em prática um plano de operação marítimo mais eficiente (GANG; HWANG; CHOI, 2018).

A Marinha Chinesa, com o objetivo de ampliar sua influência até as águas do Mar do Oeste da Coreia do Sul, está penetrando além da linha média por meio de navios de segurança, instalando boias oceanográficas e expandindo a área de invasão na ZIDAC pelas aeronaves chinesas. A seguir, será discutido sobre os motivos da Marinha Chinesa estar intensificando as atividades militares no Mar do Oeste.⁵⁸

O primeiro motivo é que a China está tentando fixar a fronteira militar no Mar do Oeste entre Coreia e China no meridiano 124°E. Como prova disso, pode-se observar que de acordo com o Tratado de Fronteira assinado em 1962 e o Protocolo de Fronteira assinado em 1964 pela Coreia do Norte e China, a linha que se estende em ângulo de 180°(T) a partir da linha meridiana 124-10E, que é o limite do lado oeste, é considerado a fronteira marítima entre China e Coreia do Norte.

Estima-se que essa linha seja prolongada para o sul da Linha de Limite Norte (LLN) e seja usada como a linha de fronteira entre os dois países. No entanto, a China está querendo ampliar essa área para o lado leste da linha 124°E, deixando o Mar do Oeste sob seu controle.

O segundo motivo é que a China busca a internalização do Mar do Oeste como

57 Comitê de Exame e Avaliação do Poder Naval da Coreia do Sul, A Estratégia Marítima da China e a Marinha Chinesa, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2018, p.55

58 GANG, Seunggyu; HWANG, Sanghyeon; CHOI, Gusik. Implicações e contramedidas ao aumento das atividades militares da Marinha chinesa no Mar do Oeste, Demonstração de Estudos Militares da Coreia do Sul Volume 7 Edição 2, 2018, p.82-83

forma de atingir seus objetivos nacionais e militares. O país acredita que os benefícios do mar são muito importantes para o desenvolvimento nacional, por isso, para maximizar o território marítimo e para a defesa do próprio país, ela está tentando aumentar sua jurisdição sobre uma área marítima dentro da cadeia de ilhas.

O terceiro motivo é que o país quer ter uma condição favorável quando ocorrer a negociação sobre a jurisdição do Rochedo de Socotra e de delimitação da ZEE entre Coreia do Sul, China e Japão. Em 2018, a China instalou cinco boias nas proximidades das costas litorâneas. A posição da China em relação ao Rochedo de Socotra e à delimitação da ZEE entre os três países asiáticos é firme e acredita-se que estejam tentando acumular evidências legais internacionais (topografia, patrulhamento, marcação de mapas, contribuição do jornalismo etc.) antes do início da disputa pela jurisdição marítima entre Coreia do Sul e China.

Finalmente, o quarto é a China está fortalecendo as atividades militares com a finalidade de controlar as atividades da Coreia, EUA e Japão no Mar do Oeste. Atualmente, a disputa comercial entre EUA e China está se intensificando e existe a possibilidade de um conflito parecido entre os dois Estados no mar. A disputa que se iniciou no Mar da China Meridional, se deslocou para o Mar da China Oriental e que, no futuro, é muito provável que os Estados Unidos da América, um aliado da Coreia do Sul e do Japão, venham a intervir no Mar da China Oriental, local onde há disputa pela jurisdição marítima entre Coreia do Sul, China e Japão. Assim, por prevenção, a China está constantemente envolvida em atividades militares no Mar do Oeste.

A estratégia marítima agressiva da China, junto com a modernização e a ampliação das forças navais, causam um impacto muito grande nos países vizinhos, incluindo a Coreia do Sul. Caso a Força-Tarefa chinesa nucleada em porta-aviões seja colocada no Mar

do Oeste da Península da Coreia do Sul, por esta ser muito curta, a península inteira, incluindo o Mar do Oeste, fará parte da área de influência da China. Considerando essa proximidade geográfica entre os dois países, pode-se dizer que a influência que o fortalecimento naval da China causa na Península da Coreia do Sul é muito grande.

Na situação atual em que o problema de delimitação da fronteira marítima entre Coreia do Sul e China, incluindo o Rochedo de Socotra, não foi resolvida, as atividades militares da Marinha Chinesa continuam aumentando no Mar do Oeste. De acordo com o Direito Internacional, as atividades militares dentro da ZEE, mas fora do MT, são legalmente permitidas e não é possível tomar medidas de perseguição apenas por entrar nessa zona. No entanto, se, nas condições correntes, a ação dos navios de guerra do outro país for considerada um ato hostil para a Coreia do Sul, medidas de autodefesa podem ser tomadas.

Ocorreram dois casos em que a China demonstrou atitudes controversas em relação às atividades militares dos navios de guerra na ZEE:⁵⁹

- a) Em janeiro de 2008, quando o porta-aviões norte-americano passou pelo Estreito de Taiwan, os EUA alegaram que era um Estreito Internacional e que, portanto, a passagem⁶⁰ era permitida e não era preciso ter autorização da China. Porém, a China afirmou que o Estreito de Taiwan fazia parte da ZEE, e que a passagem por esse local com realizando operações militares sem uma prévia autorização havia sido uma espécie de provocação.
- b) Em setembro de 2014, um navio da guarda costeira chinesa observou o treinamento militar do exército estadunidense, em uma região dentro da ZEE, próxima a Guam. A China alegou que há liberdade de navegação e sobrevoo de acordo com o Direito Internacional.

59 GANG, Seunggyu; HWANG, Sanghyeon; CHOI, Gusik. Implicações e contramedidas ao aumento das atividades militares da Marinha chinesa no Mar do Oeste, Demonstração de Estudos Militares da Coreia do Sul Volume 7 Edição 2, 2018, p.82-83

60 A passagem em trânsito aplica-se a estreitos utilizados para a navegação internacional entre uma parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva e uma outra parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva e é um direito que todos os navios e aeronaves têm no Estreito Internacional, sendo uma liberdade de navegação e sobrevoo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto mar ou de uma zona econômica exclusiva (UNCLS, Artigo 37 e Parágrafo 2 do Artio 38).

Com isso, os EUA disseram que gostaria que a China também permitisse que as atividades militares de outros países fossem realizadas dentro da ZEE da China.

Nos dois casos acima, é possível observar que, independentemente da lei internacional que a CNUDM define em relação às atividades militares da força naval dentro da ZEE, a China assumiu posições diferentes dependendo da situação, levando em consideração apenas os seus próprios interesses. Isso sugere que futuramente haverá uma grande possibilidade de acontecer um atrito entre a Coreia do Sul e a China na ZEE. A Coreia do Sul precisa analisar a atividade militar da Marinha chinesa e suas intenções para, então, se preparar completamente.

4 CONTRAMEDIDAS DA COREIA DO SUL PARA A SOLUÇÃO DAS ZONAS DE CONFLITO

4.1 Contramedidas nacionais

Analisando conjuntamente a estratégia marítima nacional da China, a política de defesa e a situação atual da Marinha Chinesa e suas atividades militares, é difícil afirmar se as ações no Mar do Oeste tomadas pela Marinha Chinesa, tais como o aumento das atividades militares e as instalações de boias oceanográficas podem ser encaradas como precauções. Cabe ressaltar que, devido à Estrutura do Comando Militar da China, a Comissão Militar Central comanda e controla o Exército chinês. Por isso, ao invés da Marinha Chinesa alterar independentemente as suas operações que possam envolver questões políticas e diplomáticas, é mais provável que ela tenha seguido às orientações do nível político.⁶¹ A respeito disso, a Coreia do Sul, que tem que competir e, ao mesmo tempo, cooperar com a China por motivos de interesses marítimos no Mar do Oeste e no Mar do Sul na Península da Coreia do Sul, e precisa se esforçar e estabelecer políticas nacionais.

Para o gerenciamento das atividades no mar, o governo coreano precisa estabelecer um plano marítimo e promovê-lo ativamente. No momento, não é possível determinar especificamente qual é a estratégia marítima da Coreia do Sul. Isso demonstra que a estratégia marítima coreana ainda não foi estabelecida como um plano sistemático com um objetivo de longo prazo. Além disso, várias políticas de uso do oceano foram estabelecidas e implementadas em cada departamento governamental relacionado ao mar, na força naval e nas marinhas, mas este esforço não está sendo sistemático nem feito de forma geral para a gestão marítima. Portanto, é necessário um plano marítimo para a promoção de uma política marítima nacional e, de acordo com essa política estabelecida, os departamentos relacionados precisam estabelecer um plano de ação concreto, como

61 Comitê de Exame e Avaliação do Poder Naval da Coreia do Sul, A Estratégia Marítima da China e a Marinha Chinesa, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2018, p.14

um roteiro para a delimitação das fronteiras marítimas com os países vizinhos (LEE, 2015).

A fim de coordenar os interesses organizacionais no oceano e gerar sinergia, deve ser estabelecida um centro de controle para a gestão de crises marítimas e um sistema de cooperação mútua. Atualmente, vários departamentos ministeriais e instituições responsáveis pelo trabalho relacionado à Marinha estão desempenhando papéis divididos por setor. No entanto, em vez do trabalho acontecer de acordo com a política e visão abrangente, ele está sendo realizado de forma fragmentada e de acordo com as necessidades particulares das organizações. Além disso, a falta de compreensão mútua dos países causa perdas desnecessárias. Para resolver estes problemas, precisa-se desenvolver um sistema mais eficiente de organização administrativa do mar que possa responder ativamente às mudanças da política marítima global. Ou seja, a organização administrativa do mar da Coreia do Sul deve promover um projeto nacional que fortaleça a competitividade e o poder marítimo e implementar um sistema que melhore a capacidade de resposta às mudanças da ordem mundial marítima e das tendências da política marítima estrangeira e que maximiza a eficiência funcional dentro do departamento ministerial, permitindo a cooperação e a harmonia com outros ministérios do governo.

Além disso, para fortalecer a gestão eficaz da ZEE nas águas próximas ao Rochedo de Socotra, deve tornar a diplomacia marítima das empresas e do governo mais ativa. Deve-se participar com frequência de conferências relacionadas ao mar e apoiar a participação de pessoas do próprio país em organizações internacionais sobre o mar. Por meio da organização de fórum e conferências internacionais, deve-se fortalecer o “*networking*” de cooperação mundial e intensificar a colaboração para segurança marítima com nações vizinhas e com relações amigáveis, através de constantes interações e treinamentos. Assim, deverá ser criado ambiente de menor tensão e de cooperação amigável no Nordeste da Ásia.⁶²

62 Ministério da Terra, dos Transportes e dos Assuntos Marítimos, O 2º Plano Básico de Desenvolvimento das Pescas Marinhas (2011-2020), 14 Órgãos, incluindo o Ministério da Terra, dos Transportes e dos Assuntos Marítimos, 2010, p.189

4.2 Contramedidas de defesa

A cooperação internacional com os países envolvidos na expansão marítima da China pode fornecer contramedidas adequadas ao poder chinês, que pode surgir ao longo das tentativas de solução de problemas entre as partes, e pode ser um bom método para evitar uma extrema piora da relação.

Por esse motivo, a China mantém uma política externa bilateral, em vez de multilateral, em relação às questões do Mar da China Oriental e do Mar da China Meridional. Assim, se as organizações de cooperação internacional do Leste da Ásia forem bem aproveitadas, as relações multilaterais abrangentes serão promovidas e poderão ser buscadas soluções mais racionais e produtivas. É necessário, principalmente, um esforço para melhorar as relações com a ANSA (Associação de Nações do Sudeste Asiático) e desempenhar um papel no oceano, participando mais ativamente e liderando, caso for preciso, as conferências internacionais sobre o mar, como a Conferência de Segurança da Ásia, o Encontro dos Ministros da Defesa da ANSA e o Simpósio Naval do Pacífico Ocidental.⁶³

Atualmente, as Forças Armadas Sul-Coreanas criaram regras de engajamento, junto com o ‘direito de autodefesa’ do Direito Internacional, e o está aplicando em casos de cessão de fogo ou situações de guerra total. No entanto, em relação aos problemas com os países vizinhos, as regras de engajamento não estão detalhadas para cada tipo de situação. Levando em consideração que a probabilidade de ocorrer um atrito com os países vizinhos está aumentando, é necessário melhorar as regras de engajamento e fornecer instruções de como responder a problemas que possam acontecer com as estados próximas.

Como consequência, essas regras apresentam uma direção para tomada de decisão do comandante em situações ambíguas e sensíveis, diminuindo as tensões imprevisíveis e dando justificativa legal. Assim, a intensificação do problema será impedida e

⁶³ GANG, Seunggyu; HWANG, Sanghyeon; CHOI, Gusik. Implicações e contramedidas ao aumento das atividades militares da Marinha chinesa no Mar do Oeste, Demonstração de Estudos Militares da Coreia do Sul Volume 7 Edição 2, 2018, p.88

possibilitará uma flexibilidade de ação para uma rápida recuperação.

Além disso, a Marinha Sul-Coreana terá que adotar planos de ação conjunta eficazes. As Marinhas estão cientes de que as operações no mar devem ser realizadas por elas mesmas, mas deve-se considerar uma ação conjunta para uma operação eficaz, considerando a importância da proteção dos interesses nacionais e os problemas reais como limitação de armamento.

Na realidade, existem algumas limitações do Exército ou da Força Aérea para operar em alto-mar, mas ambos podem contribuir com papéis específicos, como uso de meios de comunicação, do Exército e de combatentes da Força Aérea na ZIDAC. Sendo assim, é preciso desenvolver e implementar um plano de operação conjunta para que seja possível a demonstração de um compromisso mais eficiente e firme e superar a limitação de armamento.

Finalmente, a resposta da Marinha Coreana deve ser direcionada de uma forma que esteja ligada às contramedidas nacionais e deve ser buscada a partir de uma perspectiva de longo prazo. Por meio de uma análise das ações que a China tomou até agora em relação a outros países no oceano, é necessário especificar a realidade da ameaça, considerando a intenção política e a ligação com o interesse nacional.

Além disso, com base nessas análises, deve-se desenvolver uma estratégia naval que possa ser aplicada ativamente. Atualmente, considerando o atual poder militar da Marinha Chinesa e aquela que está sendo planejada, é difícil estabelecer uma estratégia para se contrapor e uma força militar do mesmo nível.

Portanto, o desenvolvimento de estratégias navais realistas e assimétricas e a aquisição de meios navais (especialmente submarinos) são essenciais. Como os EUA também estão planejando e executando contramedidas à expansão das atividades marítimas da China no Mar do Oeste, uma estreita cooperação entre as Marinhas Estadunidense e da Coreia do Sul, como compartilhamento de informações e medidas de resposta conjunta será muito importante, considerando a posição e capacidade atual da Coreia do Sul.

5 CONCLUSÃO

A ordem marítima mundial, que tinha a ideia do mar internacional amplo e do MT estreito, tornou-se um novo paradigma com a assinatura da CNUDM em 1982. Nesse novo sistema, as águas que antes eram internacionais, agora estão sob jurisdição dos Estados costeiros, causando discussões e conflitos pelo mundo inteiro. No Nordeste da Ásia, os conflitos relacionados aos direitos das ilhas e à jurisdição marítima são muito frequentes e envolvem diversos Estados.

A zona marítima próxima ao Rochedo de Socotra que fica entre a Coreia do Sul e a China é alvo de disputa pela jurisdição, sendo o principal problema a delimitação da fronteira marítima. Enquanto a Coreia do Sul segue o princípio da linha mediana e alega que o Rochedo de Socotra e suas águas próximas devem fazer parte da ZEE do país, a China insiste no princípio da equidade, que leva em consideração a formação da PC entre Coreia do Sul e China, o comprimento da costa e a população da zona costeira.

Mas numa área marítima inferior a 400 milhas marítimas, o princípio que a China tem como base não serve mais como argumento legal depois da decisão do TIJ no caso Líbia e Malta em 1985. Felizmente, entre Coreia do Sul e China não há disputa territorial sensível como a que ocorre pelos Rochedos de Liancourt entre Coreia do Sul e Japão. Assim, se a Coreia do Sul e China se esforçarem para entrar em um acordo relacionado a linha de limite adequada e a delimitação territorial na Zona Marítima de Medidas Provisórias entre os dois países, levando-se em consideração as condições correntes, há possibilidade do acordo sobre delimitação territorial acontecer dentro da zona marítima provisória, dependendo da negociação.

A estratégia atual da Marinha Chinesa é defender o seu litoral, próximo a costa, suas águas jurisdicionais e tem expandido sua área de influência do continente para o oceano.

Além disso, seus armamentos estão aumentando e se modernizando desde a metade dos anos 2000. Desde 2017, a Marinha Chinesa tem expandido suas atividades até a costa da Península da Coreia do Sul e até a linha meridiana 124°E na área marítima.

Observando isso, pode-se supor que a Marinha Chinesa está querendo transformar a costa litoral da Península da Coreia, principalmente do Mar do Oeste, em seu mar interno. Especialmente quando a Marinha Chinesa considerar que a internalização do Mar da China Oriental foi concluída razoavelmente, estima-se que começará o processo de internalização do Mar do Oeste e o Rochedo de Socotra.

Considerando tal intenção, a atual capacidade da China e as ações que a Marinha Chinesa estão realizando para atingir as metas nacionais, a Coreia do Sul também precisa preparar uma contramedida planejada de médio a longo prazo para assegurar seus interesses nacionais.

Portanto, é necessário um plano marítimo abrangente para promover efetivamente a competitividade nacional e o projeto nacional de fortalecimento marítimo do País. Com base no plano marítimo preparado. Adicionalmente, os departamentos relevantes precisam estabelecer um plano de ação concreto para a delimitação das fronteiras marítimas com os países vizinhos.

Ressalta-se que também é necessário desenvolver regras detalhadas de envolvimento para cada situação, incluindo operações conjuntas com os países vizinhos.

A solução essencial para o problema da Zona Marítima próxima ao Rochedo de Socotra é buscar o amparo legal no Direito Internacional e concluir pacificamente, com autorização mundial, a delimitação da fronteira marítima.

Para resolver este problema com soberania, precisa-se de uma política e uma estratégia multilateral. Além disso, deve-se preparar uma justificativa e uma lógica baseada no Direito Internacional para o reconhecimento mundial. No caso da Coreia do Sul, devido ao

tamanho da sua economia e o conflito com a Coreia do Norte, é difícil definir a força naval como o principal poder militar. Para superar isso, será necessário adquirir armamentos de longa distância e submarinos para, então, continuar com a aliança e cooperação com a força naval americana e obter uma posição mínima dentro da cooperação multilateral.

REFERÊNCIAS

Assembleia Nacional do Comitê de Unificação das Relações Exteriores, **Relatório de Revisão da Zona Econômica Exclusiva**, 1996, p.3

CHOI, Jonghwa. **Direito Internacional Marítimo Moderno**, Sejong Publishing Co., 2000, p.334-335

Discurso Regular do Porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, 24 Dez.2012
11 Jun.2019

Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%EB%B0%A9%EA%B3%B5_%EC%8B%9D%EB%B3%84_%EA%B5%AC%EC%97%AD>. Acesso em: 20 jun.2019

Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%ED%95%B4%EC%96%91%EB%B2%95%EC%97%90_%EA%B4%80%ED%95%9C_%EC%9C%A0%EC%97%94_%ED%98%91%EC%95%BD>. Acesso em: 8 jun.2019

Disponível em <<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=727007&cid=42140&categoryId=2140>>. Acesso em: 1 Jun.2019

Disponível em <<http://yataisuo.cass.cn/English/Articles/showcontent.asp?id=793>>. Acesso em: 1 Jul.2019

Disponível em <<http://www.greenpostkorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=22929>>. Acesso em: 11 Jun.2019

Disponível em <http://www.mofa.go.kr/www/wpge/m_19841/contents.do>. Acesso em: 12 Jul.2019

Disponível em <https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%84%A0%EC%96%91_J-31>. Acesso em: 8 jun.2019

Gabinete do Conselho de Estado, **Defesa Nacional da China em 2006**, Beijing, 2006, p.8-9

GANG, Seunggyu; HWANG, Sanghyeon; CHOI, Gusik. **Implicações e contramedidas ao aumento das atividades militares da Marinha chinesa no Mar do Oeste**, Demonstração de Estudos Militares da Coreia do Sul Volume 7 Edição 2, 2018, p.70-71, p.82-83, p.85-86, p.88

Grupo de Análise, Teste e Avaliação de Força Naval da Coreia do Sul, **Glossário de Termos de Estratégia Marítima**, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2017, p.146

Grupo de Análise, Teste e Avaliação de Força Naval da Coreia do Sul, **A Estratégia Marítima da China e a Marinha Chinesa**, Fábrica de Impressão do Exército de Daejeon, 2018, p.14, p.47, p.55

GU, Mingyo. **Desafios e Perspectivas da Política Marítima da Coreia do Sul em 2010**, Relatório do Painel de Segurança Nacional do Instituto da Ásia Oriental, Instituto da Ásia Oriental, 2012, p. 1

Hiran W. Jayewardene, **O Regime da Ilha no Direito Internacional**, Martinus Nijhoff Publishers, 1990, p.3-4

Jon M. Van Dyke, **As Fronteiras Marítimas da República da Coreia**, *Jornal Internacional de Direito Marinho e Costeiro* Volume 18 Edição 4, 2003, p.34-35

KIM, Buchan. **Palestra Especial sobre Direito Internacional - Problemas e Desafios do Direito Internacional**, Bogosa Books, 2014, p.539

KIM, Chuhyong. **Estudo sobre as Políticas e Práticas Abrangentes da China para Fortalecer as Reivindicações Marítimas no Mar da China Meridional**, *Pesquisa de Políticas dos Oceanos* Volume 33 Edição 1, 2018

KIM, Deokgi. **Estratégia Marítima e Fortalecimento Naval da China, Expansão naval da China e Competição de Supremacia na Ásia Oriental**, Fórum de Segurança Marítima da Coreia no Seminário Acadêmico Internacional de 2017, 2017, p.35

KIM, Deokgi. **Marinha Chinesa do Século XXI**, Instituto para Estratégia Marítima da Coreia, 2000, p. 71, p.99-121, p196-171

KIM, Duhyeong. **Estudo sobre Fatores de Mudança da Estrutura Militar da China**, Tese de Mestrado em Ciência Política da Universidade de Yonsei, 2016, p.70

Kim, Gyohun. **Estudo sobre Conflitos Marítimos e Cooperação de Segurança no Leste da Ásia**, Tese de Doutorado na Universidade Dankook, 2006, p. 92

Kim, Hangwon. **A Estratégia Marítima da China I: Processo de Mudança Institucional da Estratégia Marinha**, Academia Diplomática Nacional da Coreia, 2017, p.13

KIM, Hyeonseung. **Avaliação do papel das forças navais na China durante a crise do Estreito de Taiwan e suas implicações de segurança**, História militar coreana, 2018, p.198-199

KIM, Hyeonsu. **Direito Internacional Marítimo**, Seoul Yeongyeong Media Group, 2007, p.26, p.28

KIM, Yeonggu. **Plano de Solução com base no Direito Marítimo para Problemas do Rochedo de Socotra**, Fundação de História do Nordeste da Ásia, 2008, p.19-25

KIM, Yeonggu. **Problema de território marítimo em Rochedo de Socotra e o desafio para a Coreia do Sul de garantir recursos na Plataforma Continental do Mar da China Oriental Estudo do Rochedo de Socotra**, Segunda Edição, Sociedade de Pesquisa do Rochedo de Socotra, 2011, p.15

KO, Chunseok; Kang, Byeongcheol, **Disputa Marítima no Rochedo de Socotra e o Nacionalismo Chinês**, Informações Acadêmicas da Coreia do Sul, 2013, p.184

LEE, Chag-Wee. **O Status Legal da ZEE e a Prática do Estado Relevante - com ênfase especial nas Leis Relevantes da Coreia, China e Japão**, 2009, p.262-263

LEE, Hongpyo. **Estratégia Marítima da China e Segurança no Leste da Ásia**, Instituto da Coreia para a Estratégia Marinha em Seul, 2003, p.164

LEE, Minhyo. **Atividades Militares no Oceano e o Direito Internacional Marítimo**, Seoul Yeongyeong Media Group, 2007, p.24-26

LEE, Myeonu. **Desenvolvimento e Tendências Futuras da Relação Japão-China no Pós-Guerra: com Ênfase na Importância e no Impacto da Disputa das Ilhas Senkaku em 2010**, Instituto Sejong, 2011

LEE, Seokyong. **Delimitação das fronteiras marítimas entre o nosso país e a China**, Revista de Estudos do Direito Internacional Volume 52 Edição 2, Sociedade de Direito Internacional da Coreia do Sul, 2007, p.267

LEE, Seokyong. **Retrospectiva e Perspectiva de 30 anos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, Jornal de Pesquisa sobre Dok-d Volume 18, Instituto Marítimo da Coreia do Sul, 2012, p.24

LEE, Wonbong. **Desafios Econômicos e de Segurança e Estratégia Marítima da China**, Centro de Pesquisa de Problemas da China na Universidade Dong-a, 2010, p.557

LEE, Youngsu. **Estudo Sobre o Status Legal Internacional do Rochedo de Socotra e a Resolução de seus Problemas**, Instituto Marítimo da Coreia do Sul, 2015, p.12

Ministério da Terra, dos Transportes e dos Assuntos Marítimos, **O 2º Plano Básico de Desenvolvimento das Pescas Marinhas (2011-2020)**, 14 Órgãos, incluindo o Ministério da Terra, dos Transportes e dos Assuntos Marítimos, 2010, p.189

Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Comércio, **Situação Geral do Bangladesh**, Departamento do Sudeste Asiático no Sul da Ásia-Pacífico, 2010, p.37

Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, **Situação Atual da China**, Agência de Assuntos do Nordeste Asiático, Setor do Nordeste Asiático 2, 2017, p.138-139, p.152

Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio, **Situação Atual das Filipinas**, Departamento do Sudeste Asiático no Sul da Ásia-Pacífico, 2018, p.49-50

O Direito Internacional e os Costumes da Grécia Antiga e Roma Volume 2, William S. Hein & Co., Inc., 2001, p.376-377

OH, Seonho. **Estudo sobre Delimitação da Plataforma Continental**, Tese de Mestrado em Direito da Universidade SungKyunKwan, 2006, p.108

PARK, Byeonggu. **Estratégia da China para Garantir os Direitos Marítimos**, Jornal de Dok-so, Edição de Verão, 2008

PARK, Byeonggwang. **Nota sobre a Construção do Porta-aviões da China: com ênfase nos fatores da Ciência e Tecnologia Militar Designado**, Estratégia nacional Volume 14 Edição 4, 2011, p.175

PARK, Chanho. **A História do Direito Marítimo**, Ministério da Terra, 2008, p.4

PARK, Chunho. **Questão da Delimitação da PC na Coreia do Sul**, 21º Estudo de Direito da Universidade da Coreia 1983, p.67-68

PARK, Raebeom. **Estudo sobre o Fortalecimento Naval da China e a Ordem Marítima no Leste Asiático**, Departamento de Relações Exteriores e Segurança, Universidade de Kyonggi, 2011

PARK, Yeongmin. **Políticas Marítimas da China e Estudo sobre a Estratégia do Ártico**, 2018

Robert W. Smith, **Reivindicações da Zona Exclusiva Econômica: Análise e Documentos Primários**, Dordrecht Martinus Nijhoff Publishers, 1986, p.6

Satya N. Nandan C.B.E & Shabtai Rosenne, **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 1982 COMENTÁRIO II**, 1995, p.491-510

Sessão 13 da Resolução 1307, Assembleia Geral, UN Doc. A/RES/1307(XIII)(1958):Philip C. Jessup, **Conferência Unida sobre o Direito do Mar**, 59 Colum. L. Rev. 234(1959), p.234-235

Toshi Yoshihara, and James R. Holmes. **Estrela Vermelha sobre o Pacífico: a Ascensão da China e o Desafio para a Estratégia Marítima dos EUA**, 2010, p.73-75

U.S. DoD, **Relatório Anual ao Congresso: Desenvolvimentos Militares e de Segurança Envolvendo a República Popular da China**, 2015, p.10

YANG, Huicheol. **Estudo da Situação Atual e das Contramedidas ao Sistema de Desenvolvimento de Recursos em Águas Profundas, Estudo de Questões Relacionadas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e suas Contramedidas**, Sociedade de Direito Internacional Marítimo, 2012, p.172

Zhiguo Gao, **China e a Convenção do Direito Marítimo**, Política Marinha Volume 15 Edição 3, 1991, p.203-205