

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC DANIEL PIZZO DA CRUZ

OPERAÇÕES DE LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO NO MAR DO SUL DA CHINA (2015-2017):

Uma reflexão sobre os princípios de liberdade dos mares

Rio de Janeiro

2023

CC DANIEL PIZZO DA CRUZ

OPERAÇÕES DE LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO NO MAR DO SUL DA CHINA (2015-2017):

Uma reflexão sobre os princípios de liberdade dos mares

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

Orientador: CMG(FN-RM1) Wagner da Silva Reis.

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2023

## **DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR**

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e à Nossa Senhora de Fátima, pela saúde e proteção que me possibilitaram concluir mais essa jornada.

À Marinha do Brasil e à Escola de Guerra Naval pela oportunidade de ampliar meu cabedal de conhecimentos, trazendo riquezas culturais e acadêmicas que serão amalgamadas no intelecto desse marinheiro.

Ao meu orientador, CMG(FN-RM1) Wagner, pelo profissionalismo e cordialidade demonstrada, pelas orientações, sugestões e recomendações que fizeram com que este trabalho pudesse ser completado. Sua disponibilidade e dedicação são marcas indissociáveis desta pesquisa.

Aos meus pais e irmãos, que sempre me apoiaram e incentivaram, vibrando a cada conquista e desafio superado. Tenho muito orgulho em estampar o nome da nossa família em meu uniforme.

À minha amada esposa Marina, pelo companheirismo e amor dispensado na jornada da vida. Mesmo diante das piores tormentas, você sempre esteve atenta, com as mãos esticadas, apta a me socorrer e oferecer o conforto que somente sua enorme sensibilidade pode proporcionar.

Ao meu filho Pedro, por ser a fonte de inspiração e razão do meu viver. Seu amor e carinho me estimulam a ser uma pessoa melhor e a me doar ao máximo.

Por fim, agradeço aos leais amigos que, nos momentos de adversidade, acolheram-me e acalmaram-me com o companheirismo e camaradagem que lhes são peculiares. Estou certo de que, sem a ajuda vocês, a conclusão desta dissertação não seria possível.

*Derrotar o inimigo em cem batalhas não é a excelência suprema; a excelência suprema consiste em vencer o inimigo sem ser preciso lutar.*

*(SunTzu, século VI a.C)*

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é contrastar as Operações de Liberdade de Navegação conduzidas pela Marinha dos Estados Unidos da América, no Mar do Sul da China, entre 2015 e 2017, com os princípios teóricos propagados por Hugo Grotius em sua obra *Mare Liberum* e com a Teoria Internacional do Direito Consuetudinário, proposta por Erick A. Posner e Jack L. Goldsmith, de forma a identificar se tais operações feriram os princípios de liberdade dos mares. O estudo foi realizado à luz da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, que propiciou a análise sobre a validade jurídica dessas operações. Secundariamente, buscou-se entender como as operações navais americanas poderiam afetar a estabilidade na Zona Econômica Exclusiva brasileira. A pesquisa torna-se relevante em função do incremento nas tensões no Mar do Sul da China, onde os Estados Unidos da América e a República Popular da China travam uma importante batalha estratégica, em termos de anti-acesso e negação de área, que pode ser extravasada para outras áreas marítimas do planeta, incluindo a Amazônia Azul brasileira. Para alcançar tal objetivo, foi conduzida uma pesquisa científica analisando fontes bibliográficas e documentais, a fim de verificar os princípios teóricos e a legislação que fundamentaram a realização de tais operações. O confronto entre teoria e realidade permitiu identificar dois grupos de atores que, de um lado, defendem vigorosamente a liberdade dos mares e, de outro, tentam apropriar-se desse bem comum, restringindo o acesso às suas águas jurisdicionais. Verificou-se, também, que, contrapondo-se ao movimento do segundo grupo, os Estados Unidos da América conduziram as *Freedom of Navigation Operations*, com o intuito de desafiar as reivindicações consideradas excessivas e impedir que tais condutas transformem-se em costume internacional. Extrapolando a realidade evidenciada no sudeste asiático para o Atlântico Sul, pôde-se entender, em função das interpretações brasileiras da Convenção do Direito do Mar, a potencial ameaça que as Operações de Liberdade de Navegação estadunidense representam para a soberania nacional em sua Zona Econômica Exclusiva.

**Palavras-chave:** Direito do Mar; Liberdade dos Mares; Mar do Sul da China; Operações de Liberdade de Navegação; reivindicações excessivas.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - O Mar do Sul da China.....	50
FIGURA 2 - Disputas territoriais no Mar do Sul da China.....	50
FIGURA 3 - Operação # 1 – Ilhas Spratly .....	51
FIGURA 4 - Operação # 2 – Ilha Triton .....	51
FIGURA 5 - Operação # 3 – <i>Fiery Cross Reef</i> .....	52
FIGURA 6 - Operação # 4 – Ilhas Paracel.....	52
FIGURA 7 - Operação # 5 – <i>Mischief Reef</i> .....	53

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AI–	Águas Interiores
CNUDM–	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CNUDM-I–	1ª Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CNUDM-III–	3ª Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CIT–	Corte Internacional de Justiça
DDG–	<i>Guided Missile Destroyer</i>
DIC–	Direito Internacional Consuetudinário
DoD–	Departamento de Defesa
EUA–	Estados Unidos da América
FON–	<i>Freedom of Navigation</i>
FONOPS–	<i>Freedom of Navigation Operations</i>
KM <sup>2</sup> –	Quilômetros Quadrados
MN–	Milhas Náuticas
MN <sup>2</sup> –	Milhas Náuticas Quadradas
MSC –	Mar do Sul da China
MT–	Mar Territorial
ONU–	Organização das Nações Unidas
USS–	<i>United States Ship</i>
PC–	Plataforma Continental
SI–	Sistema Internacional
ZC–	Zona Contígua
ZEE–	Zona Econômica Exclusiva



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2 PRINCÍPIOS TEÓRICOS.....</b>	<b>12</b>
2.1 <i>MARE LIBERUM</i> , HUGO GROTIUS .....	12
2.2 TEORIA DO DIREITO INTERNACIONAL CONSUETUDINÁRIO.....	16
2.2.1 Casuísmo e reputação .....	18
<b>3 O DIREITO DO MAR.....</b>	<b>20</b>
3.1 A CONVENÇÃO .....	20
3.1.1 A divisão do mar e seus regimes jurídicos.....	21
3.2 AS VISÕES DA CONVENÇÃO .....	25
3.2.1 A potência hegemônica .....	25
3.2.2 Países liminhos ao Mar do Sul da China.....	27
3.2.3 A interpretação do Brasil .....	30
<b>4 AS OPERAÇÕES DE LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO .....</b>	<b>32</b>
4.1 O PROGRAMA FON ESTADUNIDENSE .....	32
4.2 O MSC COMO ÁREA DE OPERAÇÕES .....	33
4.3 FONOPS americanas no Mar do Sul da China.....	36
4.3.1 Operação # 1 – Ilhas Spratly .....	37
4.3.2 Operação # 2 – Ilha Triton .....	38
4.3.3 Operação # 3 – <i>Fiery Cross Reef</i> .....	38
4.3.4 Operação # 4 – Ilhas Paracel.....	40
4.3.5 Operação # 5 – <i>Mischief Reef</i> .....	41
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>43</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>48</b>
<b>ANEXO A – FIGURAS .....</b>	<b>50</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A liberdade dos mares tem sido objeto de discussão e intensos debates ao longo de toda a história. A navegação nos mares interiores e fechados passou a ser praticada em espaços marítimos mais amplos, em função de circunstâncias históricas e dos imperativos políticos e econômicos que impulsionaram o transporte marítimo de cargas, que viria a se constituir no modal de maior capacidade. A utilização das linhas de comunicação marítimas, da pesca e da exploração dos recursos na Plataforma Continental (PC) foi intensificando a utilização dos espaços marítimos.

À medida que os navios das potências marítimas ocupavam os oceanos, afetavam os interesses nacionais dos Estados costeiros, originando antagonismos entre nações com diferentes graus de poder que perduram até os dias atuais.

O desenvolvimento tecnológico possibilitou a descoberta e a exploração de uma infinidade de recursos vivos e não vivos no ambiente marinho. Entretanto, essa evolução impôs desafios aos países costeiros. Tais países perceberam que, quanto maior a relevância, em termos de riquezas e de rotas marítimas comerciais da região, maiores eram as tensões entre as forças opostas que, de um lado, tentavam se expandir e, de outro, limitar a presença em seu litoral.

Neste contexto, diversas teorias e argumentações foram produzidas, de forma a buscar embasamento para a ação dos Estados. Porém, em função da complexidade e diversidade de interesses, o consenso nessas questões raramente foi obtido. Logo, nenhum desses instrumentos conseguiu resolver, completamente, as controvérsias existentes. Assim, o emprego de forças armadas tornou-se uma opção para assegurar os entendimentos e interpretações particulares das nações acerca da liberdade dos mares.

No Mar do Sul da China (MSC) (FIG.1, ANEXO A) não é diferente. Sua enorme área marítima tem sido considerada por muitos autores a região mais complicada do planeta. Em função de sua posição focal e das riquezas naturais que incluem pescado, petróleo e gás, despertam a ambição entre os países limítrofes, bem como de potências extrarregionais.

A configuração local, composta por vários Estados com áreas marítimas sobrepostas, impõe grande complexidade e incerteza à região. Cada nação reivindica soberania e jurisdição sobre as diversas formações naturais, considerando, exclusivamente, seus

interesses nacionais. Em função disso, existem várias disputas territoriais sem solução que ameaçam a estabilidade regional e, de maneira ampliada, o equilíbrio global. Entretanto, existe um padrão identificado nas ações dos condôminos do MSC, caracterizado pela busca da ampliação de direitos soberanos nas zonas marítimas, restringindo a liberdade de navegação.

Em contraposição às tentativas de apropriação dos mares, os Estados Unidos da América (EUA) conduziram, naquelas águas, as *Freedom of Navigation Operations* (FONOPS)<sup>1</sup>, objeto desta pesquisa. Por meio dessas operações, desafiaram as afirmações dos países costeiros, julgadas excessivas, em relação ao Direito do Mar.

Entre 2015 e 2017, foram conduzidas cinco Operações de Liberdade de Navegação no MSC. Buscavam-se contestar clamores excessivos, relacionados à divisão ilegal das zonas marítimas, além da restrição improcedente das liberdades de navegação e sobrevoo nas águas jurisdicionais dos países limítrofes.

Diante do exposto, o propósito desta pesquisa consiste em contrastar as FONOPS realizadas entre 2015 e 2017 no MSC com as teorias *Mare Liberum*<sup>2</sup>, de Hugo Grotius, e do Direito Internacional Consuetudinário, de Erick A. Posner e Jack L. Goldsmith. O estudo encontra-se lastreado na análise da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), a fim de identificar se tais Operações ferem os princípios de liberdade dos mares e, secundariamente, o modo como podem afetar a estabilidade na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira.

Para atingir esse objetivo, foi realizado o confronto entre as teorias citadas e as operações propriamente ditas, buscando identificar se possuem pontos de aderência que possam sustentar os princípios de liberdade dos mares invocados pelos EUA ao realizá-las. Para tal, o estudo encontra-se estruturado em cinco capítulos, além desta breve introdução.

O capítulo 2 versa sobre os fundamentos teóricos propagados por Hugo Grotius, em *Mare Liberum*, e por Erick A. Posner e Jack L. Goldsmith, na sua Teoria do Direito Internacional Consuetudinário. Apresenta o embasamento necessário, a fim de que seja possível entender os princípios básicos de liberdade dos mares e do costume internacional.

---

<sup>1</sup> Em português, "*Freedom of Navigation Operations*" significa "Operações de Liberdade de Navegação".

<sup>2</sup> Em português, "*Mare Liberum*" significa "Mar livre".

O capítulo 3 analisa a CNUDM, legislação mais proeminente do Direito do Mar, de forma a compreender a divisão dos oceanos e os regimes jurídicos por ela gerados. Aborda as visões dos países afetados pelas FONOPS em relação à Convenção, incluindo a interpretação do Brasil, em busca de respostas às questões primárias e secundárias da pesquisa. O entendimento da legislação fundamentará o estudo, proporcionando compreensão sobre o embasamento legal utilizado pelo governo norte-americano para conduzir as operações.

O capítulo 4 trata, especificamente, das Operações de Liberdade de Navegação. Pretende-se entender o Programa *Freedom of Navigation* (FON) americano, a área de operações no MSC e, posteriormente, como as cinco FONOPS realizadas entre 2015 e 2017 se desenrolaram. Ao final, identifica-se as motivações e os arcabouços teóricos e jurídicos que as sustentaram.

Por fim, no capítulo 5, são tecidas as considerações finais sobre o trabalho. Confrontam-se as teorias citadas, a CNUDM e as FONOPS propriamente ditas, de forma a verificar se tais operações navais têm aderência aos princípios básicos promulgados pelos teóricos estudados e ao Direito do Mar. Expõe, por derradeiro, a resposta às questões que motivaram esta pesquisa.

## 2 PRINCÍPIOS TEÓRICOS

Desde os primórdios, a liberdade de navegação pelos mares tem sido uma questão controversa. Inicialmente, tal liberdade era contestada por meio de piratas que tentavam saquear os navios que transitavam nas proximidades da costa. Posteriormente, com o desenvolvimento da navegação, poderosas nações marítimas buscavam, de acordo com os seus interesses, ora restringir a navegação, ora torná-la aberta e disponível a todos que pelo mar desejassem se aventurar.

As partes discordantes procuravam justificar suas ações através de leis fundamentais, teorias e jurisprudências que pudessem lhes dar ganho de causa. Esse movimento de busca por respaldo teórico ou jurídico para atos públicos dos Estados perdura até os dias de hoje.

Nesse sentido, pensadores e juristas colocavam em prática seus talentos procurando apresentar, por escrito, fatos e argumentos que pudessem embasar as decisões dos governos em relação aos pleitos marítimos de suas nações.

Uma dessas obras é *Mare Liberum*, de Hugo Grotius, que, conforme afirma David Armitage<sup>3</sup>, apesar da brevidade, constitui um entre os poucos trabalhos que causaram discussões de extensão global e com longevidade impressionante (ARMITAGE, 2004).

Outra teoria importante é a *Theory of Customary International Law*<sup>4</sup>, de Goldsmith e Posner, que aborda o Direito dos Costumes sob enfoque diferenciado do usualmente encontrado. Ambas serão analisadas a seguir.

### 2.1 *MARE LIBERUM*, HUGO GROTIUS

Hugo Grotius nasceu em 1583 na cidade de Delft, nos Países Baixos. Deu seus primeiros passos na vida pública em meio à tensão entre a Holanda e a Espanha. Era calvinista, porém menos ortodoxo. Por isso, sempre apresentou a tolerância religiosa em suas reflexões. Foi um árduo defensor da liberdade de navegação e comércio entre os povos,

---

<sup>3</sup> David Armitage introduziu a edição de 2004 do livro *The Free Sea*, tradução de *Mare Liberum*, de Hugo Grotius, na qual fez uma síntese da obra e da vida do autor.

<sup>4</sup> Em português, *Theory of Customary International Law* significa Teoria do Direito Internacional Consuetudinário.

considerando, inclusive, causa justa para a guerra a restrição de tais direitos fundamentais (GESTEIRA, 2006).

Em 1619, foi condenado e exilado da Holanda. No exílio, viveu em Paris e na Suécia, onde continuou participando da vida pública. Faleceu em 1645, longe de sua pátria, não tendo a oportunidade de vivenciar o reconhecimento da república holandesa que ajudara formar (GESTEIRA, 2006).

Em 1609, publicou *Mare Liberum*, texto de grande valor teórico que permanece atual. A discussão sobre os problemas locais de sua época e suas implicações mostram-se aplicáveis aos dias de hoje, ao confrontar a tentativa de apropriação dos mares e os limites de soberania das nações em relação ao mar.

Apesar das implicações citadas, a questão principal que se propunha a influenciar era o acesso da Holanda aos mercados em expansão das Índias Orientais, local onde aquela nação buscava os lucros provenientes do comércio monopolizado pelas grandes potências marítimas da época, como Espanha, Portugal e Inglaterra.

Hugo Grotius intitula o primeiro capítulo de seu texto com a seguinte afirmação: “Pela Lei das Nações a navegação é livre a quem quer que seja”<sup>5</sup>(GROTIUS, 2004, p.10, tradução nossa). Tal assertiva serve de pilar fundamental para o desenvolvimento de sua defesa pela liberdade de navegação nos mares e oceanos. Seu argumento é baseado no princípio primário da Lei das Nações, o qual estabelece que todas as nações são livres para deslocarem-se para outras e comercializar. Aqueles que negam essa lei violam o que há de mais louvável na sociedade e, por conseguinte, transgridem a própria natureza (GROTIUS, 2004).

Na análise do seu caso concreto, Grotius afirma que mesmo que Portugal fosse soberano em relação aos países para onde os holandeses se deslocavam, ainda assim seria uma grave violação impedir a passagem ou o comércio nesses lugares (GROTIUS, 2004).

Adiciona a sua argumentação a afirmação de que o descobrimento de novas terras, por si só, não gera direito de soberania. A posse é condição necessária para obtê-la e a ocupação só é aplicável a elementos marítimos delimitados por fronteiras fixas guarnecidas permanentemente (GROTIUS, 2004). Portanto, torna nítido que algo fluido como os mares não poderia ser propriedade exclusiva de nenhum Estado ou nação.

---

<sup>5</sup> No original: *By the Law of Nations navigation is free to all persons whatsoever* (GROTIUS, 2004, p.10).

Grotius, em consonância às observações feitas por São Thomaz de Aquino, aduz que a crença religiosa não afasta as leis naturais de onde o direito de soberania é derivado. Nem mesmo por doação do Papa<sup>6</sup> tal direito pode ser recebido, uma vez que a santidade papal possui competência limitada, apta a legislar, apenas, sobre assuntos espirituais (GROTIUS, 2004).

Excluindo-se as possibilidades de domínio refutadas até aqui, Grotius identifica na guerra a única forma de aquisição de soberania restante. Porém, mesmo no caso de uma guerra justa, afirma o autor, tal direito somente poderia ser garantido através da conquista; reforçando que a ocupação do território é um pré-requisito (GROTIUS, 2004).

Ao exclamar de maneira contundente que mar ou o direito de navegar não é próprio por título de posse, sua defesa pela liberdade de navegação atinge o ápice. Inicialmente, fundamenta suas alegações na fraseologia da Lei das Nações, que considera o mar como “direito de ninguém”, “lugar comum” ou “direito público das nações”. Após, demonstra que as tentativas de apropriação dos mares se originam na ressignificação dos conceitos de soberania e comunhão, do Direito Natural, e que, na interpretação atual, tais entendimentos limitam o bem comum, afastando o espírito da lei primitiva que objetivava manter toda natureza disponível à comunidade (GROTIUS, 2004).

Do mencionado até então, Grotius retira duas conclusões que são fundamentais para defesa da sua argumentação:

A primeira é que as coisas que não podem ser ocupadas ou nunca foram ocupadas não podem ser objeto de propriedade, uma vez que a propriedade tem seu início na ocupação. A segunda é que todas as coisas que são naturalmente ordenadas de tal maneira que seu uso por alguém não impede que outros as utilizem para fins comuns são, e devem permanecer perpetuamente, nas mesmas condições em que foram encontradas quando descobertas pela natureza (GROTIUS, 2004, p. 24, tradução nossa)<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> O Papa é a autoridade máxima da Igreja Católica Apostólica Romana. Vive no Estado do Vaticano, dentro da cidade italiana de Roma.

<sup>7</sup> No original: *The first is that those things which cannot be occupied or were never occupied can be proper to none because all propriety hath his beginning from occupation. The other is that all those things which are so or dained by nature that anyone using them they may nevertheless suffice others whomsoever for the common use are at this day (and perpetually ought to be) of the same condition whereof they were when nature first discovered them* (GROTIUS, 2004, p.24).

Grotius enquadra a água corrente dos mares no grupo de coisas que, pela natureza, não são privadas, mas livres para o uso de todos, porque foram primeiramente descobertas por ela e nunca estiveram sob o domínio de ninguém (GROTIUS, 2004).

Acrescenta ainda que mesmo aquilo que pode ser ocupado, deverá ser feito sem prejuízo do uso comum. Assim, as construções costeiras são lícitas, desde que não causem dano à segurança da navegação, aos portos e vias navegáveis que são, por direito, de uso dos demais (GROTIUS, 2004).

Deixa claro que não pretende tratar das águas interiores, nas quais reconhece direitos de soberania dos Estados. Seu ponto focal é o mar aberto, imensurável e que não pode ser possuído por ninguém. Salieta que devem ser rechaçados aqueles que, de alguma maneira, dificultam a livre navegação, ao rogarem para si o império e a jurisdição. Os que possuem algum tipo de autoridade sobre o mar não podem impedir o seu uso comum (GROTIUS, 2004).

Mesmo em terras que tenham sido convertidas em propriedades privadas, seja por Estados ou indivíduos, não é justificável negar a passagem desarmada e inocente de qualquer país, ainda que o trânsito não tenha autorização desses. Aqueles que restringem a liberdade de navegação não possuem respaldo jurídico para tal feito (GROTIUS, 2004).

Grotius discorre, ainda, acerca da prescrição<sup>8</sup> e dos costumes. Assegura que o direito de navegação não pertence a um Estado, mesmo sob tais alegações. Exorta sobre a imprescritibilidade dos mares, em função de sua origem natural e da impossibilidade de plena ocupação. Despreza o costume, quando utilizado para restringir a liberdade dos mares. Sendo um direito positivo, no qual a lei perpétua seria o uso comum do mar, qualquer outra forma de utilização deve ser considerada um privilégio contra a humanidade e não possui força legal (GROTIUS, 2004).

Do exposto, considera-se que a navegação deve ser livre e desimpedida. O mar, imenso e inesgotável, tem origem natural e não pode ser possuído ou ocupado por nenhuma nação. Seu uso deve ser assegurado a todos que por ele desejem transitar.

Constata-se, igualmente, que a apropriação dos oceanos não possui fundamento legal. Assim, não importa se o apoderamento é decorrente de descoberta, doação religiosa,

---

<sup>8</sup> A prescrição é o princípio legal pelo qual um direito ou propriedade pode ser adquirido através do uso contínuo e pacífico de uma coisa, mesmo que essa coisa originalmente pertencesse à outra pessoa.



título de guerra, ocupação, prescrição ou costume, uma vez que não é possível conferir propriedade àquilo que não pode ser ocupado e deve ser de uso comum.

Desta forma, observa-se que quaisquer tentativas de ressignificação de conceitos fundamentais das leis naturais que afastem o propósito de utilização comum dos mares e oceanos devem ser rechaçadas, na medida em que contrariam a própria natureza e que não foram incorporadas pelas normas do Direito do Mar, sobretudo pela CNUDM.

## 2.2 TEORIA DO DIREITO INTERNACIONAL CONSUETUDINÁRIO

Em função da complexidade do mundo atual, diversas nações, na iminência da realização de atos controversos, evocam o Direito dos Costumes para justificar suas ações. Entretanto, a origem desse Direito, bem como as razões que conduzam as nações a cumpri-lo, não são bem conhecidas. Buscando tal esclarecimento, será analisada a Teoria do Direito Internacional Consuetudinário (DIC)<sup>9</sup>, desenvolvida na Universidade de Chicago por Goldsmith e Posner, face a sua abordagem inovadora e a maleabilidade que proporciona à interpretação do Direito do Mar.

O comportamento internacional associado ao DIC tradicional é visto como a variação de um dos quatro comportamentos lógicos, a saber: coincidência de interesses, coerção, cooperação e coordenação. A teoria em questão, porém, sugere que apenas a coincidência de interesses e a coerção moldam a conduta internacional e que estas poderão levar a cooperação e coordenação em relações bilaterais. Difere, em muitos aspectos, do DIC convencional, especialmente ao rejeitar suas explicações usuais baseadas na legalidade e moralidade (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Opondo-se frontalmente ao DIC tradicional, Goldsmith e Posner compreendem que os Estados não agem no Sistema Internacional (SI) devido a um sentimento de obrigação moral ou legal. Ao invés disso, o cumprimento ou não das normas internacionais surge na busca dos interesses próprios das nações (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

---

<sup>9</sup> Segundo Goldsmith e Posner, o direito consuetudinário constitui-se de uma das formas primárias do direito internacional, sendo definido pelo DIC tradicional como uma prática geral e consistente seguida pelos Estados a partir de um senso de obrigação legal. É considerado por alguns estudiosos o coração do Direito Internacional.

Os autores discorrem sobre as quatro posições estratégicas assumidas pelos Estados. Utilizam como base da argumentação a lei consuetudinária<sup>10</sup>, aplicada no caso Paquete Habana, que sustenta a proibição de captura, por um Estado beligerante, de embarcações pesqueiras civis de um Estado inimigo (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

A primeira posição estratégica é adotada quando há coincidência de interesses. Os Estados assumem determinado comportamento em função das vantagens particulares obtidas de tais condutas, independentemente da posição dos demais. Valendo-se do caso da captura de embarcações pesqueiras, Goldsmith e Posner demonstram que os envolvidos sofreriam mais perdas caso as atacassem do que se mantivessem o comportamento de ignorá-las. Fazendo esse balanço entre perdas e ganhos, e não por um sentimento de obrigação legal, manteriam o *status quo*, até que a possibilidade de ganho fosse alterada. Fica explícito, então, que os Estados agem de acordo com interesses próprios e não por negar a beligerância em si (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

A segunda posição é a coerção. Nesse padrão de comportamento, um Estado força o outro a agir segundo os próprios interesses. A lógica dessa estratégia se baseia na existência de um Estado maior e mais poderoso que ameaça de punição outro mais fraco, caso este incorra em determinado comportamento. Os maiores ganhos são obtidos por ambos, se o mais fraco não realizar a ação desafiada. No equilíbrio, a situação é mantida por meio da ameaça manifestada. Assim, o Estado menos poderoso age em função da ameaça sofrida ao invés do senso moral pregado pelo DIC tradicional (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Aplicando tais proposições ao caso Habana, um observador desatento poderia concluir que, por si só, o DIC proíbe a captura das embarcações pesqueiras. Contudo, verifica-se, na prática, que o resultado harmônico gerado pode ser produzido pela força e pelo medo de retaliação.

A terceira estratégia é a cooperação, possível apenas de maneira bilateral. Para os autores, a padronização do comportamento internacional pode surgir quando os Estados esperam interagir novamente no futuro. Entretanto, para que a cooperação ocorra, é necessário que, pelo menos, três condições fundamentais sejam satisfeitas: 1) os Estados

---

<sup>10</sup> Decisão 175 US 677, expedida pela corte americana em 1900 no caso da embarcação Paquete Habana, proibindo a captura, por Estados beligerantes, de embarcações de pesca desarmadas e engajadas em atividades pacíficas (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

envolvidos devem ter compromisso com futuro de suas nações; 2) a interação entre os Estados deve ser permanente ou, pelo menos, ter baixa probabilidade de se encerrar; 3) os ganhos por não cooperar não devem ser altos, em relação aos obtidos pela cooperação (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Destaca-se que, mesmo no ambiente de cooperação, as nações agem em busca de atingirem aos seus interesses, afastando o senso de obrigação moral ou legal em fazê-lo. Os autores afirmam: “A norma não causa o comportamento das nações, ela reflete o comportamento delas”<sup>11</sup> (GOLDSMITH; POSNER, 1999, p.1132, tradução nossa).

Por necessitar satisfazer tais condições, os autores concluem que a cooperação não é tão robusta quanto à coincidência de interesses, pois esta última consegue maximizar os resultados de maneira independente. Defendem, também, a maior robustez da coerção em detrimento à cooperação, em virtude da necessidade da ameaça por apenas um Estado poderoso (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

A quarta posição estratégica é a coordenação, que ocorre quando os interesses dos Estados convergem. Difere da coincidência de interesses, pelo fato da ação de um Estado depender diretamente do movimento do outro, diminuindo a sua robustez. Ainda assim, uma vez coordenando suas ações, os Estados conseguirão garantir que nenhum deles incorrerá em desvio comportamental (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Analisando a teoria em questão, constata-se que ela rejeita as premissas do DIC tradicional no que tange ao senso de obrigação legal ou moral para ação dos Estados. Assim, é possível verificar que o comportamento dos atores estatais no SI é moldado pelas posturas estratégicas que representem exclusivamente os interesses nacionais, mesmo que firam princípios fundamentais do direito, como o da liberdade dos mares.

### 2.2.1 Casuísmo e reputação

Segundo Goldsmith e Posner, subsiste a crença de que os Estados cumprem o DIC porque a violação da norma internacional costumeira fere a sua reputação. Entretanto, mesmo com a possibilidade de mácula na reputação internacional, por vezes, os agentes

---

<sup>11</sup> No original: *The norm does not cause the nation's behavior, it reflects their behavior* (GOLDSMITH; POSNER, 1999, p.1132).

estatais são pressionados internamente a violarem as leis internacionais que contrariam seus interesses nacionais (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Afirmam que a reputação internacional, isoladamente, não pode comprometer os objetivos da política externa. Os autores salientam que os Estados também podem obter benefícios de reputações internacionais duvidosas. Nações poderosas, como os Estados Unidos da América, por não serem penalizadas por violarem o DIC, o fazem sob alegação de retaliação contra ameaças à segurança nacional (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Por outro lado, Estados fracos com arranjos domésticos idiossincráticos, como Iraque ou Coréia do Norte, por exemplo, podem se beneficiar por terem reputações imprevisíveis ou irracionais (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Os Estados dão importância às suas reputações, sob certas circunstâncias. Fazem promessas, compromissos e intenções de cumprimento ao DIC e tentam não violá-lo. Porém, quando a violação ocorre, não as admitem. Tentam justificá-las através da reinterpretação de suas declarações (GOLDSMITH; POSNER, 1999).

Desta forma, observa-se que os Estados não deixam de agir no SI em função das máculas que possam gerar na sua reputação internacional. O fator determinante para adoção de condutas controversas reside na consecução dos próprios interesses nacionais, independentemente da legislação e do costume vigente até então.

Diante dos argumentos expostos, constata-se que a teoria em questão alarga os conceitos previstos no DIC tradicional, pois justifica a atuação dos Estados no SI de acordo com suas interpretações particulares e, por isso, oferece respaldo teórico para o casuísmo observado no comportamento dos atores envolvidos nas FONOPS do MSC que, de um lado visam restringir a navegação em suas águas costeiras e, de outro, desejam manter os oceanos livres à navegação.

### 3 O DIREITO DO MAR

Por se tratar de uma questão controversa no cenário internacional, as FONOPS, desempenhadas pela Marinha Americana, necessitam cumprir minimamente o arcabouço jurídico correlato, de modo a garantirem que sua realização não fira a jurisdição e soberania dos Estados costeiros aonde se desenvolvem.

A busca por respaldo jurídico se dá nas normas do Direito Público Internacional, mais especificamente na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, sua legislação mais proeminente, que será tratada nas seções que se seguem.

#### 3.1 A CONVENÇÃO

Em 1970, a Assembleia Geral da ONU realizou a 3ª Convenção para o Direito do Mar. O objetivo inicial consistia em estabelecer um regime internacional equitativo para os recursos presentes no leito e subsolo marinho, além da jurisdição dos Estados. Anos mais tarde, em 1973, o mandato da Convenção tornou-se mais abrangente. Passou-se a tratar de todos os problemas relacionados ao Direito do Mar (CHURCHILL, 2015).

A Conferência reuniu-se onze vezes, entre 1973 e 1982. Trabalhou de forma distinta das demais Convenções realizadas até então. Buscava-se adotar o consenso entre os Estados à aprovação dos artigos, submetendo à votação apenas aqueles em que a unanimidade fracassasse. Outra diferença significativa foi o produto entregue pela Conferência, consistindo de apenas uma Convenção, que não podia ser ratificada seletivamente pelos Estados, como as quatro produzidas pela CNUDM-I (CHURCHILL, 2015).

Em 1982, finalmente, a Convenção foi promulgada. Entretanto, o documento não pôde ser aprovado por consenso, conforme planejado, pois os EUA mudaram a atitude adotada até então, ao discordarem da proposta de tratado (CHURCHILL, 2015).

A postura americana resultou na aprovação da Convenção por apenas cento e trinta Estados, tendo votos contrários dos EUA, Israel, Turquia e Venezuela. Teve dezessete abstenções, principalmente de Estados desenvolvidos, que estavam insatisfeitos com o regime de mineração marinha além da jurisdição nacional, contido na Parte XI da proposta de Convenção (CHURCHILL, 2015).

A Convenção passou a vigorar em novembro de 1994, doze meses após a septuagésima ratificação. Apesar do sucesso no estabelecimento de uma nova lei do mar, a participação apenas de Estados em desenvolvimento era indesejável. Para solucionar esse problema, o Secretário Geral da ONU propôs um arranjo que superasse as objeções dos Estados neoliberais, excluindo a Parte XI da Convenção. Desta forma, conseguiu anular a rejeição dos Estados desenvolvidos e, em curto período, obter a ratificação da maior parte deles à nova Convenção (CHURCHILL, 2015).

### 3.1.1 A divisão do mar e seus regimes jurídicos

Para compreender se as Operações Navais, tais como as FONOPS, ferem o princípio de liberdade dos mares, é útil determinar onde elas ocorreram, visto que sua localização impõe a legislação aplicável. Desta maneira, é interessante conceituar as áreas marítimas onde foram praticadas, com seus respectivos regimes jurídicos previstos na CNUDM.

O ponto de partida é o entendimento das Linhas de Base que, segundo Coalther Lathrop, são o marco zero para as medidas de largura do Mar Territorial (MT), da Zona Contígua (ZC) e da Zona Econômica Exclusiva (ZEE). As linhas de base são o principal mecanismo para delimitar os limites externos das zonas marítimas dos Estados e delinear as controversas áreas marítimas entre Estados adjacentes (LATHROP, 2015).

A CNUDM, nos artigos 5 a 7, trata deste assunto. Define as linhas de base normais como as linhas de baixa-mar ao longo da costa, como indicado nas cartas marítimas de grande escala (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Versa sobre a situação dos recifes, ao estabelecer que em ilhas situadas em atóis ou que possuem cadeias de recifes as linhas de base devem ser a linha de baixa-mar do recife que se encontra do lado do mar (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Legisla, também, sobre as linhas de base retas, a serem utilizadas em locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou naqueles que exista uma franja de ilhas, onde tais linhas devam ser traçadas unindo-se pontos do litoral que podem ser os da linha de baixa-mar mais avançada em direção ao mar (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Estabelece que as linhas de base retas não sejam traçadas em direção aos baixios que emergem na baixa-mar, nem a partir deles, a não ser que sobre eles tenham sido

construídos faróis ou instalações análogas que estejam permanentemente acima do nível do mar (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

A partir do conceito de linhas de base, é possível estabelecer a definição das áreas marítimas de interesse das FONOPS, em conjunto com seus regimes jurídicos de forma a evidenciar possíveis restrições à liberdade de navegação impostas por esses regimes.

A primeira a ser mencionada são as Águas Interiores (AI), definidas no artigo 8 da Convenção da seguinte forma: “(...) as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial fazem parte das águas interiores do Estado” (BRASIL, 1995, p.4). Trata-se de uma continuação do território, na qual o Estado costeiro é soberano para aplicar completamente sua jurisdição.

A segunda é o Mar Territorial, que tem sua delimitação e regime jurídico definidos nos artigos de 2 a 4, os quais conferem ao Estado o direito de fixar sua largura em até 12 MN, medidas a partir das linhas de base. Nessa área marítima, o Estado costeiro tem a prerrogativa de aplicar sua legislação. A soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente, ao leito e ao subsolo marinho (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

O artigo 15 da Convenção trata da delimitação do MT entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente, questão vivenciada pelos Estados limítrofes ao Mar do Sul da China, que é fruto de controvérsias e desentendimentos na região, *in verbis*:

Quando as costas de dois Estados são adjacentes ou se encontram situadas frente a frente, nenhum desses Estados tem o direito, salvo acordo de ambos em contrário, de estender o seu mar territorial além da linha mediana cujos pontos são equidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial de cada um desses Estados. Contudo, este artigo não se aplica quando, por motivo da existência de títulos históricos ou de outras circunstâncias especiais, for necessário delimitar o mar territorial dos dois Estados de forma diferente (BRASIL, 1995, p.5).

O regime jurídico dessa importante área marítima apresenta peculiaridades que visam assegurar a liberdade de navegação. James Kraska argumenta que o direito de passagem inocente no MT, previsto no artigo 17, materializa o interesse da comunidade internacional ao garantir, sem distinção, a navegação próxima da costa (KRASCA, 2016).

A fim de que não houvesse dúvida a respeito do significado da passagem inocente, foram incluídos os artigos 18 e 19 na CNUDM, os quais detalham os comportamentos

permitidos e vedados aos navios que realizam este tipo de passagem pelo MT de outros Estados.

Estabeleceu-se que o termo passagem significa a navegação pelo MT com o intuito de atravessá-lo sem penetrar nas águas interiores, fazer escala em ancoradouro ou instalação portuária fora das águas interiores; dirigir-se para as águas interiores, delas sair, fazer escala em ancoradouros ou instalações portuárias. A passagem deverá ser contínua e rápida. Compreende o parar e o fundear, em casos de incidentes comuns de navegação, que sejam impostos por motivos de força maior, dificuldade grave ou que tenham por finalidade prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave. Ademais, a passagem será inocente quando não for prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A Convenção especifica as situações<sup>12</sup> que ferem tal direito (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Kraska afirma que a lista de atividades que interrompem a passagem inocente, prevista no artigo 19, fornece parâmetro objetivo à caracterização da violação desse direito. Classifica-a como exaustiva e completa estando, portanto, vedada para receber emendas e suplementações. Na prática, porém, observam-se numerosos Estados costeiros, como Brasil, China e Índia, descumprindo a Convenção, quando ilegalmente restringem a passagem inocente de navios estrangeiros em seu MT, por meio da exigência de notificação ou do consentimento para realização de tal passagem (KRASKA, 2016).

O tipo de navio não determina se a passagem é ou não inocente. Um navio de guerra, cumprindo suas prescrições, não pode ser banido do MT de outro Estado simplesmente pela sua classificação militar. A CNUDM não legitima a solicitação de notificação ou a necessidade de autorização para realização deste tipo de passagem (KRASKA, 2016).

---

<sup>12</sup> O artigo 19(2) estabelece as condutas consideradas prejudiciais à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, são elas: a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, integridade territorial ou independência política do Estado costeiro ou outra violação dos princípios de Direito Internacional enunciados na Carta das Nações Unidas; b) qualquer exercício ou manobra com armas; c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro; d) ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro; e) lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave; f) lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar; g) embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro; h) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção; i) qualquer atividade de pesca; j) realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos; k) atos destinados a perturbar sistemas de comunicação ou outros serviços ou instalações do Estado costeiro; l) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem (BRASIL, 1995, p.6-7).



Do citado por Kraska, depreende-se que a visão americana considera que o entendimento desses Estados acerca da passagem inocente não coaduna com os princípios de liberdade dos mares propagados por Grotius, tornando-os alvos potenciais das Operações de Liberdade de Navegação americanas que, por consequência, trazem instabilidade e incerteza para suas águas jurisdicionais.

Outra área de interesse é a Zona Contígua, definida no artigo 33 como área adjacente ao MT, cuja largura não pode ultrapassar 24 MN das linhas de base. Nesta área específica, o Estado costeiro tem autonomia para adotar medidas de fiscalização para evitar infrações às leis aduaneiras, fiscais, de imigração ou sanitárias, bem como para reprimir infrações às leis e regulamentos ocorridas no seu território ou MT (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

A Zona Econômica Exclusiva é tratada exclusivamente na Parte V, tendo suas especificidades abordadas nos artigos de 55 a 75 da Convenção. Fica estabelecido que a ZEE é uma zona situada além do MT e a este adjacente, cuja largura máxima seja de 200 MN, a partir das linhas de base (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Na ZEE, o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração econômica, conservação e gestão dos recursos naturais das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo. Possui jurisdição para colocação e utilização de ilhas artificiais e estruturas; investigação científica marinha; e proteção e preservação do meio marinho (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

Entretanto, a CNUDM deixa claro que, nesta zona, todos os Estados gozam dos direitos de navegação, de sobrevoo, de colocação de cabos e dutos submarinos, além de outros usos lícitos do mar (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

O artigo 73 estabelece que, na ZEE, o Estado costeiro tem autonomia para realizar as medidas necessárias, incluindo visita, inspeção e apresamento, apenas no exercício dos seus direitos de exploração econômica (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

As controvérsias relativas à delimitação das ZEE no MSC deveriam ser resolvidas pelo disposto no artigo 74 da CNUDM, o qual estabelece que o dimensionamento dessas zonas nos Estados com costas adjacentes deve ser feita por acordo, priorizando-se uma solução equitativa (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982). Todavia, na prática, observam-se ações unilaterais que visam atender apenas aos interesses nacionais dos países lindeiros.

## 3.2 AS VISÕES DA CONVENÇÃO

Em função da complexidade e abrangência dos assuntos tratados pela Convenção, subsistem divergências entre os Estados em relação aos seus artigos. As posições antagônicas são materializadas por declarações interpretativas e legislações domésticas correlatas. Assim, à continuidade da investigação sobre a legitimidade das FONOPS, faz-se necessário entender a visão dos Estados impactados por essas operações, em relação à referida Convenção.

### 3.2.1 A potência hegemônica

Os EUA foram os principais arquitetos da ordem global, após a 2ª Guerra Mundial. Lideraram a proposição da CNUDM-III, ao considerarem que um tratado multilateral sobre o Direito do Mar melhor atenderia aos seus interesses oceânicos (KRASKA, 2016).

Entretanto, após a eleição de Ronald Reagan (1911-2004), em 1980, a postura americana em relação ao rascunho da Convenção foi alterada, em função da priorização dos interesses estadunidenses em detrimento da equidade marítima mundial (CHURCHILL, 2015).

Segundo Raul Pedrozo<sup>13</sup>, por ocasião da adoção da CNUDM-III, em 1982, o governo americano, embora apoiasse a maioria das suas disposições, optou por não assiná-la, em função da discordância em relação ao regime previsto para mineração marinha além da Plataforma Continental, estabelecida na Parte XI (PEDROZO, 2021).

Mesmo não tendo aderido à Convenção, vê-se que a prática americana se dá em conformidade com os preceitos nela contidos, no que tange ao uso tradicional dos oceanos. Reconhecem que as disposições, em sua maioria, são coerentes com o direito internacional e os costumes, em equilíbrio aos interesses dos Estados (PEDROZO, 2021).

Em consequência da promulgação da Convenção, os EUA, em 1983, declararam sua política oceânica, baseada em três decisões do presidente Reagan, que buscavam promover e proteger os interesses nacionais (PEDROZO, 2021).

---

<sup>13</sup> *Captain* Raul (Pete) Pedrozo é oficial reformado da *U.S Navy* e membro do *United States Judge Advocate General Corps* (JAGC).

A primeira apontava que os EUA agiriam de acordo com o equilíbrio de interesses relacionados ao uso tradicional dos oceanos, como navegação e sobrevoo. Em troca, reconheceriam os direitos de outros Estados em suas águas costeiras, conforme refletido na CNUDM-III, desde que esses Estados reconhecessem os direitos e liberdades dos EUA e de outras nações nos seus litorais (PEDROZO, 2021).

A segunda afirmava que os Estados Unidos exerceriam e afirmariam seus direitos e liberdades de navegação e sobrevoo em âmbito mundial, de maneira consistente com a Convenção. Advertiu que os EUA não aceitariam atos unilaterais de outros Estados que restringisse tais direitos e liberdades da comunidade internacional (PEDROZO, 2021).

A terceira decisão proclamava direitos de soberania e a jurisdição americana sobre uma ZEE de 200 MN, em conformidade com as disposições da CNUDM. Sua declaração afirmava as liberdades de navegação, sobrevoo, instalação de cabos submarinos e oleodutos, além de outros usos internacionalmente legítimos do mar na ZEE, por todos os Estados (PEDROZO, 2021).

A política oceânica americana deixa claro que os EUA reconhecem a validade da Convenção na promoção do equilíbrio entre os direitos e liberdades dos Estados. Salienta que os interesses americanos serão preservados e que qualquer forma de apropriação do mar que limite a liberdade de navegação por ato unilateral de Estados será desafiada, sendo este o fundamento para o desenvolvimento das FONOPS.

Constata-se que os EUA, mesmo não tendo assinado a Convenção, desempenharam papel central na proposição da CNUDM-III, visando atender aos seus interesses oceânicos. A potência marítima reconhece que a legislação tem coerência com o direito internacional e com os costumes. Por isso, adota uma postura condizente com seus artigos, especialmente no que diz respeito à liberdade de navegação e ao uso tradicional dos oceanos.

Resta evidente que a política oceânica proclamada pelos EUA no governo Reagan promove e protege os seus interesses. Afirma a liberdade de navegação, de sobrevoo e de outros usos relacionados ao alto mar. Estabelece uma base sólida para o desenvolvimento de seu programa de Operações de Liberdade de Navegação, na qual desafiam qualquer forma de apropriação unilateral do mar que restrinja a liberdade de navegação.

### 3.2.2 Países limdeiros ao Mar do Sul da China

Ator importante na área de operações, a República Popular da China assinou a Convenção em 10 de dezembro de 1982. A ratificação ocorreu quatorze anos mais tarde, no dia 7 de junho de 1996. Apesar da aceitação da Convenção, a China emitiu à comunidade internacional declarações interpretativas acerca de questões consideradas controversas.

Declarou, inicialmente, que gozaria de direitos soberanos e jurisdição nas 200 MN de sua ZEE, contrariando o artigo 56 da Convenção, que atrela a soberania nesta zona aos fins de exploração e aproveitamento econômico (CHINA, 1996).

Outrossim, afirmou que efetuará, através de consultas, a demarcação das fronteiras marítimas com Estados de costas opostas ou adjacentes à China, com base no direito internacional e em respeito ao princípio da equidade (CHINA, 1996). Na prática, tal postura não tem ocorrido, uma vez que têm reivindicado soberania, unilateralmente, sobre espaços marítimos adjacentes aos Estados das Filipinas, Brunei, Malásia e Vietnã.

Reafirmou soberania sobre todos os seus arquipélagos e ilhas, conforme estabelecido em sua legislação<sup>14</sup> interna sobre o MT e ZC (CHINA, 1996).

Em seu entendimento, manifestou que as disposições contidas na CNUDM relativas à passagem inocente no MT não prejudicariam o direito do Estado costeiro solicitar, de acordo com suas leis e regulamentos, aprovação ou notificação prévia ao Estado estrangeiro para passagem de seus navios de guerra por seu MT (CHINA, 1996).

Declarou que não aceitaria os procedimentos previstos na Seção 2 da Parte XV<sup>15</sup> da Convenção, relacionados às categorias de disputas mencionadas no artigo 298, que trata, respectivamente, das controvérsias relativas à delimitação de zonas marítimas, das atividades militares nas águas jurisdicionais e aquelas nas quais o Conselho de Segurança possa exercer suas funções (CHINA, 1996).

Nota-se que as declarações interpretativas chinesas refletem seus interesses particulares, quando reivindicam direitos de soberania e jurisdição em toda ZEE, bem como

---

<sup>14</sup> Legislação interna que trata do MT e ZC chinês, adotada no 24º encontro do Comitê Permanente do Congresso Nacional do Povo, em 25 de fevereiro de 1992.

<sup>15</sup> A Parte XV da Convenção trata da solução de controvérsias. A Seção 2, desta Parte, aborda os procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias. De maneira complementar, o artigo 298 versa sobre as exceções de caráter facultativo à aplicação da Seção 2 (BRASIL, 1995; CNUDM, 1982).

sobre todos os seus arquipélagos e ilhas em detrimento da política de cooperação manifestada em sua declaração interpretativa.

Observa-se a visão limitadora do governo chinês à liberdade de navegação, quando propõe à comunidade internacional a necessidade de aprovação ou notificação prévia para passagem inocente de navios de guerra estrangeiros por seu MT. Fica evidente que a posição chinesa, manifestada por suas declarações interpretativas, pode gerar tensões e disputas com os Estados costeiros de dentro e fora do MSC.

Lindeiro ao MSC, o Estado do Vietnã é afetado diretamente pelas FONOPS desenvolvidas na região. Assinou a Convenção em 10 de dezembro de 1982, ratificando-a em 25 de julho de 1994.

Por ocasião da ratificação, sua Assembleia Geral perpetrou uma declaração interpretativa, onde expressou a determinação do Estado em juntar-se à comunidade internacional no estabelecimento de uma ordem jurídica equitativa, na promoção do desenvolvimento marítimo e na cooperação multilateral (VIETNÃ, 1994).

Reafirmou o direito soberano do Vietnã sobre suas AI e MT, bem como os direitos de soberania e jurisdição nas suas ZC, ZEE e PC, com base nas disposições da Convenção e nos princípios do direito internacional. Exortou outros países a respeitarem tais direitos referidos ao Vietnã (VIETNÃ, 1994).

Reiterou a soberania vietnamita sobre os arquipélagos Hoang Sa (Ilhas Paracel) e Truong Sa (Ilhas Spratly) e sua disposição em resolver as disputas no Mar Oriental, a partir de negociações pacíficas, espírito de igualdade, respeito mútuo e compreensão (VIETNÃ, 1994).

Enfatizou que os envolvidos nessas controvérsias devem manter a estabilidade, abster-se de qualquer ato que possa complicar a situação, usar ou ameaçar usar a força e identificar os direitos e jurisdição do Vietnã, conforme os princípios da CNUDM. Por fim, autorizou o governo do país a tomar medidas eficazes à gestão e defesa da PC e das suas zonas marítimas (VIETNÃ, 1994).

Em vista do citado, percebe-se que o Estado do Vietnã reafirma a sua soberania sobre ilhas e arquipélagos no MSC, além dos seus direitos soberanos e jurisdicionais nas demais zonas marítimas do país. Enfatiza a importância da resolução pacífica de disputas,

destacando a necessidade da manutenção da estabilidade e da renúncia ao uso da força na região.

De maneira análoga aos demais países banhados pelo MSC, as Filipinas são impactadas pelas FONOPS desencadeadas pela marinha americana. O Estado filipino assinou a CNUDM em 10 de dezembro de 1982, tendo ratificado o documento em 8 de maio de 1984.

Como possuía interpretações particulares em relação a pontos específicos da Convenção, encaminhou sua declaração interpretativa à ONU. O governo da República das Filipinas declarou que a assinatura do tratado não deveria prejudicar os direitos soberanos decorrentes de sua constituição. Adicionalmente, não deveria afetar os direitos e as obrigações previstas no Tratado de Defesa Mútua, celebrado entre o país e os EUA ou qualquer outro instrumento que fizerem parte (FILIPINAS, 1984).

O governo filipino declarou que a chancela da Convenção não deveria prejudicar a soberania que exerce sobre qualquer território ou sobre as águas pertencentes ao seu Estado, como as Ilhas Kalayaan<sup>16</sup>, por exemplo (FILIPINAS, 1984).

O Estado afirmou que as disposições da Convenção sobre a passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas não anulam ou prejudicam a soberania das Filipinas sobre tais rotas e não lhe priva de autoridade para promulgar sua legislação, a fim de proteger sua soberania, independência e segurança (FILIPINAS, 1984).

Frisou que a Carta Magna daquele país remove o direito automático de passagem em trânsito pelas rotas marítimas arquipelágicas, de navios estrangeiros, nos estreitos que conectam essas águas as ZEE ou alto mar.

Desta forma, verifica-se que a declaração interpretativa filipina privilegia os interesses marítimos do seu Estado, especialmente ao reclamar soberania sobre as Ilhas Kalayaan e sobre as rotas marítimas arquipelágicas, aonde arroga direito de controlar a passagem de navios estrangeiros. Ademais, contata-se que, nem mesmo a aliança entre as Filipinas e os EUA, por meio da participação no Tratado de Defesa Mútua, impede a realização das FONOPS americanas nas áreas cujas reivindicações consideram excessivas.

---

<sup>16</sup> As Ilhas Kalayaan estão localizadas no Mar das Filipinas Ocidental, sob a jurisdição da província de Palawan, nas Filipinas. Fazem parte das Ilhas Spratly, integrando, assim, o Mar do Sul da China.

O último ator afetado pelas FONOPS é a República de Taiwan, que apesar de não ser um Estado amplamente reconhecido e, portanto, parte da CNUDM, tem aumentado sua participação em atividades marítimas.

Segundo Julia Weston, durante a gestão Ma Ying-Jeou, entre 2008 e 2016, o governo taiwanês praticou atos que visavam reforçar sua soberania no MSC baseados nos aspectos históricos da região (LEE, 2017 *apud* WESTON, 2019). Taiwan, assim como a China, alegava ter sido o primeiro país ocupar e exercer controle efetivo sobre a área em questão (FURTADO, 1999 *apud* WESTON, 2019).

Em 1993, o Poder Executivo taiwanês aprovou um documento para o Mar do Sul da China, o qual declarava as Ilhas Pratas, Spratly, Paracel, e o Banco Macclesfield como parte do seu território (WANG, 2010 *apud* WESTON, 2019).

Anos mais tarde, a reivindicação histórica foi revista. Desde então, o governo tem abandonado essa justificativa para suas reivindicações (HSIAO, 2017 *apud* WESTON, 2019). Desta maneira, a gestão Tsai passou a enfatizar os artigos da CNUDM, com vistas a reafirmar os direitos taiwaneses no MSC. Almejava-se a aproximação junto à comunidade internacional (LEE, 2017 *apud* WESTON, 2019).

Desta forma, verifica-se que a República de Taiwan, embora não seja parte da CNUDM, tem incrementado sua participação em atividades marítimas e defendido os princípios do Direito do Mar. Inicialmente, reforçava sua soberania marítima em argumentos históricos. Recentemente, passou a enfatizar os artigos da Convenção, reafirmando seus direitos na região e buscando o apoio da comunidade internacional.

### 3.2.3 A interpretação do Brasil

Apesar do objeto desta pesquisa estar contido no MSC, é interessante entender como as operações realizadas naquela região podem influenciar a estabilidade da ZEE brasileira. Para o alcance desse objetivo secundário, é imprescindível conhecer a visão do governo brasileiro acerca da CNUDM, por vezes considerada excessiva pelos EUA.

O Brasil é signatário da Convenção desde 10 de dezembro de 1982. A ratificação ocorreu em 22 de dezembro de 1988. Por ocasião da confirmação do instrumento normativo internacional no território nacional, tornou pública a sua declaração interpretativa, em

relação a pontos considerados ambíguos da legislação. Os principais aspectos dessa declaração serão tratados nos parágrafos que se seguem.

Primeiramente, ressalta-se o entendimento do governo brasileiro sobre a vedação da ameaça ou uso da força, previstas no artigo 301 da Convenção<sup>17</sup>, às áreas marítimas sob soberania ou jurisdição do Estado costeiro. O Brasil entende que as disposições da Convenção não autorizam outros Estados a realizarem na ZEE exercícios ou manobras militares, especialmente aquelas que impliquem o uso de armas ou explosivos, sem o consentimento do Estado costeiro (BRASIL, 1988).

A república brasileira compreende, de acordo com os dispositivos da Convenção, que o Estado costeiro tem, na ZEE e na PC, o direito exclusivo de construir, autorizar e regulamentar a construção, operação e utilização de todo o tipo de instalações e estruturas, sem exceção, independentemente de sua natureza ou finalidade. Enfatiza que o Brasil exercerá direito de soberania sobre a PC além das 200 MN, até a borda externa da margem continental, conforme artigo 76 da Convenção (BRASIL, 1988).

Afere-se que a declaração interpretativa brasileira destaca as disposições que proíbem o uso da força. Afirma que outros Estados não podem realizar exercícios militares na ZEE sem seu consentimento, sobretudo aqueles que utilizam armas ou explosivos. Atribui ao Estado costeiro o direito exclusivo de construir e regular instalações marítimas na ZEE e na PC. Por fim, reafirma a soberania brasileira na PC além das 200 MN. Tais considerações são cruciais à preservação dos interesses marítimos e à segurança nacional do país.

Do exposto no capítulo, pôde-se constatar que a CNUDM não conseguiu resolver completamente as controvérsias existentes nos espaços marítimos. Seus regimes jurídicos buscaram atender através da equidade os interesses da comunidade internacional. Porém, em função dos dispositivos que permitem a interpretação dos Estados, ensejou a tentativa de apropriação dos mares e a restrição da liberdade de navegação que culminaram nas Operações de Liberdade de Navegação tratadas no capítulo seguinte.

---

<sup>17</sup> O artigo 301 da CNUDM trata da utilização do mar para fins pacíficos e atesta o seguinte: “No exercício dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações nos termos da presente Convenção, os Estados Partes devem abster-se de qualquer ameaça ou uso da força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou de qualquer outra forma incompatível com os princípios de direito internacional incorporadas na Carta das Nações Unidas” (BRASIL, 1995, p.82).



## 4 AS OPERAÇÕES DE LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO

Segundo o Departamento de Defesa (DoD) dos EUA, desde a fundação da nação americana subsiste o interesse na preservação da liberdade dos mares, convocando suas forças armadas para protegê-la, sempre que necessário (EUA, 2017).

A veemente defesa pela livre circulação nos oceanos pode ser comprovada a partir das manifestações de autoridades do país em importantes momentos da história. Para exemplificar tal proposição, o DoD cita, inicialmente, o discurso ao congresso americano feito pelo presidente Woodrow Wilson, no qual afirmou que um dos princípios universais pelo qual os EUA estavam lutando a Primeira Guerra Mundial era o da liberdade absoluta de navegação pelos mares. Posteriormente, relata que, meses antes da Segunda Guerra Mundial, o presidente Franklin Roosevelt enfatizava o dever americano de manter a política de liberdade dos mares. Traz, por fim, a fala contemporânea do presidente Barack Obama, na qual assegurou que os EUA iriam continuar voando, navegando e operando onde o direito internacional permitisse (EUA, 2017).

Diante das manifestações do alto nível da política nacional acerca do assunto, fica evidente o interesse permanente do governo americano na preservação da liberdade dos mares em amplitude global. Este interesse é garantido pelo programa *Freedom of Navigation* (FON), o qual será descrito a seguir.

### 4.1 O PROGRAMA FON ESTADUNIDENSE

Com início no final da década de 1970, o programa FON estadunidense tem por objetivo desafiar as reclamações soberania e jurisdição impostas por alguns Estados, as quais são consideradas excessivas pelos EUA. Visa ao atendimento dos interesses nacionais e inclui dois tipos de atividades: 1) protestos diplomáticos vinculados ao Departamento de Estado, os quais não constituem objeto de estudo desta pesquisa, e 2) afirmações operacionais conduzidas pelas forças armadas subordinadas ao DoD, cujo presente estudo delimitou a análise no período compreendido entre 2015 e 2017, no Mar do Sul da China.

O programa foi alavancado pela promulgação, em 1983, da Política Oceânica dos EUA, outrora citada. Reforça que as reclamações marítimas excessivas são inconsistentes

com o Direito do Mar, por isso precisam ser desafiadas. Caso tais reivindicações não sejam contestadas, implicarão em infração aos direitos, liberdades e usos do mar tradicionalmente garantidos a todos os Estados (EUA, 2017). Na hipótese de perdurarem tais violações, originar-se-á um costume internacional impróprio e limitador do princípio da liberdade de navegação.

Eleanor Freund afirma que as FONOPS realizadas no MSC entre 2015 e 2017 objetivaram contestar duas afirmações excessivas. A primeira, relacionada à divisão ilegal dos oceanos; a segunda, alusiva às restrições aos direitos de navegação e sobrevoo nos espaços marítimos (FREUND, 2017).

Segundo James Kraska, o programa FON é um dos principais esforços dos EUA à preservação da liberdade dos mares, além de forma de dissuasão convencional. Contempla operações com navios e aeronaves legalmente planejadas para serem politicamente neutras e não provocativas. Estimula as nações desafiadas a reverem seus clamores excessivos e reafirmar seus compromissos com a CNUDM (KRASKA, 2016).

Do exposto, evidencia-se que o programa FON americano objetiva desafiar as reivindicações marítimas julgadas excessivas. Abarca Estados aliados e não aliados em função, exclusivamente, de suas afirmações de soberania e jurisdição. Desenvolve-se através de protestos diplomáticos e ações operacionais conduzidas pelas forças armadas e visa assegurar os interesses nacionais.

O programa traduz o grande empenho americano para manter a liberdade de navegação que, no MSC, tem sido frequentemente restringida pelos Estados lindeiros, mediante interpretações particulares do Direito do Mar.

De modo a facilitar o entendimento dessa complexa região do globo terrestre, a seguir serão abordadas as características da área de operações das FONOPS estudadas.

#### 4.2 O MSC COMO ÁREA DE OPERAÇÕES

O presente tópico descreve a área de operações onde se desenvolveram as FONOPS, objeto desta pesquisa. Dispõe sobre os fatores físicos e geográficos do MSC, com destaque aos locais que tiveram os clamores de soberania e jurisdição desafiados pelas operações navais americanas.

O MSC é localizado a sudeste da Ásia e possui 648.000 MN<sup>2</sup>. É um mar semifechado, circundado pelos seguintes Estados: Brunei, China, Indonésia, Malásia, Filipinas e Vietnã. Possui, além de centenas de pequenas ilhas, feições marítimas<sup>18</sup> e quatro grupos de ilhas principais, denominadas Ilhas Pratas, Banco Macclesfield, Ilhas Paracel e Ilhas Spratly. As duas últimas são chamadas pela China e Vietnã de arquipélagos<sup>19</sup>. Contudo, tal denominação pode ser questionada, sob o aspecto legal e geográfico, por não se enquadrar na definição prevista na CNUDM para tais formações (ZOU, 2015).

As feições marítimas amplamente encontradas no MSC são definidas como partes da superfície terrestre, no interior dos oceanos, mas não cobertas por água. A CNUDM classifica tais estruturas como ilhas, rochedos e baixios a descoberto (CNUDM, 1982; FREUND, 2017).

As ilhas são porções de terra naturalmente formadas, rodeadas por água e permanentemente acima do nível do mar. São capazes de sustentar a habitação humana. Diferenciam-se dos rochedos justamente pelo fato desse elemento marítimo não ser capaz de manter tal habitação. O baixio a descoberto, por sua vez, fica acima da água na maré baixa, submergindo durante a preamar (FREUND, 2017).

As definições expostas auxiliam na compreensão das zonas marítimas previstas no artigo 121 da CNUDM, geradas a partir de tais feições. As ilhas geram MT, ZC e ZEE. Os rochedos somente MT e ZC. Os baixios a descoberto não geram zona marítima (CNUDM, 1982; FREUND, 2017).

Geograficamente, o MSC conecta os oceanos Índico e Pacífico através dos Estreitos de Taiwan e Malaca e do Canal de Bashi. Segundo Keyuan Zou, em função do elevado tráfego de cargas que cruza o MSC anualmente, as rotas marítimas na região são vitais para os Estados adjacentes e para o restante do mundo. Por isso, existe a percepção dos países banhados pelo MSC que o domínio das Ilhas Spratly traz consigo o controle, direto ou indireto, do enorme tráfego marítimo da região (ZOU, 2015).

O MSC é uma rica fonte de recursos marinhos vivos e não vivos, que vêm gradativamente reduzindo face o crescimento populacional. Possui enorme potencial em

---

<sup>18</sup> No original: *maritime features*.

<sup>19</sup> De acordo com o artigo 46(b) da CNUDM, arquipélago significa um grupo de ilhas, incluindo partes de ilhas, as águas circunjacentes e outros elementos naturais, que estejam tão estreitamente relacionados entre si que essas ilhas, águas e outros elementos naturais formem intrinsecamente uma entidade geográfica, econômica e política ou que historicamente tenham sido considerados como tal (BRASIL, 1995, p.13).

reservas minerais, dentre as quais petróleo e gás. Nas Ilhas Spratly, existem oito bacias sedimentares, totalizando 410.000 km<sup>2</sup>, dos quais 260.000 km<sup>2</sup> estão dentro da *U-shapedline*<sup>20</sup> chinesa, declarada unilateralmente no intuito de indicar que essas ilhas pertencem àquele país. Os chineses estimam que essas bacias possuam alguns bilhões de toneladas em reservas de petróleo e gás, razão pela qual o MSC tem sido chamado de segundo Golfo Pérsico (ZOU, 2015).

Ressalta-se que as ricas fontes de recursos são normalmente acompanhadas por disputas. O cenário local abriga potenciais conflitos derivados de variados interesses nacionais. Os quatro grupos de ilhas principais são alvos de controvérsias políticas (FIG. 2, ANEXO A) entre os Estados adjacentes e geram tensão permanente àquela região (ZOU, 2015).

As Ilhas Pratas estão sob controle integral das autoridades taiwanesas, não existindo reivindicações territoriais concorrentes. Em relação ao Banco Macclesfield, a China era a única reclamante. Porém, em função do pertencimento do Recife Scarborough a esse grupo de ilhas, as Filipinas apresentaram uma reivindicação territorial sobre ele e, conseqüentemente, sobre todo o Banco Macclesfield (ZOU, 2015).

As Ilhas Paracel e Spratly, palco das FONOPS no MSC entre 2015 e 2017, apresentam maior complexidade de interações, quando comparadas aos dois grupos anteriores. As Paracel estão sob controle da China, embora sejam contestadas pelos vietnamitas. Por causa do firme controle chinês, a situação política no seu entorno é relativamente calma e estável, em relação à situação das Ilhas Spratly (ZOU, 2015).

As disputas sobre as Ilhas Spratly são mais complexas, pois perduram por longo tempo e envolvem seis partes interessadas (China, Taiwan, Malásia, Vietnã, Filipinas e Brunei). Saliencia-se a previsão de muitos analistas que, se a questão das Ilhas Spratly não for bem tratada, pode colocar em perigo a paz e a segurança no Leste Asiático e, por conseguinte, em todo globo (ZOU, 2015).

Importante pontuar, nesse momento, que a discussão sobre qual Estado possui direito de soberania ou jurisdição em determinada área marítima não constitui objeto deste estudo, uma vez que as FONOPS, desenvolvidas pela marinha americana, não tomam

---

<sup>20</sup> Na China, a *U-shaped line* é denominada como a fronteira marítima tradicional chinesa, e refere-se à linha com nove segmentos ao largo da costa chinesa no Mar da China Meridional (ZOU, 2015).

posição sobre disputas territoriais. As operações tão somente protestam contra aquilo que consideram reclamações excessivas e restrições ilegais à liberdade de navegação, independentemente de qual Estado as estejam outorgando.

Desta forma, evidencia-se que o MSC é uma região focal para o comércio e para o desenvolvimento global. É palco da grande disputa estratégica contemporânea entre os EUA e a China, que envolve o anti-acesso e a negação de área, tornando tensas as relações na região.

Constata-se que, devido ao crescimento populacional e da grande demanda energética em âmbito mundial, a imensa quantidade de recursos vivos e de minérios nas águas sobrejacentes, no leito e no subsolo marinho despertam o interesse de Estados internos e externos à região, trazendo um cenário de instabilidades e incertezas.

De modo geral, existem três tipos de disputas no Mar da China Meridional. A primeira é a sobreposição de reivindicações de soberania pelo espaço geográfico e elementos naturais entre os Estados costeiros; a segunda são as reivindicações, de soberania e jurisdição, sobre sobreposições marítimas em zonas geradas tanto a partir das ilhas quanto das costas dos Estados litorâneos, nos termos da CNUDM; e a terceira são as disputas relacionadas ao uso dos oceanos, incluindo o uso conflitante dos recursos marinhos pelos Estados costeiros, o uso das rotas marítimas e a condução de atividades militares, como as FONOPS, entre os Estados limítrofes e externos à região. Essas emaranhadas disputas tornam o MSC a mais complicada e disputada de todas as regiões territoriais e marítimas do mundo contemporâneo (ZOU, 2015).

#### 4.3 FONOPS AMERICANAS NO MAR DO SUL DA CHINA

Entre 2015 e 2017, a marinha dos EUA conduziu publicamente cinco Operações de Liberdade de Navegação no MSC. Nas três primeiras, os EUA desafiaram a exigência, considerada ilegal, de que os navios notifiquem ou obtenham permissão antes de transitar em passagem inocente pelo MT dos Estados limítrofes. A quarta operação contestou reivindicações excessivas referente ao estabelecimento de linhas de base retas na região. Na última operação, um navio de guerra estadunidense repudiou a existência ilegal de MT gerado a partir de um baixio a descoberto (FREUND, 2017).

A natureza operacional e a justificativa legal de tais operações serão apresentadas nos itens que se seguem.

#### 4.3.1 Operação # 1 – Ilhas Spratly

Tendo sido estabelecida a moldura temporal desta pesquisa entre os anos de 2015 e 2017, verifica-se que a primeira FONOP desenvolvida pela marinha americana no MSC aconteceu no dia 27 de outubro de 2015 (FREUND, 2017).

Ela se desenvolveu nas Ilhas Spratly, mais especificamente nas seguintes localidades: *Subi Reef, NortheastCay, Southwest Cay, South Reef, Sandy Cay*. Nesta operação, a marinha americana empregou um de seus destróieres da classe *Arleigh Burke*, o *USS Lassen (DDG-82)* (FREUND, 2017).

A reivindicação marítima excessiva desafiada foi a exigência, imposta pelos condôminos do MSC, de que os Estados informem ou obtenham permissão antecipada para realizar a passagem inocente pelo seu MT (FREUND, 2017). A operação está relacionada à interpretação do artigo 17 da CNUDM e dos princípios teóricos de liberdade dos mares, como os defendidos por Hugo Grotius em *Mare Liberum*.

Na data citada, o navio *USS Lassen*, da Marinha dos EUA, conduziu a Operação de Liberdade de Navegação, ao realizar passagem inocente a uma distância inferior a 12 MN de cinco elementos marítimos do grupo das Ilhas Spratly (FIG.3, ANEXO A). As ilhotas e recifes da região são reivindicados pela China, Taiwan, Vietnã e Filipinas. A FONOP em questão foi planejada para desafiar as políticas desses Estados, que exigiam autorização prévia ou notificação de trânsito em suas águas territoriais, mesmo quando cumprirem as prescrições da passagem inocente (FREUND, 2017).

Os EUA consideram tais exigências excessivas e ilegais sob a ótica do Direito do Mar e dos costumes. Por isso, durante o trânsito do DDG-82 na área de operações, não forneceram notificação e, tão pouco, solicitaram permissão antecipada para navegar em passagem inocente pelo MT. Entretanto, durante a navegação, o *USS Lassen* cumpriu integralmente as prescrições desse tipo de passagem (FREUND, 2017).

É importante salientar que, no caso em tela, nenhum dos Estados citados reivindicou formalmente as zonas marítimas ao redor das feições marítimas. No entanto, permanecem

exigindo que Estados estrangeiros obtenham autorização ou forneçam aviso prévio para passagem inocente pelo MT de tais feições marítimas, sob alegação de que estas lhes conferem direitos de soberania e jurisdição (FREUND, 2017).

#### 4.3.2 Operação # 2 – Ilha Triton

A segunda operação aconteceu dia 29 de janeiro de 2016. Foi conduzida nas proximidades da Ilha Triton, pertencentes ao grupo de Ilhas Paracel. Desafiou as mesmas reivindicações excessivas que a operação anterior (FREUND, 2017).

Foi desenvolvida pelo navio de guerra *USS Curtis Wilbur* (DDG-54), também da Classe *Arleigh Burke*.

Na data citada, o destróier *USS Curtis Wilbur* conduziu uma Operação de Liberdade de Navegação dentro das 12 MN da Ilha Triton (FIG.4, ANEXO A). A ilha é ocupada pelos chineses, todavia reivindicada por Taiwan e Vietnã. Da mesma forma que nas Ilhas Spratly, os EUA não manifestam posição sobre qual nação possui direitos de soberania sobre as feições marítimas, simplesmente contestam os clamores marítimos que consideram excessivos e ilegais (FREUND, 2017).

Por ser caracterizada efetivamente como uma ilha, a Triton gera os regimes jurídicos de MT, ZC e ZEE, conforme explicado na seção anterior. De maneira similar à postura nas Ilhas Spratly, os Estados adjacentes às Paracel exigem notificação prévia ou obtenção de autorização para trânsito pelo MT gerado nessa região (FREUND, 2017).

Em contestação à posição dos Estados limítrofes, o governo americano não forneceu notificação ou solicitou permissão para trânsito, em passagem inocente, do *USS Curtis Wilbur* dentro do MT ao redor da ilha (FREUND, 2017).

#### 4.3.3 Operação # 3 – *Fiery Cross Reef*

Desafiando as mesmas reivindicações excessivas das outras duas operações, a terceira operação foi conduzida no dia 10 de maio de 2016, no Recife *Fiery Cross*, pertencente às Ilhas Spratly. Nesta ocasião, foi empregado o destróier da marinha

americana *USS William P. Lawrence*. A FONOP realizada consistiu no trânsito, em passagem inocente, dentro das 12MN do Recife (FIG.5, ANEXO A) (FREUND, 2017).

O Recife Fiery Cross é ocupado pela República Popular da China, porém reivindicado pelas Filipinas, Taiwan e Vietnã. Conforme citado, esses Estados exigem notificação prévia ou obtenção de autorização para navegação de embarcações estrangeiras pelo seu MT, o que é considerado ilegal, à luz do Direito do Mar, pelos EUA (FREUND, 2017).

À época da realização da referida FONOP, persistia a indefinição sobre a classificação legal do Recife Fiery Cross como ilha ou rochedo. Além disso, nenhum dos Estados vizinhos havia reivindicado formalmente o estabelecimento de jurisdição marítima ao redor daquele elemento marítimo (FREUND, 2017).

Independentemente da classificação, de acordo com o artigo 121 da CNUDM é reconhecida a geração do regime de MT ao redor do Recife Fiery Cross. Diante desta conjuntura, o navio de guerra *USS William P. Lawrence* navegou a uma distância inferior a 12 MN do Recife, cumprindo as condutas coerentes com a passagem inocente (FREUND, 2017).

Posteriormente, em julho de 2016, diante do protesto das Filipinas contra a China, a Corte Internacional de Justiça (CIT) decidiu em negativa aos chineses, que o Recife Fiery Cross é um rochedo. Contudo, a decisão em nada influenciaria a condução da FONOP realizada, pois o regime jurídico do MT estava assegurado em ambas às classificações (FREUND, 2017).

Assim como nos casos anteriores, essa FONOP foi planejada para desafiar as políticas da China, Taiwan e Vietnã, as quais exigem permissão prévia ou notificação para o trânsito em passagem inocente no MT. Para tanto, os Estados Unidos não forneceram notificação ou solicitaram permissão antecipadamente para realizar a passagem inocente (FREUND, 2017).

Novamente, assevera-se que a operação não teve a intenção de desafiar as reivindicações de soberania de qualquer país sobre essas feições marítimas, uma vez que os EUA não tomam parte em relação a tais disputas territoriais (FREUND, 2017).

Verifica-se que, sob a ótica norte-americana, as três primeiras FONOPS questionaram as interpretações equivocadas dos Estados sobre seus direitos soberanos no MT.

Contata-se que a flexibilidade interpretativa da CNUDM, originada pelo seu caráter multinacional, pode gerar o alargamento do Direito do Mar. No MSC, os países limieiros valem-se dessa característica para, de acordo com os interesses próprios, impor seus



entendimentos sobre a soberania e jurisdição nos espaços marítimos. Entretanto, tal postura antagoniza com os princípios fundamentais de liberdade dos mares, materializados no artigo 17 da Convenção, que garantem acesso a qualquer tipo de embarcação ao litoral dos Estados e, por isso, não é aceita pelas potências marítimas que dependem da livre circulação nos oceanos para atingir seus interesses nacionais.

Assim, por ocasião dessas operações, pôde-se constatar a firme disposição dos EUA em retaliar e rechaçar quaisquer tentativas de impedimento à movimentação dos seus meios navais no MSC ou em qualquer zona marítima do globo terrestre.

#### 4.3.4 Operação # 4 – Ilhas Paracel

A quarta FONOP ocorreu em 21 de outubro de 2016. Diferiu das três anteriores, pois não visava desafiar as exigências de notificação ou obtenção de permissão para atravessar o MT de outro Estado em passagem inocente. Em vez disso, questionou as reivindicações excessivas chinesas em relação ao estabelecimento das linhas de base retas ao redor das Ilhas Paracel (FREUND, 2017).

Conforme explicado no capítulo 3, as linhas de base são pontos de referência utilizados para medir as águas jurisdicionais. De maneira geral, são estabelecidas ao longo da linha de baixa-mar ao longo da costa (CNUDM, 1982).

Em 15 de maio de 1996, a China emitiu uma declaração estabelecendo linhas de base retas ao redor das Ilhas Paracel. Essas linhas foram traçadas de forma a enclausurar completamente tal grupo de ilhas (FREUND, 2017).

As linhas de base retas têm importância porque, quando estabelecidas legalmente, servem como pontos de partida para medir a extensão do MT, ZC e demais zonas marítimas reivindicadas pelos Estados. Ao traçar linhas de base retas ao redor das Ilhas Paracel, a China reivindicou toda a área ao redor da ilha como parte de suas águas jurisdicionais, incluindo um MT de 12MN no seu entorno (FREUND, 2017).

Os EUA não reconhecem a reivindicação chinesa referente ao estabelecimento das linhas de base retas ao redor das Ilhas Paracel, uma vez que a CNUDM permite que apenas Estados arquipélagos estabeleçam essas linhas ao redor de um grupo de ilhas. Conforme explicitado na seção 4.2 deste trabalho, a China, por ser um país continental, não pode

receber tal classificação. Portanto, não encontra-se juridicamente apta a reivindicar esses direitos (FREUND, 2017).

Diante disso, em 21 de outubro de 2016, o destróier americano *USS Decatur* realizou uma FONOP e atravessou as linhas de base retas reivindicadas pela China nas Ilhas Paracel. Durante a operação, o navio permaneceu na área, realizou exercícios de manobra e navegação entre os limites externos do MT e as linhas de base impostas pela China (FIG.6, ANEXO A) (FREUND, 2017).

O *USS Decatur* não se aproximou a menos de 12 MN de qualquer feição marítima que tenha reconhecidamente direito a MT. Ao adentrar na área de operações, o *USS Decatur* navegou no que seria considerado AI chinesas, caso as linhas de base retas fossem legalmente reconhecidas (FREUND, 2017).

Menciona-se que, devido ao fato de o *USS Decatur* ter permanecido na área, transitado vagarosamente e realizado exercícios, fez questão de demonstrar que não estava realizando uma passagem inocente, pois o Estado americano não considera aquelas águas como parte do MT chinês. Afinal, de acordo com a CNUDM, a passagem inocente requer um trânsito contínuo e rápido pelo MT de outro Estado. Ao agir dessa maneira, o navio americano desafiou, deliberadamente, a reivindicação chinesa em relação às linhas de base retas ao redor das Ilhas Paracel (FREUND, 2017).

Desta forma, observa-se que o governo estadunidense, através de sua marinha, impôs coercitivamente sua interpretação em relação ao estabelecimento das linhas de base ao redor das Ilhas Paracel, informando à comunidade internacional que não aceitaria distorções que limitassem a liberdade de navegação.

#### 4.3.5 Operação # 5 – *Mischief Reef*

A quinta e última operação realizada publicamente no MSC, no espaço temporal desta pesquisa, ocorreu em 24 de maio de 2017. Nesta data, o destróier da marinha dos EUA, *USS Dewey* (DDG-105), conduziu uma FONOP ao transitar a uma distância inferior a 12MN do Recife Mischief, nas Ilhas Spratly. Essa feição marítima é ocupada pela China, porém é reivindicado pelas Filipinas, Taiwan e Vietnã (FREUND, 2017).

Por ocasião do protesto das Filipinas contra a China, o Tribunal Permanente de Arbitragem considerou o Recife Mischief como um baixio a descoberto, sem direito ao estabelecimento de MT ao seu redor (FREUND, 2017).

Dada a situação, a marinha americana planejou e conduziu a FONOP em questão. Empregou o DDG-105, cuja navegação se deu a menos de 12MN do Recife Mischief e seguiu um padrão de zigue-zague. Realizou exercício de homem ao mar, com o propósito de demonstrar que seu trânsito não cumpria as prescrições da passagem inocente (FIG.7, ANEXO A), exaustivamente citadas (FREUND, 2017).

Presume-se que a FONOP tinha o objetivo de contestar o estabelecimento ilegal de MT ao redor de um baixio a descoberto. Entretanto, como não há reivindicação formal de nenhum dos países vizinhos ao Recife acerca de tal zona marítima, restaram-se dúvidas sobre qual clamor excessivo os EUA estavam exatamente a desafiar. Assim, não havendo uma reivindicação excessiva e, portanto, um MT ilegal, as manobras do *USS Dewey* poderiam ser enquadradas como uma navegação em alto mar, não sendo necessário classificá-las como uma Operação de Liberdade de Navegação, o que torna obscura as reais intenções dessa última FONOP (FREUND, 2017).

Pelo exposto, assume-se que os EUA, em função de sua presença marítima global, são árduos defensores da liberdade de navegação, e que as FONOPS são operações de baixa complexidade, planejadas de forma legal e não provocativa. Desafiam as reivindicações marítimas excessivas, sem tomar parte de disputas territoriais dos Estados limítrofes ao MSC.

Constata-se que as FONOPS foram executadas por navios de guerra da marinha americana, em geral da Classe *Arleigh Burke*, que contam com grande capacidade em armamento e sensores, servindo como elementos da dissuasão convencional e, caso necessário, da coerção proposta por Goldsmith e Posner.

Em que pese não ter aderido à CNUDM, evidencia-se que o governo norte-americano alicerça as FON, considerando suas disposições. Observa-se a utilização de princípios teóricos, como os do *Mare Liberum* defendidos por Grotius, e de costumes do Direito Internacional Público para respaldar tais operações, repudiando todas as tentativas de apropriação do mar naquela região.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho dispôs sobre as Operações de Liberdade de Navegação conduzidas pela marinha americana no Mar do Sul da China, a fim de verificar se tais operações feriram o princípio de liberdade dos mares e entender como o programa *Freedom of Navigation* poderia afetar a estabilidade na Zona Econômica Exclusiva brasileira.

Restou-se evidente que as Operações de Liberdade de Navegação são protagonizadas por dois grupos de atores. O primeiro, representado pelos Estados Unidos da América, defende vigorosamente a liberdade de navegação e o caráter comunitário dos oceanos. O segundo, composto pelos países limítrofes ao Mar do Sul da China, tenta ampliar seus direitos de soberania e jurisdição marítima, negando acesso e buscando apropriar-se desse bem comum. Expandindo a questão, verifica-se que o Brasil, devido sua postura e interpretações, pode ser enquadrado no último grupo de países.

Para orientar a pesquisa, foram utilizados conceitos teóricos disseminados tanto por Hugo Grotius, em *Mare Liberum*, quanto por Goldsmith e Posner, na inovadora Teoria do Direito Internacional Consuetudinário.

A análise da visão dos países afetados pelas operações em relação à CNUDM, bem como das ações desenvolvidas durante as operações, possibilitou o alcance da solução à problemática da pesquisa. As repostas tornaram-se mais claras, quando foram contrastadas às posturas e entendimentos dos Estados com as teorias e legislações citadas, onde puderam ser verificados pontos de conformação e de divergência.

Por ser uma potência marítima expedicionária, os EUA mantém uma postura favorável ao uso comum dos oceanos. Sua política oceânica, promulgada em 1983, tem aderência à teoria do *Mare Liberum*, de Hugo Grotius, ao defender o uso tradicional dos oceanos e a liberdade de navegação para todos os Estados. Percebeu-se que o governo americano, ao estabelecer tal política, buscou atender aos seus interesses nacionais e manter sua reputação neoliberal no sistema internacional, coadunando com os aspectos teóricos do Direito Internacional Consuetudinário propostos por Goldsmith e Posner.

Constatou-se, também, que as *Freedom of Navigation Operations*, objeto desta pesquisa, encontram fundamento nas teorias estudadas. Ao rechaçarem as tentativas de apropriação dos oceanos, desafiando clamores excessivos de atores que tentam alargar seus

direitos de soberania e jurisdição, aderem-se aos princípios teóricos, propagados por Hugo Grotius, de liberdade dos mares e da impossibilidade de pertencimento desse bem comum a um único Estado.

De maneira análoga, averiguou-se que as Operações de Liberdade de Navegação aderem, em parte, aos conceitos propostos por Goldsmith e Posner. Viu-se que a posição estratégica assumida pelos EUA, por ocasião das operações, é de coerção. Este argumento pode ser comprovado a partir da observação do emprego de navios de guerra com ampla gama de sensores e armamentos, os quais intimidam, ainda que veladamente, as partes mais fracas que impeçam a sua navegação. Em contrapartida, não foram identificadas coincidências de interesses, cooperação ou colaboração dos Estados em relação às operações navais estudadas.

Em relação à Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, comprovou-se que os Estados Unidos da América, apesar de não aderirem à Convenção, vêm cumprindo as regras propostas em seus artigos. Reconhecem sua validade, admitindo que ela representa os interesses da comunidade internacional e traz consigo os princípios de liberdade dos mares propagados por Grotius.

Desta feita, as análises das Operações de Liberdade de Navegação revelaram sua adesão à CNUDM, ao desafiarem reivindicações excessivas em relação aos dispositivos do tratado internacional. Durante as três primeiras operações, os EUA contestaram a limitação ilegal do direito de passagem inocente pelo MT dos Estados limieiros, valendo-se das disposições e prescrições contidas na Convenção. As demais operações contestaram, respectivamente, clamores excessivos em relação às linhas de base retas e relativos à existência ilegal de MT em torno de um baixio a descoberto. A consideração sobre a ilegalidade de tais afirmações baseou-se nos pressupostos do Direito do Mar, demonstrando tal conformação.

Ao agir desta forma, os norte-americanos visam impedir que os interesses particulares dos Estados limieiros ao Mar do Sul da China moldem o comportamento internacional que, ao longo do tempo, podem constituir uma norma do Direito Internacional Consuetudinário contrária aos seus interesses. Esse comportamento se conforma à teoria de Goldsmith e Posner, ao refletir o pensamento dos autores de que a norma jurídica não causa o comportamento das nações, apenas reflete o comportamento delas.

Da mesma forma, considerando a parte operacional das Operações de Liberdade de Navegação, corroborou-se que, durante sua execução, os navios da marinha estadunidense cumpriram, de maneira integral e imparcial, as regras estabelecidas pela Convenção, o que denota compromisso com a busca pela legalidade, em obediência ao Direito Internacional Público.

A pesquisa examinou as condutas dos países limítrofes ao MSC que originaram cada operação, no intuito de verificar se tais posturas eram adequadas aos princípios teóricos abordados e ao Direito do Mar.

Inicialmente, confirmou-se que as ações dos condôminos ao Mar da China Meridional geralmente buscam negar o acesso e limitar a navegação de navios estrangeiros em suas águas. Esses Estados, ao ratificarem a Convenção em seu território, impetraram declarações com interpretações particulares. De modo geral, tais declarações ampliavam os direitos soberanos dos Estados nas zonas marítimas e restringiam o trânsito marítimo na região. Embora sejam lícitas, essas interpretações acabam por afastar o espírito originário da lei do mar, que procura mantê-lo livre e desimpedido.

Averiguou-se que tais iniciativas não têm respaldo nos princípios teóricos defendidos por Grotius. Contudo, se enquadram nas proposições de Goldsmith e Posner, no que tange à busca exclusiva pelo atendimento de seus interesses nacionais.

Sobre as afirmações excessivas que ensejaram as Operações de Liberdade de Navegação, atestou-se que a exigência de que navios notifiquem ou obtenham permissão para transitar em passagem inocente pelo MT, que motivaram as três primeiras operações, não coadunam-se com os princípios teóricos propagados em *Mare Liberum*, uma vez que o acesso ao mar é um direito público das nações. Logo, mesmo que um Estado possua soberania em determinada zona marítima, incidirá em grave violação impedir a passagem inocente.

De forma semelhante, notou-se que o estabelecimento incorreto de linhas de base retas e de Mar Territorial a partir de um baixio a descoberto, causas geradoras da quarta e quinta operações, configuram tentativas de alargamento da jurisdição dos Estados e afrontam os princípios teóricos de liberdade dos mares.

Paralelamente, esta pesquisa buscou entender como as *Freedom of Navigation Operations* americanas poderiam afetar a estabilidade na Zona Econômica Exclusiva brasileira.

Conferiu-se que, de maneira equivalente aos países do Mar do Sul da China, o governo brasileiro, ao ratificar a CNUDM, apresentou sua declaração interpretativa, informando à comunidade internacional o seu entendimento acerca de pontos considerados ambíguos na Convenção.

Por ser um país em desenvolvimento e não ter um poder naval expedicionário, o Brasil adotou postura semelhante aos países daquela região. Inseriu em sua legislação doméstica interpretações sobre a Zona Econômica Exclusiva que aumentam seus direitos soberanos nesta área marítima. Tais proposições são consideradas excessivas pela potência hegemônica, situação que tem chamado atenção, a bastante tempo, do Departamento de Defesa norte-americano. Este órgão incluiu, desde o começo da década de 1990, as reivindicações brasileiras na lista de clamores excessivos a serem desafiados pelo programa *Freedom of Navigation*.

De maneira similar ao Mar do Sul da China, a Amazônia Azul<sup>21</sup> brasileira possui vasta quantidade de recursos naturais no ambiente marinho. Além disso, abriga importantes rotas marítimas que escoam produtos necessários ao desenvolvimento nacional, conferindo relevância ao Atlântico Sul no cenário global.

A experiência no Mar da China Meridional mostra que os Estados Unidos da América, em sua defesa pela liberdade dos mares, não se furta em desafiar as reivindicações que consideram excessivas, mesmo aquelas oriundas de países que possuem grande envergadura política, econômica e militar no sistema internacional, como a República Popular da China. Destarte, o programa FON americano não faz distinção entre nações, quando o assunto é desafiar os seus clamores. Assim, mesmo possuindo intensas relações diplomáticas com o Brasil, as FONOPS americanas configuram uma ameaça à soberania brasileira na ZEE.

---

<sup>21</sup> Conceito político-estratégico que respalda um robusto desenvolvimento econômico, apoiado na superação de desafios nos campos políticos, estratégicos, econômico, científico, ambiental e social, dentro de um espaço oceânico de 4.411mil km<sup>2</sup> (BARBOSA JÚNIOR, 2012).

Desta feita, diante da questão de pesquisa: “As *Freedom of Navigation Operations* desenvolvidas pela Marinha dos Estados Unidos da América, entre 2015 e 2017, nas Zonas Econômicas Exclusivas do Mar do Sul da China, ferem o princípio da liberdade dos mares?”, conclui-se que as FONOPS não ferem tal princípio, posto aderirem à teoria proposta por Grotius e por mostrarem-se adequadas aos costumes internacionais.

Por fim, considerando que os Estados Unidos da América incluem as interpretações brasileiras no seu Programa *Freedom of Navigation*, o desdobramento desta pesquisa aponta para a necessidade de um estudo aprofundado acerca da capacidade de contraposição do Poder Naval brasileiro diante da execução de uma *Freedom of Navigation Operation* na Zona Econômica Exclusiva do Brasil.



## REFERÊNCIAS

BARBOSA JÚNIOR, Ilques. Oceanopolítica: conceitos fundamentais, a Amazônia Azul. In: BARBOSA JÚNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (orgs.). *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil*. Rio de Janeiro: SagServ/FEMAR, 2012.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. *Diário [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, 22 jun. 1995. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 29 maio 2023.

CHURCHILL, Robin. *The 1982 United Nations Convention on the Law of The Sea*. In: ROTHWELL, Donald. *et al. The Oxford handbook of the law of the sea*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2015. p.24-45.

FREUND, Eleanor. *Freedom of Navigation in the South China Sea: a practical guide*. Cambridge: Belfer Center for Science and International Affairs, 2017. Disponível em: <<https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/SCS%20Report%20-%20web.pdf>> . Acesso em 27 jun. 2023.

GESTEIRA, Heloisa Meireles. *Da liberdade dos mares: guerra e comércio na expansão neerlandesa para o Atlântico*. Revista de História, n. 154, p. 221-249, 2006.

GOLDSMITH, Jack L.; POSNER, Eric A. *A theory of customary international law*. Chicago: University of Chicago Law School, 1999. P.1113-1177.

GROTIUS, Hugo. *The Free Sea*. Tradução de Richard Hakluy. Indianápolis: Liberty Fund, 2004.

KRASKA, James. *Maritime power and law of the sea: expeditionary operations in world politics*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2016.

LATHROP, Coalter. *Baselines*. In: ROTHWELL, Donald. *et al. The Oxford handbook of the law of the sea*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2015. p.69-90.

NAÇÕES UNIDAS. *Convenção das Nações para o Direito do Mar*. CNUDM, 10 dez. 1982. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)>. Acesso em: 26 jun. 2023.

PEDROZO, Raul; ed. WOOTEN, Matthew; ed. YOUNG, Miles. *The U.S. Position on the U.N. Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Newport: *Stockton Center for International Law*, v. 97, 2021. Disponível em: <<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2949&context=ils>>. Acesso em: 18 jul. 2023.

REDDIT. *South China Sea Territorial Map*. *Reddit*, 2018. Disponível em: <[https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/aoju7b/south\\_china\\_sea\\_territorial\\_claims/](https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/aoju7b/south_china_sea_territorial_claims/)>. Acesso em: 11 jul. 2023.

REPÚBLICA DAS FILIPINAS. *Declaração interpretativa*. 1984. Disponível em: <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec)>. Acesso em: 26 jun. 2023.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. *Declaração interpretativa*. 1988. Disponível em: <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec)>. Acesso em: 26 jun. 2023.

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. *Declaração interpretativa*. 1996. Disponível em: <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec)>. Acesso em: 26 jun. 2023.

REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ. *Declaração interpretativa*. 1994. Disponível em: <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec)>. Acesso em: 26 jun. 2023.

THE SOUTH CHINA SEA. *Map.South China Sea*, 2011. Disponível em: <https://www.southchinasea.org/files/2011/08/South-China-Sea-reference-map-US-CIA.jpg>. Acesso em: 11 jul. 2023.

UNITED STATES. Department of Defense. *Freedom of Navigation (FON) Program*. Disponível em: <<http://policy.defense.gov/OSDPOffices/FON.aspx>>. Acesso em: 26 jun. 2023.

WESTON, Julia Cirne Lima. *A questão do Mar do Sul da China: uma análise sob a ótica da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares de 1982*. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <[https://www.pucrs.br/direito/wp-content/uploads/sites/11/2017/09/julia\\_weston\\_20171.pdf](https://www.pucrs.br/direito/wp-content/uploads/sites/11/2017/09/julia_weston_20171.pdf)>. Acesso em: 19 jun. 2023.

ZOU, Keyuan. *The South China Sea*. In: ROTHWELL, Donald. *et al. The Oxford handbook of the law of the sea*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2015. p.626-646.

## ANEXO A – FIGURAS



FIGURA 1 - O Mar do Sul da China  
 Fonte: THE SOUTH CHINA SEA, 2011.



FIGURA 2 - Disputas territoriais no Mar do Sul da China  
 Fonte: REDDIT, 2018.

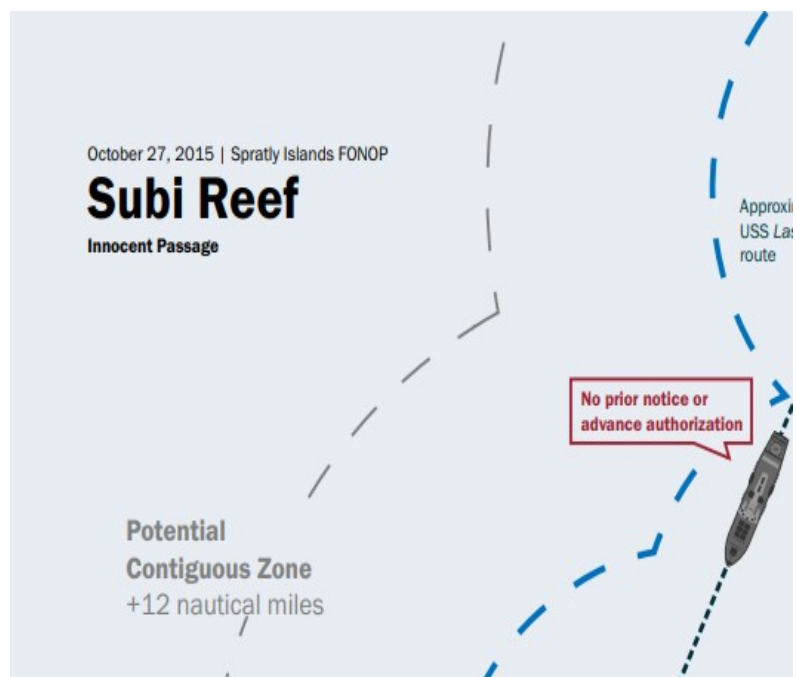


FIGURA 3 - Operação # 1 – Ilhas Spratly  
Fonte: FREUND, 2017.



FIGURA 4 - Operação # 2 – Ilha Triton  
Fonte: FREUND, 2017.

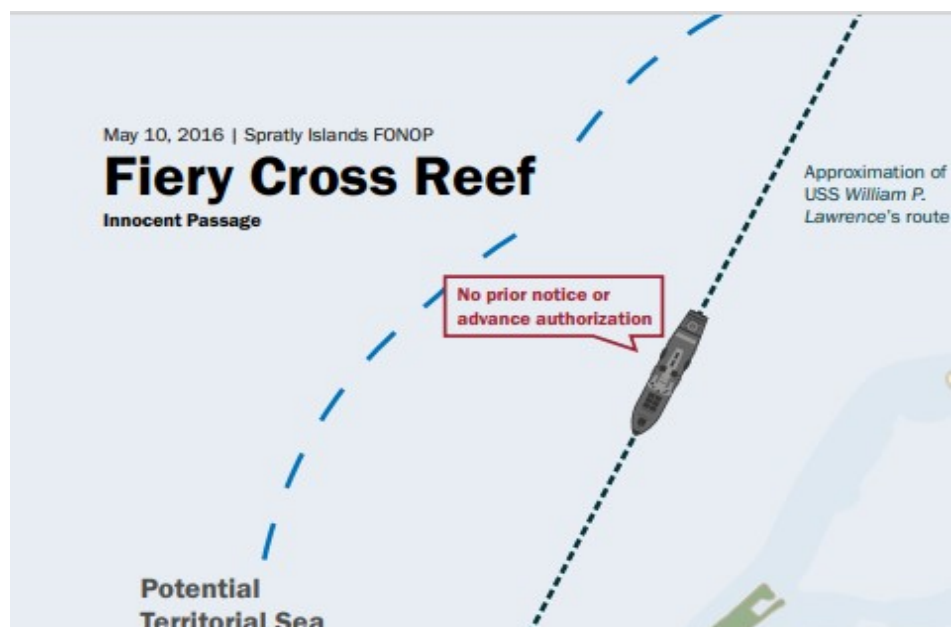


FIGURA 5 - Operação # 3 – *Fiery Cross Reef*  
Fonte: FREUND, 2017.



FIGURA 6 - Operação # 4 – Ilhas Paracel  
Fonte: FREUND, 2017.

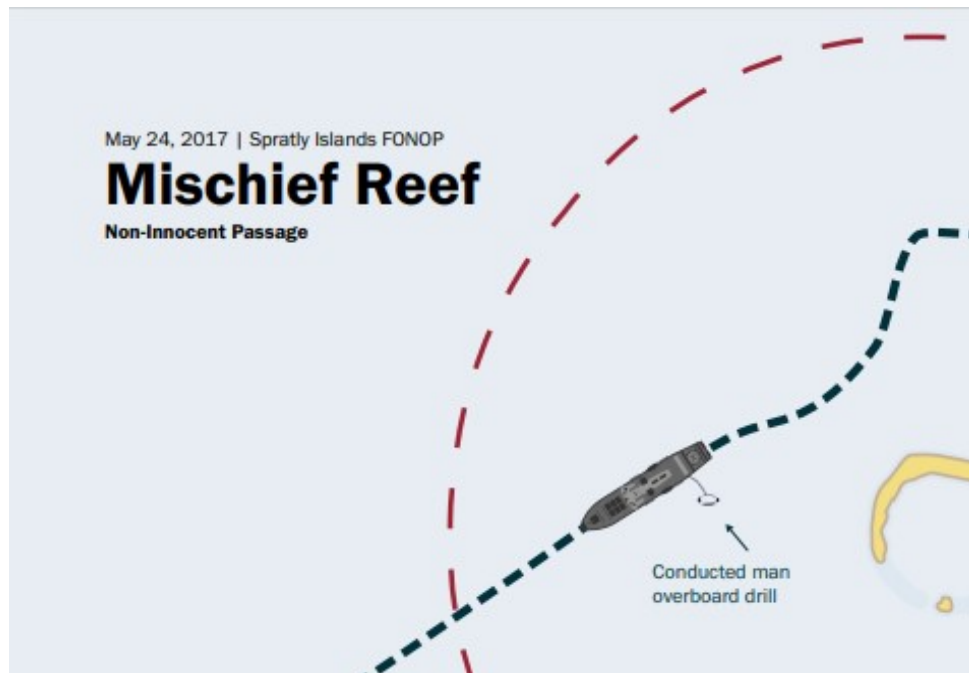


FIGURA 7 - Operação # 5 – *Mischief Reef*  
Fonte: FREUND, 2017.