

Data de aprovação: ___/___/___

LIMITES DAS ÁGUAS JURISIDICIONAIS BRASILEIRAS: SOBERANIA ALÉM DO HORIZONTE

Fernanda Síndel Paz Pereyra¹

Andrea de Andrade Fernandes²

RESUMO

O usufruto dos oceanos e mares pelas mais diversas civilizações ao longo dos milhares de anos refletiu na necessidade de devidamente delimitá-los, para que cada Estado pudesse assumir os seus direitos e deveres em relação a sua parcela de área. Nesse sentido, a promoção de reuniões envolvendo organismos e governos internacionais possibilitaram a demarcação das terras, de modo a especificar as responsabilidades com elas advindas. No que diz respeito ao Brasil, este tem como conceito marítimo as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), assim classificadas pela Marinha do Brasil. A sua nomenclatura aborda definições práticas e teóricas, como plataforma continental, mar territorial, águas interiores etc., onde cada espaço possui a sua determinada função e regras jurídicas. Por conseguinte, o artigo científico em epígrafe possui o intuito de analisar o caso de abalroamento entre as embarcações Oceano Pesca I e Chang Rong 4 em águas internacionais mediante a aplicação dos conceitos citados, verificando de que forma as medidas jurídicas poderiam, deveriam ou seriam empregadas. No tocante aos métodos aplicados à execução do presente trabalho, estes se desenvolveram por meio da utilização da pesquisa exploratória alinhada à pesquisa bibliográfica, posto que foi por meio do uso de documentos, notícias jornalísticas, trabalhos acadêmicos, legislações, jurisprudências e demais recursos, que foi possível descrever e delimitar a temática proposta.

¹Acadêmica do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNI-RN. E-mail: fernandapazpereira@hotmail.com

²Docente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNI-RN. E-mail: andreaandrade.adv@hotmail.com

Palavras-chave:Mares e oceanos. Águas Jurisdicionais Brasileiras. Abaloamento. Soberania. Repercussões jurídicas.

BOUNDARIES OF BRAZILIAN JURISDICTIONAL WATERS: SOVEREIGNTY BEYOND THE HORIZON

ABSTRACT

The enjoyment of oceans and seas by the most diverse civilizations over thousands of years reflected in the need to properly delimit them so that each State could assume its rights and duties in relation to its portion of area. In this sense, the promotion of meetings involving international organizations and governments made the demarcation of the lands possible, in order to specify their responsibilities. As far as Brazil is concerned, its maritime concept is the Brazilian Jurisdictional Waters, so classified by the Brazilian Navy. Its nomenclature addresses other practical and theoretical definitions, such as continental shelf, territorial sea, inland waters, etc., where each space has its particular function and legal rules. Therefore, the scientific article in question has the intention of analyzing the case of collision between the vessels *Oceano Pesca I* and *Chang Rong 4* in international waters through the application of the mentioned concepts, verifying how the legal measures could, should or would be employed. Regarding the methods applied to the execution of the present work, these were developed through the use of exploratory research aligned with bibliographical research, since it was through the use of documents, journalistic news, academic papers, legislation, jurisprudence and other resources, that it was possible to describe and delimit the proposed theme.

Keywords:Sea and ocean. Brazilian Jurisdictional Waters. Collision. Sovereignty. Legal repercussions.

INTRODUÇÃO

Os mares e oceanos estão presentes no cotidiano das sociedades há milhares de anos, uma vez que se configuram como uma das principais formas de transporte e subsistência alimentar das mais diversas populações presentes no globo. Sendo assim, com o passar dos anos, foi-se evidenciando a importância e o poder desses locais, os quais começaram a ser vislumbrados pelos Estados, tornando-se necessário, a partir disso, a sua demarcação.

Assim, a delimitação das águas jurisdicionais foi empreendida com o intuito de determinar juridicamente os direitos e deveres de cada país sobre os oceanos e mares. Para isso, foram criados tratados e convenções internacionais as quais estudaram e discutiram a respeito do assunto, de modo a originar, por exemplo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a qual representa um desenvolvimento bastante significativo relativo aos direitos dos mares e oceanos.

Por conseguinte, o presente trabalho abordará a delimitação das águas jurisdicionais brasileiras bem como explanará conceitos como mar territorial, zona econômica exclusiva, águas interiores, plataforma continental, entre outros, os quais são empreendidos no que diz respeito à soberania do Brasil e meio às águas nacionais e internacionais.

Além disso, será apresentado o caso do abaloamento que evoluiu as embarcações Chang Rong 4 e Oceno Pesca I em águas internacionais, de modo a analisar os efeitos jurídicos advindos desse acontecimento e as repercussões legais que foram ou não adotadas.

1. ASPECTOS HISTÓRICOS DOS MARES E OCEANOS E A SUA INFLUÊNCIA PARA O SURGIMENTO DOS LIMITES DAS ÁGUAS JURISDICIONAIS

Os mares e oceanos são alvos de contos desde os primeiros séculos de vida da humanidade, quando eram escritas histórias as quais abordavam grandes monstros e criaturas marinhas. Com o passar dos anos e percebendo o avanço da sociedade e da economia, o ser humano – uma espécie demasiadamente inteligente e propícia à criação de novos meios de sobrevivência – começou a enxergar nos mares e oceanos uma cadeia de novas oportunidades.

A exploração dos meios marítimos como forma de comércio e soberania logo tomaram conta do estilo de vida dos indivíduos, os quais buscavam incessantemente novas formas de explorar e aproveitar o que o mundo os havia provido. A cartografia, arte dedicada à especificação de lugares localizados na superfície da Terra, passou a abranger sua arte às áreas marítimas, anteriormente desconhecidas e temidas (FRANCO, 2005).

Por muito tempo, os oceanos eram a única forma de transporte entre regiões como Europa e América ou Europa e Oceania, sendo responsável, ainda hoje, pela tramitação de grandes cargas as quais são transportadas de um lado ao outro do mundo (FRANCO, 2005).

A utilização dos mares e oceanos como forma de viabilizar um maior proveito econômico data de séculos atrás, quando a Rota das Especiarias, nos séculos XV a XVII, viabilizavam traslado dos países europeus que disponibilizavam os seus melhores navios para seguir em direção aos países asiáticos em busca dos melhores produtos exóticos que pudessem ser encontrados (FRANCO, 2005).

Por disporem de recursos indispensáveis à sobrevivência humana, os oceanos e mares sempre se caracterizaram como pontos de extrema importância. Alguns recursos estratégicos relevantes para a economia, por exemplo, foram explorados e negociados a fim de alcançar os quatro cantos do mundo.

Sendo assim, é correto afirmar que, há séculos, os oceanos ocupam um papel central na vida da humanidade e, atualmente, estão completamente integrados aos estudos e debates acerca das alterações climáticas globais, conservação da biodiversidade e preservação da própria vida no planeta (FRANCO, 2005).

As ciências dos oceanos reúnem tradições as quais advêm das mais diferentes áreas, desde a hidrografia do século XIX, a história natural, a pesca, a oceanografia, matemática, a dinâmica pós Segunda Guerra Mundial e suas relações com as ciências ambientais contemporâneas, para além da História e das políticas (LOPES, 2021).

Em todos os processos de observação e ou navegação dos oceanos, foi recolhida uma multiplicidade de informações, como novos animais, plantas, minerais, instrumentos, dados de sondagens no mar profundo, observações em série de temperaturas da água, milhares de amostras de água, dentre outras (LOPES, 2021).

As atuais políticas a respeito da extensão de plataformas continentais e reivindicações de direitos e licenças de exploração de mares profundos, tanto no Brasil como em outros países, tocam em pontos estratégicos político-militares relacionados, por exemplo, à exploração petrolífera, utilização do mar para produção de energia eólica, solar e das ondas, extensão de cidades e muitas outras possibilidades as quais abarcam e, muitas vezes, dependem, da utilização desse recurso natural que é o oceano (LOPES, 2021).

As expedições oceânicas da segunda metade do século XIX, a saber, trouxeram consigo transformações dramáticas concernentes à forma que os oceanos eram percebidos. Estes se tornaram lugares a serem explorados e foram representados em uma escala de trabalho completamente nova, de modo a se tornarem espaços a serem controlados e explorados mediante a delimitação jurídica relativa à soberania de cada país (LOPES, 2021).

Conclui-se, portanto, pela importância dos mares e oceanos para a riqueza das nações, uma vez que 90% do comércio internacional é feito por meio de transporte marítimo. A economia dos oceanos abrange indústrias diretamente ligadas a esse meio, como a pesca, a navegação, o turismo, a produção de energia eólica; e provê ativos naturais e serviços ecossistêmicos como peixes e crustáceos, rotas de navegação, entre outros (LOPES, 2021).

Nesse sentido, com a percepção de que os mares e oceanos poderiam refletir um cenário para além de aspectos comerciais, foi construída no decorrer do tempo a necessidade de se discutir acerca da territorialidade marítima e a delimitação do seu espaço. Assim, foi realizada em 1982 a Convenção de Montego Bay, na qual foram abordados os aspectos dos limites internacionais, a utilização e a extensão da responsabilidade dos Estados referente ao uso pacífico dos mares e oceanos (MATOS, 2019).

A respeito dos desdobramentos referentes aos aspectos econômicos relacionados à margem marítima dos Estados, Rodrigo More (2013) afirma que os temas do mar estão muito mais próximos do que se percebe. O autor afirma que a alteração de percepções permitiu a ampliação do conhecimento sobre os usos e recursos do mar, de modo que a sua utilização secular para fins de navegação e pesca se estendeu até a atualidade, onde essa parcela da Terra é utilizada para a exploração de energias fósseis e produção de energia pelo movimento das ondas, ventos e mineração dos fundos marinhos.

São por essas razões que o mar é cenário de choques de interesses em torno de temas de defesa e segurança interna e internacional. Por conseguinte, é correto aduzir que a evolução racional acerca da importância presente nas atividades ligadas ao mar foi um ponto crucial para a delimitação dos pontos jurisdicionais, econômicos e sociais relativos ao tema (MORE, 2013).

2. OS LIMITES DAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

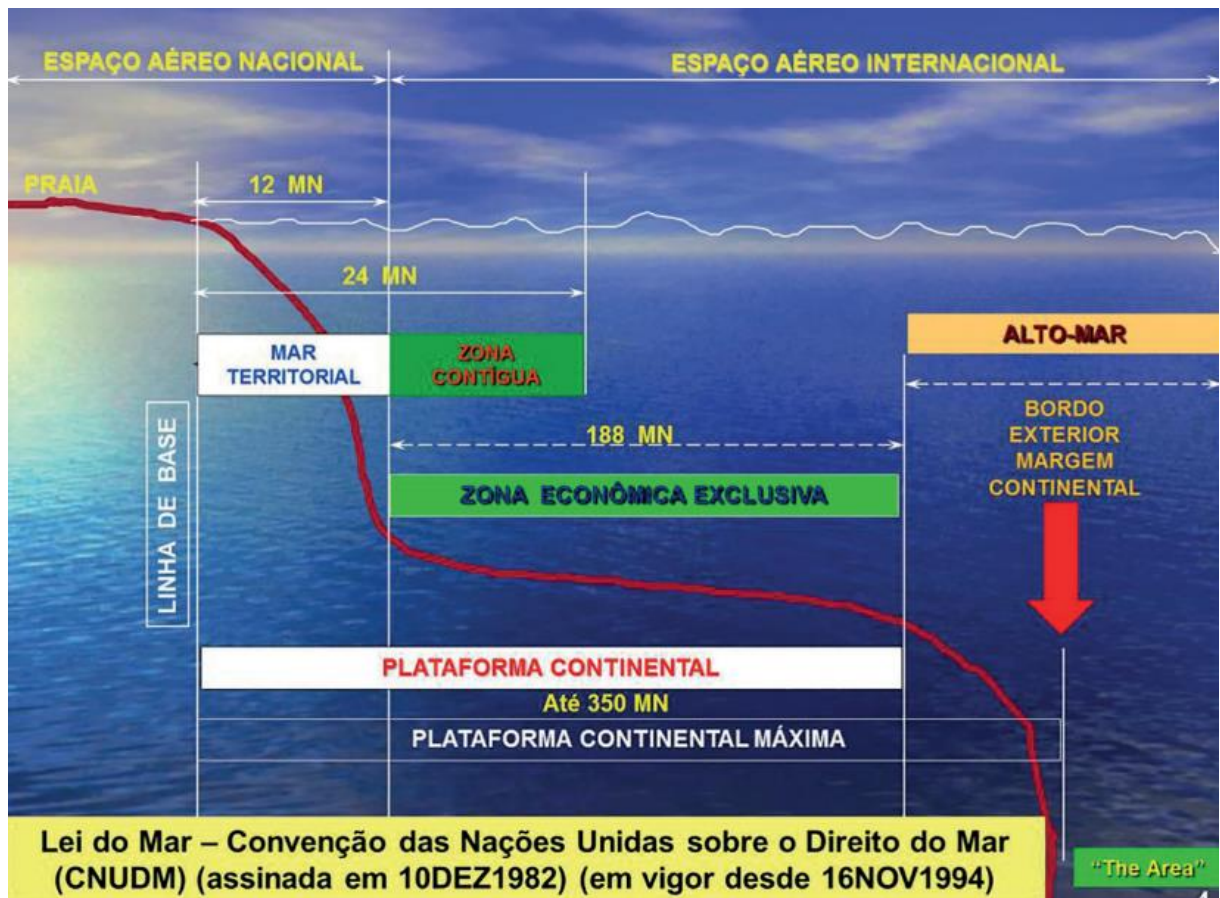
As águas jurisdicionais brasileiras – também conhecidas pela sigla “AJB” – representam um espaço de enorme relevância estratégica, além de repercutir os modos de defesa, exploração dos recursos naturais e das pesquisas científicas para o Estado Brasileiro (ZANELLA, 2018).

À vista disso, há de se comentar que a definição das águas jurisdicionais brasileiras utilizada pela Marinha do Brasil é comum no meio marítimo brasileiro, sendo igualmente aplicada em outras normas ou regulamentos traduzidos pelo ordenamento jurídico do Brasil (MORE, 2013). Nesse sentido, a NORMAM 04/DPC, responsável pela operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras, aduz que:

0101 - ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB) Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (NORMAM-04/DPC, 2013, p. 08).

Destarte, faz-se importante entender, para fins de conceituação do trabalho e compreensão do caso a ser apresentado, de que forma é dividido o território marítimo brasileiro. Pois bem, as divisões realizadas abrangem as zonas marítimas sob jurisdição ou soberania nacional, quais sejam: as águas interiores, o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a zona econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental (PC) (MARTINS, 2010). Para tanto, será anexada a seguir imagem com o intuito de aguçar a compreensão do tema:

Figura 1 – Águas jurisdicionais brasileiras



Fonte: Marinha do Brasil.

De início, tem-se as águas interiores, as quais consistem nos mares, lagos, rios e águas no interior da linha de base do mar territorial os quais são completamente fechados. Essa zona marítima corresponde às massas de água que se encontram além da linha de base do mar territorial e detém jurisdição idêntica à do mar territorial, posto que o Estado costeiro possui plena soberania, a ponto até mesmo de impedir passagem inocente de navios estrangeiros (ZANELLA, 2018).

Por sua vez, o mar territorial se constitui pela faixa de mar contínua ao território (parte terrestre) na qual o Estado exerce a sua soberania e jurisdição, correspondendo a 12 milhas náuticas que partem do litoral de um Estado até o espaço demarcado pelas normas responsáveis pela sua delimitação (ZANELLA, 2018).

Dentro do citado espaço, o Estado pode exercer a sua soberania da mesma forma que em seu território, ou seja, ele tem jurisdição para aplicar as suas leis bem como regularizar atividades que ali forem desenvolvidas (com exceção para as

embarcações civis e militares estrangeiras que possuam a garantia de passagem inocente) (ZANELLA, 2018).

Já a zona contígua corresponde a uma faixa entre o alto-mar e o mar territorial, onde o Estado costeiro possui o poder de exercer a sua jurisdição, por meio de fiscalização, sobre qualquer atividade marítima ali desenvolvida. Essa faixa de alto-mar adjacente ao mar territorial não pode ultrapassar 12 milhas a partir da base. Conforme dispõe o artigo 33³ da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a zona contígua não pode se estender além de 24 milhas marítimas, delimitando, também, que essa área tem como finalidades principais evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários (ZANELLA, 2018).

A zona econômica exclusiva, por sua vez, é constituída pela faixa territorial no Oceano Atlântico que vai além do litoral brasileiro e que pertence à soberania territorial do país. Sendo assim, se perfaz por uma faixa situada para além das águas territoriais, sobre a qual cada país costeiro tem prioridade para a utilização dos recursos naturais do mar, bem como possuem responsabilidade na sua gestão ambiental. Consoante dispõe a CNUDM, a ZEE se estende por até 200 milhas marítimas – o que equivale a aproximadamente 370 km (ZANELLA, 2018).

Ademais, além da exploração e da gestão dos recursos naturais, o país costeiro será responsável por exercer, nessa zona, a jurisdição concernente ao estabelecimento e à utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, investigação científica marinha e à proteção e preservação do meio ambiente marinho. Noutro ponto, faz-se importante esclarecer que, apesar de possuírem conceitos semelhantes, o mar territorial e a zona contígua se divergem da ZEE em relação ao direito internacional de exploração das unidades regionais (ZANELLA, 2018).

A plataforma continental, enfim, compreende-se pela porção do fundo oceânico que margeia os continentes, indo da linha da costa até a profundidade de aproximadamente 200m. Ela é coberta por sedimentos de origem continental

³ ARTIGO 33
Zona Contígua

1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a:

a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial;
b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.

trazidos principalmente pelos rios, mas também por geleiras e ventos, abrigando, inclusive, importantes concentrações de recursos minerais, de modo a fornecer grande parte da produção de petróleo (BRANCO, 2013).

Outrossim, ainda no sentido de compreender a divisão e a importância das áreas marítimas brasileiras, faz-se de extrema importância tratar a respeito da Amazônia Azul, a qual se perfaz em meio à costa que se estende mar adentro sobre a plataforma continental que, somada à massa de água da zona econômica exclusiva de até 200 milhas marítimas, é denominada de “Amazônia Azul” pela Marinha do Brasil (ZANELLA, 2018):

Figura 02 – Amazônia Azul



Fonte: Marinha do Brasil.

A Amazônia Azul brasileira – como também são reconhecidos os espaços marítimos sob jurisdição nacional – faz alusão à Amazônia “Verde” em razão das dimensões e proporções das riquezas naturais presentes em ambos os ecossistemas. No que diz respeito à Amazônia Azul, esta possui aproximadamente 4.5 milhões de km², ou seja, mais da metade dos 8.5 milhões de km² do território terrestre brasileiro (ZANELLA, 2018).

Por conseguinte, em razão da importância estratégica desse espaço marítimo, das riquezas nele contidas e da necessidade de garantir a sua proteção e preservação, a Marinha do Brasil, com o intuito de chamar a atenção da sociedade para as potencialidades desse patrimônio, passou a denominá-lo de Amazônia Azul, ensinando que a preservação e a proteção da Amazônia Azul é uma questão de soberania nacional (ZANELLA, 2018).

Faz-se importante ressaltar que, assim como a Amazônia Verde, a Amazônia Azul possui recursos naturais em abundância, abrangendo animais, vegetais, minerais e microrganismos em seu ecossistema. Estima-se, por esse fato, que a Amazônia Azul seja uma das áreas mais ricas em todo o território brasileiro, uma vez que contém espécimes como ouro, petróleo, gás natural, diamante, ferro etc., espalhados por todo o seu habitat (ZANELLA, 2018).

3. A SOBERANIA BRASILEIRA RELATIVA À ORDEM JURÍDICA DOS MARES E OCEANOS

A definição de soberania e a sua concepção frente à delimitação dos mares e oceanos somente fora devidamente caracterizada com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a qual representou um marco bastante significativo concernente ao desenvolvimento da regulamentação dessa porção da Terra.

Além de estabelecer um regime jurídico claro e bem delimitado a ser cumprido pelos Estados tanto no mar, como no seu espaço aéreo sobrejacente, no solo e no subsolo marinhos, a criação da referida Convenção também representa um passo avante na evolução do Direito do Mar, que, em sua trajetória, oscilou entre opiniões as quais defendiam o mar como propriedade ou como liberdade (MARTINS, 2010).

A primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ocorreu em 1958 na cidade de Genebra, estando 86 Estados presentes. A CNUDM normatizou a respeito do Direito do Mar em quatro documentos, abrangendo acerca do mar territorial (MT), a zona contígua (ZC), a plataforma continental (PC), a pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar, dentre outros. Já a segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, igualmente realizada em

Genebra, no ano de 1960, teve a presença de 88 Estados e não conseguiu gerar qualquer resultado (BEIRÃO, PEREIRA, 2014).

A Conferência de Direito do Mar que gerou a CNUDM teve o seu início em 1974, na cidade de Caracas, onde os trabalhos relativos à sua preparação remontam a 1967, quando foi proferido um discurso por meio do qual foi chamada a atenção da comunidade internacional para o risco eminente das riquezas minerais localizadas nos fundos marinhos serem exploradas e colonizadas pelas poucas potências industrializadas detentoras de tecnologia adequada àquela exploração (BEIRÃO, PEREIRA, 2014).

A respeito do princípio da soberania, Beirão e Pereira (2014) afirmam que ele esteve presente em todas as Conferências sobre o Direito do Mar e nas legislações internas, citando, a título de exemplo, o Decreto-Lei n.º 1.098, o qual apresentou a afirmação unilateral de soberania para o necessário lastro jurídico à nação brasileira contra eventuais incursões estrangeiras.

Por conseguinte, foi na terceira Conferência que, finalmente, houve a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar na cidade de Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, com a presença de 164 Estados, além de observadores e organizações intergovernamentais (BEIRÃO, PEREIRA, 2014).

É importante ressaltar que, até 1982, o direito do mar não era devidamente determinado e previsto por tratados ou legislações, sendo completamente ligado ao direito costumeiro da época. Somente em 1982, com o surgimento da CNUDM, é que o direito do mar teve finalmente as suas previsões legais acertadas por força de Convenção (BEIRÃO, PEREIRA, 2014).

Martins (2010) afirma que, a primeira área de interesse definida na Convenção fora o Mar Territorial, já aqui abordado e discutido a respeito. O referido autor afirma que, antes da CNUDM, não existia qualquer norma internacional que fixasse a largura do mar territorial, inexistindo, portanto, qualquer uniformidade suficiente ao entendimento da sua largura para a formação de uma norma costumeira.

Foi somente após a CNUDM, portanto, que o Mar Territorial foi estabelecido como uma zona de mar adjacente às costas, onde se estende a soberania pela do Estado, sendo o único limite o direito à passagem inocente, o qual fora igualmente

garantido pela referida Convenção, devendo os Estados costeiros respeitá-lo (MARTINS, 2010).

A CNUDM entrou em vigor no ano de 1984, tendo sido aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo n.º 05 de 09 de setembro de 1987⁴ e promulgada por meio do Decreto n.º 1.530 de 22 de junho de 1995⁵. A entrada em vigor ocorreu somente no ano de 1994, uma vez que ajustes internos referentes ao ordenamento jurídico brasileiro foram necessários para que houvesse a devida ratificação da Convenção (MARTINS, 2010).

Sendo assim, a criação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi de extrema importância para o direito internacional e ambiental, uma vez que, além de delimitar os traços ligados às áreas e regiões pertencentes a cada Estado, a referida Convenção tratou acerca da exploração dos recursos naturais advindos desse ecossistema tão rico e vasto.

Seguindo essa linha, há de se comentar a respeito da Lei n.º 9.537 de 1997⁶, a qual dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Os artigos 3^{o7} e 4^{o8} da referida lei

⁴Aprova o texto da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982.

⁵Declara 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.

⁶Altera dispositivos das Leis n.º 8.112, de 11 de dezembro de 1990, 8.460, de 17 de setembro de 1992, e 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, e dá outras providências.

⁷Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

⁸Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- c) realização de inspeções navais e vistorias;
- d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
- e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
- f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
- g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
- h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

serviram de inspiração para a NORMAM-04/DPC, uma vez que esta não inclui entre as competências da Autoridade Marítima qualquer controle sobre as águas sobrejacentes à plataforma continental além das 200 milhas marítimas (MORE, 2013).

As águas sob jurisdição nacional compõem a massa d'água limitada pela zona econômica exclusiva, havendo nesses limites os direitos de soberania e jurisdição conforme a Lei n.º 9.537 de 1997, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a Lei n.º 8.617/1993⁹, não sendo o regime jurídico da plataforma continental (relativa ao solo e subsolo) confundido com o regime das águas relativo ao mar territorial, à zona contígua e à zona econômica exclusiva (MORE, 2013).

No tocante à Lei n.º 8.617/1993, há de se explanar que ela regula a extensão do mar territorial no Brasil, o método de delimitação pelo critério de linhas de base normais e retas, a passagem inocente e o espaço aéreo sobrejacente, determinando, também, que os navios estrangeiros localizados no mar territorial brasileiro devem se submeter aos regulamentos nacionais (MORE, 2013).

More (2013) afirma que, apesar da soberania do Estado costeiro ser ampla no mar territorial se comparada aos demais espaços, é possível notar que a regra da submissão de navios estrangeiros aos regulamentos nacionais não se confunde com àquela relativa à jurisdição penal aplicável a bordo de navios estrangeiros, cujas

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

⁹ A Lei n.º 8.617 de 04 de janeiro de 1993 dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros.

exceções são dispostas pelo artigo 27¹⁰ da CNUDM. Assim, mesmo que o navio estrangeiro esteja no mar territorial, a jurisdição penal a bordo é uma regra que afeta ao Estado de bandeira e, só por exceção, ao Estado costeiro.

A extensão e os limites das zonas marítimas bem como o exercício da soberania e da jurisdição pelo Estado Brasileiro são regulamentados pela Lei n.º 8.617/1993, a qual afirma, em seu artigo 2º, que a soberania do Brasil se estende ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo (MARTINS, 2010).

A respeito do assunto, Cândido (2011) afirma que, no mar, a jurisdição é complexa, posto que, mesmo no mar territorial, a soberania dos Estados é limitada, não sendo de forma alguma comparável à soberania total dos Estados sobre os seus territórios. O Direito do Mar estabelece que a soberania sobre o mar territorial é exercida em conformidade com a Convenção e as demais normas de direito internacional.

¹⁰ ARTIGO 27

Jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro

1. A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação à infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem, salvo nos seguintes casos:

- a) se a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro;
 - b) se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial;
 - c) se a assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira;
- ou
- d) se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas.

2. As disposições precedentes não afetam o direito do Estado costeiro de tomar as medidas autorizadas pelo seu direito interno, a fim de proceder a apresamento e investigações a bordo de navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial procedente de águas interiores.

3. Nos casos previstos nos parágrafos 1º e 2º, o Estado costeiro deverá, a pedido do capitão, notificar o representante diplomático ou o funcionário consular do Estado de Bandeira antes de tomar quaisquer medidas, e facilitar o contato entre esse representante ou funcionário e a tripulação do navio. Em caso de urgência, esta notificação poderá ser feita enquanto as medidas estiverem sendo tomadas.

4. Ao considerar se devem ou não proceder a um apresamento e à forma de o executar, as autoridades locais devem ter em devida conta os interesses da navegação.

5. Salvo em caso de aplicação das disposições da Parte XII ou de infração às leis e regulamentos adotados de conformidade com a Parte V o Estado costeiro não poderá tomar qualquer medida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial, para a detenção de uma pessoa ou para proceder a investigações relacionadas com qualquer infração de caráter penal que tenha sido cometida antes do navio ter entrado no seu mar territorial, se esse navio, procedente de um porto estrangeiro, se encontrar só de passagem pelo mar territorial sem entrar nas águas interiores.

No Brasil, a competência jurisdicional e a incidência da lei brasileira nas zonas marítimas obedecem, em regra, ao princípio da territorialidade, que, em suma, evidencia a consagração da jurisdição civil, administrativa e penal nacionais. Nesse sentido, estando em consonância com o princípio supracitado, as normas do direito marítimo e os direitos de jurisdição se aplicam às zonas marítimas brasileiras (MARTINS, 2010).

A jurisdição brasileira no mar territorial (MT) é soberana exceto no que diz respeito à jurisdição penal e civil em navio mercante estrangeiro em passagem inocente, cuja jurisdição pertence ao Estado de bandeira¹¹. Já no que diz respeito à zona contígua (ZC), o Estado brasileiro é destituído de soberania, contudo, possui jurisdição legal específica para fins de fiscalização concernente à alfândega, à saúde, aos portos, à imigração e ao trânsito por águas territoriais (MARTINS, 2010).

Consoante aduz Martins (2010), a zona contígua foi uma ideia que se desenvolveu no decorrer dos séculos, especialmente por motivos ligados à economia, a fim de evitar o descumprimento das Leis aduaneiras. A ZC não é considerada alto-mar, de forma que o Estado exercerá sobre ela uma soberania limitada, podendo o Estado costeiro, todavia, tomar as medidas necessárias para evitar infrações aduaneiras, fiscais, de imigração e sanitárias, além de reprimir as infrações às leis e aos regulamentos internos.

Em relação à zona econômica exclusiva (ZEE), qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe, além disso, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos. Conforme dispõe Martins (2010), a criação da ZEE representou uma apropriação de aproximadamente 27% das superfícies dos oceanos, o que se configura como uma parcela de grande importância, especialmente se pensar no potencial de exploração econômica ali existente.

Ademais, a CNUDM prevê que o Estado determinará a sua capacidade para explorar toda a captura permissível, devendo dar acesso ao excedente a outros Estados.

No tocante à plataforma continental (PC), a disciplina jurídica objetiva a soberania sobre a exploração e o aproveitamento de recursos naturais como minerais, combustíveis, petróleo e gás natural localizados em suas águas, assim como no seu solo e subsolo. Assim, nessa zona marítima, o Estado brasileiro

¹¹ O princípio da jurisdição exclusiva do Estado de bandeira determina que, na maior parte dos casos, cabe a este Estado tomar medidas jurisdicionais contra essa embarcação.

costeiro possui direitos exclusivos de exploração dos recursos minerais e outros recursos não vivos presentes no leito do mar e no subsolo, além dos organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias que vivem no leito do mar ou no subsolo, ou só podem se mover em contato físico com esse leito (ZANELLA, 2018).

Dessa forma, denota-se que o Brasil possui muito bem delimitado as suas áreas de atuação e enfoque relativos à aplicação da soberania nacional, sendo de suma importância o cumprimento das previsões territoriais ora estabelecidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

4. ABALROAMENTO ENVOLVENDO AS EMBARCAÇÕES CHANG RONG 4 E OCEANO PESCA I EM ÁGUAS INTERNACIONAIS

Em novembro de 2018, um navio atuneiro potiguar, com cerca de 22 metros de comprimento e 10 tripulantes a bordo, foi atacado por um navio chinês com mais que o dobro de tamanho. Conforme dispõe Barbosa (2018), o Sindicato da Indústria de Pesca do Rio Grande do Norte (Sindpesca) afirmou que o ataque ocorreu no final do dia 22 de novembro de 2018 a 420 milhas da costa brasileira (cerca de 670 quilômetros), ou seja, já em águas internacionais (BARBOSA, 2018).

O presidente do referido sindicato, Gabriel Calzavara, aduziu que estava acontecendo uma guerra no mar pelo atum e que a embarcação Chang Rong 4 bateu de maneira proposital no navio Oceano Pesca I. Por sua vez, o dono desta última embarcação, Everton Padilha, afirmou que os tripulantes estavam pescando quando o barco chinês começou a ir para cima deles (BARBOSA, 2018).

Os tripulantes do Chang Rong 4, por intermédio do rádio e por sinais, ameaçavam afundar a embarcação brasileira, tendo batido contra o Oceano Pesca I ao passo que faziam gestos com a mão os quais remetiam a cortes de garganta, aduzindo, portanto, que iriam matar a tripulação brasileira (GALANTE, 2018).

Após o ataque, o barco Oceano Pesca I navegou em sentido contrário à embarcação chinesa, tendo os tripulantes do Chang Rong 4 ainda perseguido, após o ataque, os tripulantes brasileiros. O dono do barco Oceano Pesca I, afirmou que o navio só não naufragou graças a uma proteção de poliuretano que serve como acondicionante térmico para manter os peixes frescos (GALANTE, 2018).

Os planos eram de que a embarcação brasileira ficasse por cerca de dez dias em alto mar, com o intuito de pescar a maior carga de atum possível, todavia,

em decorrência do ataque e dos danos causados ao casco da embarcação, os tripulantes tiveram que voltar à capital potiguar. Everton Padilha ainda compartilhou que obteve um prejuízo tremendo em decorrência do ataque, tendo recorrido à Marinha do Brasil para que tomassem as providências cabíveis ao caso (GALANTE, 2018).

Ele ressaltou a gravidade da situação ao lembrar que o comandante do Chang Rong 4 a todo momento afirmava pelo rádio que iria colocar o barco a fundo e que, caso o Oceano Pesca I não fosse todo feito de aço novo, a embarcação teria afundado e levado consigo 10 tripulantes inocentes (GALANTE, 2018).

Ocorre que, após procurar esclarecimentos diante do 3º Distrito Naval, Padilha afirmou que, por se tratar de um caso que aconteceu em águas internacionais, a Marinha do Brasil não possui jurisdição para tomar frente da situação. A respeito do assunto, Gabriel Calzavara aduziu que a situação como um todo é um absurdo e que se trata de um incidente internacional, devendo o Governo Brasileiro atuar para fins de providências (GALANTE, 2018).

É importante ressaltar que, enquanto autoridade marítima, a Marinha Brasileira e os seus agentes do Distrito supracitado tomaram todas as medidas cabíveis para que o caso fosse apurado pelas devidas autoridades competentes. Padilha ainda lembra que é dever do Estado garantir a segurança dos seus cidadãos dentro e fora dos territórios nacionais, estendendo-se esse compromisso às embarcações brasileiras em alto mar (GALANTE, 2018).

O Tribunal Marítimo, por meio do Processo n.º 33.245/2019, julgou o caso aqui explanado, sendo necessário, para fins de conceituação do tema, caracterizar a referida instituição. Pois bem, o Tribunal Marítimo se constitui como um órgão administrativo e vinculado ao Ministério da Marinha que possui a função de auxiliar, de maneira indireta, o Poder Judiciário (FREITAS, 2008).

As suas principais atribuições, consoante dispõe a Lei n.º 2.180/54, consistem em manter o registro geral da propriedade e da hipoteca naval, bem como dos armadores de navios brasileiros; julgar os acidentes e fatos da navegação, tanto marítima quanto fluvial e lacustre; e julgar questões relacionadas com as referidas atividades (FREITAS, 2008).

Além dos supracitados compromissos, o Tribunal Marítimo também é responsável: pela determinação de diligências à elucidação de fatos e acidentes de navegação; proibição ou suspensão do tráfego de embarcações por medidas de

segurança; processamento e julgamento recursos interpostos; funcionamento como juízo arbitral nos litígios patrimoniais posteriores a acidentes ou fatos da navegação; sugerir ao Governo modificações à legislação da Marinha Mercante, entre outras (FREITAS, 2008).

No acórdão proferido concernente ao processo de número supramencionado, o Tribunal Marítimo afirma que o acidente ocorreu em águas internacionais, a uma distância de 275 milhas náuticas do Arquipélago de Fernando de Noronha. Ato contínuo, são apresentados os 12 depoimentos das testemunhas interrogadas, as quais, em suma, corroboram com a apresentação dos fatos já aqui narrados (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

O mestre da embarcação Oceano Pesca I, Carlos Derlando de Oliveira Brandão, aduziu que, no dia dos fatos, a embarcação Chang Rong 4 passou a se deslocar na direção do navio brasileiro, tendo parecido, a princípio, uma aproximação comum durante uma jornada de pesca. Contudo, a embarcação chinesa começou a se aproximar de maneira perigosa e hostil, tendo a sua tripulação, inclusive, passado a lançar diversos parafusos de cerca de 8 cm de comprimento para dentro da embarcação brasileira, chegando a machucar a perna de um dos tripulantes brasileiros (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

Ele ainda afirma que, na ocasião, apesar da tripulação do Oceano Pesca I ter clamado de joelhos para que a tripulação chinesa cessasse as agressões, o comandante do Chang Rong 4 apenas acendeu um cigarro e assistiu tranquilamente a sua tripulação se divertindo com o sofrimento dos brasileiros (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

As demais testemunhas, como Osmar Gomes de Moura Filho, Antônio Raimundo da Silva Arcanjo Júnior, Lucivaldo Batista de Araújo e Janilton Catarina Venâncio, também relataram que tiveram que implorar por suas vidas, pois, a todo tempo, os tripulantes da embarcação chinesa faziam gestos os quais retratavam gargantas sendo cortadas, além de humilhá-los durante todo o acontecimento (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

O Laudo de Exame Pericial não foi conclusivo, tendo em vista que não apresentou os fatores que contribuíram para o acidente, além de não ter apontado a causa determinante devido à inviabilidade de periciar a embarcação Chang Rong 4, já que esta permaneceu na área do abalroamento, a uma distância de

aproximadamente 90 milhas náuticas fora das Águas Jurisdicionais Brasileiras (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

Assim, não fora apresentada a causa determinante do acidente da navegação, posto que não foi possível ouvir a tripulação da embarcação chinesa, bem como periciá-la, já que esta se encontrava pescando em águas internacionais e, portanto, não estava sujeita à jurisdição nacional. Ademais, não foram apontados os possíveis responsáveis por esse acidente pelo fato da tripulação chinesa não ter sido ouvida (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

Nesse íterim, foi realizada a comunicação junto ao Departamento de Assuntos de Defesa e Segurança do Ministério das Relações Exteriores (MRE), ao Consulado e à Embaixada da República Popular da China para a juntada de eventuais documentos produzidos e/ou realização das oitivas necessárias à apuração do caso. Todavia, não houve resposta do Governo chinês, da sua Embaixada ou do seu Consulado (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).

Por conseguinte, não houve outra manifestação do Tribunal Marítimo senão pelo arquivamento do caso, tendo sido justificado o que se segue:

A D. PEM manifestou pelo arquivamento sustentando que “para esta Procuradoria, ao se analisar os dados obtidos, diante dos relatos das testemunhas de apenas uma das embarcações envolvidas, que é o barco brasileiro, não é possível afirmar, de forma indubitosa, que o barco chinês ‘CHANG RONG 4’ tenha o abalroado, de forma dolosa. À luz de tais considerações, em especial, em virtude das infrutíferas tentativas de novas provas ou elementos de informações, esta Procuradoria opina pelo arquivamento do presente IAFN, por falta de provas. Tal ausência inviabiliza a elaboração de tese acusatória com o mínimo de sustentabilidade. Não existe, portanto, a justa causa apta a fundamentar um juízo de valor em desfavor de outrem a integrar o pólo passivo de um Processo Administrativo.” (TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021).¹²

¹²(...) Decide-se. De tudo o que consta nos presentes autos, conclui-se que a natureza e extensão do acidente da navegação sob análise, tipificado no art. 14, alínea a, da Lei n.º 2.180/54, caracteriza-se como abalroamento entre embarcações, provocando avarias no costado e vergado do B/P “OCEANO PESCA I”, sem ocorrência de danos pessoais ou poluição ambiental.

Consta na análise do Centro Integrado de Segurança Marítima, fls. 226 a 231, que as embarcações “OCEANO PESCA I” e “CHANG RONG 4” estavam navegando na região quando ocorreu o acidente. Porém não foi possível a reconstituição em plenitude da navegação das referidas embarcações devido aos sistemas de monitoramento utilizados pelas duas embarcações serem diferentes. A embarcação brasileira utilizava o PREPS, enquanto a chinesa utilizava o AIS-S. Ademais, os equipamentos vinham realizando transmissões e recepções normalmente, porém com intervalos irregulares, bem defasados, além de faltar dados de posição da embarcação chinesa pelo período de 14 horas e da embarcação brasileira pelo período de 8 horas.

Dos depoimentos uniformes da tripulação do B/P “OCEANO PESCA I” tem-se que a embarcação chinesa aproximou-se por boreste e sua tripulação começou a jogar parafusos na embarcação brasileira. Em seguida a embarcação chinesa contornou a popa e abalroou embarcação brasileira

Em meio à decisão, o Tribunal Marítimo deixou bem claro que tentou por todos os meios a colaboração do país chinês, tendo a resposta, todavia, sido de absoluto silêncio. A partir disso, questionam-se os limites de soberania e responsabilidade dos Estados, os quais, ao assinarem o referido documento, se propuseram a obedecer aos parâmetros por ele impostos, sendo correto concluir que a atitude da China, por conseguinte, desrespeitou tais preceitos.

Tal atitude nos faz questionar até que ponto se dá a aplicação e o efetivo cumprimento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, posto que, mesmo sendo signatária, a Embaixada da República Popular da China não ofereceu nenhum retorno a respeito do caso – que, como já explicitado, poderia ter causado prejuízos para muito além dos bens materiais.

Diante do exposto, tem-se que a referida decisão somente foi proferida em razão da Embaixada da República Popular da China não ter cumprido com as medidas previstas pela CNUDM, sendo a sua atuação de extremo desrespeito para

provocando avarias na estrutura. O Comandante da embarcação brasileira realizou manobras evasivas conseguindo afastar-se da embarcação chinesa.

Durante o inquérito, não foi possível realizar a perícia na embarcação estrangeira, bem como a oitiva de membros de sua tripulação na qualidade de testemunhas.

A D. PEM realizou diversas diligências por meio do Departamento de Assuntos de Defesa e Segurança do Ministério das Relações Exteriores (MRE), Consulado e Embaixada da República Popular da China para a juntada de eventuais documentos produzidos e solicitou cooperação na condução das investigações do abalroamento. Também foi realizada tratativas pela Embaixada do Brasil em Pequim e pelo Estado-Maior da Armada (EMA), por intermédio do Adido Naval na China, que não recebeu respostas das autoridades chinesas.

Dessa forma, em virtude das infrutíferas tentativas de obtenção de provas e de possíveis responsáveis para figurar no polo passivo, a D. PEM promoveu pelo arquivamento. Ressaltou que os autos poderão ser desarquivados caso surjam novos elementos hábeis a fundamentar uma representação a determinada pessoa física ou jurídica.

Cabe ressaltar que a responsabilização da empresa de navegação, por ser a provável proprietária do navio, remete a uma responsabilidade objetiva, não pertinente a esta Corte Marítima.

A causa determinante não foi apurada com a devida precisão.

Analisando-se os autos, diante da ausência de provas que fundamentem a instrução do processo administrativo e primando pelos princípios da eficiência e economia processual, deve-se julgar procedente o pedido de arquivamento formulado pela D. PEM, arquivando os autos.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) Quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: abalroamento entre embarcações, provocando avarias, sem ocorrência de acidentes pessoais ou poluição ambiental; b) Quanto à causa determinante: não apurada com a devida precisão; c) Decisão: julgar o acidente da navegação, previsto no art. 14, alínea a, da Lei nº 2.180/54, como de causa indeterminada, mandando arquivar os autos, conforme promoção da PEM; e d) Medidas preventivas e de segurança: encaminhar cópia dos autos a Procuradoria Geral da República para as medidas julgadas cabíveis.

Publique-se. Comunique-se. Registre-se.

Rio de Janeiro, RJ, em 07 de dezembro de 2021.

com os demais países signatários da Convenção bem como com as vítimas dos tripulantes que navegavam o Chang Rong 4.

4.1 REPERCUSSÕES JURÍDICAS DO ABALROAMENTO

O caso de abalroamento acima analisado é apenas um dos que ocorrem no dia a dia das navegações, principalmente se forem levados em consideração os riscos advindos dessa prática. Pensando nisso, a Marinha do Brasil orienta a população por meio dos seus canais de comunicação de modo a demonstrar quais atitudes podem e devem ser tomadas com o fim de prevenir abalroamentos.

No sentido jurídico, o abalroamento se perfaz mediante o choque direto entre duas ou mais embarcações ou navios que não possuam vínculo jurídico entre si. Além disso, importante se faz abordar acerca da existência do Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), o qual consiste no conjunto de regras as quais possuem força de lei e que determinam como os indivíduos devem conduzir as embarcações (STORCH, OBREGON, 2019).

Nesse ponto, em relação ao caso de abalroamento acima explicitado, tem-se que a embarcação brasileira estava cumprindo devidamente as normas impostas pela RIPEAM, ao passo que fora completamente surpreendida pelo ataque dos tripulantes do Chang Rong 4, os quais avançaram deliberadamente à embarcação Oceano Pesca I com o intuito de claramente prejudicá-los.

No que diz respeito à responsabilidade civil relacionada aos casos de abalroamento no mar, faz-se necessário, de início, conceituá-la como a obrigação de responder pelas consequências jurídicas dos seus atos, se configurando como um dever jurídico sucessivo decorrente da violação de um dever jurídico originário. Quando o caso tiver a culpa como o seu causador, será colocada em pauta a responsabilidade subjetiva, também conhecida como teoria da culpa (STORCH, OBREGON, 2019).

Assim, concernente ao caso de abalroamento entre as embarcações Oceano Pesca I e Chang Rong 4, entende-se que a causa foi determinada de maneira culposa, a qual ocorre por ato ou fato do capitão e/ou tripulantes de uma das embarcações ou de ambos (ANJOS, 2015). Todavia, por não conseguir absolutamente nenhum contato com a China e os seus representantes legais, tal

fato não pôde ser provado pelo Tribunal Marítimo, o qual, para isso, precisaria proceder com todos os tipos de produção de provas.

Ademais, no que diz respeito à possibilidade de demonstração de culpa do navio chinês em decorrência da omissão, há de se refletir acerca do princípio da ampla defesa e do contraditório, o qual se conceitua como um preceito basilar do ordenamento jurídico brasileiro. Ocorre que, mediante a sua aplicação, tem-se que, no caso em comento, as vítimas do navio Chang Rong 4 restaram completamente prejudicadas, ao passo que nenhuma medida efetiva fora tomada após os acontecimentos.

Nesse caso, deveriam os acontecimentos terem sido levados ao órgão julgador competente de direito internacional, ao passo que, por mais que tenham sido realizadas diversas tentativas de contato e ter sido oportunizado o direito ao contraditório e à ampla defesa, o país chinês simplesmente resolveu ignorar as solicitações brasileiras.

Especificamente no caso acima, tem-se que os tripulantes do Chang Rong 4 atuaram de maneira completamente ostensiva em relação aos indivíduos localizados no Oceano Pesca I, demonstrando nitidamente a intenção de machucá-los e até mesmo, conforme os depoimentos das testemunhas acima referenciados, de matá-los.

Assim sendo, no tocante às previsões legais internacionais, é possível afirmar a existência da Convenção de Bruxelas, ocorrida em 1910, a qual previu a criação da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento e de Assistência e Salvamento Marítimo de 1910 (ANJOS, 2015).

Nela, o artigo 3^o¹³ prevê que, caso o abalroamento tenha sido causado por um dos navios, a reparação dos danos caberá ao navio que incorreu com culpa. Ademais, o seu artigo 6^o¹⁴ estabelece que a ação de indenização por perdas e danos sofridos em decorrência de abalroação não depende de protesto ou qualquer outra formalidade legal (ANJOS, 2015).

¹³ Artigo 3^o Se a abalroação tiver sido causada por culpa de um dos navios, a reparação dos danos incumbirá ao navio que incorrido na culpa.

¹⁴ Artigo 6^o A ação de indenização de perdas e danos sofridos por efeito de abalroação não depende de protesto nem de qualquer outra formalidade especial.

Outrossim, a demonstração da culpa, de acordo com a referida Convenção, poderá se originar tanto do descumprimento das regras técnicas por parte do capitão, como das regras estabelecidas no RIPEAM em virtude de imprudência ou negligência. Destarte, a prova se fará por qualquer um dos meios admitidos em direito, sendo mais comum a realização de perícias ou arbitramentos (ANJOS, 2015).

Por conseguinte, tem-se demonstrada a má-fé do país chinês ao se mostrar inerte em relação ao caso narrado, posto que a sua gravidade restou devidamente indicada, devendo o seu julgamento ter incorrido na aplicação de penas e multas aos tripulantes da embarcação Chang Rong 4, bem como à fiscalização desses pela Embaixada Chinesa.

CONCLUSÃO

Consoante fora explicitado no presente trabalho, os conceitos de soberania e responsabilidade territorial ligados aos mares e oceanos foram amplamente discutidos e analisados pelos Estados com o intuito de prover, da melhor maneira, a segurança jurídica desses locais. Todavia, conforme se depreende do caso de abalroamento analisado, os conceitos da delimitação de territórios marítimos se tornam, por vezes, subjetivos.

Ora, de acordo com o que fora aqui exposto, questiona-se: para que servem as normas jurídicas e as Convenções legais se em casos como o do Chang Rong 4 e Oceano Pesca I os autores do fato saem impunes? De que adianta o acordo de inúmeras tratativas internacionais se os países não cooperam entre si?

Como ficou bem claro, o incidente ocorreu em águas internacionais, não se encontrando, portanto, no mar territorial, na zona contígua ou na zona econômica exclusiva do Brasil. Contudo, não é por esse motivo que não deve haver a aplicação das sanções cabíveis, posto que as regiões do mar internacional também são passíveis de aplicação das normas jurídicas civis e penais.

Consoante os depoimentos das testemunhas brasileiras, a tripulação chinesa não demonstrou remorso em momento algum, tendo, a todo tempo, evidenciado o intuito de lesar os tripulantes do Oceano Pesca I. Sendo assim, restou constatado, pela simples leitura do relatório, o dolo nas ações dos tripulantes do

Chang Rong 4, devendo o Governo chinês ter procedido com as devidas investigações a respeito do assunto.

Nesse caso, consoante fora abordado, a embarcação Chang Rong 4 deveria incorrer em culpa e, por conseguinte, arcar com os encargos advindos dos seus atos. O mínimo que os tripulantes do Oceano Pesca I mereciam era um julgamento com a determinação de sanções, tais como a incumbência de indenizar tanto o dono do barco pelos prejuízos causados, como os tripulantes que sofreram física e psicologicamente com a situação.

A impunidade em casos como esses é bastante prejudicial à comunidade marítima, uma vez que, por se tratar dos mares e oceanos de vasta extensão, alguns indivíduos podem achar que estão dentro de uma “terra sem lei”. Contudo, a confecção e ratificação da CNUDM, por exemplo, deixa bem claro que essa delimitação não funciona assim.

Em uma situação em que trabalhadores se retiraram para aquém de milhas náuticas de suas casas, é imprescindível a manutenção da sua segurança jurídica, uma vez que eles já têm que se preocupar com a sua segurança em relação às adversidades do mar. Desta feita, entende-se como frustrante a falta de resolução como no caso aqui apresentado, não tendo o Governo chinês se esforçado para esclarecer a situação.

Nesse sentido, tem-se que a existência das previsões legais internacionais referentes ao assunto ainda se mostra escassa no que diz respeito à sua aplicação. A omissão da China, nesse caso, não deveria ter sido o suficiente para que o Tribunal Marítimo promovesse o arquivamento, posto que o seu julgamento deveria ter repercutido de forma internacional, tendo em vista as proporções dolosas do caso. Para uma finalização devidamente eficaz ao caso em comento, deveria haver a efetiva interpelação da CNUDM, posto que a China aderiu ao documento como signatária, mas em nada se esforçou para cumpri-la.

Assim, em meio à inexistência de resolução e punição, nada garante que os tripulantes do Chang Rong 4 não venham a repetir o que fizeram com a tripulação do Oceano Pesca I, posto que não foram penalizados pelos seus atos. Outrossim, nada garante que, em acontecendo de novo, a tripulação da embarcação atacada saia com vida, tendo em vista que os chineses, nesse caso, deixaram bem claro a intenção de prejudicar a vida de pessoas inocentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANJOS, José Haroldo dos. **Responsabilidade no transporte Marítimo de pessoas**: o naufrágio e acidentes em navios de cruzeiros. O Naufrágio e Acidentes em Navios de Cruzeiros. Disponível em: <http://jharoldoadogados.com.br/download/AResponsabilidadenoTransporteMaritimo dePessoas.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2022.

BARBOSA, Anderson. **Navio pesqueiro potiguar é atacado por embarcação chinesa; 'é a guerra do atum', diz sindicato da pesca do RN**. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2018/11/23/navio-pesqueiro-potiguar-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-e-a-guerra-do-atum-diz-sindicato-da-pesca-do-rn.ghtml>. Acesso em: 03 set. 2022.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2014. 592 p. Disponível em: http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 03 out. 2022.

BORGES, Thiago Carvalho; ZANELLA, Tiago V.; TOLEDO, André de Paiva; SUBTIL, Leonardo de Camargo; BORGES, Orlindo Francisco (org.). **DIREITO DO MAR**: reflexões, tendências e perspectivas. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017. 32 p. Disponível em: https://cdnv2.moovin.com.br/livrariadplacido/imagens/files/manuais/289_direito-do-mar-reflexoes-tendencias-e-perspectivas.pdf. Acesso em: 03 out. 2022.

BRANCO, Pércio de Moraes. **Relevo Oceânico**. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/SGB-Divulga/Canal-Escola/Relevo-Oceanico-2624.html#:~:text=Plataforma%20Continental,podendo%20chegar%20a%20v%C3%A1rias%20centenas>. Acesso em: 15 out. 2022.

BRASIL. **Decreto n.º 10.901, de 17 de dezembro de 2021**. Promulga as Emendas à Convenção sobre o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar, adotadas pela Assembleia da Organização Marítima Internacional entre 1981 a 2013. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/decreto/D10901.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2010.901%2C%20DE%2017,Internacional%20entre%201981%20a%202013. Acesso em: 21 nov. 2022.

BRASIL. **Decreto n.º 87.975, de 22 de dezembro de 1982**. Promulga o Protocolo de Emenda que modifica o artigo 14 da Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Assistência e Salvamento Marítimos, de 23 de setembro de 1910. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/decretos/1982/D87975.html. Acesso em: 20 nov. 2022.

BRASIL. **Decreto n.º 21.852, de 20 de setembro de 1932**. Publica a adesão da Letônia às Convenções para a unificação de certas regras em matéria de abalroamento e em matéria de assistência e de salvamento marítimos, firmados em Bruxelas a 23 de setembro de 1910. Brasília, Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21852-20-setembro-1932-559855-publicacaooriginal-82281-pe.html>. Acesso em: 21 nov. 2022.

BRASIL. **Lei n.º 8.617, de 04 de janeiro de 1993**. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm. Acesso em: 27 set. 2022.

BRASIL. **Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM. Acesso em: 17 out. 2022.

CÂNDIDO, António Manuel de Coelho. **ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB SOBERANIA OU JURISDIÇÃO NACIONAL**: um modelo para potenciar o exercício da autoridade do estado no mar. Lisboa: Edições Culturais da Marina, 2011. 49 p. Disponível em: https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernos_navais_n39_outubro_dezembro_2011.pdf. Acesso em: 15 set. 2022.

CESAR, Júlio. **O que é Ripeam?** 2017. Disponível em: <https://www.victoryyachts.com.br/tag/regulamento-internacional-para-evitar-abalroamento-no-mar/>. Acesso em: 21 nov. 2022.

COELHO, Paulo Neves. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. **Relações Internacionais**, [S.L.], n. 66, p. 11-35, jun. 2020. Instituto Portugues de Relacoes Internacionais, Universidade Nova de Lisboa. <http://dx.doi.org/10.23906/ri2020.66a02>. Disponível em: https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri66/RI_66_art02_PNC.pdf. Acesso em: 14 out. 2022.

FRANCO, Marcia Arruda. A ROTA DAS ESPECIARIAS EM TEXTOS DO SÉCULO XVI. **Floema**: Caderno de Teoria e História Literária, Vitória da Conquista, v. 01, n. 01, p. 51-69, jun. 2005. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/floema/article/view/1623/1398>. Acesso em: 17 set. 2022.

FREITAS, Dario Almeida Passos de. **O que é, qual a atribuição e como funciona o Tribunal Marítimo**. 2008. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2008-dez-08/funciona_tribunal_maritimo. Acesso em: 10 out. 2022.

GALANTE, Alexandre. **‘Guerra do Atum’**: barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar. barco brasileiro é atacado por embarcação chinesa em alto-mar. 2018. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2018/11/23/guerra-do-atum-barco-brasileiro-e-atacado-por-embarcacao-chinesa-em-alto-mar/>. Acesso em: 06 set. 2022.

LOPES, Maria Margaret. Apresentação: oceanos como espaços de produção de conhecimento. **Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 37, n. 75, p. 657-662, dez. 2021. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/vh/a/XGGzy9BpgySrXKdQJNyJYnH/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 29 out. 2022.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Amazônia Azul, Pré-Sal, Soberania e Jurisdição Marítima. **Unopar Cient., Ciênc. Juríd. Empres.**, Londrina, v. 11, n. 1, p. 25-30, mar. 2010. Disponível em: <https://revistajuridicas.pgsskroton.com.br/article/view/963>. Acesso em: 29 out. 2022.

MATOS, Fábio. **A Humanidade e o Mar**. Ceará: Instituto de Ciências do Mar – Labomar, 2019. 53 slides, color. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Fabio-De-Oliveira-Matos/publication/342612435_A_Humanidade_e_o_Mar/links/5efd289e92851c52d61085ff/A-Humanidade-e-o-Mar.pdf. Acesso em: 09 out. 2022.

MORE, Rodrigo Fernandes. REGIME JURÍDICO DO M: a regulação das águas e plataforma continental no Brasil. **Rev. Esc. Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 1, p. 81-111, jul. 2013. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/223/185>. Acesso em: 15 set. 2022.

PEREIRA, Luiz Fernando. **Estudos de Direito Internacional Público**: estado (território). Estado (território). 2013. Disponível em: <https://drluizfernandopereira.jusbrasil.com.br/artigos/111916927/estudos-de-direito-internacional-publico-estado-territorio>. Acesso em: 15 nov. 2022.

SOUZA, Jorge de. **“Eles queriam nos matar”**: como foi o ataque do barco chinês ao brasileiro. 2018. Disponível em: <http://historiasdomar.blogosfera.uol.com.br/2018/11/27/dono-de-barco-atacado-por-chineses-desabafa-eles-queriam-nos-matar/>. Acesso em: 06 set. 2022.

STORCH, Livia Pioli; OBREGON, Marcelo Fernando Quiroga. Responsabilidade civil do prático no Direito Marítimo com base na legislação brasileira e na Teoria do Risco. **Derecho y Cambio Social**, S.I., v. 57, p. 173-197, set. 2019. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7014396>. Acesso em: 21 nov. 2022.

TRIBUNAL MARÍTIMO. Acórdão n.º 33.245/19. Relator: JÚLIO CÉSAR SILVA NEVES. Rio de Janeiro, RJ, 07 de dezembro de 2021. **Tribunal Marítimo**: B/P “OCEANO PESCA I” e B/P “CHANG RONG 4”. Abalroamento entre embarcações, provocando avarias no costado e verdugo, sem ocorrência de danos pessoais ou poluição ambiental. Causa não apurada com a devida precisão. Arquivamento. Rio de Janeiro. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/acordao_calendario/ACORDAO%20C.pdf. Acesso em: 03 set. 2022.

VALES, Eduardo. **Direito do Mar**: os conceitos de águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva e plataforma continental jurídica (legal). os conceitos de Águas Interiores, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental Jurídica (legal). 2011. Disponível em: <http://ummundoglobal.blogspot.com/2011/05/direito-do-mar-os-conceitos-de-aguas.html>. Acesso em: 01 nov. 2022.

ZANELLA, Tiago V. ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: UM ESTUDO SOBRE A (I)LEGALIDADE DO CONCEITO DE AJB. **RJLB**, Lisboa, v. 06, n. 0, p. 2.831-2.856, jun. 2018. Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/6/2018_06_2831_2856.pdf. Acesso em: 17 set. 2022.