

## **O TERRITÓRIO DO ESTADO E A GRADAÇÃO DA SOBERANIA**

Margarida Cantarelli (\*)

Dentre os temas que vêm desafiando a capacidade de adequar conceitos antigos à sociedade internacional atual, sem dúvida, o território do Estado figura nos primeiros planos. É uma consequência das transformações que ocorrem no próprio Estado, como também, nas possibilidades tecnológicas de um mundo novo, cujas relações desenvolvem-se, em parte, num espaço não territorial.

Como se tem falado no fim do Estado<sup>1</sup>, igualmente autores se referem ao fim do território. Todavia, um e outro parecem ser, mais do que nunca, objeto de paixão. Conforme antiga tradição, os homens fazem deles um motivo essencial de discórdia. Morre-se hoje para que esta ou aquela porção de terra permaneça sérvia, croata ou bósnio-muçulmana; sacraliza-se a terra da Palestina ou de Israel; mata-se para que os bascos tenham uma pátria independente. Cada minoria procura traduzir numa reivindicação territorial intransigente a vontade de se afirmar e de se distinguir. A guerra e a paz, a ordem e a desordem internacionais parecem depender inteiramente da ambição de arrumar ou de rearrumar os frágeis mapas do mundo<sup>2</sup>.

Ao mesmo tempo, e contrapondo-se, as lógicas das redes de relações, que retêm uma parte crescente e essencial da atualidade da cena mundial, levaram a mudanças nas relações internacionais que desbaratam os territórios, maltratam a sua soberania e desvalorizam o seu papel político, econômico e social: os circuitos financeiros, as trocas comerciais, as difusões de ondas e de imagens, as migrações das pessoas, as solidariedades religiosas, culturais ou lingüísticas, as diásporas de todos os tipos, sobrepõem-se, em potência e em eficácia, ao peso dos territórios.

Do ponto de vista jurídico, nada parece ter mudado. O Direito Internacional concede a mesma reverência ao princípio da territorialidade, tomando o território como o quadro espacial no qual se estabelecem todas as comunidades humanas, materializando a sua fixação ao solo e determinando os seus limites, bem como os limites da sua soberania.

---

\* Juíza do Tribunal Regional Federal da 5ª Região. Coordenadora Acadêmica da ESMAFE - 5ª

<sup>1</sup> Jürgen Habermas. *Après l'État-nation – une nouvelle constellation politique*. Paris: Fayard. 2000. Philip, Christian; Soldatos, Panayotis. *Au-delà et deçà de l'État-Nation*. Bruxelles: Bruylant. 1996.

<sup>2</sup> Bardie, Bertrand. *Fim dos Territórios*. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.

Não é seguro, afirma Bertrand Bardie, que o modelo vestfaliano possa acomodar-se com o seu contrário para compor com ele uma nova ordem estável. Pelo contrário, é evidente que os atentados aos princípios fundadores não podem ser negligenciados, subestimados, nem simplesmente interpretados através do recurso às teorias da regulação sistêmica ou às da adaptação incremental. Desenha-se uma nova cena mundial, que tanto é aterritorial, como está sujeita à concorrência de várias lógicas territoriais contraditórias e que, cada vez mais, é banalmente chamada Estado-Nação.

A ilusão cartográfica já não é suficiente para dissimular esta pluridimensionalidade das relações, que já só em parte são internacionais. As relações entre nações – aliás, cada vez mais difíceis de territorializar – passaram a ser um aspecto do funcionamento de uma cena mundial feita também de redes de relações, de proliferação e de volatilidade de alianças, elas próprias inscritas em diversos espaços.

Mas, o território do Estado continua, na sua concepção clássica, apresentando duas características: a) *delimitação*, no sentido de que existem limites ao poder territorial do Estado, isto é, há linhas que separam o território dos Estados; b) *estabilidade*, ou seja, a sua população é sedentária. Embora haja conflagrações nos limites de muitos Estados, a maioria das linhas divisórias se apresentam com certo grau de estabilidade.<sup>3</sup>

Muitas são as teorias que foram apresentadas sobre a natureza jurídica do território, dentre elas, quatro tiveram maior aceitação da doutrina.

A primeira teoria é a que considera o *território como elemento constitutivo* do Estado ou do *território-sujeito*, sendo parte da sua própria personalidade, e assim é considerado como *qualidade do Estado*. O Estado tem o poder de *imperium* e não de *dominium*, como pretende a teoria do Estado-objeto. Foi absorvida pelos teóricos da *geopolítica*, tendo um dos seus seguidores definido o Estado como “um pedaço de solo e um pedaço da humanidade”(Ratzel)<sup>4</sup>, e foi defendida na Alemanha por Jellinek.

Essa teoria sofreu críticas por não se coadunar com diversos fenômenos da vida internacional, como as cessões de território. A crítica não quer significar que se esteja negando ser o território um elemento do Estado, que deixa de existir quando aquele desaparece por completo, mas subsiste se o mesmo for alterado, sem que tal fato atinja a sua personalidade internacional.

<sup>3</sup> Mello, Celso de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Renovar. 12ª Ed., vol. II p. 1035

<sup>4</sup> Rousseau, Charles. “*Derecho Internacional Publico*”. Barcelona: Ariel. 1966, p. 90.

A segunda teoria é do *território-objeto*. Segundo os seus adeptos, o território é o objeto mesmo do poder estatal. Essa idéia se manifestou em duas direções: o poder estatal como a) um direito real de propriedade, ou b) um direito real de soberania.

A primeira interpretação reside na velha concepção do Estado patrimonial. O território é objeto de um direito real do Estado, que tem sobre ele um direito de propriedade. Esta teoria recebeu inúmeras críticas, uma vez que a noção de propriedade não é entendida de maneira uniforme em toda a sociedade internacional. Tem um cunho privatista e está consagrada na Constituição norte-americana. No Brasil, foi adotada por Rui Barbosa e está presente em nossas Constituições.

A segunda interpretação é igualmente criticada, pois só poderia ser admitida pelos que aceitassem a ficção de um Estado personificado, titular de direitos subjetivos.

A terceira teoria, do *território-limite* admite que o território não é mais que o perímetro dentro do qual se exerce o direito de mando do Estado, em suma, o marco dentro do qual se efetiva o poder estatal.

A crítica que se faz a esta terceira teoria é de que tem um aspecto negativo, pois o território não é apenas um limite para a competência do Estado, mas proporciona-lhe um título positivo de competência, habilitando-o a atuar. Além do mais, pode-se observar que o Estado exerce competência fora do seu território, por exemplo, no Alto Mar.

A quarta teoria, do *território-competência*, introduziu-se na doutrina austríaca (Kelsen) e através dela ganhou espaço no Direito Internacional. Por ela, o território é considerado como uma porção da superfície terrestre em que se aplica, com efetividade de execução, um determinado sistema de normas jurídicas. O território não é mais do que a esfera de competência espacial do Estado, o marco dentro do qual tem validade a ordem estatal. É onde o Estado exerce os atos coativos

Esta teoria foi considerada por Charles Rousseau muito mais satisfatória que as precedentes, porque tem o mérito de integrar-se no marco geral da técnica do direito público, que considera as prerrogativas estatais como competências atribuídas aos governantes e aos agentes públicos para a realização de determinadas funções de interesse social. Também, porque é capaz de explicar, melhor que as precedentes, as cessões territoriais e a determinação da natureza jurídica do território colonial.

Todavia, também recebeu críticas, levando Kelsen a distinguir o território em sentido estrito e lato, pois, pela formulação inicial, o alto mar seria território

do Estado, já que nele podem eventualmente incidir as normas jurídicas de um determinado Estado.

Outras teorias devem ser mencionadas, dentre as quais a da *soberania territorial*, desenvolvida por Verdross, sendo uma variante da anterior, a qual procurou corrigir e complementar.

A *soberania territorial*, para Verdross, estaria limitada pelo Direito Internacional de onde ela deriva. Nada impede que um Estado ceda certas competências sobre o seu território (arrendamento) e conserve a sua soberania sobre ele, da mesma forma que exerce certas competências fora do território (alto mar), o que não significa que este faça parte do seu território.

“A soberania não deixa de ser competência, mas é um feixe de competência, é o conjunto de todas elas”<sup>5</sup>.

Embora seja, na opinião de Celso de Albuquerque Mello, a teoria que melhor se adapta à vida internacional, apresenta certas falhas por não responder a algumas questões, tais como: quem seria o titular da soberania territorial? Seria possível um Estado alienar todo o seu território?

E, ainda, vale mencionar, uma última teoria, a do *espaço vital*, adotada pelo III Reich, entre 1933 e 1945. Juristas nacionalsocialistas qualificaram de espaço vital aquela extensão espacial que deveria ser acessível a um povo determinado para assegurar a manutenção e o desenvolvimento de sua existência.

A introdução formal da teoria do espaço vital no direito positivo ocorreu no preâmbulo da Tratado de Aliança Germano-italiano, de 22 de maio de 1939, segundo o qual os Estados signatários tomavam a decisão de “intervir conjuntamente e com suas forças unidas, para assegurar o seu espaço vital e para manter a paz”. Igual determinação aparece no Pacto Tripartite germano-italo-japonês, de 27 de setembro de 1940.

O *território*, considerado como um dos três elementos político-sociais do Estado (população, território e governo) na concepção de Charles Rousseau, tem um sentido jurídico mais amplo do que indica a acepção etimológica e originária do termo.

Na forma mais tradicional, pode-se considerar que o território de um Estado é a porção da superfície terrestre<sup>6</sup>, seja de terra firme ou de água, submetida à soberania do Estado, abarcando seus prolongamentos verticais, estendendo-se aos espaços do subsolo e aéreo em que se possa desenvolver uma atividade

<sup>5</sup> Mello, Celso. op. cit. p. 1039.

<sup>6</sup> Azambuja, Darcy. Teoria Geral do Estado. Porto Alegre: Ed. Globo. 1980. “território é o país propriamente dito, e portanto país não se confunde com povo ou nação, e não é sinônimo de Estado, do qual constitui apenas um elemento” p. 36.

humana, assim como às coisas sobre as quais exerça o seu poder estatal (navios e aeronaves).

Portanto, se a divisão do território de um Estado apresenta um cunho didático, também pode representar os diversos graus de soberania exercida em cada espaço: a) território “terrestre”, ou seja, a superfície de terra firme ou território stricto sensu, onde vive a corporação política, dentro das fronteiras nacionais, incluindo as ilhas, o subsolo e a plataforma continental ; b) território marítimo: águas interiores, golfos, baías , portos, mar territorial; c) território aéreo: espaço aéreo; d) território ficto: os navios e as aeronaves; e) território com soberania específica: zona econômica exclusiva e zona contígua.

Na Constituição brasileira de 1988, como nas anteriores, dentro da idéia de direito real de propriedade, alguns dos espaços territoriais aparecem incluídos no art.20, entre os bens da União.

A Constituição da Espanha de 1973, adota a mesma linha das Constituições brasileiras. No Título relativo à “Economia e Fazenda”, no art. 132, estabelece:

- “ 1. La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público y de los comunales, inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.*
- 2. Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental”.*

A Constituição de Portugal, de forma mais apropriada que o dos exemplos antes citados, trata sobre o território no seu art. 5º:

- “1. Portugal abrange o território historicamente definido no continente europeu e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.*
- 2. A lei define a extensão e o limite das águas territoriais, a zona econômica exclusiva e os direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos.*
- 3. O Estado não aliena qualquer parte do território português ou os direitos de soberania que sobre ele exerce, sem prejuízo de rectificação de fronteiras”.*

A Constituição de Cuba, dentre as muitas analisadas, é a que aborda o tema com maior propriedade, colocando no seu art. 11:

- “El Estado ejerce su soberanía:*  
*a) sobre todo el territorio nacional, integrado por la Isla de Cuba, la Isla*

*de la Juventud, las demás islas y cayos adyacentes, las aguas interiores y el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que sobre estos se extinde;*

*b) sobre el medio ambiente y los recursos naturales del país;*

*c) sobre los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas, el lecho y el subsuelo de la zona económica marítima de la República, en la extensión que fija la ley, conforme la práctica internacional.*

*La República de Cuba repudia y considera ilegales y nulos los tratados, pactos o concesiones concertados en condiciones de desigualdad o que desconocen o disminuyen su soberanía y su integridad territorial”.*

Embora não conste expressamente em todas as Constituições que o Estado exerce *soberania plena* sobre o seu território, não há dúvidas de que isto ocorre com relação ao território *“terrestre”*. É nele que vive a sua população e é sobre ele que recai o *feixe de competência* de que fala Celso de Albuquerque Mello. Quase sempre os estudos se fixam sobre o exercício da soberania estatal *ratione loci*, mas, deve-se ter em conta que um dos pontos distintivos das transformações que vêm ocorrendo nos Estados é o de que as exceções estão cada dia mais ampliadas, indo muito além das velhas imunidades de jurisdição internacionalmente admitidas *ratione personae* (agentes diplomáticos) e com múltiplas hipóteses de extraterritorialidade de jurisdição, *ratione materiae*.

No que diz respeito ao *subsolo*, pela condição natural de prolongamento vertical inferior e contiguidade geográfica ao território, é indiscutível que a *soberania* do Estado sobre ele também é *plena*, embora se exerça basicamente quanto à exploração econômica dos recursos naturais aí existentes, já que não há forma de vida humana regular em tal espaço.

Renovando a citação à Constituição Brasileira de 1988, nela está estabelecido, no art.20, IX, que são bens da União os recursos minerais, inclusive os do **subsolo**.

Quanto ao *espaço marítimo* do território do Estado, e aí para facilitar a remissão legal e convencional inclui-se também a *plataforma continental*, constata-se que a soberania do Estado costeiro *não* é exercida na mesma intensidade, no mesmo grau, em todas as zonas que o compõem. Há limitações e especificidades de grande relevância, além do aparecimento de outros sujeitos (Estados terceiros: Estados sem litoral ou geograficamente desfavorecidos) que se habilitam ao exercício de direitos, antes exclusivos do Estado costeiro.

O mar sempre exerceu influência sobre muitos povos que, atraídos pelo seu fascínio, lançaram-se a aventuras. Na busca do desconhecido, de riquezas e

de glórias, muitos trouxeram louros, outros jamais voltaram. Mas na saga da humanidade, muitas dessas aventuras resultaram em mudanças na própria história. Há povos que ainda hoje são lembrados pelos seus feitos marítimos como, na Antigüidade, os fenícios, os cartagineses, os vikings, reconhecidos como grandes navegadores; na Idade Média, várias cidades viviam em razão do comércio que os seus portos propiciavam e dos mercadores que as levaram ao apogeu da riqueza, fazendo-as reivindicar a ampliação do seu poder, pelo controle de mais espaços considerados estratégicos. Assim se arvoraram soberanas também sobre o mar que as circundava: Veneza, sobre o Mar Adriático, Gênova sobre o Golfo da Ligúria, Pisa sobre o Mar Tirreno.

No início da Idade Moderna, os portugueses e espanhóis lançaram-se ao mar na busca de uma nova rota que alcançasse o oriente, ou seja, um novo caminho para as Índias, já que a velha rota se tornara intransponível, com a queda de Constantinopla. Contribuíram, com muito mais do que aparentemente buscavam, realizando grandes descobrimentos, inclusive o do Brasil, que transformaram a história da humanidade.

Os ingleses, posteriormente, tornaram-se senhores dos mares, notabilizando-se pelo seu poderio naval, garantia da vasta extensão territorial do seu Império. Outros povos também foram atraídos pelo lucro com o comércio de produtos de terras distantes, como os holandeses, que atuavam através de empresas, como as conhecidas Companhia das Índias Orientais e Ocidentais. Esta, bastante familiar em razão da ocupação holandesa no Nordeste do Brasil, no Século XVII.

Vale lembrar, como decorrência dos descobrimentos das rotas marítimas, as disputas sobre o domínio dos oceanos, travadas entre o Reino de Castela e o de Portugal, ambos patrocinadores de expedições, e alcançando muitos êxitos. Não foi à toa que o Papa Alexandre VI, dentro do poder de que a Igreja dispunha e abusando das suas preferências pessoais, na Bula Inter Coetera, de maio de 1493, propiciava a divisão do oceano Atlântico (o mar oceano), privilegiando os Reis Católicos, concedendo ao Reino de Castela todas as terras descobertas e por descobrir a partir de 100 léguas a oeste de qualquer das ilhas de Açores e Cabo Verde.

Só posteriormente, com o Tratado de Tordesilhas, em 1494, é que a divisão se tornou mais equânime, avançando a tal linha ou “raia” de 100, para 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, dando assim a primeira conformação ao território que viria a ser descoberto e receberia, depois, o nome de Brasil. A linha de Tordesilhas passava ao norte nas proximidades da hoje cidade de Belém do Pará, e ao sul, perto de Laguna, em Santa Catarina. Mas, só em 1506, com a

Bula “*Ea quae pro bono pacis*”, do Papa Júlio II, é que se pode considerar como confirmada a divisão do mar, na forma como havia sido acordada em Tordesilhas.

As normas sobre o Direito do Mar e o Direito Marítimo tiveram sua origem costumeira e foram se consolidando ao longo do tempo pela prática reiterada, com a consciência da sua obrigatoriedade. Em diversas partes da Europa, já na Idade Média, encontram-se conjuntos de regras seguidas em diversas regiões, como as “Leis de Rhodes”, entre os séculos VII e IX, que vigoraram em todo o Mediterrâneo; as “Tábuas de Amalfi”, no Século X, na mesma região; as “Regras de Oleron”, na França, no Século XII; o “Consulado do Mar”, na região de Barcelona, no Século XIV; as “Leis de Wisby”, também no Século XIV, vigorando no Mar Báltico, além dos “Costumes de Amsterdã”, as “Leis de Antuérpia”, entre muitos ordenamentos.

Uma das mais importantes querelas entre os doutrinadores do Direito Internacional, do final do Século XVI para o início do Século XVII, referia-se à liberdade dos mares. Hugo Grotius, na sua obra “*De mare liberum*” (Capítulo XII do livro “*De Jure Praedae Commentarius*”), defendia a liberdade dos mares, no que foi contestado pelo português Frei Serafim de Souza e pelo inglês John Selden, com “*De mare Clausum sive de Dominio Maris*”, onde este último propugnava pelo domínio dos mares.

Como uma proteção ao território, passou a ser ardorosamente defendido o estabelecimento de uma faixa mar adjacente à costa e que a ela fosse estendida a soberania do Estado costeiro, especialmente como consequência da utilização da pólvora como arma, o que ampliava a capacidade de ataques vindos do mar, com tiros de artilharia, contra as cidades litorâneas.

Várias propostas foram defendidas para a largura da tal faixa que viria a ser chamada de *Mar Territorial*: Welwood e Bodin defendiam 100 milhas; Brecia, 60 milhas, e ainda, havia quem pugnassem por uma largura correspondente ao alcance de um tiro de canhão. Daí veio a famosa frase atribuída a Bynkershoek: “*Potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis*”. Prevaleceu a proposta de Galiani, embora não obrigatória, estabelecendo-a em três milhas náuticas. A soberania do Estado costeiro era exercida sobre essa faixa de mar da mesma forma como sobre o seu território.

O *Mar Territorial*, como observa La Pradelle, é uma criação do direito, sem corresponder a uma noção geográfica, poderia ser chamado de o “*mar dos juristas*”<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Mello, Celso de Albuquerque, op. cit., p. 1104 ss.



Com o passar do tempo, o desenvolvimento das armas e outras possibilidades de utilização do mar, a largura de três milhas perdeu por completo o seu sentido inicial. A força das armas ia muito além da distância fixada nas três milhas e o aproveitamento econômico dos recursos naturais do mar abria novas opções para o desenvolvimento dos povos costeiros. A ampliação da largura do mar territorial começou a se dar por atos unilaterais dos Estados litorâneos, passando de três para seis milhas. Depois foi criada a *zona contígua*, voltada para a pesca; posteriormente a zona contígua foi absorvida pelo mar territorial, alargando-se, então, para doze milhas. Até que o Instituto Hispano-luso-americano de Direito Internacional (Lima,1970) reconheceu que cada Estado tinha o direito de fixar a largura do seu mar territorial. Nessa ocasião, muitos Estados sul-americanos já haviam estendido a faixa para 200 milhas e outros seguiram no mesmo entendimento.

No Brasil, pelo Alvará de 1805, foi adotado, para fixar a largura do mar territorial, o sistema do tiro do canhão. Tal medida fazia todo sentido, tendo em vista a vinda da família real de Portugal, em razão do Bloqueio continental e das guerras napoleônicas, sendo muito importante a segurança das cidades costeiras onde se instalara a Corte.

O Decreto 9.672, de 17 de julho de 1912, instituía uma zona de pesca de 5 milhas e o Decreto 5.798, de 1940, restabeleceu a largura de três milhas. O Decreto-lei 44, de 18 novembro de 1966, aumentou o Mar Territorial para seis milhas e criou uma zona contígua de pesca de mais seis milhas. Nesta zona, o Brasil possuía o direito exclusivo de pesca e de exploração dos recursos vivos. O Decreto-lei 553, de 1969, aumentou o mar territorial para doze milhas, absorvendo assim a zona contígua de pesca.

O Decreto-lei 1.098, de 25 de março de 1970, aumentou o mar territorial para 200 milhas. As pressões externas sobre o governo brasileiro, provenientes de Estados com grandes interesses pesqueiros, levaram ao Decreto 68.459, de 1 de abril de 1971, que, visando regulamentar a pesca, com o aproveitamento racional e a conservação dos recursos vivos do mar territorial brasileiro, estabeleceu duas zonas de 100 milhas cada, sendo que na zona mais próxima à costa a atividade pesqueira estava reservada às embarcações nacionais de pesca e, na segunda parte, poderia também ser explorada por embarcações estrangeiras.

Com a Lei 8.617, de 4 de janeiro de 1993, o Brasil ajustou suas normas e regras internas às da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (Convenção de Montego Bay), delimitando os espaços marítimos, os direitos e deveres em cada parte, aos termos fixados internacionalmente, que passaram a inte-

grar o nosso ordenamento jurídico. Inclusive, com a revogação de todas as normas que lhe fossem contrárias.

É oportuno lembrar que só no Século XX, sob os auspícios da Liga das Nações, é que surgiu a preocupação em codificar o Direito do Mar. As tentativas da Sociedade Genebrina foram infrutíferas e a Conferência reunida na Haia, em 1930, terminou sem a celebração de qualquer tratado.

Com o advento da Organização das Nações Unidas, já depois da 2ª Grande Guerra, é que o tema voltou a ser examinado pela Comissão de Direito Internacional, culminando com a realização da 1ª Conferência das Nações Unidas, em 1958, resultando nas quatro Convenções de Genebra sobre Direito do Mar: “Mar Territorial e Zona Contígua”; “Alto Mar”; “Pesca e Conservação dos Recursos do Alto Mar” e “Plataforma Continental”. Todavia, nem a Convenção específica sobre Mar Territorial, nem quaisquer das outras três estabeleceram a largura do Mar Territorial.

Novas negociações se iniciaram para outra Convenção sobre Direito do Mar. Uma 2ª Conferência das Nações Unidas foi realizada em 1960 e a 3ª Conferência, que teve início em 1973, com 164 Estados participantes, chega ao seu fim em 1982, com a conclusão e assinatura de um Tratado por 117 Estados, em Montego Bay, na Jamaica.

A Convenção de Montego Bay, como ficou conhecida pela adoção do nome da cidade onde foi assinada, contém muitas inovações em matéria de Direito do Mar, pois consolidou costumes internacionais e textos esparsos, clarificou situações controversas, modernizou conceitos e, entre os muitos avanços, estabeleceu a largura máxima para o mar territorial em 12 milhas e igual para a zona contígua, criou a chamada zona econômica exclusiva, a “área”, entre inúmeros outros pontos merecedores de referência.

Convém ter claro que muitos Estados já haviam fixado anteriormente o seu Mar Territorial em 200 milhas, sobre as quais tinham *soberania plena*, sob a alegação de que tal medida se fazia necessária ao seu desenvolvimento econômico e melhoria da condição de vida do seu povo. A redução deste para apenas 12 milhas acarretaria uma situação, para muitos, inaceitável. Assim, levando em conta que a razão do alargamento anterior estava fundada na necessidade de aproveitamento dos recursos naturais (vivos ou não vivos), ficou estabelecido na Convenção que as 188 milhas restantes do que antes era o mar territorial passariam, no ordenamento internacional, à categoria de *Zona Econômica Exclusiva*. Ou seja, para fins de exploração econômica o Estado costeiro teria sobre tal faixa (ZEE) *direitos de soberania*.

Como foi dito, é preciso distinguir as diversas faixas ou zonas em que se divide o espaço marítimo do território, uma vez há grandes diferenças na incidência da soberania do Estado costeiro.

A figura mais discutida, como visto, é a do *mar territorial* e a sua noção tem sido apresentada de forma mais ou menos uniforme na prática internacional. A definição que foi dada no art. 1º, da Convenção de Genebra, de 1958, está similarmente repetida no art. 2º da Convenção de Montego Bay:

*“Art. 2º Regime jurídico do mar territorial, seu espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo*

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

Dessa definição constata-se que o Estado costeiro exerce no mar territorial *soberania plena*. Isto quer dizer que sobre essa faixa de mar tem ele os mesmos direitos exclusivos, como sobre o seu território terrestre. O Estado tem o direito de fixar cerimonial marítimo, de pesca, de estabelecer regras sanitárias, aduaneiras e fiscais, exercer a sua jurisdição civil e penal, entre outros.

Mas, essa faixa de mar tem uma largura estabelecida no art.3º, e um ponto para iniciar a medição, qual seja uma de linha de base. E isto está dito na Convenção:

*“Art. 3º. Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente convenção.*

Mesmo reconhecendo ao Estado costeiro *soberania plena* na faixa denominada de mar territorial, convém frisar que há uma restrição a essa soberania, que é o chamado *direito de passagem inocente*, formado via costume internacional ao longo dos séculos, e, inclusive, reconhecido no art.17 da própria Convenção de Montego Bay.

A Seção 3 da Convenção, trata da Passagem Inocente pelo Mar Territorial e a Subseção A cuida das normas aplicáveis a todos os navios:

*“Art. 17. Salvo disposição em contrário da presente convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inocente pelo mar territorial.*

A Convenção, no art. 18, diz que “*Passagem*” significa a navegação pelo mar territorial com o fim de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores, nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores, como também, dirigir-se para as águas interiores ou delas sair.

A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende “o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.”<sup>8</sup>”

No art. 19, diz a Convenção que a passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro.

Já nas *águas interiores* (art.8º), ou seja, as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial, em decorrência do traçado do litoral, como nos portos (art. 11) e nos ancoradouros, (art.12) a *soberania* do Estado costeiro é *plena*, não havendo o direito de passagem inocente, salvo se o traçado da linha de base considerar como águas interiores parte do mar anteriormente considerada como mar territorial.

Com a fixação da largura do mar territorial em 12 milhas, na conformidade do art.3º da Convenção, e para não afastar das negociações e da Convenção aqueles Estados que anteriormente haviam ampliado o seu mar para 200 milhas, foi criada a *zona econômica exclusiva* – ZEE (correspondente a até 188 milhas).

Diz o art.55, da Parte “V”, da Convenção de Montego Bay:

*“A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção”.*

E, no art. 57, está estabelecido que a largura da ZEE não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

A *zona econômica exclusiva*, como observa com absoluta propriedade Celso de Albuquerque Melo<sup>9</sup>, surge da noção de “mar patrimonial” latino-americano e

<sup>8</sup> Art. 18 da Convenção de Montego Bay.

<sup>9</sup> Mello, Celso de Albuquerque. op. cit. p. 1122.

da de “zona econômica afro-asiática”. Um representante do Quênia, lembra o citado autor, durante a 3ª Conferência das Nações Unidas, afirmou que a *zona econômica exclusiva* foi concebida como um meio de defesa contra os países que pilharam o mar em nome da liberdade dos mares.

O conceito jurídico de mar patrimonial surgiu na Declaração de São Domingos, em 1972, inovação que não constava expressamente das Convenções de Genebra. Nele, o Estado costeiro tem direitos soberanos sobre os recursos naturais, renováveis (vivos) ou não renováveis (não vivos), existentes nas águas, no leito e no subsolo das áreas adjacentes ao mar territorial, indo a sua extensão a até 200 milhas, das quais, excluídas as 12 milhas do mar territorial, restariam exatamente 188 milhas, tudo a contar da linha de base a partir da qual todas as medidas são feitas e larguras estabelecidas.

O interesse do Estado costeiro estava sendo analisado tendo em vista os aspectos econômicos, relativamente à pesca e todas as implicações a esta ligadas, como a preservação e a proteção de espécies e à exploração dos recursos não renováveis. A noção de mar patrimonial absorve elementos inerentes ao conceito de mar territorial e outros próprios da noção de alto mar. Assim, os direitos econômicos mencionados identificam-se, no mesmo grau de soberania, com os admitidos no mar territorial, ao tempo em que assegura três das grandes liberdades consagradas para o alto mar, quais sejam: liberdade de navegação, de sobrevôo e de colocação de cabos e oleodutos submarinos. Das grandes liberdades do alto mar ficou excluída, por óbvio, a liberdade de pesca.

Convém não confundir com noções diversas defendidas por Estados do Caribe, como a do chamado “*mar matrimonial*”, que seria adotado naqueles casos de inúmeras ilhas soberanas (pois se pertencessem ao mesmo Estado seria o caso de mar arquipelágico), geograficamente próximas entre si ou do continente, dificultando a divisão do mar, que passaria à propriedade indivisa dos estados costeiros (insulares ou não).

Mesmo consagrada na Convenção de Montego Bay e adotada pelo direito interno dos Estados convenientes, a natureza jurídica da *zona econômica exclusiva* continua a ser discutida na doutrina, na busca de conciliar o hibridismo que ela contém, levando a que muitos autores a considerem como de natureza jurídica “*sui generis*”, ou “*zona intermediária*”, “*quase alto mar*”, ou ainda, “*zona de soberania limitada*”.

Quenedeuc, citado por Celso de Albuquerque Melo<sup>10</sup>, analisa o tema com absoluta propriedade, ao dizer que a natureza jurídica da *zona econômica ex-*

---

<sup>10</sup> Mello, Celso de Albuquerque. op. cit. p. 1123.

*clusiva* vai depender da atividade que for enfocada: a) do ponto de vista dos recursos, ela é patrimônio do Estado; b) do ponto de vista da navegação, ela é alto mar; c) do ponto de vista da pesquisa e da proteção do meio marinho, ela é um complemento dos direitos do Estado sobre os recursos.

A grande questão é determinar se a *zona econômica exclusiva* é ou não território do Estado costeiro. Pode-se dizer que, no sentido estrito, clássico, de território, não o é. Mas, forçoso reconhecer que o Estado costeiro exerce, com exclusividade, alguns dos direitos inerentes à sua soberania territorial, como se mar territorial fosse.

A Convenção de Montego Bay reconhece e consagra, no art.56, 1,“a”, os *direitos de soberania*, quando trata dos direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na *zona econômica exclusiva*. Entendo, portanto, que embora a doutrina venha dando denominações diversas à natureza jurídica da *Zona Econômica Exclusiva*, mas, na essência todos concordam que em matéria de exploração econômica, os **direitos de soberania** estão na mesma hierarquia e não se distinguem dos exercidos para o mesmo fim no *mar territorial*. Nesta hipótese, na minha opinião, direitos de soberania significa dizer **soberania específica**, que não se confunde com soberania limitada. A diferença está em que a soberania limitada o é pela soberania de outro(s) Estado(s), no grau do seu exercício, enquanto que a *soberania específica é soberania plena sobre matéria(s) determinada(s) - ratione materiae , especificamente fixadas nas normas jurídicas de regência*.

Assim, por exemplo, a pesca, como atividade de inequívoca exploração econômica , ao ser praticada na *zona econômica exclusiva* de um Estado, estará submetida, em *razão da matéria*, às mesmas regras estabelecidas pelo direito do Estado costeiro.

Isto está claro na Convenção no art.56,1, “a”:

“Na *zona econômica exclusiva*, o Estado costeiro tem:

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

Recentemente, a 1ª Turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região decidiu pelo reconhecimento da soberania específica do Estado costeiro, no caso

a do Brasil, relativamente à incidência da lei brasileira para regular a condição de cidadãos estrangeiros integrantes da tripulação de navio de pesca de bandeira também estrangeira, embora arrendado a empresa brasileira, mas exercendo atividade de pesca na zona econômica exclusiva do Brasil ( costas da Paraíba).

A Convenção faz, também, distinção entre *direitos de soberania* e *jurisdição*, dando, assim, uma gradação decrescente, nos direitos do Estado costeiro, relativamente à *zona econômica exclusiva*. Observe-se que a Convenção enuncia as hipóteses em que o Estado costeiro tem *direitos de soberania* (art.56, 1, “a”) e aquelas matérias em que exerce, simplesmente, *jurisdição* ( art.56, 1, “b”), sem que fiquem muito claras as razões da diferenciação jurídica.

Reza a citada alínea “b” do inciso 1 do art.56:

**“b) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:**

- i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
- ii) investigação científica marinha;
- iii) proteção e preservação do meio marinho”.

A Convenção, quando trata dos direitos que os outros Estados têm na *zona econômica exclusiva*, enumera, no art. 58, 1, três das quatro clássicas liberdades consagradas para o alto mar, quais sejam: liberdade de navegação e de sobrevôo, de colocar cabos e oleodutos submarinos (nos termos do art.87), bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, entre outros, os ligados à operação de navios e aeronaves, de cabos e oleodutos submarinos e compatíveis com as demais disposições estabelecidas na Convenção.

*“Art. 58: Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva:*

*1. Na zona econômica exclusiva, todos os Estados, quer costeiros, quer sem litoral, gozam, nos termos das disposições da presente Convenção, das liberdades de navegação e sobrevôo e de colocação de cabos e dutos submarinos, a que se refere o art.87, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos e compatíveis com as demais disposições da presente Convenção”.*

O art.87 da Convenção estabelece as liberdades no alto mar.

É oportuno notar que a Convenção recomenda, tanto aos Estados costeiros, para considerar, no exercício dos seus direitos os direitos dos terceiros (art.56,2), como, no inciso 3º do referido art.58, está dito que os Estados terceiros terão em devida conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão as leis e regulamentos por ele adotados, de conformidade com as disposições da Convenção e as demais normas de Direito Internacional, na medida em que não sejam incompatíveis com a Parte “V”.

Vale também considerar que a Convenção estabelece, no art. 58,2, a aplicabilidade na *zona econômica exclusiva* das normas relativas ao alto mar, ou seja, as previstas nos art.88 a 115:

*“2. Os artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de direito internacional aplicam-se à zona econômica exclusiva na medida em que não sejam incompatíveis com a presente Parte”.*

Entre as matérias versadas nos artigos mencionados, estão: a utilização do alto mar para fins pacíficos; ilegitimidade das reivindicações de soberania sobre o alto mar; direito de navegação, nacionalidade e estatutos dos navios; imunidade dos navios de guerra no alto mar; pirataria e sua repressão, direito de visita, direito de perseguição; direito de colocação de cabos e oleodutos submarinos, danos e indenizações correspondentes, entre outras matérias, o que vem a caracterizar **não** ser a *zona econômica exclusiva* território do Estado costeiro.

Introduziu, também, a Convenção, pelo art. 33, a chamada *zona contígua*, de natureza igualmente indefinida, com 12 milhas de largura, adjacente ao mar territorial, portanto, dentro da *zona econômica exclusiva*, destinada a permitir medidas de fiscalização pelo Estado costeiro. Assim, numa faixa da *zona econômica exclusiva* estão sendo reconhecidos ao Estado costeiro alguns direitos não elencados expressamente nas normas específicas da Parte “V” da Convenção.

*“Art. 33 Zona contígua:*

*1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar 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.*



2. *A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial*”.

A *zona contígua* não é nova no direito do mar e era conhecida pela denominação “zona do alto mar contígua ao mar territorial”. Durante séculos a figura da zona contígua foi utilizada com finalidades econômicas e sanitárias, visando sobretudo a ampliar a área de pesca, como também a garantia da aplicação de leis fiscais e aduaneiras, além das regras sanitárias e de imigração .

Aparece na Inglaterra, no Século XVIII, perdurando até o final do Século XIX, embora este Estado tenha se oposto à criação de tal zona durante as Conferências da Haia, de 1930. Como se pode depreender, o sentido da criação da zona contígua, por ser ela parte do alto mar, seria o de ampliar a soberania do Estado costeiro, ou, pelo menos, de alguns direitos deste, a uma faixa fora do seu território.

Outra possível restrição aos direitos de soberania do Estado costeiro na sua *zona econômica exclusiva* diz respeito às novas figuras introduzidas na Convenção de Montego Bay: *Estados sem litoral* (LLS – Land Locked States) e os *Estados geograficamente desfavorecidos* (GDS – Geographical Disadvantages States).

Os *Estados sem litoral*, portanto sem acesso ao mar, poderão participar dos recursos vivos de zonas econômicas exclusivas, nas condições previstas no art.69 da Convenção, que é bastante explícito:

*Art. 69 Direitos dos Estados sem litoral*

*1. Os Estados sem litoral terão o direito a participar, numa base equitativa, no aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma sub-região ou região, tendo em conta os fatores econômicos e geográficos pertinentes de todos os Estados interessados e de conformidade com as disposições do presente artigo e dos artigos 61 e 62.*

Celso de Albuquerque Mello informa que na Conferência de Caracas de 1974, surgiu um grupo de Estados denominados de *Estados geograficamente desfavorecidos*, ou também, *Estado geo-economicamente desfavorecidos*. Embora não se tenha sobre eles uma caracterização pacífica, pode-se dizer que são

Estados com pequeno litoral, ou mar pobre em recursos, ou ainda, o seu mar é prejudicado pela localização dos Estados próximos.<sup>11</sup>

Continuando a análise, o citado autor apresenta outros fatores identificadores dos GDS, tais como: a) Estados cujas populações são especialmente tributárias dos recursos do mar para sua alimentação; b) Estados costeiros e em desenvolvimento que não podem ter uma zona econômica exclusiva própria.

A Convenção de Montego Bay, no art. 70, inciso 2, dá a sua caracterização, mais do que uma definição, do que vêm a ser Estados geograficamente desfavorecidos:

*“Art. 70 Direitos dos Estados geograficamente desfavorecidos*

*2 Para fins de presente Convenção, “Estado geograficamente desfavorecidos” significa os Estados costeiros, incluindo Estados ribeirinhos de mares fechados ou semifechados, cuja situação geográfica os torne dependentes do aproveitamento dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas de outros Estados da sub-região ou região para permitir um adequado abastecimento de peixe para fins nutricionais da sua população ou de parte dela, e Estados costeiros que não possam reivindicar zonas econômicas exclusivas próprias.*

Fora a caracterização do GDS, descrito no inciso 2 do art. 70, todas as demais normas são iguais às fixadas para os Estados sem litoral. Na verdade, a idéia da criação desses dois tipos de Estado era a busca da equidade na distribuição dos recursos naturais vivos do mar, todavia, é mais uma possibilidade de restrição dos *direitos soberanos* do Estado costeiro na sua *zona econômica exclusiva*.

Quanto à **plataforma continental**, deve-se ter em conta os aspectos geográficos (oceanográficos) e jurídicos que a envolvem.

A noção geográfica de plataforma continental já era conhecida há algum tempo, sabia-se que os continentes não caem abruptamente do litoral para as grandes profundidades oceânicas, as regiões abissais. Mesmo variando de região a região, o continente prolonga-se numa espécie de planície submarina, embora não seja tão plana como sugere a denominação, pois nela também há relevos (muitos até aparecem como ilhas), e que se inclina natural e gradualmente, formando a chamada plataforma continental, cuja profundidade média é de 200 metros e se estende até o talude ou rebordo continental.

---

<sup>11</sup> Mello, Celso de Albuquerque. op. cit. p. 1126.

A noção jurídica é relativamente recente. Só a partir da possibilidade tecnológica de aproveitamento dos recursos naturais existentes na plataforma é que a sua apropriação pelos Estados costeiros passou a ser reivindicada. Apon-ta-se como primeiro Tratado, visando à partilha de uma área submarina (ainda não denominada de plataforma continental), o celebrado entre a Grã-Bretanha e a Venezuela, especificamente sobre o golfo de Pária, situado entre a ilha de Trinidad e a costa venezuelana.

Mas, foi com as proclamações do Presidente Truman, de 28 de setembro de 1945, que apareceu num documento público oficial a plataforma continental. A proclamação norte-americana inspirou várias manifestações de países outros, entre os quais o Brasil. O fundamento apresentado pelo Presidente americano chamava atenção para as possibilidades de utilização dos recursos naturais das áreas submarinas adjacentes, e mostrava que o progresso científico tornava factível o aproveitamento dos recursos. Dizia a proclamação:

*“Os recursos naturais do subsolo e do fundo do mar da plataforma conti-nental e do fundo do mar da plataforma continental abaixo do alto mar próximo às costas dos Estados Unidos, como pertencentes a estes e sub-metidos à sua jurisdição e controle [...] a plataforma continental pode ser considerada como uma extensão da massa terrestre do país ribeirinho e como formando parte dela, naturalmente”<sup>12</sup>.*

Logo em 1950, o Brasil estabeleceu a sua plataforma continental pelo Decreto n.º 28.840, de 8 de outubro, considerando-a como um verdadeiro terri-tório submerso e constitui, com as terras adjacentes, uma só unidade geográfica.

Diz o Decreto n.º 28.840, de 8 de novembro de 1950:

*“Declara integrada ao Território Nacional a Plataforma submarina, na parte correspondente a esse território, e dá outras providências.  
Art. 1.º - Fica expressamente reconhecido que a plataforma submarina, na parte correspondente ao território continental e insular do Brasil se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio exclusivo da União Federal.*

---

<sup>12</sup> Nascimento Silva, Geraldo Eulálio; Accioly, Hildebrando. *Manual de Direito Internacional Público*. São Paulo: Ed. Saraiva. 2000, p. 280.

*Art. 2º- O aproveitamento e a exploração de produtos ou riquezas naturais, que se encontram nessa parte do território nacional, dependem, em todos os casos, de autorização, ou concessão federal.”*

A Convenção de Genebra de 1958, sobre a Plataforma Continental, no seu art. 1º, dá a significação do termo:

*“Art. 1º: Para efeitos dos presentes artigos, a expressão ‘plataforma continental’ é utilizada para designar:*

*a) o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas mas situadas fora do mar territorial, até uma profundidade de 200 metros, ou além deste limite, até o ponto em que a profundidade das águas sobrejacentes permita o aproveitamento dos recursos naturais das referidas regiões;*

*b) o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas análogas, que são adjacentes às costas das ilhas”.*

Convém destacar que sobre a *plataforma continental geográfica*, incidem dois regimes jurídicos diferentes, e estão consagrados desde as Convenções de Genebra de 1958, sendo mantidos na atual Convenção de Montego Bay. Na parte da *plataforma continental* (leito e subsolo do mar) até a distância de 12 milhas da linha base, tal como o mar territorial que lhe é sobrejacente, o Estado costeiro exerce soberania plena. O art.2º da Convenção de Genebra, diz:

*“Art.2º: A soberania do Estado ribeirinho se estende ao espaço aéreo, acima do mar territorial, bem como ao leito e subsolo deste mar”.*

No mesmo sentido e quase com igual texto, reza o art. 2º, da Convenção de 1982:

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

Já na *plataforma continental geográfica* para além das 12 milhas da linha de base, ou seja, além do mar territorial, o Estado costeiro tem *direitos de soberania*. Note-se que no regime da parte anteriormente tratada, ela é chamada de *leito e subsolo do mar*. A denominação de *plataforma continental* ficou reservada à segunda faixa, como uma *plataforma continental jurídica*.

Os *direitos de soberania*, como visto quando da zona econômica exclusiva, são mais restritos. As duas convenções têm alguns pontos diferentes, decorrentes do critério tomado por cada uma para a determinação da plataforma. Para a de Genebra, estendia-se até uma profundidade de 200 metros e para a de Montego Bay, compreende toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base, no caso em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Tem sentido a determinação das 200 milhas como termo da plataforma, pois a faz coincidir com o termo da zona econômica exclusiva.

Os direitos soberanos do Estado costeiro na plataforma continental estão determinados no art.2º da Convenção de Genebra sobre Plataforma Continental, e foram acolhidos pela Convenção de Montego Bay, na Parte VI, artigo 76 e seguintes. Esses direitos são um pouco mais amplos do que os vigentes sobre a zona econômica exclusiva, posto que não admite naquela zona, o aproveitamento por terceiros, como ocorre com os Estados sem litoral ou geograficamente desfavorecidos na ZEE.

A redação dada pela Convenção de Genebra é extremamente clara quando diz que os direitos soberanos são para fins de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, independentemente de ocupação efetiva ou proclamação expressa. E, se o Estado costeiro não os explorar, ninguém pode empreender tais atividades, nem reivindicar direitos sem o consentimento expresso deste.

Muito preciso ficou o sentido de recursos naturais, compreendendo os recursos minerais e outros recursos não vivos, assim como os organismos vivos, pertencentes às espécies sedentárias, isto é, os organismos que no período em que podem ser pescados, ou de captura, se acham imóveis sobre ou sob o leito do mar, e só podem mover-se em constante contato físico com o leito do mar ou o subsolo.

Também faz parte do território do Estado o *espaço aéreo* sobrejacente ao mesmo. Evidentemente antes da possibilidade da utilização desse espaço para a navegação aérea, como ocorreu com a plataforma continental, pouco interesse despertava para a promoção da sua regulamentação jurídica, pois o uso, a apropriação ou as formas de violação eram praticamente nenhuma.

O Embaixador Nascimento e Silva lembra com muita propriedade que até o fim do Século XIX o direito internacional era bidimensional, pois se ocupava

das questões vinculadas ao domínio terrestre e ao domínio marítimo. Só, segundo ele, graças a Santos Dumont passou a ser tridimensional.<sup>13</sup>

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, inicia fixando a soberania dos Estados no espaço aéreo e determinando o que vem a ser território.

*“Art. 1º: Os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território.”*

*Art. 2º: Para efeitos da presente Convenção, constituem território de um Estado as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes que estejam sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato desse Estado.”*

Essas regras internacionais sobre a soberania no espaço aéreo foram complementadas posteriormente, inclusive pelas Convenções sobre Direito do Mar quando estabeleceram, nos já transcritos artigos das Convenções de Genebra e de Montego Bay, que a soberania do Estado costeiro, exercida sobre o mar territorial, estende-se também ao espaço aéreo.

Portanto, a *soberania* do Estado costeiro se exerce no *espaço aéreo* sobrejacente ao seu território “terrestre”, suas águas interiores e seu mar territorial. Não há qualquer vestígio de soberania sobre a *zona econômica exclusiva*, incluindo-se nela a *zona contígua*.

Todavia, mesmo estabelecendo *soberania completa e exclusiva* sobre o Espaço aéreo, forçoso reconhecer que também nele há restrições, pelo princípio da travessia inofensiva, o sobrevôo do território dos Estados contratantes.

A Convenção de Chicago consagrou as cinco liberdades do ar: a) direito de sobrevôo ou passagem inocente; b) direito de pouso ou escala técnica para reparos; c) direito de desembarcar passageiros, malas postais e cargas procedentes do país de origem da aeronave; d) o direito de tomar passageiros, malas postais e cargas para o país de origem da aeronave; e) o direito de apanhar e deixar passageiros. Estas três últimas são conhecidas como liberdades comerciais.

Há, ainda, que tecer algumas considerações sobre os *navios* e as *aeronaves*.

---

<sup>13</sup> Nascimento Silva, Geraldo Eulálio; Accioly, Hildebrando. op. cit., p. 288.

A questão é saber qual o grau de soberania ou jurisdição que um Estado exerce nos navios e aeronaves.

A teoria da territorialidade do navio, surgiu na segunda metade do Século XVIII. Doutrinadores clássicos a defenderam, sendo os navios considerados território flutuante do Estado, representando um prolongamento do domínio do Estado.

A jurisprudência da Corte Permanente de Justiça Internacional, no caso Lotus, consagrou a territorialidade, todavia não foi uma decisão unânime e hoje perdeu a sua importância. Muitas críticas foram tecidas, entre várias objeções, como a que observa, se o navio fosse território não estaria sujeito ao direito de visita, nem em águas territoriais estrangeiras ficaria submetido à jurisdição do Estado costeiro.

Hoje pode-se fixar a jurisdição de um Estado sobre um navio ou aeronave, levando em conta a correlação: da *nacionalidade*, com a classificação dada ao equipamento (navio ou aeronave) e *local* onde se encontrar.

Há, assim, vários pontos a considerar. O primeiro deles diz respeito à nacionalidade, que é válido para os navios como para as aeronaves. Cada Estado estabelece as condições para a atribuição da sua nacionalidade aos equipamentos de navegação marítima ou aérea, que, devidamente registrados, poderão arvorar o pavilhão correspondente. Todavia, os critérios para fixação da nacionalidade são diferentes para os navios, dos utilizados para as aeronaves.

Com relação aos navios, este aspecto tem apresentado problemas, em razão de facilidades oferecidas por alguns Estados, atraindo o registro de navios e exibindo uma frota mercante simplesmente escritural. São os chamados pavilhões da complacência ou de conveniência, sem que haja um vínculo substancial (*genuine link*) entre o Estado e o navio (ou a pessoa jurídica a quem pertence o navio). É uma prática do início do Século XX, que continua sendo utilizada, inclusive com reflexos na Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, onde Estados como Panamá e Libéria, em razão da *tonelagem* que apresentam, dispõem de grandes poderes dentro da Organização.

Quanto às aeronaves, as condições para a concessão da nacionalidade estão estabelecidas no art. 17 e seguintes da Convenção da Aviação Civil Internacional. Hoje, a questão tem se tornado mais complexa, em razão do sistema de *leasing*, e assim, embora a aeronave traga os sinais da sua nacionalidade, não significa que seja de propriedade da companhia de aviação civil cujos padrões visuais ostenta, mas pode pertencer a pessoas jurídicas de outros países.

Um segundo ponto, igualmente determinante da soberania ou jurisdição sobre os equipamentos, está correlacionado com a classificação que pode ser

feita dos mesmos. Válida para navios e aeronaves, podem ser classificados, quer em razão da propriedade dos mesmos, quer em razão da atividade exercida ou da sua destinação, em públicos e privados.

O critério da destinação utilizado para classificar os navios passou a ter razão de ser em virtude de alguns Estados, pela sua estrutura institucional, realizarem atividades mercantes com navios não pertencentes a particulares. Especificamente o caso da ex-URSS.

Daí ter sido feita a distinção em termos de *jus imperii* e *jus gestionis*, considerando-se o navio, mesmo que pertencente ao Estado, subordinado às normas relativas aos navios privados.

Os navios públicos se subdividem em: públicos de guerra e públicos civis. As aeronaves do Estado são igualmente públicas militares e públicas aduaneiras e policiais.

A distinção das aeronaves é dada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, no seu art.3, “a” e “b”.

A definição de *navio de guerra* foi dada pela Convenção de Genebra sobre Alto Mar, no art.8º e mantida pela Convenção de Montego Bay no art.29:

*“Para efeitos da presente Convenção, ‘navio de guerra’ significa qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar”.*

Os *navios públicos civis*, considerados, na Convenção de Montego Bay, como navios de Estado utilizados para fins não comerciais, destinam-se ao serviço público civil, como navios oceanográficos, meteorológicos, alfandegários, sanitários, para transporte de Chefes de Estados.

Os navios privados, quando em fretamento para fins públicos, seguem o regime dos navios públicos, o mesmo ocorrendo com as aeronaves.

Os *navios privados* são aqueles destinados a atividades comerciais. São equiparados aos navios privados aqueles que, embora pertencentes ao Estado, destinem-se a atividades mercantes.

O local onde se encontra o navio pode fazer incidir jurisdições diferentes, ou seja, se estiver no alto mar, no mar territorial ou na zona econômica exclusiva.



Os *navios públicos*, quer de guerra, quer civis, gozam de *imunidade de jurisdição*, onde quer que estejam, conforme estabeleceu a Convenção de Montego Bay, no art.32, excetuando as hipóteses de não cumprimento das leis e regulamentos do Estado costeiro, que pode exigir-lhe saia imediatamente do mar territorial, nos termos do art.30, e a responsabilidade por qualquer perda ou dano resultante do não cumprimento das leis e regulamentos, de acordo com o art.31, da mesma Convenção.

Especificamente com relação ao alto mar, estabelece o art.95, da Convenção:

*“Os navios de guerra no alto mar gozam de completa imunidade de jurisdição relativamente a qualquer outro Estado que não seja o da sua bandeira”.*

O mesmo teor é dado pelo art.96, em relação aos navios utilizados unicamente em serviço oficial não comercial

Alguns doutrinadores ainda admitem aos navios de guerra a ficção da extraterritorialidade, como que identificados com a própria personalidade do Estado. Todavia, da mesma forma como vem ocorrendo relativamente às sedes das Missões Diplomáticas, esta teoria vem perdendo espaço na doutrina, embora na prática não faça muita diferença. O fundamento hoje mais aceito para a imunidade de jurisdição é o do caráter representativo e do respeito mútuo que deve existir entre as nações.

Os *navios de guerra* têm imunidade de jurisdição civil e criminal. Estão imunes a seqüestro, arresto e outras medidas judiciais. Com relação à tripulação, nos casos criminais, é de se observar que se o delito cometido por um membro da tripulação a bordo ou fora de bordo, estando a serviço do comando, a jurisdição penal é a do Estado do pavilhão, mas a imunidade não protege os atos delituosos praticados pela equipagem fora de bordo, em caráter particular. Aí estarão submetidos à jurisdição penal do estado costeiro. As mesma hipóteses ocorrem em relação à jurisdição civil.

A legislação brasileira determina que as visitas de navios de guerra estrangeiros deverão ser precedidas de notificação às autoridades brasileiras, de forma que tais navios possam ingressar no mar territorial e águas interiores, na conformidade do Decreto n.º 56.515, de 28 de junho de 1965, que regula “as visitas de navios de guerra estrangeiros aos Portos e Águas do Brasil em tempo de paz”. Por ser tal decreto do ano de 1965, a terminologia utilizada é relativa ao

*mar*, ainda não está de acordo com as estabelecidas na Convenção de Montego Bay, todavia não deixa dúvidas quanto ao âmbito que abarca.

O Decreto n.º 56.515/65 classifica as visitas de navios de guerra estrangeiros, em: *oficiais*, quando o Governo estrangeiro a que pertencem as unidades, por via diplomática, em comunicação ao Governo brasileiro, lhe der formalmente esse caráter; ou quando se fizerem a convite deste Governo; *não oficiais*, quando na comunicação ao Governo brasileiro, o Governo estrangeiro respectivo lhe der formalmente esse caráter; *operativas*, quando na comunicação ao Governo brasileiro, o Governo estrangeiro informar estar o navio executando missão militar de transporte de pessoal, de carga, logístico, ou exercício para adestramento da guarnição.

Trata, ainda, o Decreto que não são consideradas visitas as de navios arribados, por motivo de avaria, mau tempo ou outra causa de emergência.

Qualquer visita, entretanto, deverá ser precedida de notificação do Governo do Estado a que pertença o navio ao Governo brasileiro, com a antecedência mínima de 60 dias, para oficiais e 30 dias, para as visitas não oficiais e as operativas.

Há limitação do número e de permanência de navios estrangeiros, fixado em três da mesma bandeira e em vinte e um dias, salvo autorização especial, encaminhada via diplomática.

Evidentemente que para os navios arribados não há que se falar em notificação prévia, nem fixação de número ou de permanência em decorrência das razões que motivaram o ingresso nas águas brasileiras, todavia o comandante deve providenciar para que o tempo de permanência seja o menor possível.

Estabelece expressamente o Decreto 56.515/65, que os navios de guerra estrangeiros deverão respeitar as normas nele contidas, além dos regulamentos dos portos brasileiros e da polícia sanitária.

O Decreto mencionado é explícito com relação aos submarinos e ao licenciamento para os exercícios militares, lançamento de torpedos e minas, atirar com artilharia, fazer embarque de tropas, etc.

Os *navios públicos civis* também gozam de imunidade, à semelhança do que é reconhecido para os navios de guerra, o fundamento é o mesmo, isto é, a destinação. Todavia, há algumas diferenças, como por exemplo, neles não pode ser concedido o asilo diplomático.

Os *navios privados* têm regimes diferentes em razão do espaço em que estejam navegando ou fundeados. Se o navio privado estiver no *alto mar*, a jurisdição aplicável é a do Estado do pavilhão, conforme o art. 92 da Convenção de Montego Bay.

*“Art. 92: Estatuto dos navios*

*1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado.*

Nas *águas interiores* a jurisdição do Estado costeiro se exerce da mesma forma do que no seu território terrestre.

Quanto ao *mar territorial*, o Estado costeiro tem competência bem mais restrita do que nas águas interiores, sobre os navios privados estrangeiros, e em razão do direito de passagem inocente. A Convenção de Montego Bay dedica a Subseção B, da Seção 3, sobre passagem inocente pelo mar territorial. O longo art.27, trata da jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro, e o art. 28 cuida da jurisdição civil igualmente em relação a navios estrangeiros.

A norma geral é de que não será exercida a jurisdição penal do Estado costeiro a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer pessoa ou de realizar qualquer investigação, com relação a infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem. Não se tratava de passagem inocente o caso referido no pedido de Extradução 722-6/99, tendo o Brasil se considerado competente para exercer a sua jurisdição penal.

Todavia, a regra geral admite algumas exceções, previstas expressamente nas alíneas do referido art.27, tais como: se a infração tiver conseqüências para o Estado costeiro; se perturbar a paz do país; se tiver havido solicitação do capitão do navio; se as medidas forem necessárias à repressão do tráfico de estupefacientes ou similares.

Quanto à jurisdição civil, o Estado costeiro não deve parar, nem desviar da sua rota um navio estrangeiro que passe pelo seu mar territorial a fim de exercê-la contra uma pessoa que se encontre a bordo. As medidas cautelares ou executórias só poderão ser tomadas se decorrentes de obrigações assumidas pelo navio durante a navegação ou quando de sua passagem pelas águas interiores.

Com relação à zona econômica exclusiva, em razão da sua natureza ainda pouco nítida, conforme visto, é de se considerar aplicável aos navios privados estrangeiros o mesmo regime do alto mar, salvo naquelas hipóteses decorrentes dos direitos soberanos do Estado costeiro. Mais precisamente, aplica-se a jurisdição do estado costeiro sempre que houver violação aos direitos exclusivos que a este foram assegurados pela Convenção de Montego Bay, quais sejam, os previstos na Parte V, da mesma Convenção. Assim, as atividades de pesca, como

compreendida dentre as correlacionadas com a exploração econômica, terão, os atos e relações que a compõem, direta ou indiretamente, submissão à jurisdição do Estado costeiro.

Quanto às aeronaves, além das regras previstas na Convenção da Aviação Civil Internacional, das normas aplicáveis ao espaço aéreo, na Convenção de Montego Bay, várias convenções internacionais foram especificamente celebradas visando ao estabelecimento de jurisdição em certos crimes.

No tocante às aeronaves militares, o regime é de imunidade, como também são aplicáveis às aeronaves estatais civis as mesmas regras dos navios da mesma espécie. O Estado pode, entretanto, estabelecer regras sobre transporte de armamentos, evitar acrobacias, etc.

Por uma questão de segurança de vôos, o Estado fixa as rotas aéreas que devem se respeitadas pelas aeronaves, mesmo quando utilizando o direito de sobrevôo.

A jurisdição competente em relação aos atos praticados durante o sobrevôo ou no alto mar, a bordo de aeronaves privadas, embora aparentemente simples, não é, na prática, de fácil determinação.

Quando o ato é praticado no espaço aéreo de um Estado, evidente que sendo o espaço aéreo parte do seu território, e sobre ele exercendo sua soberania plena, o princípio da territorialidade é aplicável como regra geral.

Mas, levando-se em conta os aspectos técnicos, a rapidez com que os aparelhos modernos cruzam o espaço aéreo de um Estado, de modo especial em determinadas regiões com Estados de pequena dimensão territorial, tornar-se-ia difícil e impreciso fazer a exata correlação entre o momento em que o fato foi praticado e o Estado subjacente. Igualmente poderia não existir interesse por parte deste em fazer incidir a sua jurisdição, até porque o aparelho não, necessariamente, teria nele pouso previsto.

Daí há os que defendem a competência do primeiro Estado onde houver aterragem, aplicando-se a lei do captor. Outros opinam pela aplicação da lei do Estado da nacionalidade do aparelho, o que seria uma fixação prévia da jurisdição, ou ainda o da nacionalidade do autor, ou ainda, a da vítima.

Em razão da grande freqüência de delitos praticados a bordo de aeronaves, com ameaças a pessoas, com prática de lesões corporais e de homicídios, com desvios de rotas e vários incidentes de graves proporções, que já na sua época levou o Prof. Haroldo Valladão a considerar o surgimento de um novo delito em Direito Internacional, a *pirataria aérea*, houve uma convergência internacional para o estabelecimento de uma Convenção sobre infrações e certos outros atos praticados a bordo de aeronaves.

Nessa premência, voltada para a aviação civil privada, e relativa aos delitos praticados no espaço aéreo sobrejacente ao alto mar ou outras zonas, fora da jurisdição do território de um Estado, foi celebrada a Convenção de Tóquio, de 1963.

*“Art. 1º A presente Convenção será aplicada:*

*a) às infrações às leis penais;*

*b) aos atos que, sendo ou não infrações, puderem pôr ou ponham em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas ou bens a bordo ou que ponham em perigo a boa ordem e a disciplina a bordo.*

*2º Sem prejuízo do disposto no Capítulo III, esta Convenção será aplicada às infrações cometidas e aos atos praticados por uma pessoa a bordo de qualquer aeronave matriculada num Estado Contratante, enquanto se achar, quer em vôo, quer na superfície do alto mar ou na de qualquer outra zona situada fora do território de um Estado.*

*3º Para fins da presente Convenção, considera-se que uma aeronave está em vôo desde o momento em que se aplica a força-motriz para decolar até que termina a operação de aterrissagem.*

*4º A presente Convenção não será aplicada em serviços militares, de alfândega e de polícia.*

Na Convenção de Tóquio, a jurisdição prevista sobre as infrações praticadas a bordo de aeronaves é a do Estado de matrícula da aeronave, conforme reza o art. 3º, devendo cada Estado contratante tomar as medidas necessárias para tal fim.

Todavia, o art. 4º prevê as exceções à regra geral:

*“Art. 4º O Estado contratante, que não for o da matrícula, não poderá interferir no vôo de uma aeronave a fim de exercer sua jurisdição penal em relação a uma infração cometida a bordo, a menos que:*

*a) a infração produza efeitos no território desse Estado;*

*b) a infração tenha sido cometida por ou contra um nacional desse Estado ou pessoa que tenha aí sua residência permanente;*

*c) a infração afete a segurança desse Estado;*

*d) a infração constitua uma violação dos regulamentos relativos a vôos ou manobras de aeronaves vigentes nesse Estado;*

*e) seja necessário exercer a jurisdição para cumprir as obrigações desse Estado, em virtude de um acordo internacional multilateral”.*

A Convenção, no Capítulo III, reconhece poderes ao comandante da aeronave para as providências cabíveis, a fim de manter a segurança da aeronave e das pessoas, manter a disciplina e a boa ordem a bordo. Dentre as muitas atribuições reconhecidas ao comandante da aeronave, está a de entregar qualquer pessoa às autoridades de um Estado contratante em cujo território aterrissar a aeronave. Do mesmo modo, o Estado contratante permitirá ao comandante de uma aeronave matriculada em outro Estado contratante desembarcar qualquer pessoa ( art.8 § 1º, art. 9º e art.12 da Convenção de Tóquio), podendo até dete-la, caso as circunstâncias justifiquem, sendo-lhe dadas as condições de imediata comunicação com os representantes do Estado de sua nacionalidade.

Quando um Estado detiver uma pessoa em virtude do art.13, §§ 1º, 2º e 3º, da Convenção, notificará, imediatamente ao Estado de matrícula da aeronave e ao Estado da nacionalidade da pessoa detida e, se considerar conveniente, a todos os demais Estados interessados, sobre a detenção e os motivos que a justificaram.

O § 4º, do mesmo art.13, estabelece que o Estado contratante a que for entregue a pessoa, depois da prática do delito previsto no art.11, § 1º,<sup>14</sup> procederá imediatamente a um inquérito preliminar sobre os fatos. Após a conclusão do inquérito, ainda com fundamento no art.13 §5º, o Estado que houver procedido ao inquérito comunicará seus resultados aos Estados interessados e *indicará se pretende exercer sua jurisdição*.

Posteriormente, um novo texto internacional foi celebrado, na Haia, em 1970, denominado de “Convenção para a repressão ao *apoderamento ilícito de aeronaves*”, voltado também para as aeronaves civis privadas, sem fazer as referências à sua aplicabilidade, como na anterior, apenas limitada aos delitos praticados fora do espaço aéreo de um determinado Estado.

A denominação *apoderamento* foi criticada por alguns autores, que alegavam, na realidade, não se tratar de um confisco da mesma, nem de seqüestro, porque ninguém contestava o título de propriedade. É de se observar, entretanto, que a expressão *seqüestro* quando utilizada com aplicação à aeronave, tem significado análogo ao conceito de seqüestro de pessoas como previsto nas legislações penais e não à figura do direito privado. Várias denominações foram propostas, como: “hijacking” ou “skyjacking”, pirataria aérea, entre outras.

---

<sup>14</sup> Convenção de Tóquio, art. 11, § 1º: Quando uma pessoa a bordo, mediante violência ou intimidação, cometer qualquer ato ilegal de seqüestro, interferência ou exercício de controle de uma aeronave em voo ou for iminente a realização desses atos, os Estados Contratantes tomarão todas as medidas apropriadas a fim de que o legítimo comandante da aeronave recobre ou mantenha o controle da mesma.

No preâmbulo da Convenção da Haia, os Estados-partes ressaltaram que o apoderamento ou o exercício do controle de aeronaves em vôo colocam em risco a segurança de pessoas e bens, além de afetarem seriamente a operação dos serviços aéreos e minarem a confiança dos povos do mundo na segurança da aviação civil, sendo de necessidade a fixação de medidas apropriadas à punição dos criminosos.

Tal Convenção se aplica aos casos em que o delito previsto no seu art. 1º<sup>15</sup>, se o local da decolagem ou o lugar da aterrissagem real da aeronave a bordo da qual o crime é cometido estiver situado fora do território do Estado de registro da referida aeronave, sendo irrelevante se a aeronave realiza um vôo internacional ou doméstico. Evidente que não se aplicará a Convenção se o lugar da decolagem e o da aterrissagem real da aeronave a bordo da qual o crime é cometido estão situados no território de um só Estado.

A Convenção da Haia, embora sem precisar quais, diz que cada Estado obriga-se a tornar o crime punível com severas penas.

O art.4º da Convenção, explicita:

*1º Cada Estado Contratante tomará as medidas necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre o crime e todo outro ato de violência contra passageiros ou tripulação cometido pelo suposto criminoso em conexão com o crime, nos seguintes casos:*

*a) quando o crime for cometido a bordo de uma aeronave registrada no referido Estado;*

*b) quando a aeronave a bordo da qual o crime for cometido aterrissar no seu território com o suposto criminoso ainda a bordo.*

*c) Quando o crime for cometido a bordo de uma aeronave arrendada sem tripulação a um arrendatário que possua o centro principal de seus negócios ou, se não possui tal centro principal de negócios, tenha residência permanente no referido Estado.*

*2º Cada Estado Contratante tomará igualmente as medidas necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre o crime no caso de o suposto crimi-*

---

<sup>15</sup> Convenção da Haia, art. 1º: Qualquer pessoa que a bordo de uma aeronave em vôo:

- a) ilicitamente, pela força ou ameaça de força, ou por qualquer outra forma de intimidação, se apodera ou exerce controle da referida aeronave, ou tenta praticar qualquer um desses atos, ou
- b) é cúmplice de uma pessoa que pratica ou tenta praticar qualquer um desses atos comete um crime (doravante referido como “o crime”).

*noso se encontrar presente no seu território e o referido Estado não o extraditar, segundo o artigo 8º, para qualquer dos Estados mencionados no parágrafo 1º do presente artigo.*

*3º A presente Convenção não exclui qualquer jurisdição criminal exercida nos termos da lei nacional.*

A Convenção da Haia manteve os mesmos dispositivos da Convenção de Tóquio relativos à detenção da pessoa que estiver sendo apontada como autora do crime, as comunicações, a elaboração de inquérito preliminar ( art.6º,2º) e a declaração se pretende exercer sua jurisdição.

Um terceiro tratado, denominado “Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil”, de Montreal – 1971 , está voltado principalmente para a segurança da aviação e das aeronaves (sem obviamente omitir a segurança das pessoas a bordo) e segue, com relação à jurisdição penal, as diretrizes das duas anteriores, de Tóquio e da Haia, com algumas modificações que merecem destaque, a respeito do território.

Assim, o art.5º, da Convenção de Montreal, difere do art.4º da Convenção da Haia, já transcrito, quando introduz a alínea “a”, sobre a territorialidade, mantendo para as demais alíneas e incisos a redação do art.5º, quando diz:

*“Cada Estado Contratante deverá tomar as medidas necessárias para estabelecer a sua jurisdição sobre os crimes nos seguintes casos:*

- a) quando o crime for cometido no território do referido Estado;*
- b) quando o crime for cometido contra ou a bordo de uma aeronave registrada no referido Estado*

Celso de Albuquerque Mello, citando Stefan Glaser, observa que as Convenções não abrem exceções para desvios de aeronaves considerados justos<sup>16</sup>, ou seja, quando praticados por motivos pessoais relevantes, quais sejam, entre outros, salvar a própria vida quando perseguidos por razões políticas.

Os desvios ou seqüestros de aeronaves têm no seu maior número, razões políticas, visando os seus autores: a) chamar atenção do mundo para determinados problemas políticos, religiosos ou raciais; b) para fugir de regimes a que se opõem, ou porque correm risco pessoal ou por desejarem alcançar espaços de

<sup>16</sup> Mello, Celso de Albuquerque. op. cit., p. 1237.



liberdade; c) os que visam a apropriação de cargas valiosas para obtenção de vantagens pessoais ou para organizações criminosas.

Pode-se constatar que em todos os espaços do território de um Estado há sempre alguns limites à sua soberania, restringindo a jurisdição, quer decorrentes de tratados, quer de costumes internacionais ou na sua própria lei interna. Cada tratado assinado sempre amplia um pouco mais a colaboração entre Estados, e, correlativamente condiciona a soberania Estatal aos interesses e valores comuns à humanidade.

Mas, é preciso ir mais longe. É preciso entender que não se pode com conceitos do passado enfrentar o mundo de hoje e muito menos o do amanhã. Se não nos coube escolher o modelo como ele está se estabelecendo – se bom ou mau, certo ou errado, cabe-nos, pelo menos, mantermo-nos atentos e conscientes, lutando, no que nos couber, para que ele seja mais justo.

