UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO” FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

EMILY CAROLINE COSTA DA CUNHA

A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A DISPUTA DO MAR DO SUL DA CHINA

FRANCA
2022

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO" FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

EMILY CAROLINE COSTA DA CUNHA

A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A DISPUTA DO MAR DO SUL DA CHINA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" como parte das exigências para a obtenção do título de bacharel em Direito. Área de concentração: Direito Internacional Público.

Orientadora: Profa. Dra. Jete Jane Fiorati

FRANCA
2022

C972c

Cunha, Emily Caroline Costa da

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a disputa do Mar do Sul da China / Emily Caroline Costa da Cunha. -- Franca, 2022

79 p.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Direito) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca

Orientadora: Jete Jane Fiorati

1. Direito do Mar. 2. Direito internacional público. 3. Arbitragem internacional. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

EMILY CAROLINE COSTA DA CUNHA

A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR E A DISPUTA DO MAR DO SUL DA CHINA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" como parte das exigências para a obtenção do Título de Bacharel em Direito. Área de concentração: Direito Internacional Público.

BANCA EXAMINADORA

Presidente:_____

Prof. Dra. Jete Jane Fiorati

1º Examinador:_____

Prof. Ms. Leonardo Eiji Kawamoto

2º Examinador:_____

Prof. Ms. Johnny Tzu Sien Yu

Franca, 24 de novembro de 2022.

“Procurando por respostas quando não existe nenhuma, mas nós ainda aprendemos. Não é sobre isso que a vida é?”
Kim Namjoon

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, eu gostaria de agradecer à minha mãe, que está travando uma batalha contra um câncer linfático e que, se Deus quiser, vai ser curada logo. Espero poder ver esse trabalho no futuro e lembrar que fomos fortes durante todo esse período. Segundo, gostaria de agradecer ao meu pai que me proveu todos os recursos e conselhos necessários para eu poder alcançar uma ótima formação profissional.

É imprescindível ter que agradecer à UNESP por ter me dado a oportunidade de me formar em uma ótima instituição de estudo de maneira gratuita, mesmo com todas as dificuldades que foram enfrentadas durante todos os anos de graduação. Muito obrigada UNESP!

Agradeço também aos meus amigos que, felizmente, a UNESP colocou em minha vida, meu querido "Grupão Rousseau". Aluísio (Senador), Bruna (Gratidão), Débora (Zen), Fabiana (Fabi), Felipe (Felps), Luísa (Uni) e Rayra (Ray). Gostaria de agradecer cada um de vocês por toda a companhia e acolhimento que me deram durante toda essa jornada. Um agradecimento especial a minha veterana-caloura e "telebixo" (como eu) Grats! Por ter me ajudado imensamente no primeiro ano do curso.

Gostaria também de agradecer aos grupos de estudo que fiz parte, o GEPESOI e o GPEA. Os dois grupos me ajudaram muito a crescer academicamente e também pude criar laços com alguns dos integrantes desses.

Por fim, gostaria de agradecer à minha Orientadora Jete Jane Fiorati que acreditou em minha ideia e me ajudou com os recursos necessários para desenvolvê-la. Agradeço imensamente pelo acolhimento.

CUNHA, Emily Caroline Costa da**. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a disputa do Mar do Sul da China.** Orientadora: Jete Jane Fiorati. 2022. 79 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2022.

RESUMO

O conflito do Mar do Sul da China é um dos maiores e mais complexos impasses geopolíticos da atualidade, tendo em vista, que envolve diretamente um grande número de países com diferentes interesses nacionais na região. O trabalho, primeiramente, apresentará e explicará como a disputa do Mar da China deu-se, desenvolvendo um estudo acerca de sua geografia, geopolítica e história. Dessa forma, a presente monografia pretende compreender e analisar o conflito do Mar do Sul da China perante a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Além do mais, o trabalho elucidará a função da ASEAN e a postura da Organização das Nações Unidas quanto a disputa em questão. Para compreender o objeto de estudo, utilizando do método indutivo, analisa-se o conflito por meio do Direito do Mar e pela decisão do Tribunal Permanente de Arbitragem. Por fim, é de suma importância entender quais são os reflexos e consequências no Direito Marítimo que o conflito gerou.

Palavras-chave: Direito do Mar; Direito internacional público; Arbitragem internacional.

CUNHA, Emily Caroline Costa da**. The United Nations Convention on the Law of the Sea and the South China Sea dispute.** Advisor: Jete Jane Fiorati. 2022. 79 f. Monograph (Bachelor in Law) – Faculty of Humanities and Social Science, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2022.

ABSTRACT

The South China Sea conflict is one of the largest and most complex geopolitical impasses today, as it directly involves a large number of countries with different national interests in the region. The work, first, will present and explain how the China Sea dispute took place, developing a study about its geography, geopolitics and history. In this way, this monograph intends to understand and analyze the conflict in the South China Sea before the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982. Furthermore, the work will elucidate the role of ASEAN and the position of the United Nations on the dispute in question. To understand the object of study, using the inductive method, the conflict is analyzed through the Law of the Sea and the decision of the Permanent Court of Arbitration. Finally, it is extremely important to understand what are the reflexes and consequences in Maritime Law that the conflict generated.

Keywords: Law of the Sea; Public international law; International arbitration.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AFTA: ASEAN Free Trade Area

ASEAN: Associação de Nações do Sudeste Asiático

AGNU: Assembleia Geral das Nações Unidas

CSNU: Conselho de Segurança das Nações Unidas

GNL: gás natural liquefeito

MSC: Mar do Sul da China

ONU: Organização das Nações Unidas

RPC: República Popular da China

TPA: Tribunal Permanente de Arbitragem

UNCLOS: *United Nations Convention on the Law of the Sea* - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

ZEE: Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Delimitação das Zonas marítimas definidas pela Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar **25**
Figura 2 - ZEE segundo a UNCLOS no MSC **28**
Figura 3 - Reivindicações de cada país no MSC **29**
Figura 4 - Mapa dos países da ASEAN **31**
Figura 5 - Projetos de integração regional na Ásia **35**
Figura 6 - Mapa do Sudeste Asiático **41**
Figura 7 - Território contestado pela China e as ZEE **42**
Figura 8 - Escala de tempo geológico **43**
Figura 9 - Imagem ilustrativa falha normal **44**
Figura 10 - Reservas de gás e petróleo no MSC **45**
Figura 11 - Blocos de petróleo e gás por país **45**
Figura 12 - Localização do Mar do Sul da China **47**
Figura 13 - Ilhas do MSC **48**
Figura 14 - *Nanhai Zhudao* (Mapa histórico do MSC) **54**
Figura 15 - Linha dos nove-traços **58**
Figura 16 - Ilhas disputadas **63**
Figura 17 - Reivindicações territoriais no Mar da China Meridional **64**
Figura 18 - Imagem de satélite do Fiery Cross Reef **65**

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **10**

1 A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS **14**

1.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 14

1.1.1 Formação da UNCLOS 15

1.1.2 Os espaços marítimos pela UNCLOS 21

1.2 A função da ONU no conflito 26

1.3 Análise das reivindicações diante a UNCLOS 27

2 A ASSOCIAÇÃO DE NAÇÕES DO SUDESTE ASIÁTICO **31**

2.1 Formação da ASEAN 32

2.2 A função da ASEAN no conflito 36

3 O CONFLITO DO MAR DO SUL DA CHINA **40**

3.1 Localização estratégica 40

3.1.1 Morfologia, geologia e recursos 42

3.1.2 Posicionamento geográfico 46

3.2 Importância econômica e comercial 49

3.3 China: relevância e soberania local desde antiguidade até a atualidade 52

3.4 Reivindicações e conflitos 56

4 O TRIBUNAL PERMANENTE DE ARBITRAGEM **67**

4.1 A função do TPA 67

4.2 A arbitragem do Mar do Sul da China (Filipinas x República Popular da China) 68

CONCLUSÃO **72**

REFERÊNCIAS **74**

INTRODUÇÃO

Os conflitos atuais na região do Mar do Sul da China surgiram a partir do estabelecimento da República Popular da China (RPC), no qual foram sobrepostos os interesses recorrentes dos líderes chineses perante a política e questões de segurança do país. Além do mais, a datar da década de 90 do século XX, devido às suas notórias aspirações globais, nota-se a postura que a potência chinesa, de adotar medidas e parcerias estratégicas com outras potências internacionais, se assemelha à conduta do próprio Brasil. Apesar disso, a China ainda encontra severas barreiras em sua principal área de atuação, o Sudeste Asiático, fazendo com que a região ainda continue sendo seu principal foco para manter a sua soberania e poder local. (SANTOS, 2017)

Para além, todos os países que reivindicam a posse das ilhas da disputa (principalmente Paracel e Spratly) são responsáveis pelos conflitos gerados na região, não sendo a China a total responsável sobre esses conflitos, mesmo que seja a Nação envolvida de maior poderio militar e econômico. São esses países: China, Taiwan, Filipinas, Brunei, Malásia e Vietnã. Dessa forma, a partir desse trabalho nota-se que existe a necessidade de compreensão da importância do Mar do Sul da China diante o Direito do Mar e suas ramificações, além de entender a postura da ONU em face a essas disputas. Além disso, para demonstrar a importância e a necessidade do estudo desse tema, há de analisar o que este conflito gera à frente do cenário do Direito Internacional e do Direito do Mar.

Este trabalho visa o estudo e análise dos aspectos gerados pela disputa do Mar do Sul da China, acerca do Direito do Mar, e qual é a postura adotada pela Organização das Nações Unidas, para interferir, ou não, nos conflitos gerados. Além disso, também é necessário entender a relevância da conduta China dentro da ONU, tendo em vista que o país é membro fixo do Conselho de Segurança da ONU, para que possam ser analisadas as condutas da organização perante os impasses existentes.

As disputas territoriais são tópicos de grande relevância diante da geopolítica, Direito e economia internacional, estando, essas, presentes durante toda a história. Dessa forma, estes conflitos devem ser estudados minuciosamente, com o desígnio de descobrir, tanto suas causas, quanto suas consequências. Contudo, o tema focado na disputa do Mar do Sul da China é bastante atual e não existe grande quantidade de pesquisas brasileiras focadas nesse tópico tão presente e recente no cenário internacional.

Além disso, é bastante pertinente para o desenvolvimento desse trabalho realizar um estudo sobre a ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático), já que a Associação

desempenha um papel direto perante os conflitos no Mar do Sul da China, tendo em vista que todos os países envolvidos nessas disputas, ou são membros da Associação, ou possuem relação próxima (no caso da China que faz parte da ASEAN+3). Além disso, também é necessário abordar a Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China que foi realizada pela ASEAN, a fim de resolver os conflitos existentes na região.

A metodologia que será utilizada no presente trabalho será o método de abordagem indutivo e terá como base do método de procedimento a pesquisa bibliográfica, juntamente com a revisão de literatura de artigos, periódicos, trabalhos científicos e monografias, para que, assim, seja feita uma análise profunda e minuciosa acerca das informações coletadas sobre o tema em questão. Será realizada uma análise bibliográfica, coletando dados referentes aos conflitos do Mar do Sul da China, Direito do Mar, a Organização das Nações Unidas, a ASEAN e o TPA, fazendo uma conexão entre esses dados, para que, assim, o estudo esteja completo, utilizando de: doutrinas, teses, artigos, *Law of The Sea* e relatórios do TPA.

A pesquisa é dividida em quatro capítulos centrais e seus subcapítulos. No primeiro capítulo será, principalmente, abordada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, analisando seus dispositivos perante o Direito Internacional e como foi realizada a sua criação. Após isso, será feita uma análise das reivindicações territoriais que ocorrem no Mar do Sul da China perante os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Após isso, será desenvolvido um estudo acerca do posicionamento e o papel que a Organização das Nações Unidas tem tomado acerca do conflito. De forma a não só demonstrar suas ações (ou falta delas), mas também ao analisar, objetiva-se tecer possíveis críticas ao modo que a Organização tem adotado para lidar com a questão. Apesar disso, o subtópico inicial deste capítulo será de suma importância para compreender e estudar o que foi a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, um dos focos principais do trabalho. A obra que será utilizada como base principal para desenvolver esse capítulo será "A Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional." (1999) da Professora e Orientadora Jete Jane Fiorati, como forma de abordar o tema de maneira mais precisa, utilizando dos preceitos elucidados pela Professora em sua obra.

No segundo capítulo é imprescindível que haja o estudo acerca da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), já que as Filipinas, Brunei, Malásia e Vietnam, países os quais são membros da Associação, estão diretamente envolvidos nos conflitos do Mar do Sul da China. Além do mais, a China faz parte do ASEAN+3, fazendo com que todas as Nações que reivindicam territórios e estão envolvidas nas disputas, são membros ou possuem algum tipo de

relação com a ASEAN. Dessa forma, é necessário entender qual é a postura adotada pela Associação, além de estudar como foi a sua criação, para poder entender a relação entre os países-membro.

O terceiro capítulo possui como objetivo principal elucidar e sintetizar o conflito do Mar do Sul da China, utilizando, não só da geopolítica, mas também de pesquisas sobre a geografia e geologia da região. Dessa forma, o capítulo, inicialmente, irá abordar de forma geral o que é o conflito, para que ao longo do desenvolvimento deste, haja explicações mais específicas de cada característica do tema. Ao decorrer do capítulo será feita uma breve explicação geológica da região, para entender a complexidade física existente e, após isso, será elucidada a influência que a China exerce sobre a região. Por fim, serão apresentados alguns dos conflitos que ocorreram na região, mostrando, também, quais as reivindicações de cada uma das Nações que estão diretamente envolvidas.

Finalmente, no quarto e último capítulo de desenvolvimento, objetiva-se desenvolver um estudo acerca do TPA (Tribunal Permanente de Arbitragem), tendo em vista que, em 2016, foi realizada uma arbitragem entre as Filipinas e a China, com o intuito de resolver os conflitos acerca das reivindicações territoriais de ambos os países no Mar do Sul da China. Inicialmente, no capítulo será realizada uma introdução de como surgiu e qual a função que o Tribunal Permanente de Arbitragem exerce perante o Direito Internacional, para que após isso, seja feita uma breve análise do julgamento que foi realizado entre os dois países acerca do tema do trabalho.

Além do mais, é importante ressaltar a relevância do tema quanto ao Brasil, já que o principal e maior parceiro econômico do país é a China. Dessa forma, tudo que envolve a China comercial ou economicamente, acaba, de certo modo, afetando do Brasil também. Ademais, cerca de 80% do comércio brasileiro é transportado por via marítima e um terço da produção brasileira total é exportado para o Leste Asiático. Diante disso, utilizando uma das rotas comerciais mais importantes do mundo, para chegar até o Leste Asiático, os navios precisam passar pelo estreito de Malaca e, consequentemente, pelo Mar do Sul da China, não existindo muitas alternativas para evitar essa rota (LIMA, 2018). Dessa forma, caso existam obstáculos que impeçam o transporte do comércio pelo Mar do Sul da China e o estreito, criando a necessidade de encontrar rotas alternativas à essa rota, provavelmente haveria o encarecimento das mercadorias, devido ao frete, já que os navios teriam que contornar os países que estão ao entorno do Mar do Sul da China para chegar até o seu destino, consumindo mais combustível e tempo. Por esse motivo, o estudo do tema desse trabalho vê-se de grande importância não só para o continente Asiático, mas também para o Brasil.

Por fim, o presente trabalho objetiva abordar o assunto de forma mais didática e em língua portuguesa, considerando a carência de pesquisas e estudos realizados sobre o tema em português, já que em sua grande maioria, somente são encontrados trabalhos em língua estrangeira.

1 A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

A princípio, de modo a elucidar sobre a questão do Direito do Mar e as disputas no Mar do Sul da China, destaca-se a importância do estudo acerca da Organização das Nações Unidas. Isso ocorre, pois a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) estabeleceu o Direito do Mar como é conhecido atualmente. Além disso, é necessário saber qual a postura que a Organização tem tomado diante aos conflitos existentes.

Dessa forma, o capítulo irá tratar, incialmente, sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, explicando a sua natureza e como foi dada a sua formação, logo, inserindo o tema das disputas no MSC para que seja realizada uma breve análise do tema, utilizando os dispositivos da UNCLOS que foram estudados no decorrer do capítulo.

1.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, também conhecida como *Law of the Sea*, foi o marco mais importante no âmbito do Direito do Mar no último século, tendo em vista que permitiu a padronização das leis e cooperação de todas as Nações que constituíram a Convenção.

No período da Antiguidade, os mares eram vistos quase que exclusivamente como vias de comunicação, ligando povos de diferentes Nações, possibilitando a expansão do comércio. Apesar disso, logo houve uma nova concepção para os oceanos, tendo em vista que se começou a entender o território marítimo como uma forma de controle de acesso à certas áreas, aumentando o poder naval dos povos que o controlasse. Não obstante, os romanos entendiam que o mar era um bem coletivo e comum à toda a humanidade (*res communis*), já na Idade Média iniciou-se o processo de dominação de áreas dos mares pelas potências navais da época. (COELHO, 2020)

O desenvolvimento histórico do Direito do Mar, deu-se, principalmente, de acordo com as funções que os mares exerciam, sendo vistos apenas como vias de comunicação (sobre a livre navegação) ou como reservas de recursos naturais (sobre a exploração desses recursos). Diante disso, houve um grande incentivo para a criação de normas que pudessem regular os mares, já que eram áreas que já geravam conflitos e que precisavam de fomento para serem preservadas, já que são essenciais para a vida na Terra. Por conseguinte, o Direito do Mar começou a dar discretos sinais de desenvolvimento logo no século XV, que foi marcado pelo início das grandes navegações. Não obstante, os mares, nessa época, eram uma área que poderia

ser utilizada por todos os povos, mesmo que para exploração, pesca ou navegação, era tido como um território comum a todos os países, o chamado *res communis*. Ademais, no século XVII, apesar das evoluções históricas que ocorreram, o alto-mar segue o princípio do bem que pertence a todos (*res communis omnium*). Logo no início do século XX, em 1930, ocorreu algumas tentativas de codificar o Direito do Mar, na Conferência de Codificação de Haia, porém tal Conferência não surtiu qualquer efeito. Para mais, no século XX houve o marco que mudou completamente a ordem do Direito do Mar, tendo em vista que positivou as normas que, até então, eram costumeiras, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. (SOUZA, 2015)

Além disso, perante a Conferência da Haia de 1930, entende-se:

> A Conferência da Haia, de 1930, também designada como a Primeira Conferência para a Codificação do Direito Internacional, constituiu um esforço para a codificação e um progresso inovador no que respeita ao direito internacional. As matérias relativas ao mar, tratadas pelo 2.º comité da conferência, compreenderam o princípio de liberdade de navegação, a natureza jurídica do mar territorial, os direitos dos Estados costeiros, a definição das linhas de base, a regulação do direito de passagem inofensiva, o regime dos estreitos e o reconhecimento da zona contígua. Não obstante a Conferência da Haia ter contado com a presença de 47 Estados, foi-lhe mais tarde apontada como fator de menor sucesso a insuficiente presença de Estados latino-americanos, bem como o curto espaço de tempo – um mês – planeado para a conclusão dos trabalhos. (COELHO, 2020, p. 13)

Desse modo, após séculos de desenvolvimento e evolução, o Direito do Mar recebeu a devida atenção para que no século XX fosse feita uma codificação, quando foi criada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

1.1.1 Formação da UNCLOS

O processo de constituição da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) demorou cerca de 26 anos, tendo em vista todo o período de negociações e de formulações de projetos, para finalmente criar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, a qual foi ratificada por 156 países.

Inicialmente, na primeira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar, em Genebra, que foi realizada em 1958, foi convencionado acerca do território do Direito do Mar e houve a sua divisão em cinco comissões para a criação de projetos, sendo o primeiro para a criação do Projeto de Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua. A Conferência concluiu quatro convenções, sendo esses: a Convenção de Genebra sobre o Mar Territorial e Zona Contígua, a Convenção de Genebra sobre a Placa Continental, a Convenção de Genebra sobre o Alto Mar, e a Convenção de Genebra sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos Biológicos do Alto Mar. Além disso, também foi criado um Protocolo Facultativo para a Solução de Litígios. Logo mais, em 1960, a segunda Conferência das Nações Unidas sobre Direito

do Mar, a qual também foi realizada em Genebra (assim, as duas primeiras conferências acarretaram as, também, conhecidas Convenções de Genebra), não surtiu qualquer resultado, já que os membros não conseguiram entrar em um consenso acerca de nenhum dos temas polêmicos que foram tratados. (ALBUQUERQUE; NASCIMENTO, 2001).

Diante as Convenções de Genebra, o Direito do Mar passa a ser um Direito dos Espaços Marítimos, tendo em vista que os países iniciaram uma corrida científica para poder elaborar pesquisas sobre mar, utilizando tecnologias que foram recentemente adquiridas, analisando os recursos existentes (vivos e não vivos) e a geografia, para chegar na conclusão de como pode ser realizada uma exploração eficaz das águas e recursos. (FIORATI, 1999)

De acordo com a Professora Jete Jane Fiorati em sua obra "A Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional", sobre a primeira Conferência sobre o Direito do Mar que ocorreu em 1958:

> Reunida a Primeira Conferência sobre o Direito do Mar em 1958, deliberou-se que haveria a subdivisão dos temas relevantes em cinco grupos, cada qual devendo originar, ao final dos trabalhos uma Convenção própria. Foram criadas as cinco Comissões, sendo que à primeira delas coube elaborar um Projeto de Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua. Coube também a esta Comissão definir regras acerca da jurisdição sobre navios estrangeiros no Mar Territorial e a definição de Ilhas, mas não de Águas ou Estados Arquipélagos ou disciplina jurídica mais complexa sobre os Estreitos. (1999, p. 17)

Ainda segundo a Professora Jete Jane, as Convenções de Genebra receberam duras críticas devido ao seu teor voltado a codificar o Direito do Mar e que não se adequavam às novas realidades que estavam surgindo no Direito Internacional. Isso ocorre, pois os críticos entendiam que as Convenções deveriam elaborar uma nova disciplina jurídica a qual deveria se adequar à época e às novas exigências que estavam surgindo. Não obstante, as Convenções de Genebra tiveram como resultado apenas uma codificação e positivação das normas costumeiras, não criando essa disciplina jurídica como pretendiam. (FIORATI, 1999)

Apesar disso, o presidente da delegação dos Estados Unidos da primeira Conferência de Genebra, logo após o encerramento dessa, afirmou que era uma tarefa bastante difícil resolver, em apenas nove semanas, todos os problemas que foram acumulados durante a história. Dessa forma, mesmo havendo críticas e limitações às Convenções que foram elaboradas, essas serviram como uma base muito importante para o Direito Internacional contemporâneo, tendo em vista que representam uma fase de mudança e evolução. (COELHO, 2020)

Dessa forma, Arvid Pardo, o embaixador de Malta, acreditava que as Convenções de Genebra não "se adequavam à disciplina dos mares o que levava a resultados inesperados no terreno das relações internacionais." (FIORATI, 1999, p. 51), devido à quantidade e

importância dos recursos marinhos e a forma de sua exploração para fins militares pelas potências mundiais. Diante disso, Pardo mostrava uma proposta de criação de uma nova estrutura jurídica, a qual pudesse regular a utilização e exploração dos recursos marinhos além as águas que eram parte dos territórios dos países, já que essas são consideradas um território coletivo e comum de toda a humanidade. Para mais, existia também a proposta para a criação de um órgão que fosse responsável por elaborar estudos de um regime jurídico internacional para regulamentar a exploração dos recursos naturais presentes nos mares. (FIORATI, 1999). Além do mais, sobre a proposta de Pardo, observa-se:

> Em 1967, Pardo, na sua intervenção na AGNU, propôs que fossem tomadas medidas de curto e longo prazo. A curto prazo deveriam ser promovidas medidas tendo em vista parar as reivindicações sobre os recursos do leito e subsolo para lá das jurisdições nacionais, determinar que os referidos recursos devessem ser explorados e utilizados em benefício da humanidade como um todo, a constituição de um órgão com a tarefa de estudar a criação de um regime internacional que salvaguardasse a natureza internacional do leito do mar e respetivo subsolo, promovendo a criação de uma agência internacional para a respetiva gestão. A longo prazo, a proposta ia no sentido da criação de um tratado que definisse os limites exteriores da plataforma continental sujeita às jurisdições nacionais, bem como a definição de princípios reguladores do uso do fundo do mar e respetivo subsolo, cujo governo ficaria a cargo de uma agência internacional.
> [...]
> A declaração de Pardo constituiu um marco fundamental no processo evolutivo do regime da plataforma continental ao pretender afastar os fundos marinhos das jurisdições nacionais, em particular dos Estados costeiros com maior capacidade tecnológica, atribuindo àquele espaço, com os recursos nele existentes, o conceito de património comum da humanidade. As ideias expressas na declaração e o racional que originou a inclusão do uso dos oceanos para fins pacíficos como tema a debater em agenda basearam-se em dois factos. Por um lado, a evolução tecnológica que tornaria possível a exploração dos imensos recursos do fundo marinho, por outro lado, a inexistência de regras claras no direito vigente, o que constituía um fator encorajador para os Estados se apropriarem das áreas marinhas adjacentes às respetivas costas tendo por base a legitimidade que lhe seria conferida pelo artigo 1.º da CGPC. (COELHO, 2020, p. 21)

Após a proposta de Pardo, foi apresentado em 15 de dezembro de 1969 um projeto que deu origem à Resolução 2574, a qual determinava que até que fosse criada uma disciplina jurídica adequada para o Direito do Mar, não poderia haver a exploração de recursos nos territórios que não fossem parte da jurisdição dos Estados Membro, possuindo caráter *erga omnes*. (FIORATI, 1999)

Pode-se observar a seguir, o trecho da Resolução 2467 que estabeleceu que a exploração deveria ser cessada até que fosse criada uma disciplina jurídica adequada:

> *Recordando* a sua Resolução 2467 A (XXIII) de 21 de dezembro de 1968, no sentido de que a exploração dos recursos do fundo do mar e do fundo do mar, e do seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional, deve ser feita em benefício da a humanidade como um todo, independentemente da localização geográfica dos Estados, levando em consideração os interesses e necessidades especiais dos países em desenvolvimento,

> *Convencidos* de que é essencial, para a consecução deste propósito, que tais atividades sejam realizadas sob um regime internacional que inclua mecanismos internacionais apropriados,
> *Notando* que este assunto está sendo considerado pelo Comitê sobre os Usos Pacíficos do Fundo do Mar e do Fundo do Oceano além dos Limites da Jurisdição Nacional,
> *Recordando* sua resolução 2340 (XXII) de 18 de dezembro de 1967 sobre a importância de preservar o fundo do mar e o fundo do oceano, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional de ações e usos que possam prejudicar os interesses comuns da humanidade,
> *Declara* que, na pendência do estabelecimento do referido regime internacional:
> (a) Os Estados e pessoas, físicas ou jurídicas, são obrigados a abster-se de todas as atividades de exploração dos recursos da área do fundo do mar e do fundo do mar, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional;
> (b) Nenhuma reivindicação a qualquer parte dessa área ou seus recursos será reconhecida. (AGNU, 1969, p. 11, tradução nossa)

Não obstante, isso foi uma motivação para que na XXV sessão de 1970 da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 17 de dezembro de 1970, fossem declaradas a "Declaração de Princípios a Reger o Fundo dos Mares e dos Oceanos bem como seus Subsolos, além dos Limites da Jurisdição Nacional" e a "Área de Patrimônio Comum da Humanidade". Isso posto, iniciou-se o conceito de que existiam áreas no mar que não estavam sob jurisdição de nenhum país, sendo apenas de uso pacífico. (FIORATI, 1999)

A partir disso, em 1973, foi iniciada a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Essa Conferência durou de 1973 até 1982, com sessões realizadas em Nova York, Caracas e Genebra e que, por fim, resultou na assinatura da Convenção em Montego Bay, na Jamaica. Dessa forma, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 também é conhecida como Convenção de Montego Bay. Além disso, a UNCLOS foi assinada no dia 10 de dezembro de 1982 e contou com a presença de 164 Estados, observadores e Organizações Intergovernamentais. (ALBUQUERQUE; NASCIMENTO, 2001)

A Terceira Conferência das Nações Unidas foi realizada por onze sessões de negociação e surtiu efeitos muito mais significativos do que as Conferências anteriores. Além disso, a Conferência contou com muito mais delegações observadoras, existindo um método político diferente do que foi aplicado anteriormente.

Para além, a UNCLOS foi um marco extremamente importante para o Direito Internacional, diante disso:

> A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 estabeleceu normas legais que regulamentam todo o espaço do oceano, disciplinando sobre o mar territorial, zona contígua, plataforma continental, zona econômica exclusiva e alto-mar, ademais de fornecer, *inter alia*, regras sobre a proteção do meio-ambiente marinho, pesquisa científica e exploração dos recursos do oceano e de seu subsolo. Conforme afirmado anteriormente, codificaram-se normas costumeiras, refletindo-se o pensamento de que o próprio costume se consolida como fonte de Direito Internacional, uma vez que as codificações bem sucedidas usualmente são afortunadas por refletirem adequadamente o que já era anteriormente aceito como expressão de juridicidade no plano internacional.
> [...]

> Tratando-se especificamente do valor normativo da Convenção da ONU sobre o Direito do Mar, ela caracteriza-se por ser um acordo multilateral de natureza global que não somente codificou costumes internacionais, positivando princípios que já eram anteriormente aceitos como expressão de juridicidade no plano internacional (e.g. liberdade de navegação nos mares), como tratou de consolidar temas cujo entendimento anterior não perfazia um consenso (e.g. extensão das zonas marítimas sob jurisdição estatal). Ademais, a Convenção recepcionou, inclusive, princípios de *soft law* no corpo de seu texto, seja por levar em consideração os interesses e necessidades dos países em desenvolvimento, a cooperação na proteção e conservação do meio ambiente marinho e mesmo o combate à poluição transfronteiriça. (SOUZA, 2015, p. 306)

Além disso, a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar manteve os métodos e estruturas que foram utilizados pelo Comitê, anteriormente nas outras Conferências. Dessa forma, foram divididas três comissões para poder elaborar o projeto da Convenção, sendo essas: a responsável por elaborar o regime jurídico dos fundos do mar; a responsável por elaborar o projeto perante outras áreas do mar; e a última, responsável por desenvolver questões de preservação dos oceanos, de pesquisas científicas e da transferência de know-how. Não obstante, mesmo que tenha sido mantidos os métodos utilizados anteriormente, a estruturação das normas convencionais foi algo inédito dentro da ONU, tendo em vista que foram utilizadas diversas metodologias inovadoras, já que essa foi a primeira vez que houve uma Convenção que reunisse inúmeros interesses de grupos muito diferentes um do outro. (FIORATI, 1999)

Certamente, a UNCLOS foi extremamente importante devido ao fato de que estabeleceu normas legais para regulamentar toda a área marinha. Foram estabelecidos os territórios do Mar Territorial, Zona Contígua, Plataforma Continental, Zona Econômica Exclusiva e alto-mar. Além disso, também houve a instituição de regras que versam sobre a proteção do meio marinho, sobre a pesquisa científica e sobra a exploração dos recursos marinhos (suas águas e fundo do mar). Nesse sentido, também houve a codificação das normas costumeiras já existentes, reafirmando o conceito de que o costume é uma fonte consolidada para o Direito Internacional. (SOUZA, 2015)

Foi em 1975, que o texto único da UNCLOS foi redigido, tendo sofrido inúmeras modificações durante o processo para poder se adequar às exigências e propostas vindas de todas as Nações que participavam das Conferências, no decorrer do período de negociação. Em 1980 surgiu, então, o Projeto de Convenção sobre Direito do Mar e somente em 1982, após diversas emendas, foi enfim aprovado. O Projeto foi aprovado em Montego Bay na Jamaica, durate a XII Sessão com 130 votos a favor, 4 votos contrários (Estados Unidos, Israel, Venezuela e Turquia) e 17 abstenções (União Soviética, Polônia, Hungria, Tchecoslováquia, Rep. Democrática Alemã, Bulgária, Ucrânia, Bielorrusia, Reino Unido, Rep. Federal da Alemanha, Holanda, Bélgica, Itália, Grécia, Luxemburgo, Tailândia). (FIORATI, 1999)

Sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, é importante atentar que:

> Pode-se afirmar que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar trata-se de um acordo multilateral de natureza global codificador de costumes internacionais e positivador de princípios, tendo participação abrangente da comunidade internacional, provendo seus sujeitos a um órgão jurisdicional especializado responsável pela interpretação do Direito do Mar. A aceitação da CNUDM pela comunidade internacional propicia a efetividade do tratado, bem como a possibilidade da evolução e da consolidação da cooperação internacional. (SOUZA, 2015, p 308)

Além do mais, observa-se que a UNCLOS consiste em um documento dividido em dezessete partes com diversos anexos, sendo as onze primeiras partes para estabelecer acerca dos regimes jurídicos os quais regem zonas marítimas. Dessa forma, o documento apresenta que o Oceano está divido em seis zonas marítimas as quais possuem regimes próprios, sendo essas: Mar Territorial (parte II), águas arquipelágicas (parte IV), Zona Econômica Exclusiva (parte V), Plataforma Continental (parte VI), alto-mar (parte VII) e área (parte XI). Ademais, nota-se as zonas marítimas que possuem regimes específicos, como: a Zona Contígua (parte II) e os estreitos internacionais (parte III). Não obstante, a UNCLOS também determinou que o leito e o subsolo localizado entre as 12 milhas marítimas até as 200 constituem a Zona Econômica Exclusiva, sendo aplicado à esses o regime da Plataforma Continental. Além disso, existem também as partes que apresentam matérias específicas, como: a proteção e preservação do meio marinho (parte XII); pesquisa científica dos mares (parte XIII), transferência de tecnologia dos mares (parte XIV); e a solução de conflitos (parte XV). Por fim, as partes XVI e XVII consistem em disposições finais sobre a Convenção, acerca de seus métodos e quanto ao equilíbrio de direitos e deveres. (COELHO, 2020)

Nesse sentido, a Professora Jete Jane Fiorati discorre acerca das Convenções:

> Se as Convenções de Genebra deixam à vista que a grande discussão estava centrada na questão do mar territorial e da explotação de recursos localizada neste espaço marítimo, após a Proposta Pardo observamos que o leque de divergências foi ampliado tornando-se necessária nova elaboração jurídica no que se referisse especialmente aos espaços e recursos não sujeitos à jurisdição nacional. A discussão deixa de ser centrada nos aspectos ligados à soberania e aproveitamento econômico dos recursos do mar territorial, na liberdade de navegação, para tornar-se uma discussão sobre as funções e utilidades de todo o mar, bem assim de sua explotação em benefício de todos os Estados, visando a criação de uma única ordem jurídica para todo o mar que levasse em consideração tanto as diferenças entre os diversos espaços marítimos como as diferenças econômicas entre os Estados, numa tentativa de se estabelecer uma nova ordem econômica global. Portanto o Direito do Mar torna-se um direito à serviço de finalidades diversas no qual prepondera a noção de exploração diferenciada e racional dos recursos do mar.
> [...]
> A diversidade das finalidades presentes na disciplina jurídica dos mares, bem como os novos conhecimentos sobre as reais potencialidades e diversidades da utilização dos mares trouxe a necessidade de novos conceitos para exprimir novas realidades, tornando-o um direito a serviço da técnica, cartográfica, científica, geográfica, geológica, biológica e até da ciência da administração, utilizando-se dos conceitos destas ciências, que passaram a fazer parte do mundo jurídico como a “gestão

> econômica dos recursos biológicos e minerais, representação geográfica e geológica dos mares, pesquisa científica marinha, manutenção e equilíbrio da biosfera e limites máximos e mínimos conjuminados nas margens de segurança para o aproveitamento dos recursos vivos ,bem assim para o alijamento de poluentes" e outros. (FIORATI, 1999, p. 60-61)

Dessa forma, entende-se a importância da criação de uma nova ordem jurídica para o mar, tendo em vista que foi necessária para regulamentar, principalmente, os recursos que não possuem jurisdição nacional.

Além disso, criou-se a necessidade de trazer novos termos para a disciplina jurídica dos mares, que pudessem expressar novas realidades que foram surgindo nas ultimas décadas, havendo, também, uma maior aproximação de termos técnicos como os da cartografia e da geografia.

1.1.2 Os espaços marítimos pela UNCLOS

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 estabeleceu a delimitação de quatro zonas marítimas que são submetidas à jurisdição nacional, são essas: o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental.

Inicialmente, após a Convenção de Genebra de 1960, não houve um consenso acerca da largura do Mar Territorial, existindo opiniões a favor de ser até doze milhas náuticas e outras opiniões a favor de ser estendido até duzentas milhas náuticas. Os países que pleiteavam até as doze milhas náuticas eram os Estados Unidos da América, Reino Unido, Alemanha, Japão e França. Não obstante, os paíes da América Latina e países em desenvolvimento da época, pleiteavam as duzentas milhas náuticas. Diante disso, de forma a criar uma solução que pudesse agradar todos os países que estavam presentes na Conferência, foi consentido que o Mar Territorial teria o limite de doze milhas náuticas, porém, foi criada a Zona Econômica Exclusiva a qual possuia extensão de cento e oitenta e oito milhas náuticas, assim, criando uma concordância perante as propostas apresentadas. (FIORATI, 1999)

Além disso, perante ao Mar Territorial, a Professora Jete Jane Fiorati discorre:

> No que tange à formulação jurídica convencional fixada para o Mar Territorial, sua característica marcante é a preservação da quase totalidade das disposições presentes na Convenção de Genebra. Inicialmente, no art. 2, par.1, a Convenção estabelece que a soberania dos Estados estende-se sobre o território, as águas interiores e a uma "zona de mar adjacente denominada mar territorial". O Estado detém direitos soberanos sobre o mar territorial que implicam na incontrastabilidade de seu poder para elaborar e aplicar normas sobre todos e quaisquer assuntos relacionados ao Mar Territorial que não estejam disciplinados pela Convenção como é o caso do direito de passagem inocente para os navios estrangeiros que preserva o tradicional direito do *jus communicationes*. (FIORATI, 1999, p. 71)

Dessa forma, o Mar Territorial é a faixa entre a linha de baixa-mar até 12 milhas náuticas (22,2km). Além disso, bem como o nome já transmite a ideia, é uma parte do território que os

dispositivos e leis são aplicados pelos próprios países (DO RIO, 2019), ou seja, o Mar Territorial do Brasil possui dispositivos próprios que o Estado brasileiro emprega sob este território.

O dispositivo que regula o Mar Territorial na Convenção de 1982 é o artigo 2º, que dispõe:

> A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente, designada pelo nome de mar territorial" e continua no n 2 do mesmo artigo "Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar. (PORTUGAL, 1984, apud ALBUQUERQUE; NASCIMENTO, 2001, p. 133)

Além disso, o artigo 11 da Convenção de 1982 regulamente acerca das ilhas artificiais, as quais são consideradas "instalações permanentes não podendo constituir pontos a partir dos quais seria inicia-da a delimitação do mar territorial." (FIORATI, 1999, p. 77). Outrossim, a Convenção também define que a linha de base utilizada para delimitar o Mar Territorial pode estabelecida a partir dos "baixios a descoberto" – que são, segundo o art. 13 da Convenção, "uma extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar, fica acima do nível do mar, mas que submerge na preia-mar." (UNCLOS, 1982) – quando a distância que está entre o baixio até o continente ou ilha, não seja excedida a distância do Mar Territorial. Apesar disso, caso o baixio esteja muito distante do continente ou ilhas, este não poderá ser utilizado como linha de base para delimitar o Mar Territorial e também não poderá ter uma delimitação de Mar Territorial próprio. (FIORATI, 1999)

São colocados no mesmo grupo dos "baixios a descoberto", os Atóis e Recifes, mesmo que já exista uma disposição específica a qual regulamenta essas estruturas. Não obstante, o artigo 6 da Convenção, para estabelecer a linha de base dos Atóis e Recifes, dispõe o seguinte: "a linha de base para medir a largura do mar territorial é a linha de baixa-mar do recife que se encontra do lado do mar, tal como indicada por símbolo apropriado nas cartas reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro." (UNCLOS, 1982). Além do mais, esse dispositivo é considerado bastante inovador, tendo em vista que foi incluída devido a insistência de países que possuem grandes recifes e atóis perto do seu território, como Baamas, Nauru, Maldivas e Nova Zelândia. (FIORATI, 1999)

Além do mais, perante os recifes e atóis, a Professora Jete Jane disserta:

> Isto ocorreria porque normalmente a cadeia de recifes de coral forma-se em grandes extensões perpendiculares à costa, adentrando ao mar, no que se diferenciam dos baixios que costumam ser constituídos de material inorgânico e paralelos à costa. Como os atóis são considerados ilhas poderiam constituir pontos extremos para a formação das linhas de base das águas arquipélagas. (FIORATI, 1999, p. 78)

O segundo espaço marítimo a ser tratado é a Zona Contígua que já apareceu logo na primeira Convenção, de 1958. O dispositivo da Zona Contígua surgiu, inicialmente, na

Inglaterra diante a promulgação do *British Hovering Acts*, em 1718, o qual permitia que a Inglaterra exercesse controle fiscal e sanitário, entre a faixa da cinco milhas naúticas até a costa do país. Não obstante, a Zona Contígua foi adicionada na Convenção de 1982, mas de uma forma diferente da Convenção de 1958, já que não define se área é Mar Territorial ou alto-mar. Apesar disso, a doutrina considera que a Zona Contígua é parte do alto-mar. Ademais, com a implementação da Zona Econômica Exclusiva juntamente com a adequação da disciplina jurídica quanto a realidade da epóca, alguns espaços geográficos passaram a utilizar a disciplina jurídica de mais de um instituto. (FIORATI, 1999)

O artigo da Convenção que discorre acerca da Zona Contígua é o art. 33, o qual dispõe o seguinte:

> 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.
> 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. (ONU, 1982)

Além disso, é importante notar que a Convenção de 1982 recebeu algumas inovações que não estavam presentes na Convenção de Genenbra de 1958 quanto à dimensão da Zona Contígua. Isso ocorre pois, a Convenção de 1982 estabeceu que invés da Zona Contígua ser estendida apenas a doze milhas, essa poderia ser estendida até doze milhas náuticas após o limite do Mar Territorial, podendo totalizar vinte e quatro milhas a partir da linha de base. A Professora Jete Jane também discorre o seguinte quanto à Zona Contígua: “Também a nova Convenção não disciplinou, contrariamente à Convenção de 1958, o método de de-limitação da Zona Contígua entre Estados adjacentes, que no sistema anterior deveria ser feito pelo sistema da equidistância, caso não houvesse acordo entre as partes.” (FIORATI, 1999, p. 90)

O terceiro espaço marítimo a ser apresentado é a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a qual foi introduzida no âmbito do Direito do Mar pela Convenção de 1982, a qual representou uma forma de consenso entre os países que pleiteavam o Mar Territorial de até duzentas milhas náuticas e os países que defendiam que o Mar Territorial deveria possuir apenas doze milhas de largura. Dessa forma, pelo fato de que a Zona Econômica Exclusiva recebeu bastante apoio e aderencia das Nações, é considerada um dispositivo moderno do Direito Internacional. Além disso, é notável que a primeira vez que foi considerada uma jurisdição exclusiva acerca da exploração de recursos marinhos vivos no Mar Territorial foi em 1945, com a Proclamação de Truman. (FIORATI, 1999)

Sobre a Proclamação de Truman, a Professora Jete Jane Fiorati discorre:

> Segundo a Proclamação, visando à preservação dos recursos pesqueiros, propunham os Estados Unidos da América o estabelecimento de zonas de conservação de recursos em áreas do alto-mar e da zona contígua próximas aos Estados Unidos, regulamentando as atividades pesqueiras tendo como objetivo o seu desenvolvimento futuro e a manutenção da pesca em alta escala. Nos locais onde as atividades pesqueiras fossem mantidas e exploradas apenas pelos seus nacionais os Estados Unidos regulamentariam-nas submetendo-as à sua jurisdição e controle. Em áreas de alto-mar onde também efetuassem a exploração da atividade pesqueira nacionais de outros Estados, deveriam referidos Estados, conjuntamente com os Estados Unidos, garantirem a manutenção da atividade e a jurisdição sobre seus pescadores através de regulamentação conjunta. Segundo a Proclamação seria mantida a liberdade de navegação nesta área. (FIORATI, 1999, p. 92-93)

Dessa maneira, é possível observar que a Proclamação de Truman teve um papel importante na criação da ZEE, já que previa um espaço marítimo para a preservação do meio marinho, bem como a pesquisa nessas áreas. Diante disso, com a Proclamação foi possível regulamentar esse espaço.

Observa-se os artigos 55 e 57 da UNCLOS, que dispõem sobre a função e a largura da ZEE:

> ARTIGO 55
> Regime jurídico específico da zona econômica exclusiva
> 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.
> ARTIGO 57
> Largura da zona econômica exclusiva
> A zona econômica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. (ONU, 1999)

Ademais, nota-se que o principal objetivo para a criação da ZEE consistiu na proteção dos direitos dos Estados Costeiros quanto à pesca e exploração de recursos vivos. Isso ocorre, pois os Estados Costeiros não possuiam qualquer direito sobre a exploração do meio marinho nem direitos econômicos preferenciais diante a pesca e a conservação dos mares. Não obstante, o outro objetivo o qual também foi importante para a criação da ZEE foi o fato das Nações quererem corrigir de forma jurídica, as desigualdades quanto ao controle estatal sobre os espaços marítimos. Por conseguinte, a ZEE foi estabelecida em duzentas milhas náuticas de largura, iniciando na linha de base do Mar Territorial. Além do mais, nota-se que o limite de largura da ZEE é fixo, o oposto do que foi estabelecido pela Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental. Para mais, foi estabelecido também que no espaço físico que estão sob jurisdição do país que se encontra a partir da costa até duzentas milhas náuticas, seriam constituidos por três regimes jurídicos. (FIORATI, 1999)

O quarto espaço marítimo é a Plataforma Continental, a qual consiste em um prolongamento natural do território terrestre dos países costeiros ou nos casos em que a linha

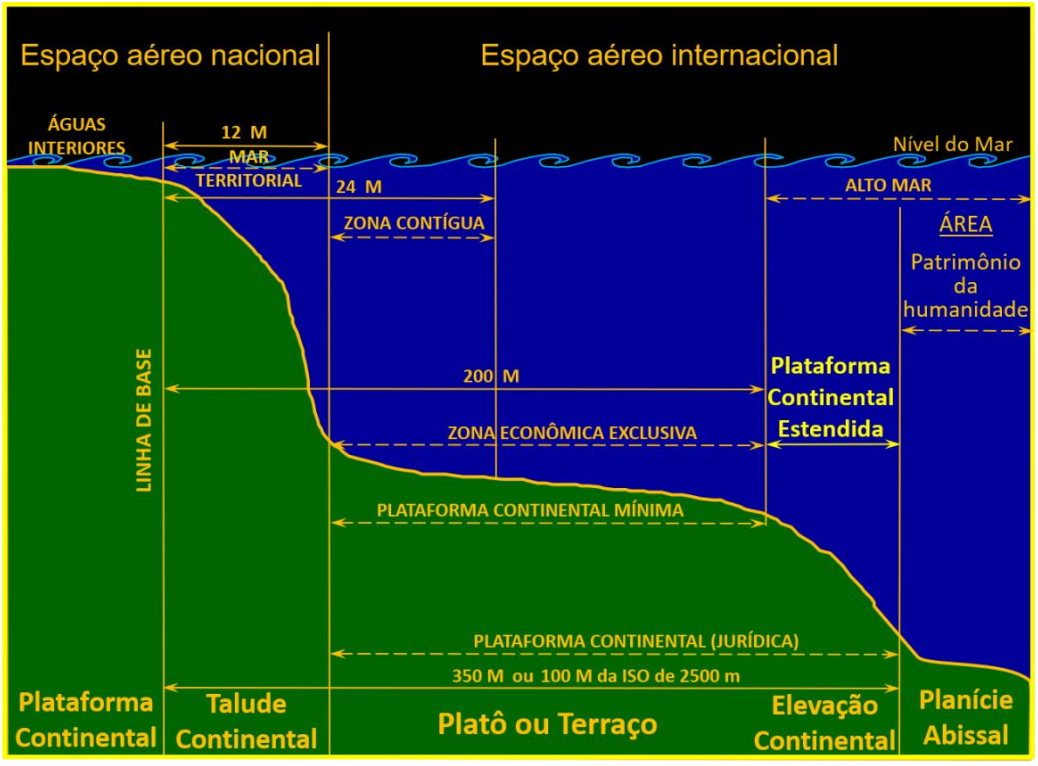
exterior da margem do prolongamento natural não atinja a distância de duzentas milhas náuticas, consiste em uma faixa de até duzentas milhas naúticas além da linha de base do Mar Territorial.

Nesse plano, a Professora Jete Jane dispõe:

> Conforme já enfatizado, nem todos os Estados possuem uma Plataforma Continental, caracterizada como prolongamento submarino do continente. Por outro lado, é também na região da Plataforma Continental que surgem o maior número de espécies vivas, devido à facilidade para obterem alimentos e oxigênio. Estados com altas cadeias montanhosas próximas à costa tendem a não possuir uma Plataforma Continental, o que ocorre com maior freqüência nos Estados cujas costas são limítrofes ao Oceano Pacífico e em poucos casos nos Estados cujas costas são voltadas para os Oceanos Atlântico, Índico e Ártico.
> No entanto, existem outras áreas marinhas desprovidas de Plataforma que concentram altas quantidades e diversidade de espécies vivas. Estas áreas são aquelas onde ocorrem o encontro de águas provindas de regiões diferentes, que constituem as correntes marinhas, com as águas locais. Exemplos destas área são o litoral atlântico da Noruega (no Mar do Norte), Espanha e Portugal cujas águas territoriais são atravessadas pelas águas quentes da Corrente do Golfo que transformaram estes locais nas zonas mais piscosas da Europa e a Corrente de Humboldt cujas águas frias se encontram com águas quentes, a uma distância média de duzentas milhas das costas do Peru, do Chile e do Equador, transformando-as na maior região produtora de atum do mundo. Foi a distância em que se dá a passagem da Corrente de Humboldt da costa que foi utilizada por Peru e Chile para determinar a soberania sobre as águas que antes eram alto-mar. (FIORATI, 1999, p. 94)

Diante disso, para melhor compreender a teoria exposta, observa-se a imagem abaixo que ilustra os espaços marítimos.

Figura 1 - Delimitação das Zonas marítimas definidas pela Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar



Fonte: Marinha do Brasil.[1]

[1] Disponível em: https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/pictures/limitesmaritimos_mod.png. Acesso em: 29 nov. 2022.

1.2 A função da ONU no conflito

A ONU desempenha um papel muito importante perante as relações internacionais e o Direito Internacional no geral. Diante disso, é imprescindível que haja uma análise da postura que a ONU tem adotado para lidar com os conflitos existentes no Mar do Sul da China, já que suas ações influenciam diretamente as relações entre os países.

Inicialmente, é preciso elucidar brevemente qual o papel que a China exerce internamente na Organização. A República Popular da China é membro permanente do Conselho de Segurança (CSNU) e isso acarreta no privilégio do veto nas decisões e resoluções do comitê.

> Observa-se uma breve explicação da função do Conselho de Segurança:
> O Conselho de Segurança das Nações Unidas é o único órgão do sistema internacional capaz de adotar decisões obrigatórias para todos os Estados-membros da ONU, podendo inclusivamente autorizar intervenções militares para garantir a execução das suas resoluções. O Conselho de Segurança é conhecido também por autorizar operações de manutenção de paz e missões políticas internacionais. Este organismo é composto por 15 membros, sendo cinco permanentes com poder de veto: Estados Unidos, França, Reino Unido, Rússia e China. Os demais dez membros não-permanentes são eleitos pela Assembleia-Geral da ONU para mandatos de dois anos. (DW, 2022)

Dessa forma, nota-se que mesmo que as disputas do Mar do Sul da China fossem levadas até o Conselho de Segurança, caso as resoluções desagradassem os interesses chineses, não haveria qualquer resultado, tendo em vista que a China possui o poder de veto.

Nesse sentido, em agosto de 2021, ocorreu uma reunião do Conselho de Segurança sobre a segurança marítima e vários nomes importantes compareceram, como Vladimir Putin. Nessa reunião o ministro chinês que estava presente declarou que acredita que o Conselho de Segurança não é um lugar adequado para discutir um tema tão controverso como as disputas que ocorrem no Mar do Sul da China. A reunião reforçou a preeminência que a UNCLOS possui quanto as matérias de segurança marítima. (TIMES OF INDIA, 2021)

Por sua vez, o vice-diretor do Centro de Cooperação Internacional da Universidade de Nova York, Jim Della-Giacoma, escreveu um pequeno artigo acerca das atitudes tomadas (ou não) pela ONU quanto aos conflitos do Mar do Sul da China. Jim explica, inicialmente, que na época (2016) era bastante improvável que houvesse qualquer ação da ONU perante aos conflitos, tendo em vista que a eleição do secretário-geral da ONU estava bem próxima e nenhum dos candidatos gostaria de se envolver em assuntos polêmicos e delicados, principalmente envolvendo algum dos países permanentes do Conselho de Segurança, como a China. Diante disso, Jim também faz uma analogia que “a disputa não se presta a soluções estruturais, pois os jogadores são tão fortes enquanto o árbitro é fraco”. Nesse sentido, os jogadores seriam os países envolvidos nas disputas e o árbitro, a ONU. Para Mais, Della-Giacoma também afirma que um

funcionário da sede da ONU que trabalha na área de prevenção de conflitos lhe disse que “Ninguém espera que a ONU faça nada sobre o conflito no Mar do Sul da China”, no sentido de que até internamente, a Organização não pretende se envolver nas disputas ou sequer se posicionar acerca delas. (DELLA-GIACOMA, 2016)

Portanto, é possível observar uma postura de passividade e omissão por parte da ONU, já que não realizou nenhum debate diplomático para tentar solucionar os problemas que assolam a região do MSC. Mesmo que a China possua poder de veto e, muito provavelmente, vetaria as resoluções do Conselho de Segurança, o debate, se levado a ONU, poderia ser muito promissor, já que as Nações envolvidas teriam um local para discutir diplomaticamente de forma pacífica, podendo chegar em consensos e talvez até em alguma solução para o impasse.

1.3 Análise das reivindicações diante a UNCLOS

No presente subtópico, será realizada uma breve análise dos recursos reivindicados no Mar do Sul da China, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, utilizando de seus dispositivos, os quais já foram apresentados e estudados, anteriormente, ao decorrer desse capítulo.

Desse modo, o seguinte mapa mostra onde fica, exatamente, a faixa da Zona Econômica Exclusiva de cada país no Mar do Sul da China, indicando quais ilhas e recifes ficam localizados no território de jurisdição de cada país, logo, observa-se:

Figura 2 - ZEE segundo a UNCLOS no MSC

Fonte: BBC.[2]

Seguindo literalmente os preceitos estabelecidos pela UNCLOS, sem considerar reivindicações históricas, considerando apenas a linha da Zona Econômica Exclusiva, a China possuiria soberania apenas por parte das ilhas Paracel. As Filipinas exerceriam domínio no Recife Scarborough e na parte leste das ilhas Spratly, enquanto a parte Oeste estaria sob domínio da Malásia e Brunei. Por fim, o Vietnam possuiria soberania apenas sobre uma pequena parte das ilhas Paracel.

Nada obstante, é possível notar que os países envolvidos na disputa reivindicam recursos no MSC que estão muito além do previsto sob a UNCLOS, principalmente o Vietnam, Taiwan e a China, os quais reclamam quase toda a totalidade do MSC e todas as ilhas dos arquipélagos Paracel e Spratly. Como forma de comparar as reivindicações e o mapa que delimita a ZEE, observa-se a seguinte imagem:

[2] Disponível em: https://www.bbc.com/news/world-us-canada-53397673. Acesso em: 15 out. 2022.

Figura 3 - Reivindicações de cada país no MSC

Fonte: RFA.[3]

Como já abordado no primeiro subcapítulo desse capítulo, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, existem duas formas de determinar a Plataforma Continental, sendo até uma distância de 200 milhas náuticas caso a Plataforma não exceda esse limite ou até a borda externa da Plataforma Continental natural, quando a margem se estende além dessa distância, sendo estabelecida em até 350 milhas náuticas a partir da linha de base do Mar Territorial. Ocorre que é sabido que a largura da Plataforma Continental geológica do Vietnam até as ilhas de Borneu e Palawan é superior a 500 milhas náuticas e a largura da faixa de Luzon, a maior ilha das Filipinas, é bem superior a 600 milhas náuticas. Desse modo, nota-se que a margem continental no Mar da China Meridional se estende além de 200 milhas náuticas. Nesse sentido, três dos Estados costeiros do Mar do Sul da China, Brunei, Malásia e Vietnam, já expressaram que consideram que possuem o direito a uma Plataforma Continental superior a 200 milhas náuticas e apresentaram ou pretendem apresentar à Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (Commission on the Limits of the Continental Shelf) um pedido de expansão da largura da Plataforma Continental no Mar do Sul da China. (ELFERINK, 2014)

Quanto as ilhas artificiais, essas foram construídas pela China com o intuito de se adequar perante a ótica da UNCLOS, pois sob a lei internacional, nenhum estado pode reivindicar

[3] Disponível em: https://www.rfa.org/english/news/china/southchinasea-dispute-03172022151441.html. Acesso em: 28 out. 2022.

soberania sobre características geográficas que estão submersas na água. Além disso, as características de terra que são cercadas e acima da água na maré baixa, mas submersas na maré alta, são consideradas elevações de maré baixa. Ademais, uma elevação de maré baixa não tem mar territorial próprio se estiver totalmente situada a uma distância superior à largura do mar territorial do continente ou de uma ilha (AMTI, 2022). Desse modo, para fazer com que as ilhas não fossem submersas durante a maré alta, a China utilizou de dragagens e de recuperação de terras para legitimar o seu domínio perante ao MSC.

2 A ASSOCIAÇÃO DE NAÇÕES DO SUDESTE ASIÁTICO

A ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático) inicialmente foi composta por seis países: Brunei, Indonésia, Malásia, Filipinas, Singapura e Tailândia. Juntos, esses seis países compõem cerca de 1,5% da economia mundial. Diante a conjuntura do Leste da Ásia, as nações da ASEAN são um pouco ofuscadas devido às grandes economias da Coreia do Sul, do Japão e, obviamente, da enorme potência, China. Apesar disso, mesmo assim, a importância econômica da Associação é bastante importante para a região. Isso ocorre, pois a economia dos países da ASEAN cresce muito mais rápido do que o resto do mundo, além disso, os países abrigam cerca de 6% da população mundial, obtendo uma grande participação comercial. (HILL, 1994)

Atualmente, os países que compõem a ASEAN são nove países membro (Brunei, Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietnam) e dois países observadores (Timor Leste e Papua Nova Guiné).

Figura 4 - Mapa dos países da ASEAN

Fonte: InfoEscola.[4]

[4] Disponível em: https://www.infoescola.com/geografia/associacao-de-nacoes-do-sudeste-asiatico-asean/. Acesso em: 13 out. 2022.

Os objetivos da declaração ASEAN são: o aceleramento do crescimento econômico, do progresso social e desenvolvimento cultural na região através de esforços conjuntos no espírito de equidade de parceria de modo a fortalecer a fundação para uma próspera e pacífica comunidade das Nações do Sudeste Asiático; a promoção regional da paz e estabilidade através do respeito à justiça e da lei nos relacionamentos entre os países da região e aderência dos princípios da Carta das Nações Unidas; a promoção ativa da colaboração e assistência mútua nas matérias de comum interesse nos setores econômico, social, cultural, técnico, científico e administrativo; a promoção de assistência para um com o outro em forma de treinamento e pesquisa nas esferas educacionais, profissionais, técnicas e administrativas; a colaboração mais efetiva para encorajar um maior crescimento nos setores da agricultura, industrial e comercial, incluindo melhoramentos no transporte e comunicações, conduzindo estudos diante as commodities; a promoção de estudos sobre o Sudeste Asiático; e, por fim, manter uma cooperação próxima e benéfica com organizações internacionais e regionais já existentes que possuam objetivos semelhantes à ASEAN. (ASEAN, 2022).

Dessa forma, segundo o site da Câmara dos Deputados:

> A Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) foi criada em 1967 com a assinatura do Tratado de Bali sobre amizade e cooperação na Ásia sul-oriental, e entre os seus objetivos destaca-se aquele que busca assegurar a estabilidade política e acelerar o processo de desenvolvimento da região. A ASEAN se propõe a estabelecer uma verdadeira zona de livre comércio para, em seguida, dotar os parceiros de uma única política externa comercial, criando uma união aduaneira.
> O bloco busca promover o desenvolvimento econômico, social e cultural da região através de programas cooperativos, salvaguardando a estabilidade política e econômica da região, bem como servindo como fórum de discussão das diferenças intra-regionais. (CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL, [s.d.])

A ASEAN possui devida importância perante os conflitos do Mar do Sul da China, já que quatro de seus países membro fazem parte das disputas. Além disso, a Associação já interveio ativamente em alguns dos conflitos. Desse modo, este capítulo é bastante necessário para compreender qual o papel que a ASEAN possui frente ao tema, já que está diretamente envolvida.

2.1 Formação da ASEAN

A ASEAN foi formada em 8 de agosto de 1967, quando líderes de cinco países se encontraram no Departamento de Relações Exteriores de Bangkok, na Tailândia. Os cinco países fundadores da foram a Malásia, Filipinas, Singapura, Indonésia e Tailândia. O documento, também chamado de Declaração de Bangkok, é curto e com linguagem simples, contendo apenas cinco artigos. Além disso, o documento estabeleceu a Associação para a cooperação entre os

países do Sudeste Asiático, estipulando que essa estaria aberta para a participação de todos os países da região possuírem interesses em comum com a Associação. Ademais, representa o *modus operandi* da organização de construir pequenos passos, acordos voluntários e informais para acordos mais vinculativos e institucionalizados. (ASEAN, 2022). Um dos fatos relevantes sobre o documento da ASEAN é a sua extensão, que é bastante curto para a sua dimensão, diante disso, nota-se:

> A Declaração de Bangkok era um documento pequeno para o tamanho de sua importância. Possuía apenas sete princípios que estabeleciam os objetivos e propósitos da organização: 1) desenvolvimento econômico, social e cultural; 2) paz regional e estabilidade; 3) colaboração econômica, social, cultural, técnica, científica e administrativa; 4) assistência mútua em treinamento e pesquisa; 5) colaboração em agricultura, indústria, comércio, transporte e comunicações; 6) promoção dos estudos do Sudeste Asiático; e 7) cooperação com organizações regionais e internacionais. (NORONHA, 2015, p. 23)

Destarte, foi enquanto a Tailândia mediava a reconciliação entre Indonésia, Filipinas e Malásia perante certas disputas que os quatro países perceberam que o momento da cooperação regional havia chegado ou o futuro da região seria incerto. A ideia da formação da ASEAN surgiu pelo diplomata tailandês Thanat Khoman, que no banquete de reconciliação sugeriu ao diplomata indonésio Adam Malik que criassem um acordo de cooperação regional, o qual aceitou sem hesitar, apenas pedindo um tempo para conversar com o governo de seu país. Apesar disso, o Ministério das Relações Exteriores da Tailândia já estava preparando um projeto para a carta da Associação e em poucos meses tudo já estava pronto para a assinatura do documento. Era previsto que apenas os países membros da antiga Associação para o Sudeste Asiático (Malásia, Tailândia e Filipinas) mais a Indonésia seriam membros fundadores da ASEAN, porém Singapura entrou em contato com um pedido para, também, aderir ao documento, sendo somada aos membros fundadores. Desse modo, foi no início de agosto do ano de 1967 que os ministros das Relações Exteriores das cinco nações envolvidas passaram quatro dias em relativo isolamento em um resort numa cidade perto de Bangkok, negociando o documento de maneira informal. Apesar disso, mesmo que a negociação tenha ocorrido de maneira informal, não foi uma tarefa fácil, tendo em vista que cada um defendia propostas diferentes. Apesar disso, no fim, todos cederam um pouco, com bom humor para poderem entrar em um acordo para a deliberação. (ASEAN, 2022)

Além do mais, a região do Sudeste Asiático também é importante porque está ganhando mais credibilidade, ao criar uma crescente identidade e solidariedade regional, tendo em vista que foi uma região historicamente fragmentada pelo domínio colonial, sendo palco de muitas tensões e disputas no período pós-independência. No entanto, um sentimento de cooperação e harmonia preencheu a região, especialmente desde o estabelecimento da Associação em 1967.

Os países da ASEAN cada vez mais têm se tornado parecidos em suas políticas econômicas, desenvolvendo seus esforços para promover a cooperação regional em suas abordagens de questões econômicas, estratégicas e políticas globais. (HILL, 1994)

Todo o processo de criação da ASEAN levou apenas 14 meses, desde quando Thanat Khoman levou a ideia para os seus colegas malaios e indonésios, até a assinatura do documento pelos membros fundadores. Após a conversa inicial, em cerca de três semanas, a Indonésia já havia restaurado totalmente as relações diplomáticas com a Malásia e logo depois com Singapura. Apesar disso, as disputas dentro da ASEAN não acabaram totalmente, tendo em vista que logo depois as Filipinas e a Malásia teriam um desentendimento perante a questão da soberania sobre Sabah e muitas dessas disputas entre os países da ASEAN persistem até hoje. Contudo, todos os Países Membros estão bastante empenhados em resolver suas diferenças por vias pacíficas, cooperando entre si. (ASEAN, 2022)

Para mais, sobre a cooperação entre os membros da ASEAN, afirma-se:

> Por fim, um dos avanços da organização relacionado à integração infraestrutural diz respeito ao Plano Mestre para Conectividade da ASEAN, de 2010. Em busca desse conceito de Comunidade da ASEAN, os membros concluíram que seria necessário intensificar a integração física entre os países para facilitar o comércio, transporte e comunicação e impulsionar o desenvolvimento de regiões mais isoladas. Por isso, foi criado este Plano Mestre, que foca em todos os futuros planos para investimentos em infraestrutura na região, tratando de questões de infraestrutura física, institucional e social (ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS, 2010), fatores de extrema importância para o processo de integração na região e para a criação da Comunidade da ASEAN, tratados no terceiro capítulo deste trabalho.
>
> Assim, segundo Severino (2008), a ASEAN foi criada para evitar disputas entre os países e manter a estabilidade da região. Além disso, deveria servir como uma maneira de projeção internacional do Sudeste Asiático como região independente e para impedir que se tornasse uma arena para as disputas das potências externas. Essa presença de países extrabloco, tratada no segundo capítulo, está presente desde os tempos do colonialismo e influencia de forma muito direta a região da ASEAN. A integração regional seria uma forma de impulsionar o desenvolvimento econômico, social e cultural e de seguir os interesses comuns dos Estados.
>
> Em resumo, a ASEAN se caracteriza como um grupo de Estados que trabalha em diversos fatores em busca dos interesses comuns dos membros, desde questões econômicas, a questões políticas. A associação segue buscando o crescimento econômico e o desenvolvimento social de sua população e espera conseguir atingir este objetivo através da criação da Comunidade da ASEAN, que pretende unir os países em aspectos econômicos, políticos, securitários, físicos, sociais e culturais. (NORONHA, 2015, p. 28)

A década de noventa foi crucial para a expansão do regionalismo do Sudeste Asiático, que viu oportunidades de avançar na integração e cooperação com outros países. Inicialmente, a primeira barreira que foi quebrada foi a ideológica, já que a separação entre países capitalistas e comunistas estava em declínio com o fim da Guerra Fria e isso possibilitou que a ASEAN pudesse integrar com os outros países do Sudeste Asiático, incorporando em seus membros o Camboja, Laos, Vietnã e Mianmar. Além disso, a Tailândia também iniciou discussões na região para a possível criação de uma área de livre comércio e criou a AFTA (ASEAN *Free Trade*

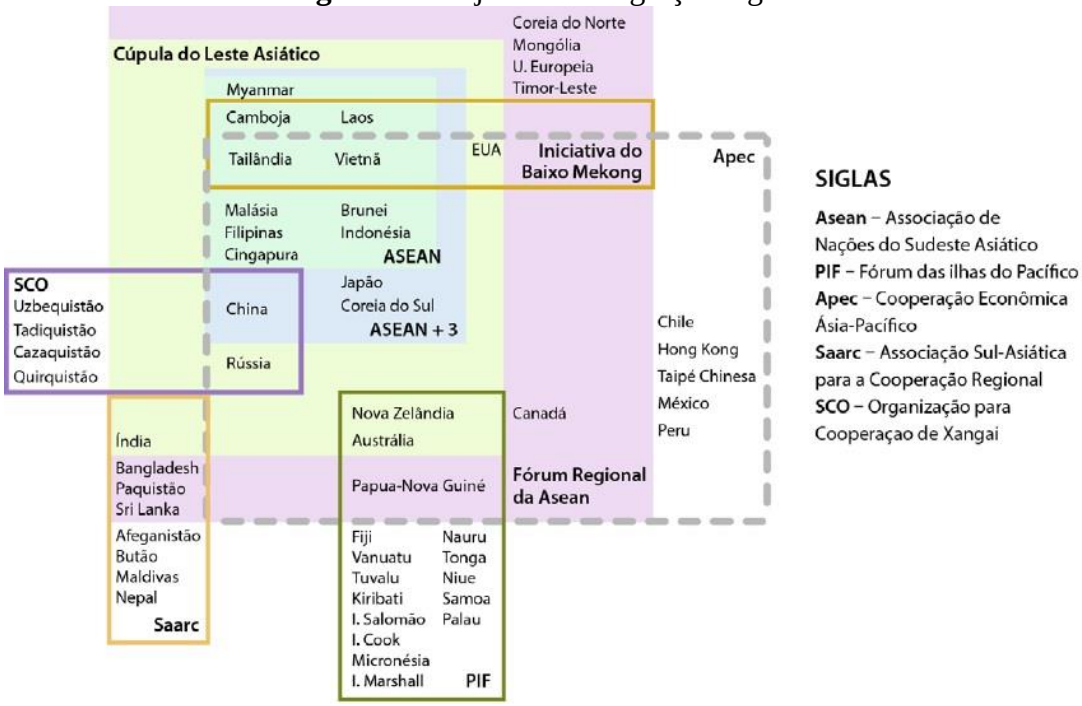
Area) em 1992, que dispõe de acordos de livre comércio com a Austrália, a China, a Coreia do Sul, a Índia e o Japão. Diante desses acordos, surgiu, então, mecanismo de cooperação regional ASEAN+3 (ou APT), em 1995, que é composta dos membros da ASEAN mais a China, Coreia do Sul e Japão. (SILVA, M. K. 2016).

De acordo com agência de notícias oficial do governo da República Popular da China, *Xinhua*, sobre a ASEAN+3:

> A primeira cúpula ASEAN Plus Three foi realizada na Malásia em dezembro de 1997, um momento muito importante em que todos os países da região enfrentavam um recuo econômico. A crise financeira foi considerada como tendo dado o impulso para esta cúpula.
> Os dois quadros, inicialmente focados na cooperação econômica, expandiram-se nos últimos anos para os campos da política, da segurança e da cultura. Hoje em dia, eles se tornaram mecanismos de grande importância para fortalecer e aprofundar a cooperação da Ásia Oriental em vários níveis e em diversas áreas, particularmente em áreas econômicas, sociais e políticas.
> Um total de 66 mecanismos de diálogo em vários níveis foram estabelecidos em 24 campos no âmbito da ASEAN + 3, abrangendo diplomacia, economia, finanças, agricultura, trabalho, turismo, meio ambiente, luta contra a criminalidade transfronteiriça, saúde, energia, telecomunicações, bem-estar social e inovação administrativa.
> [..]
> Líderes estaduais, ministros e outros altos funcionários de 10 países da ASEAN, China, Japão e Coreia do Sul se reúnem anualmente para discutir a cooperação e as principais questões internacionais e regionais. (XINHUA Português, 2017)

Diante disso, é possível entender a dimensão da importância que a cúpula para cooperação regional, que incorpora as três maiores potências mais a ASEAN, carrega para os países membro envolvidos.

Figura 5 - Projetos de integração regional na Ásia



Fonte: Magno Klein Silva.[5]

[5] Disponível em: https://www.redalyc.org/journal/812/81253580007/html/. Acesso em: 16 out. 2022.

Isto posto, uma visão bastante comum no cenário acadêmico é que a ASEAN surgiu como forma de contrapor-se ao comunismo, que estava em crescente expansão no século XX na região do Leste Asiático (principalmente Vietnam do Norte e China). Dessa forma, os países capitalistas viram o cenário como uma oportunidade de união e cooperação, tendo se tornado um pacto de não-agressão. (NORONHA, 2015)

2.2 A função da ASEAN no conflito

A princípio, nos anos noventa, a China adotou uma conduta de aproximação e ajuda mútua com os países ASEAN, porém, ao mesmo tempo, exercia uma postura de grande soberania na região para defender seus interesses no MSC, com a construção de ilhas artificiais e bases militares. Desde então, surgiram tentativas para criar um acordo perante os conflitos do MSC pela ASEAN, já que é um dos maiores obstáculos enfrentados pela Associação atualmente. Em 2002, foi criada a Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China (*Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*), que consistia em um documento não muito complexo, porém fomentava o respeito à UNCLOS, visando que os países resolvessem os conflitos por vias diplomáticas. Apesar disso, o documento não surtiu muito efeito nas ações operadas na região do MSC, tendo em vista que as disputas ficaram cada vez mais acirradas. (PEREIRA; RIBEIRO, 2019). Dessa forma, sobre a Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China:

> Uma das tentativas da ASEAN em lidar com as disputas do Mar do Sul da China é a criação de um Código de Conduta com a China. Essa iniciativa multilateral foi fruto da vontade da Malásia e Indonésia de resolver essas questões através de fóruns multilaterais. A elaboração do código não ameaçaria as relações da ASEAN com a China e manteria a estabilidade da região. Porém, o documento acabou sendo mais político do que obrigatório, e as disputas se mantiveram como antes (KANTER; RIBEIRO; FEDDERSEN, 2012). Assim, a saída foi garantir que pelo menos os países da ASEAN manteriam as diretrizes da Declaração da ASEAN sobre o Mar do Sul da China, e as discussões relativas ao Código de Conduta continuariam até algum desfecho. O que a ASEAN conseguiu, pelo menos, foi uma Declaração de Conduta em conjunto com a China, que define que os países deveriam seguir as leis da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. (NORONHA, 2015, p. 37)

Os países membro da ASEAN que estão diretamente envolvidos nos conflitos do Mar do Sul da China são: Filipinas, Brunei, Malásia e Vietnam. Além disso, como já citado anteriormente no trabalho em questão, a China faz parte do mecanismo de cooperação regional chamado ASEAN+3 (ou APT), ou seja, todos os países que estão envolvidos de modo direto nas disputas fazem parte da ASEAN ou, ao menos, são membros de projetos que a ASEAN criou para incorporar mais países em cúpulas para a cooperação regional com a Associação (no caso, a ASEAN+3).

A Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China foi assinada no dia 4 de novembro de 2002 pelos seguintes países: Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietnam (membros da ASEAN) e a China. Além disso, a Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China consistiu apenas em dez artigos, os quais podem ser observados a seguir:

> 1. As Partes reafirmam seu compromisso com os propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, o Tratado de Amizade e Cooperação no Sudeste Asiático, os Cinco Princípios de Coexistência Pacífica e outros princípios de direito internacional universalmente reconhecidos que servirão como normas básicas que regem as relações entre Estados;
> 2. As Partes estão empenhadas em explorar formas de construir confiança e confiança de acordo com os princípios acima mencionados e com base na igualdade e no respeito mútuo;
> 3. As Partes reafirmam seu respeito e compromisso com a liberdade de navegação e sobrevoo no Mar da China Meridional, conforme estabelecido pelos princípios universalmente reconhecidos do direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas de 1982 sobre o Direito do Mar;
> 4. As Partes interessadas comprometem-se a resolver suas disputas territoriais e jurisdicionais por meios pacíficos, sem recorrer à ameaça ou uso da força, por meio de consultas e negociações amistosas por parte dos Estados soberanos diretamente interessados, de acordo com os princípios de direito internacional universalmente reconhecidos, incluindo o Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982;
> 5. As Partes comprometem-se a exercer autocontrole na condução de atividades que compliquem ou aumentem as disputas e afetem a paz e a estabilidade, incluindo, entre outros, abster-se de habitar as ilhas, recifes, baixios, ilhotas e outras áreas atualmente desabitadas características e lidar com suas diferenças de forma construtiva.
> Na pendência da solução pacífica de disputas territoriais e jurisdicionais, as Partes interessadas comprometem-se a intensificar os esforços para buscar formas, no espírito de cooperação e entendimento, para construir confiança e confiança entre elas, incluindo:
> a. manter diálogos e troca de pontos de vista, conforme apropriado, entre seus oficiais de defesa e militares;
> b. assegurar o tratamento justo e humano de todas as pessoas que estão em perigo ou em perigo;
> c. notificar, voluntariamente, outras Partes interessadas de qualquer exercício militar conjunto/combinado iminente; e
> d. trocar, de forma voluntária, informações relevantes.
> 6. Na pendência de uma solução abrangente e duradoura das controvérsias, as Partes interessadas podem explorar ou realizar atividades de cooperação. Estes podem incluir o seguinte:
> a. proteção ambiental marinha;
> b. pesquisa científica marinha;
> c. segurança da navegação e comunicação no mar;
> d. operação de busca e salvamento; e
> e. combate ao crime transnacional, incluindo, mas não limitado ao tráfico de drogas ilícitas, pirataria e assalto à mão armada no mar e tráfico ilegal de armas.
> As modalidades, o escopo e os locais em relação à cooperação bilateral e multilateral devem ser acordados pelas Partes interessadas antes de sua implementação efetiva.
> 7. As Partes interessadas estão prontas para continuar suas consultas e diálogos sobre questões relevantes, por meio de modalidades a serem acordadas por elas, incluindo consultas regulares sobre a observância desta Declaração, com o objetivo de promover a boa vizinhança e transparência, estabelecer harmonia, entendimento mútuo e cooperação, e facilitando a resolução pacífica de controvérsias entre eles;
> 8. As Partes comprometem-se a respeitar as disposições desta Declaração e a tomar medidas compatíveis com ela;

> 9. As Partes encorajam outros países a respeitar os princípios contidos nesta Declaração;
> 10. As Partes interessadas reafirmam que a adoção de um código de conduta no Mar da China Meridional promoveria ainda mais a paz e a estabilidade na região e concordam em trabalhar, com base no consenso, para a consecução desse objetivo.
> Feito no quarto dia de novembro do ano dois mil e dois em Phnom Penh, o Reino do Camboja. (ASEAN, 2012, tradução nossa)

As posições individuais e internas dos países membro da ASEAN, sobre as disputas no MSC, possuem divergências, já que nem todos os países membros reivindicam territórios na região e, alguns deles, mantém um relacionamento mais próximo com a China (como o Camboja, Tailândia, Laos e Mianmar). Além disso, a influência econômica e política da China afeta diretamente todos os países da ASEAN, mesmo que nem todos os países possuam um relacionamento próximo com o país. Diante disso, principalmente os países que não estão envolvidos diretamente nos conflitos do MSC, estão mais interessados em se relacionar de modo direto com Pequim, não dando devida ênfase aos negócios realizados em conjunto (ASEAN) com a China. Dessa forma, isso se torna um grande empecilho para os membros da ASEAN para a unificação de sua influência em um esforço conjunto, na tentativa resolver os conflitos existentes e as disputas territoriais coletivamente. (SIMÕES, 2022)

Desse modo, observa-se o seguinte trecho acerca dos obstáculos enfrentados pela ASEAN e a Declaração de Conduta das Partes no Mar do Sul da China:

> Segundo alguns autores, esta Declaração representa um forte desvio da ideia original de elaboração de um Código de Conduta detalhado e vinculativo para o Mar do Sul da China, e é incerto que os países signatários alguma vez consigam chegar a acordo nesta matéria. Como principais motivos, são apontados os seguintes:
> – A China desde sempre afirmou que os seus direitos de soberania sobre o conjunto do Mar do Sul da China são inalienáveis;
> – A China tem desenvolvido a via bilateral com os países ASEAN envolvidos, e tem sido bem sucedida no objectivo de os dividir, procurando atender aos seus interesses mediante a assinatura de Códigos de Conduta bilaterais, obviando desta forma a que a ASEAN surja unida e a "uma só voz";
> – Pequim parece estar apenas preparada para apoiar um Código Regional não-vinculativo, limitado às Ilhas Spratly e focalizado no diálogo e promoção da estabilidade regional, em detrimento das questões de soberania.
> Por outro lado, a divisão existente no seio dos países ASEAN relativamente a esta questão também tem sido relevada, uma vez que parece estar-se em presença de diferentes tipos de relacionamento com a China e de visões contrastantes acerca da tese da "ameaça chinesa". Acresce que alguns dos membros têm reivindicações territoriais nas Spratly, ao passo que outros não estão preocupados com o problema da soberania. (PEREIRA, 2004, p. 111)

Não obstante, como aponta Pereira, em seu artigo "A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN", a visão de teóricos do assunto não é homogênea, dessa forma, nota-se:

> Outros autores têm um ponto de vista diferente, chamando desde logo a atenção para o mérito da ASEAN em ter persuadido a China a optar pela via multilateral no contexto da negociação de um Código deste tipo. Nesta óptica, Mely Caballero-Anthony elencou os seguintes argumentos:

> – Nunca terá sido a intenção, quer dos países ASEAN quer da China, de verem incluída a questão da soberania ou jurisdição territorial nas negociações do Código de Conduta regional;
> – As disputas territoriais não devem ser dirimidas a nível multilateral, mas sim bilateral, particularmente se houver necessidade de recurso a arbitragem internacional para o efeito;
> – A ASEAN não dispõe de meios para resolução de disputas territoriais; aliás, tal prerrogativa nem sequer consta do seu mandato;
> – Um Código de Conduta deverá servir acima de tudo como instrumento de criação de confiança, o que implica depender em muito da boa-fé das partes e, como tal, não pode ter natureza vinculativa. (PEREIRA, 2004, p. 112)

Por fim, é possível concluir que, apesar da ASEAN estar diretamente envolvida nos conflitos existentes no MSC, pelo fato de a Associação não conseguir unificar uma posição entre os países membros sobre a questão, existe um grande obstáculo para que haja a tentativa de resolução entre os países envolvidos. Isso ocorre, pois ao mesmo tempo que existem países membro da ASEAN que estão envolvidos nos conflitos, existem, também, os países que possuem relações bilaterais com a China, possuindo uma relação mais próxima com o país e, por mais que existam os países que queiram mediar a questão, não há um consenso entre todas as opiniões dentro da ASEAN. Dessa forma, a Associação não consegue ter uma voz ativa acerca do problema, ficando impedida de tomar providências, o que acaba acarretando desrespeito aos acordos criados e um impasse que não pode ser resolvido.

3 O CONFLITO DO MAR DO SUL DA CHINA

O Mar Meridional da China, também conhecido como Mar do Sul da China, é uma notória rota de comércio mundial e, também, uma fonte potencial de hidrocarbonetos, principalmente do gás natural, o que a torna uma área de intensas disputas, ocasionando em reinvindicações de seu domínio e da posse de seus recursos.

O estudo do conflito do Mar do Sul da China possui uma enorme complexidade devido ao envolvimento e à disputa de soberania de diversos países asiáticos, pelo fato de que "É uma área onde mais de meia dúzia de países têm sobreposições territoriais sobre um fundo do mar com reservas comprovadas de petróleo de sete bilhões de barris e cerca de 900 trilhões de pés cúbicos de gás natural." (RIPE, 2017). Diante disso, existem numerosos fatores que contribuem para a existência do conflito em questão.

Além disso, é de conhecimento que a China, Taiwan e Vietnam demarcam um território marítimo muito além daquele estabelecido pela *Law of the Sea*. Apesar disso, devido ao enorme poder da China, tanto econômico, quanto político, não só na região ou no continente asiático, mas mundialmente, a Organização das Nações Unidas acaba não dando a devida notoriedade para esta questão, deixando que tais conflitos acabem ficando cada vez mais tensos.

Os impasses existentes na região surgiram pelo fato de que diversas nações (China, Vietnã, Malásia, Filipinas etc) iniciaram a reivindicação à posse diante os territórios do Mar do Sul da China, principalmente sobre as ilhas Paracel e Spratly, e a China foi a nação que conseguiu sobressair-se nessa disputa, tendo em vista o seu vasto poderio militar e potencial econômico que exerce na região em questão.

3.1 Localização estratégica

O Mar do Sul da China é um mar fechado e está localizado, circundado, entre Singapura e o estreito de Malaca, no sudoeste, até o estreito de Taiwan, no nordeste, sendo um dos mares mais importantes para a rota comercial no mundo todo já que interliga os países do leste e sudeste Ásia. Como pode-se observar:

> O Mar da China Meridional, como também é conhecido, é um espaço de importante valor estratégico para os Estados que o cercam, como China, Taiwan, Malásia, Brunei, Vietnã, Filipinas e Tailândia.
> Pela perspectiva comercial, trata-se de uma das mais movimentadas zonas de tráfego do mundo, por onde transita em torno de um terço do transporte marítimo global. A livre navegação na área é, portanto, fator determinante para o desenvolvimento econômico e social do nordeste e sudeste asiáticos.

A China, em particular, depende do Mar para o transporte de, aproximadamente, 60% do valor total do seu comércio, de modo que sua segurança econômica está intimamente conectada ao Mar do Sul. O Estreito de Málaca, por exemplo, garante à China o acesso ao Índico e, consequentemente, o alcance comercial no Ocidente. (IBDMAR, 2020)

Figura 6 - Mapa do Sudeste Asiático

Fonte: The South China Sea[6]

Tendo em vista a localização estratégica do Mar Meridional da China:

> Malaca é considerada uma das maiores rotas de petróleo vindo do Oriente Médio para os portos do Leste Asiático, recebendo 85% das importações totais de petróleo não - refinado da China e quase que a totalidade da importação japonesa e de outros países da região. Além disso, cerca de 90% dos bens transportados por navio e cerca de dois terços do suprimento de gás natural líquido consumido no mundo passam por este estreito. Somado a isto, é estimado que o Mar do Sul da China abrigue cerca de 213 bilhões de barris de petróleo inexplorados em seu piso marítimo, além de campos de gás natural próximos à China continental. (FAKHOURY, 2019, p. 1)

[6] Disponível em: https://www.southchinasea.org/files/2011/08/South-China-Sea-reference-map-US-CIA.jpg. Acesso em: 09 maio. 2022.

Dessa forma, é possível entender qual é a importância que a região possui, principalmente quanto a questão de ser uma grande rota comercial. Isso ocorre, já que é um dos trajetos do petróleo mais essenciais, não só para o Leste Asiático, mas também para o Oriente Médio, já que é por esse que executa os processos do fornecimento do petróleo para a Ásia. Diante dessa situação, diversos países que se encontram nas bordas do Mar do Sul da China, declaram a posse das ilhas para reivindicar o mar ao redor e seus recursos naturais.

Figura 7 - Território contestado pela China e as ZEE

Fonte: China Briefing[7]

Mais da metade das toneladas de mercadorias das frotas do comércio mundial passam pelos estreitos de Malaca, Sunda e Lomboque, em sua maioridade continuando pelo Mar do Sul a China. Diante disso, um estudo feito pelo Japão, em 2006, estimou que cerca de 94 mil embarcações passaram pelo estreito de Malaca em 2004. Ademais, quase um terço do óleo bruto e mais da metade do comércio de gás natural líquido passam pelo Mar do Sul da China, tornando-o em uma das maiores e mais importantes rotas comerciais do mundo todo. (FAKHOURY, 2019)

3.1.1 Morfologia, geologia e recursos

Inicialmente, é de suma importância elucidar a parte geográfica do conflito. A região do Mar do Sul da China é uma das áreas geologicamente mais complexas de todo mundo, sendo o ponto de junção de três grandes placas tectônicas, estas: a Placa Euroasiática Oriental, a Placa

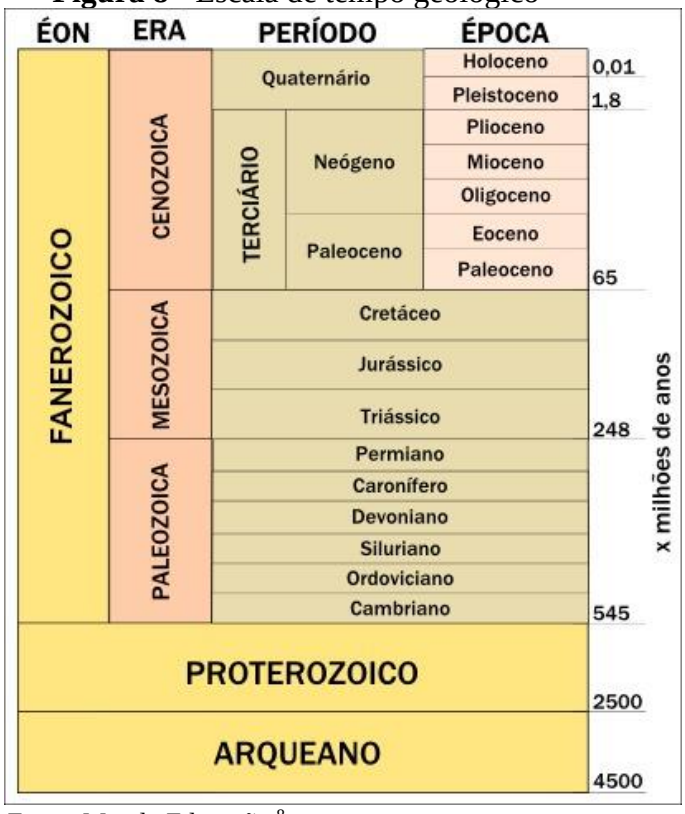
[7] Disponível em: https://www.china-briefing.com/news/chinas-territorial-disputes-in-the-south-china-sea-and-east-china-sea/. Acesso em: 09 maio. 2022.

Indo-Australiana e a Placa do Pacífico. Além disso, também é uma área que providencia uma excelente base de estudos e pesquisas sobre a natureza continental-oceânica e oceânica-oceânica das interações das placas tectônicas, associando, também com o processo geológico que controla a criação de minérios e hidrocarbonetos. (VALENCIA, 1981)

Devido às colisões das placas tectônicas Euroasiática, do Pacífico e a Indo-Australiana, a encosta do Norte do Mar do Sul da China foi divida em três domínios geológicos: a margem continental passiva no Oeste, incluindo a Bacia de *Qiongdongnan*; a margem continental quase passiva no centro, incluindo a Bacia da Foz do Rio das Pérolas; e, por fim, a margem continental ativa no Leste, incluindo o leste da Bacia da Boca do Rio das Pérolas. O leste da Bacia da Foz do Rio das Pérolas está localizado na parte nordeste do Mar do Sul da China, repousando sobre as estruturas geológicas que experimentaram dois estágios de extensões significativas, que vão desde o final do período Cretáceo Inferior ao Oligoceno - Início do Mioceno com depósitos espessos de areia na zona nerítica. (ZHANG et al., 2015)

Para melhor ilustrar os nomes das eras, períodos e épocas utilizados no texto, observa-se a seguinte tabela:

Figura 8 - Escala de tempo geológico



Fonte: Mundo Educação.[8]

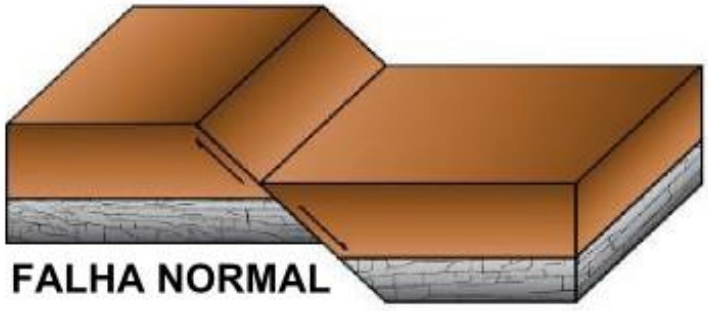
[8] Disponível em: https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/escala-tempo-geologico.htm. Acesso em 01 de agosto de 2022.

Ao leste da Bacia da Foz do Rio das Pérolas existem muitas falhas normais em que as falhas anteriores cortam as subsequentes. (ZHANG et al., 2015) Além disso, é possível observar que falhas anteriores são mais jovens que as subsequentes, sendo a idade delas estimada em cerca de 15 milhões de anos. A definição simplificada de falha geológica e falha normal é:

> A falha geológica é a cisão ou ruptura de uma rocha ou bloco rochoso ao longo de sua estrutura, dividindo esta em duas compartimentações que se deslocam vertical ou horizontalmente, apresentando uma diferença residual que varia de centímetros a quilômetros. Sua ocorrência é mais evidente em áreas de instabilidade tectônica, mas também pode manifestar-se em outras regiões.
> As causas das falhas geológicas são duas: processos atectônicos ou externos e processos tectônicos ou internos. O primeiro caso, mais raro, ocorre quando algum acontecimento acima da superfície provoca a fissura dos corpos rochosos, como o desabamento de uma camada montanhosa ou encosta, trazendo impactos sobre as rochas que se rompem. Já os processos tectônicos são mais comuns para originar os falhamentos e ocorrem quando as forças de movimentação das placas tectônicas acumulam-se a ponto de superarem a capacidade de resistência e coesão das rochas, fazendo com que elas gradativamente se rompam e movimentem-se. É um processo relativamente lento e de difícil visualização direta.
> A falha normal – também chamada de falha distensiva – ocorre quando o bloco deslocado posiciona-se abaixo do plano da falha. Conforme podemos observar no esquema a seguir, o bloco deslocado "desce" em relação ao plano original, o que é causado pela tensão negativa provocada pelas forças internas de transformação do relevo. (PENA, 2022)

Os processos sedimentares no período Quaternário são controlados por ambos os grupos de sistemas de falhas. Os solos macios rasos derivados do Quaternário são considerados um ambiente de alta pressão e baixa extensão causados pelas atividades tectônicas de falhas enterradas de tendência subjacentes. (ZHANG et al., 2015)

Figura 9 - Imagem ilustrativa falha normal



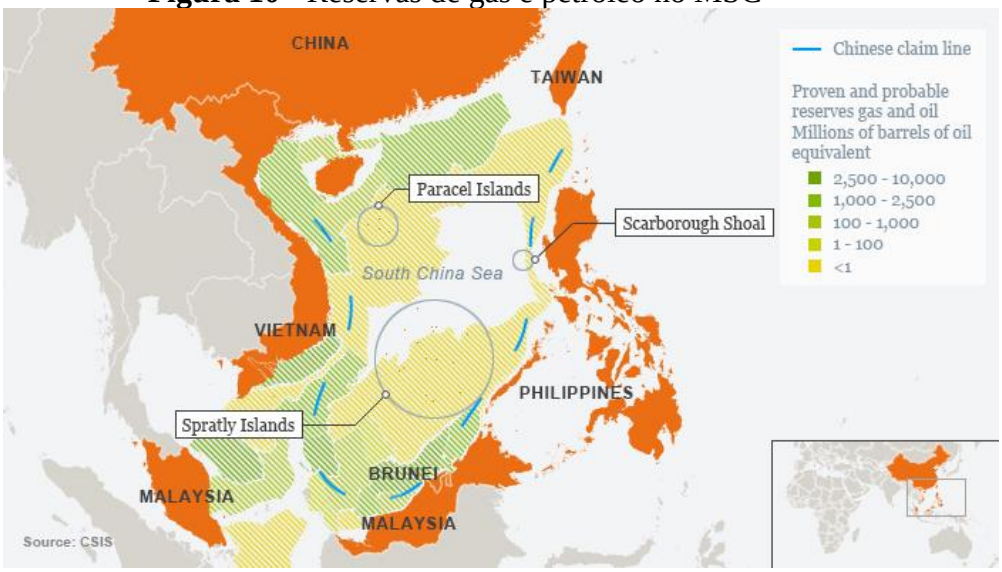
Fonte: Brasil Escola.[9]

A EIA (Agência dos Estados Unidos de Informações sobre Energia) estima que o Mar do Sul da China é mais viável como uma fonte de gás natural do que de petróleo, então os produtores precisam construir sistemas de encanamento de alto custo para possibilitar o transporte de gás até as instalações de processamento. Os vales submarinos e fortes correntes

[9] Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/geografia/falhas-geologicas.htm. Acesso em 01 de agosto de 2022.

marítimas da região são problemas geológicos potenciais para infraestrutura de gás em águas profundas, por isso o encanamento de transporte deve ser muito bem planejado. Além disso, a região também é propensa a tufões e tempestades tropicais, impossibilitando plataformas rígidas de perfuração, o que encarece a produção. (EIA, 2013)

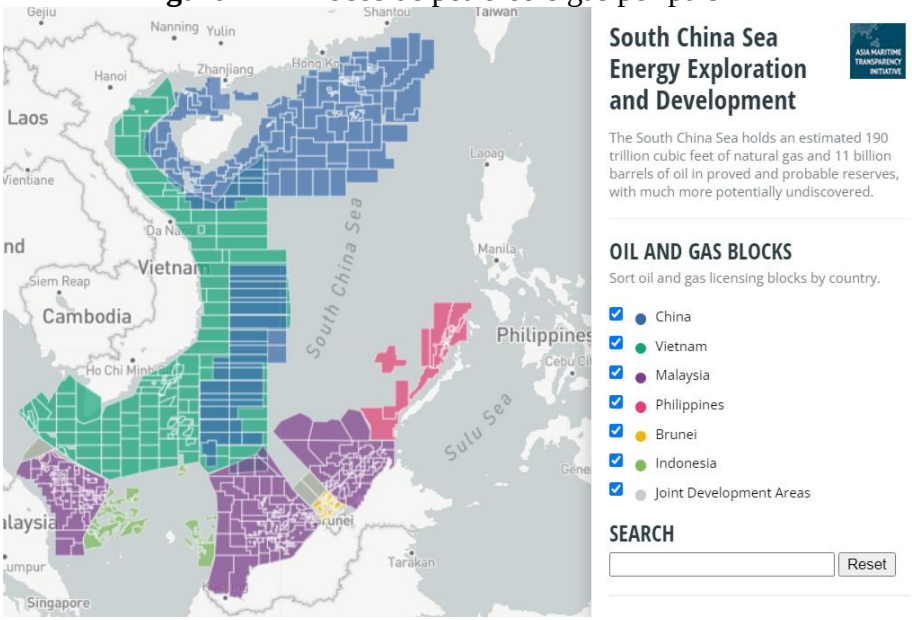
Figura 10 - Reservas de gás e petróleo no MSC



Fonte: Deutsche Welle.[10]

Atualmente as fontes de petróleo e gás natural estão divididas em blocos, como pode-se observar na figura a seguir:

Figura 11 - Blocos de petróleo e gás por país



Fonte: Asia Maritime Transparency Initiative.[11]

[10] Disponível em: https://www.dw.com/en/will-the-us-fight-for-oil-in-the-south-china-sea/a-37677319. Acesso em: 09 maio. 2022.
[11] Disponível em: https://amti.csis.org/south-china-sea-energy-exploration-and-development/. Acesso em: 27 jun. 2022.

De acordo com a figura acima, é possível observar que a China e o Vietnã são os dois países da região que mais possuem blocos de licença para a exploração energética no Mar do Sul da China e alguns destes blocos estão em conflito, já que ambos, China e Vietnã possuem a licença para a exploração desses mesmos blocos, o que proporciona uma tensão ainda maior entre os dois países.

As áreas costeiras do Mar Meridional da China têm sido exploradas comercialmente por conta do petróleo desde 1960. Além disso, de acordo com a Agência dos Estados Unidos de Informações sobre Energia, reservas dispersas de gás natural e petróleo de 5,38 bilhões de m³ e 11 bilhões de barris foram encontradas no Mar da China Meridional, embora as estimativas variem de país para país. Diante o anúncio da descoberta destas reservas, vários países da região intensificaram os seus esforços para assegurar a soberania sobre as ilhas. (EIA, 2013)

As ilhas podem não conter petróleo e recursos naturais, mas sua posse é necessária para reconhecer a Zona Econômica Exclusiva, que foi estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, um tratado multilateral sobre o Direito do Mar que em 1982 foi ratificado por todos os países que disputam a soberania do MSC.

3.1.2 Posicionamento geográfico

O mar do Sul da China está localizado em uma região semifechada com cerca de 3,5 milhões de km² com diversas ilhas, ilhotas, corais e recifes e outras pequenas formações, cuja área de terra, na maré baixa, não excede 15 km²; em sua maioria são ilhas desabitadas. A região é denotada ao sul da China Continental, até às Filipinas ao leste, ao oeste por Taiwan e ao sul por Brunei e a Malásia. O MSC é considerado o segundo maior Mar do mundo, estando apenas atrás do Mar de Coral na Oceania. Além disso, é um dos locais mais estratégicos do mundo e, por conta disso, é disputado por vários países na região, como é explicado a seguir:

> O MSC é uma área marítima de aproximadamente 3,8 milhões de km², localizado no Sudeste Asiático, onde interagem China, Taiwan, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Vietnã, Filipinas, Camboja e Tailândia, totalizando aproximadamente 2 bilhões de pessoas vivendo em uma das regiões que correntemente apresenta as maiores taxas de desenvolvimento do mundo. Constituindo-se em uma das zonas de tráfego marítimo mais movimentadas do planeta e, assim, uma rota marítima estratégica em termos de importância econômica para os países da região, no sentido destacado por Mahan. Segundo a The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), aproximadamente 80% do total global por volume e 70% do total global por valor do comércio mundial são transportados pelo mar. Desse montante, 60% passam através da Ásia sendo que um terço necessariamente transita pelo MSC. Como dado ilustrativo, a porcentagem que o MSC representa para o comércio de Indonésia, Malásia, Coréia do Sul, Japão, Vietnã e Tailândia é respectivamente de 85%, 58%, 47%, 19%, 86%, 74%. (PADULA; FERNANDES, 2020, p. 8)

As formações geográficas mais importantes da região são as Ilhas Spratly, as Ilhas Paracel, o Recife Scarborough e as Ilhas Pratas. As ilhas da região foram formadas principalmente

por sedimentos e atóis acumulados ao longo de várias épocas. Esta característica geográfica é favorável à geração de hidrocarbonetos, o que evidencia o elevado potencial de recursos naturais das ilhas.

Desse modo, à melhor exemplificar a descrição feita, observa-se o mapa a seguir com a delimitação e localização geográfica em que o Mar do Sul da China encontra-se:

Figura 12 - Localização do Mar do Sul da China

Fonte: U.S. Energy Information Administration, International Hydrographic Organization[12]

É possível observar no mapa acima que doze países (China, Hong Kong, Macau, Taiwan, Filipinas, Malásia, Brunei, Indonésia, Singapura, Tailândia, Camboja e Vietnã) possuem acesso ao Mar do Sul da China.

Existem cinco grandes áreas e aglomerados de ilhas no MSC que em mandarim são chamados de *Dongsha, Zhongsha, Xisha, Nansha* e ilha *Huangyan*. As ilhas *Dongsha* (ilhas Prata no Ocidente) estão localizadas ao nordeste do MSC. Essas ilhas estão por volta de 150 milhas náuticas de distância da cidade portuária de *Shantou* e estão sob jurisdição da província de *Guangdong*. Apesar disso, *Dongsha* está, na verdade, sob controle das autoridades locais em Taiwan. Situadas no centro do MSC, as ilhas *Zhongsha* (Bancos Macclesfield no Ocidente) são

[12] Disponível em: https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea. Acesso em: 09 maio. 2022.

recifes de corais submersos. Por séculos, o mar que envolve *Zhongsha* foi uma ativa região para os pescadores chineses. Antes do estabelecimento da Província de *Hainan* em 1988 (província que administra as Ilhas *Zhongsha*, *Xisha* e *Nansha*), as Ilhas *Zhongsha* faziam parte da Província de *Guangdong*. As ilhas *Xisha* (ilhas Paracel no Ocidente) estão localizadas ao oeste do MSC, estando 150 milhas náuticas ao sul da costa da ilha *Hainan*, a segunda maior ilha da China. Além disso, as ilhas *Xisha* são compostas de mais de vinte ilhotas e recifes, sendo divididas em dois subgrupos chamados: ilhas *Yongle* (no oeste) e ilhas *Xuande* (no leste). As ilhas *Nansha* (Spratly no Ocidente) estão há 550 milhas náuticas da costa da ilha *Hainan* e consiste em duzentos e trinta ilhas de coral, recifes, atóis, bancos de areia espalhados pelo mais ao sul do MSC. A dimensão das ilhas *Nansha* vão de 500 milhas náuticas de norte ao sul e 400 milhas náuticas do oeste ao leste. Por fim, o a ilhas *Huangyan* (Recife Scarborough) está localizado entre as ilhas *Zhongsha* e as ilhas *Luzon* das Filipinas. Geograficamente falando, a Ilha *Huanyan* está longe o suficiente para não ser considerada parte das ilhas *Zhongsha*, porém, na prática, as ilhas *Huangyan* poderiam, de fato, ser agrupadas com tais ilhas. (SHEN, 1997)

Figura 13 - Ilhas do MSC

Fonte: Wikipedia.[13]

Perante o posicionamento geográfico estratégico do MSC, é possível observar:

> Para adentrar e sair do MSC deve-se passar por uma geografia semicerrada e recortada por chokepoints, tais como os Estreitos de Luzon, Taiwan no Norte e os gargalos de Malaca, Sunda e Lombok ao Sul, que se revelam como pontos de passagens estratégias de rotas comerciais no sentido apresentado por Mahan. Conforme definição de estudo da agência estatal estadunidense Energy Information Administration (2011, p.

[13] Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/Karta_CN_SouthChinaSea.PNG. Acesso em: 12 out. 2022.

> 1, tradução nossa), “os Chokepoints são canais estreitos ao longo de rotas marítimas globais amplamente utilizadas, algumas tão estreitas que o tamanho da embarcação que pode navegar através delas pode sofrer restrições”. Essas passagens são críticas para a segurança energética de muitos Estados. (PADULA; FERNANDES, 2020, p. 9)

Atualmente ocupadas pela China, as Paracels são compostas por cerca de cento e trinta ilhas e recifes espalhados por uma área de 15.000 km² e Taiwan e ao Vietnã reivindicam a sua posse. As ilhas Spratlys são compartilhadas e contestadas pela China, Taiwan, Vietnã, Filipinas, Malásia e Brunei, os cinco primeiros com instalações militares na região. O Recife Scarborough consiste em um aglomerado de recifes, bancos de areia e rochas que se enquadram na Zona Econômica Exclusiva das Filipinas sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), mas a China reivindica soberania sobre a área, desrespeitando a Convenção. (PE-LOTAS MUN, 2021)

No ponto mais estreito do Canal Phillip localizado no Estreito de Singapura, o Estreito de Malaca tem apenas 1,7 milhas de largura (cerca de 2.7 km), criando um gargalo natural ainda mais estreito com o potencial de colisões, encalhamentos ou derramamentos de óleo. Além disso, de acordo com o *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre*, a pirataria, incluindo tentativa de roubo e sequestro, é uma ameaça para os petroleiros no Estreito de Malaca. (EIA, 2017)

3.2 Importância econômica e comercial

A importância econômica desse mar deve-se, principalmente, no fato de o seu subsolo conter grandes depósitos de hidrocarbonetos como petróleo e gás natural, além de ser uma relevante zona de pesca e de concentrar 30% do volume do comércio mundial, sendo atravessado por rotas comerciais importantes, tendo em vista que na região do Mar do Sul da China, vivem por volta de 2,2 bilhões de pessoas.

Elencando ao fato de que os países da região do MSC abrigam mais de 2,2 bilhões de pessoas e essa população possui padrões de consumo crescentes e parcelas importante do PIB, a demanda por recursos naturais e por alimentos acaba sofrendo um crescimento na região. Além disso, existe um fluxo intenso de navios pelas águas da região, o que demonstra ainda mais a importância que os países enxergam perante controle do Mar do Sul da China. Isso ocorre, pois o Mar do Sul da China abriga aproximadamente 30% do comércio mundial e 10% do potencial de pesca global.

Não é somente a localização e as reservas fósseis que dão ao Mar do Sul da China uma crítica importância geoestratégica, mas também, todas as disputas territoriais que circulam essas

águas, que abriga mais de duas mil pequenas ilhas, pedras e recifes de coral, apenas cerca de três dúzias dos quais estão permanentemente acima da água. Além disso, mesmo que essas terras sejam atingidas por tufões regularmente, são, também, muito valiosas por conta do petróleo e do gás natural que pode estar debaixo das camadas de rocha sob o mar. (KAPLAN, 2014)

É estimado que o Mar do Sul contenha vastos recursos energéticos inexplorados e, atualmente, o cenário de aumento da demanda por combustíveis não renováveis no Sudeste Asiático é contrário às previsões de estagnação da produção nessa região, tornando o mar uma importante fonte de energia no futuro. A projeção é que a produção de combustíveis não renováveis no Sudeste Asiático deverá estagnar ou diminuir nos próximos anos, forçando os países da região a buscar novas fontes de energia ou buscar novos locais para atender à crescente demanda. Para a China, explorar essa região significaria reduzir sua dependência das importações de petróleo que estão expostas a riscos associados ao transporte de longa distância, como o Estreito do Mar do Sul da China. Além disso, a enorme biodiversidade da região permite que a pesca constitua uma parte significativa do lucro de exportação e alimentação das populações dos países vizinhos. (IBDMAR, 2020)

Aproximadamente um terço de 61% do total da produção do petróleo global e outros líquidos fósseis que percorreram rotas marítimas em 2015 transitaram pelo Estreito de Malaca, o segundo maior gargalo ("*chokepoint*") no mundo, apenas atrás do Estreito de Ormuz. A quantidade de petróleo e os outros líquidos que transitam o Estreito de Malaca aumentou pela quarta vez nos últimos cinco anos, em 2016, alcançando 16 milhões de barris por dia. O transporte de petróleo que atravessa o Estreito de Malaca abastece a China e a Indonésia, duas das mais crescentes economias mundiais. Além disso, Malaca é o gargalo primário da Ásia e, recentemente, cerca de 85% e 90% do total anual de petróleo circula perante esse gargalo foi de petróleo bruto. Malaca é, também, uma importante rota para o gás natural liquefeito que tem origem no Golfo Persa e dos fornecedores da África para os compradores do leste asiático, sendo os maiores importadores de GNL da região asiática, o Japão e a Coreia do Sul. (EIA, 2017)

Além disso, nota-se no trecho a seguir alguns dados relevantes sobre a importância do Mar do Sul da China:

> A sua importância estratégica e econômica dificilmente pode ser ignorada, como atestam os seguintes dados:
> – As rotas marítimas que ligam o Nordeste Asiático e a zona Ocidental do Pacífico ao Oceano Índico e ao Médio Oriente atravessam o MSC;
> – Mais de 40.000 navios – representando mais de metade da tonelagem total a nível mundial – circulam anualmente no MSC, um volume de tráfego duas vezes superior ao do Canal do Suez e três vezes superior ao do Canal do Panamá;

> – Cerca de 15% do volume total do comércio mundial transita pelas Rotas Marítimas de Comunicação do Sudeste Asiático;
> – Mais de 80% do petróleo com destino ao Japão, Coreia do Sul e Taiwan é transportado via MSC;
> – Cerca de 2/3 do abastecimento de recursos energéticos pela Coreia do Sul e mais de 60% por parte do Japão e de Taiwan transitam anualmente pela região do Sudeste Asiático. (PEREIRA, 2004, p. 104-105)

Além da importância energética que o MSC possui, este também é muito tático devido ao seu alto fluxo comercial, já que mais da metade da frota mercante do mundo passa pelos Estreitos de Malaca, Sunda e Lomboque. Quase um terço do petróleo bruto do mundo e mais da metade da produção mundial de GNL também são transportados pelas águas da região, tornando-a uma das rotas comerciais mais importantes. Uma avaliação da divisão chinesa do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS) observou que, se um dos países em disputa bloqueasse o Estreito de Malaca, petroleiros e graneleiros teriam que passar pelo Estreito de Lomboque, que é mais profundo, e todos os outros navios de trânsito usariam o estreito de Sunda, que é mais raso. O estudo concluiu que fechar o estreito de Malaca por uma semana resultaria em cerca de US $ 6,5 milhões em custos adicionais somente no frete. Dessa forma, o MSC pode ser considerado não apenas uma área estratégica regional, mas também global, conectando uma das rotas comerciais mais dinâmicas do mundo, à grandes reservas de petróleo e gás e áreas cuja soberania ainda é disputada. Além de todas essas questões, por ser considerada uma porta de entrada para os países do Sudeste Asiático, a região também é militarmente importante. (FAKHOURY, 2019)

Ainda com a hipótese de que se o estreito de Malaca fosse bloqueado, é estimado aproximadamente metade da frota de transporte do mundo seria requisitada para recalcular a rota em volta do arquipélago da Indonésia, como, por exemplo, através do Estreito de Lomboque, entre as ilhas indonésias de Bali e Lomboque ou pelo Estreito de Sunda, entre as ilhas indonésias de Java e Sumatra. Recalcular a rota limitaria a capacidade global de envio, aumentaria os custos de envio e, potencialmente, afetaria o custo da energia. (EIA, 2017) No mesmo sentido, nota-se:

> Estima-se que, em caso de bloqueio desse passo, os custos de frete para redirecionar o tráfego para o Estreito de Sunda, no período de uma semana, devem chegar em 64.5 milhões de dólares. Enquanto o redirecionamento para o Estreito de Lombok ficaria em 119 milhões. Por fim, caso os três estreitos estivessem bloqueados, os navios deveriam ir em direção a costa sul da Austrália acarretando cerca de 2.8 bilhões de dólares ao mês. (PADULA; FERNANDES, 2020, p. 11)

Além disso, o MSC também é uma importante chave para que a China possa alcançar o Oceano Índico, sendo considerada uma região que pode gerar tributos, já que abriga o estreito de Malaca. Diante disso, o MSC é tido como uma porta de entrada para o Oceano Índico, pelo

entendimento da China, sendo o controle de Malaca o ponto estratégico do MSC mais cobiçado pela RPC. (PADULA; FERNANDES, 2020)

Apesar de tudo isso, acredita-se que a importância das reservas de hidrocarbonetos no MSC não deve ser superestimada, já que é improvável que essas afetem a divergência contínua entre demanda e produção doméstica na China. O Vietnam, a Malásia e as Filipinas irão continuar sendo importadores, não interessando o quanto de petróleo e gás natural que são capazes de extrair do fundo do mar. Já Brunei, é uma grande potência na exportação de petróleo. Dessa forma, de acordo com as grandes dinâmicas da região, pouco há de mudar. O MSC irá crescer em importância, porém não por conta das reservas de hidrocarbonetos que possui, mas por causa do aumento da quantidade de petróleo e gás natural que passam por suas rotas marítimas. (KAPLAN, 2014)

O controle do MSC é de suma importância para a soberania da China, tendo em vista que:

> A China é extremamente dependente do comércio marítimo e de sua conexão com o MSC. Segundo a base de dados China Power Project (2017), 60% do valor total do comércio chinês viaja pelo mar. E 64% transitaram através do MSC. Esse quadro de dependência se agrava quando observados os trânsitos de recursos estratégicos. Storey & Schofield (2009) colocam que, em 2006, os chineses importavam 43% de suas necessidades energéticas e previam que, em 2020, essa taxa deveria chegar em 60%. Porém, o BP Statistical Review2018 auferiu que a dependência chinesa das importações de energia já alcançou 68% em 2017, superando as previsões desses autores. Somado a isso, 90% dessas importações transitam através de estreitos marítimos perigosos (HOWELL, 2009). Nesse cenário, o gargalo de Malaca possui maior importância devido à sua proximidade com a China e por concentrar o comércio do país em um único ponto, sendo fundamental para garantir a mobilidade das marinhas mercante e de guerra da China por essa rota, considerando a visão de Mahan. Logo, o fechamento desse gargalo por uma potência rival, sob o argumento de garantir a segurança marítima contra a pirataria8, é uma possibilidade não descartada pelo Partido Comunista Chinês (PCC), uma vez que significaria um duro golpe na economia e na capacidade de mobilização militar do país. Dessa forma, Malaca representa uma permanente vulnerabilidade geopolítica no quadro da segurança chinesa. (PADULA; FERNANDES, 2020, p. 12)

Sob o prisma da China, a soberania do MSC é muito importante para a economia, energia e segurança nacional, pois sua localização torna as Ilhas Paracel e Spratly e o Recife Scarborough locais estratégicos para controlar o tráfego na área e, assim, militarizar essas áreas permite que as forças aéreas e navais da China operem em quase toda a área do MSC.

3.3 China: relevância e soberania local desde antiguidade até a atualidade

As ilhas do MSC são frequentadas por pescadores de várias civilizações desde a antiguidade, mas só foram oficialmente descritas e exploradas por navegadores da Dinastia Yuan da China no século XIII, quando foram definidas como a fronteira sul do país. Ao mesmo tempo

que isso ocorreu, dinastias vietnamitas também reivindicaram as ilhas como seu território. As ilhas foram avistadas, mapeadas e tomadas por europeus durante as Grandes Navegações à China, por conta disso os nomes pelos quais as ilhas são chamadas no Ocidente, foram nomes dados pelos europeus. Apesar de várias reivindicações às ilhas, elas não causaram muito interesse ou tensão entre os países que as reivindicavam até o século XX.

Segundo os entendimentos chineses, as ilhas e recifes do Mar do Sul da China são originalmente chamados em mandarim de "*Nanhai Zhudao*" e são pertencentes à província de *Guangdong*. Essas ilhas incluem mais de 200 ilhotas e corais que são divididas de acordo com sua localização geográfica entre os quatro maiores grupos do arquipélago, a ilha de *Huangyan* e outras ilhotas. Entre essas, as ilhas de *Nansha* são as maiores de modo geral e abriga a maior parte de ilhotas e corais que inclui o território mais ao sul da China, chamado de *Zengmu Ansha*. A ilha de *Yongxing* localizada nas ilhas de *Xisha* é maior delas no MSC. (SHEN, 2002). Existem diversas opiniões acerca do argumento histórico da China de soberania perante as ilhas, diante disso:

> A argumentação sobre o direito de soberania do Estado chinês sobre as ilhas Paracel também se fundamenta na história. Porém, nesse caso, seus argumentos são confrontados pelos argumentos históricos do Vietnã. Segundo Hanói, ainda no século XIX os governantes do país GiaLong (1802-1820) e Minh Mang (1820-1847), ambos da dinastia Nguyen, promoveram ativa política marítima no MSC e exerceram soberania sobre as Paracel. (SILVA, 2016, p. 134)

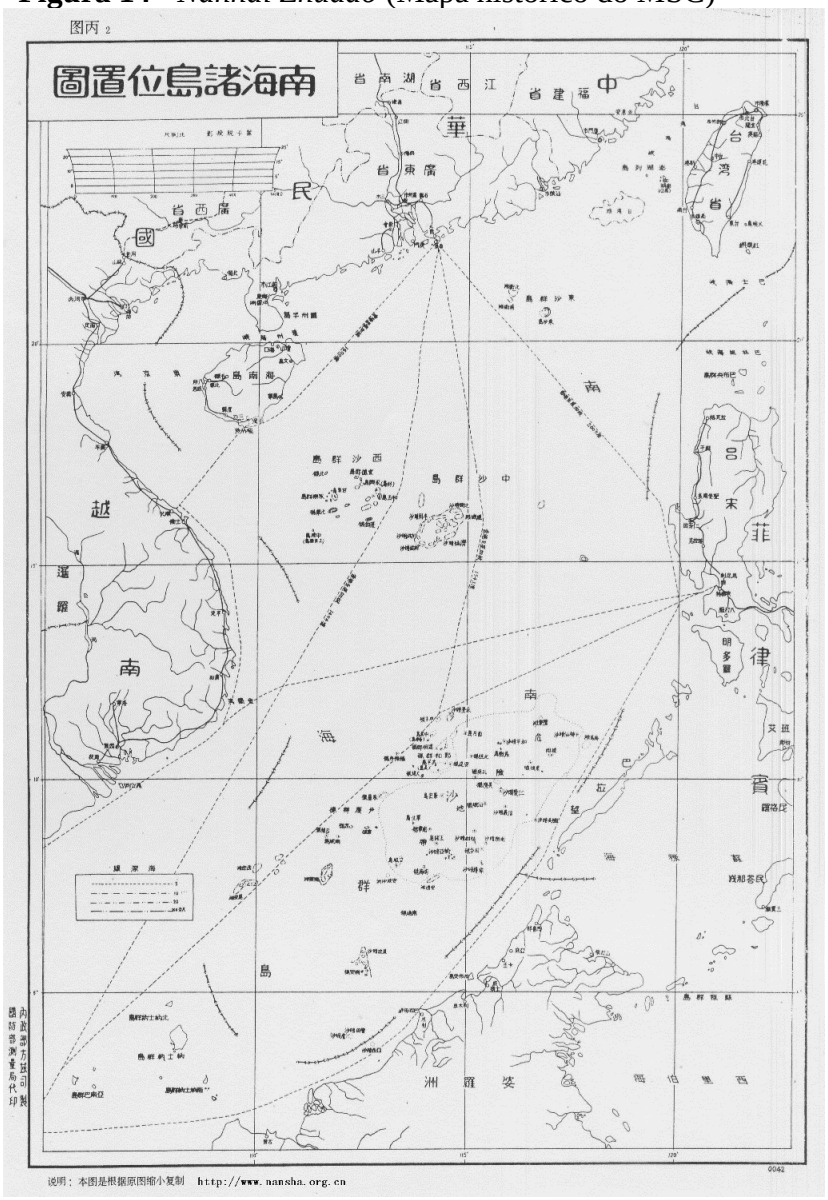
Há pelo menos dois mil anos o Mar do Sul da China é navegado por embarcações de diversos países e dinastias, porém por centenas de anos foi majoritariamente dominado pelas cidades portuárias chinesas, as quais eram governadas pela dinastia Han e os seus vassalos. No entanto, quando a China se dedicava à rota da seda ou quando estava envolvida em guerras, o MSC tinha seu domínio liberado, surgindo brechas para que os outros reinos e países pudessem controlar o comércio marítimo da região. Além do mais, a região do MSC era estratégica tendo em vista que os reinos que a circundam poderiam taxar todos os navios mercantes que atravessavam a costa da China até o estreito de Malaca. (FAKHOURY, 2019)

Existem registros nos famosos *Shijing* (Os Clássicos Poemas), que consistem em uma coleção de poemas dos períodos Primavera e Outono (475-221 a.C.), também fizeram referência ao Mar do Sul da China, o que indica que os governantes chineses e população já estavam cientes sobre a existência das ilhas do Mar do Sul da China há no mínimo dois mil anos atrás. (SHEN, 2002)

De acordo com a China, as ilhas Spratly foram descobertas durante a dinastia Han no século II a. C. até a dinastia Tang no século IX d. C., sendo amplamente controladas pelos governos chineses nesse intervalo. Quanto a isso, os chineses possuem diversos mapas e

documentos que foram confeccionados durante todo o período de descoberta e ocupação das ilhas, que perdurou por várias dinastias. Como forma de tentar provar o direito sobre as ilhas, esses mapas e documentos apontam que *Nansha* já era considerada parte do Império chinês. Estima-se que o domínio chinês dessas ilhas tenha permanecido até a segunda metade do século XIX, quando passaram a surgir reivindicações tanto da França quanto da Inglaterra. Os europeus possuíam interesse nas ilhas Paracel e Spratly porque eram grandes fontes de Guano (matéria prima para a fabricação de sabão e fertilizantes, derivada de excrementos de pássaros). Dessa forma, em 1870, a Inglaterra tomou posse das ilhas e as considerou parte de sua colônia até o ano de 1933. (SILVA, M. V. M. 2016)

Figura 14 - *Nanhai Zhudao* (Mapa histórico do MSC)



Fonte: Wikipedia.[14]

[14] Disponível em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/1947_Nanhai_Zhudao.png. Acesso em: 12 out. 2022.

Os argumentos históricos da China perante a reivindicação das ilhas Paracel geram conflitos com os argumentos do Vietnam, tendo em vista que no século XIX, Gia Long e Minh Mang, que foram governantes vietnamitas (entre 1802-1847), também exploraram amplamente o MSC e exerceram posse sobre as ilhas. Apesar disso, no começo do século XX a China foi a única a reclamar a posse das ilhas Paracel (*Xisha*), no ano de 1909. Nesse mesmo contexto, as ilhas estavam sob poder japonês, em que durante o período da Primeira Guerra Mundial, o Guano existente nas ilhas Paracel e Spratly era explorado por empresas japonesas. Apesar disso, após a Segunda Guerra, o Japão, derrotado, teve que recuar a exploração e não pôde mais reivindicar mais a posse de nenhuma área do MSC. Após isso, em 1930, a França reclamou a posse das ilhas Spratly, as quais estavam sob domínio do Japão nesse período, já tendo instalado-se em algumas ilhas na região. Logo mais, em 1938, a França se instalou permanentemente em Paracel, ao alegar direitos do seu protetorado Annan, que era uma das três regiões que a França exercia soberania na Indochina (atualmente fazem parte do Vietnam). Por fim, com o término da Segunda Guerra Mundial, a China, novamente, reclamou tanto as ilhas Paracel, quanto as Spratly, sendo enviada às ilhas uma expedição naval que declarou posse e ocupou efetivamente as ilhas Woody e Itu Aba (as maiores ilhas dos arquipélagos). (SILVA, M. V. M. 2016)

Por fim, atualmente, a China é bastante conhecida por sua "política da boa vizinhança", que consiste em manter relações amigáveis e pacíficas ao seu entorno (excluindo o que tange o tema do Mar do Sul da China), porém que escondem uma estratégia de "*soft power*", em que Pequim reconheceu o apelo global e avançou para melhorar sua imagem usando essa estratégia para promover a febre cultural sobre a China. (LIU, TSAI, 2014). Em suma, o termo "*soft power*" consiste em: "[...] o soft power corre de modo indireto. Seduz e atrai por meio da venda de valores do país, de ideologias, fazendo com que outros o admirem por seu estilo de vida, produtos e cultura, conquistando mentes." (OURIVEIS, 2013, p. 172).

Nesse sentido, observa-se:

> Apesar dos receios, a China tem buscado perseguir seus interesses de maneira que não cause dificuldades no relacionamento com os vizinhos. O país vem tomando posturas hegemônicas suaves e algumas vezes vem organizando a ação coletiva regional na busca de soluções em comum. Parece existir pouca disposição chinesa para tencionar seu espaço regional (com exceção dos pleitos de soberania territorial no Mar do Sul da China) e, para isso, o país vem razoavelmente redimensionando suas estratégias para manter a qualidade da relação com os vizinhos. Certamente o perfil do relacionamento regional realizado até aqui não garante que o país não venha a tomar posturas impositivas ou que não se prepare para isso. Mas a participação no arcabouço institucional da região vem aumentando o grau de constrangimento do país para agir unilateralmente.
>
> Analisar a atuação regional da China faz parte do esforço de compreender melhor o fenômeno atual de ascensão da potência asiática, definir sua estratégia regional e, por meio dela, seu projeto global. A acomodação do poderio chinês no ordenamento do

> Leste Asiático, pela dimensão da sua importância, é uma questão global que afetará a dinâmica das relações internacionais como um todo. Esta pesquisa contribui para o esforço teórico dentro das Relações Internacionais de compreensão do atual fenômeno de regionalização das interações entre os Estados. O resultado aqui apresentado contribui para que possa ser superada uma percepção bastante comum entre os estudiosos das relações internacionais de que as potências regionais apresentam postura eminentemente benevolente e cooperativa (Destradi 2010). O modelo chinês corrobora a proposta teórica de Sandra Destradi, para quem as potências emergentes apresentam uma gama variada de estratégias de atuação regional, sendo a China, em nossa compreensão, um caso de postura hegemônica em que o poder regional é buscado a partir da noção de compartilhamento de valores e interesses, e há um esforço crescente de arcar com os custos da liderança. A política regional chinesa também possui elementos mais hard, em especial, no que se refere a questões de fronteira e a seus pleitos de soberania sobre territórios no Mar do Sul da China. (SILVA, M. K. 2016, p. 183-184)

Não obstante, é possível compreender como a China atua na região, exercendo seu poder, não só militar, mas também cultural. A China exerce grande influência sobre todos os países do leste asiático devido à sua duradoura história, que faz com que todos os países da região tenham heranças históricas chinesas, tanto na escrita, na língua ou, de modo geral, na cultura.

3.4 Reivindicações e conflitos

Inicialmente, antes de apontar quais são as reivindicações existentes de cada país que se encontra na disputa, é de suma importância apresentar quais são os territórios que cada país possui controle sobre.

Primeiramente, a China possui soberania sobre algumas ilhas e recifes em três regiões diferentes no MSC, sendo esses: nas ilhas Paracel são a ilha Woody, ilha Lincoln, ilha Duncan, ilha Money, ilha Pattle, ilha Triton; nas ilhas Spratlys são o recifes *Fiery Cross Reef, Subi Reef, Mischief Reef, Johnson South Reef, Gaven Reef, Hughes Reef, Guarteron Reef*; já no Recife Scarborough, uma formação circular de recifes que localizam-se há aproximadamente 230 km das Filipinas e 1.000 km das ilhas Hainan da China. Taiwan controla somente duas áreas no MSC, a ilha Itu Aba e as ilhas Pratas. Para mais, o Vietnam, como a China, possui ampla soberania perante os territórios do MSC, controlando vinte e cinco recursos das ilhas Spratlys: ilha Spratly, ilha Namyit, ilha Sin Cowe, *Amboyna Cay, Sand Cay, West Reef, Central Reef, East Reef, Bombay Castle, Barque Canada Reef, Pearson Reef, Alison Reef, Cornwallis South Reef, Tennent Reef, Lansdowne Reef, Collins Reef, Union Reefs, Discovery Great Reef, Petley Reef, South Reef, Vanguard Bank, Prince Consort Bank, Grainger Bank* e *Ladd Reef.* Brunei possui controle sobre quatro áreas do MSC, sendo essas: *Bombay Castle, Louisa Reef, Owen Shoal,* e *Rifleman Bank*. Já a Malásia, de acordo com o Centro de Análise Naval dos EUA, possui somente cinco áreas de soberania que possivelmente poderiam gerar conflito na disputa do Mar do Sul da China, são essas: *Swallow, Ardaiser, Erica, Mariveles and Investigator reefs*. Por fim,

o controle das Filipinas no MSC está sobre as ilhas Thitu, ilha West York, *Northeast Cay, Loaita Cay, Lankiam Cay*, ilha Flat, ilha Nanshan, *Second Thomas Shoal,* e *Commodore Reef*. (VOA, [s.d.])

As reivindicações que ocorrem na região, majoritariamente acontecem por conta das ilhas Spratly e das ilhas Paracel. Essas disputas ocorrem pela República Popular da China, a República da China (Taiwan), Filipinas, Vietnã, Brunei e Malásia. A RPC é a que possui as maiores ambições sobre o território, tendo em vista que segue um conceito chamado "linha de nove-traços" (em mandarim:九段线, romanizado: *Jiuduanxian*). Em 1947, a RPC propôs um mapa com a chamada "linha dos onze-traços", que demarcava a soberania chinesa perante os territórios do Mar do Sul da China. O Japão, nessa mesma época, devido ao fim da Segunda Guerra renunciou sua reivindicação pelas ilhas do MSC e somado a isso, os Impérios da França e do Reino Unido estavam perdendo influência no sudeste asiático em consequência ao período de descolonização. Dessa maneira, países como Vietnam e Filipinas passaram a ter autonomia para poderem reivindicar os territórios, no caso, as ilhas do MSC. A "linha dos onze-traços" foi proposta com auxílio dos EUA pela República chinesa durante o governo de Guomindang, em 1947, antes da instalação do governo comunista no país, com o propósito de reclamar a soberania das ilhas Paracels, Prats e Spratly, após a Segunda Guerra Mundial. Por fim, com a queda da República chinesa e o seu exílio para Taiwan, somados à ascensão do governo comunista de Mao Tsé-tung na China continental, os dois países passaram a reivindicar as ilhas do MSC como parte de seu território. A antes chamada "linha dos onze-traços" foi revisada e atualmente o conceito seguido é o da "linha de nove-traços". (PAUTASSO; DORIA, 2017)

A "linha dos onze-traços" foi criada em 1947, durante o governo de Chiang Kai-shek e consistia em um mapa que continha onze linhas tracejadas com o intuito de delimitar o domínio chinês perante o território do MSC. Além disso, essa linha também é conhecida como "*U-Shape Line*" devido ao seu formato parecido com a letra "U" no mapa. (SILVA, 2016). Apesar disso, como já citado anteriormente, no governo de Mao Tsé-tung a "linha dos onze-traços" foi revisada e passou a ser chamada de "linha de nove-traços". Pode-se observar na figura a seguir uma representação do mapa original da "linha de nove-traços":

Figura 15 - Linha dos nove-traços

Fonte: SouthChinaSea.[15]

A reivindicação chinesa da "linha de nove-traços" é bastante controversa, tendo em vista que os outros países reclamantes da disputa acreditam que o território demarcado pela linha vá muito além do que a UNCLOS estabeleceu, como pode-se observar:

> A "linha de nove traços" chinesa demarca um território muito além do previsto pelas normas do Direito do Mar, alegam alguns países da região, como Vietnã, Filipinas e Malásia. A natureza das exigências da China, então, serviu como catalisador de uma já complicada situação jurídica e política. Questões de soberania territorial de Estados do Sudeste Asiático conflitaram com o ideal de reivindicação histórica sustentado pelo governo chinês. Isso foi interpretado com receio, visto que poderia comprometer a estabilidade da região e significar o controle hegemônico da mesma por Pequim. A efetiva ocupação de ilhas do Mar do Sul da China por algumas dessas nações, a construção de ilhas artificiais e o exercício de atividades militares pela China levaram a um aumento das tensões, levantando debates sobre o risco que essas disputas significariam para a biodiversidade marinha, as relações entre os países e a respectiva situação político-diplomática da região. (RIPE, 2017)

Após a Conferência de Paz de São Francisco, em 1949, o Japão deixou de lado os seus direitos perante Taiwan, ilha Hainan e todos os outros territórios do MSC que possuía soberania

[15] Disponível em: http://www.southchinasea.org/files/2011/08/map_small.gif. Acesso em: 08 out. 2022.

sobre. Durante a Conferência, ficou claro apenas que Hainan e Taiwan deveriam pertencer à China, mas quanto às outras ilhas do MSC não houve nada estabelecido ou acordado, então a questão restou como não resolvida. Não obstante, o ano de 1956 foi o marco para o início de alguns pequenos conflitos e hostilidades na região do MSC, quando o governo filipino foi condenado pela sua passividade por ativistas das Filipinas, tendo em vista que as ilhas Spratly haviam se tornado um território de ninguém após a Conferência de Paz de São Francisco, esses enviaram uma expedição para as ilhas a fim de ocupá-las. Após saber da expedição enviada pelos filipinos, Taiwan mandou militares na tentativa de impedir que a expedição partisse, porém já era tarde. Diante disso, Taiwan aproveitou a chance e tomou a ilha de Itu Aba. Logo mais, a China voltou a reivindicar territórios no MSC, ocupando as ilhas Woody e Paracel. Não obstante, o Vietnam para reforçar as suas reivindicações, conduziu uma expedição para as ilhas Spratly. Por fim, em 1958 a China reclamou todas as ilhas do MSC. (AGUILAR; FAKHOURY, 2019)

Em 1967 aconteceu o retorno dos debates sobre a delimitação das plataformas continentais e diante a posse das ilhas do MSC, abrindo, então, a UNCLOS 3 que visava discutir sobre a área das plataformas continentais. Ademais, em 1971, a Malásia e a Indonésia acordaram que os estreitos de Malaca e Singapura não consistiam em estreitos internacionais, sendo reconhecido apenas o uso para a passagem inocente. A crise do petróleo em 1973 e a própria UNCLOS causaram um certo alvoroço no leste asiático. As Filipinas ocuparam diversas ilhas no MSC para conceder a exploração de petróleo a outros países. Não só as Filipinas, mas também o Vietnam utilizou das concessões da exploração nas ilhas Spratly nesse período. Além disso, em 1974 a China expulsou tropas vietnamitas que estavam do lado oeste das ilhas Paracel e o caso foi levado até o CSNU, porém nada foi feito a respeito. Em 1979, a Malásia ocupou diversas ilhas localizadas ao norte de Bornéu, reivindicando uma grande área de plataforma continental. Logo mais, em 1987, a China enviou uma expedição científica até as ilhas Spratly ocupando-as nos anos seguintes, ao se aproveitar do isolamento que ocorreu com o Vietnam, tendo em vista que governo da URSS da época diminuiu o apoio ao país. Em 1988 ocorreu um conflito entre a China e o Vietnam nas ilhas Spratly em que setenta soldados do Vietnam foram mortos. Em seguida, na década de noventa ocorreu a crise do estreito de Taiwan, em 1996. Não obstante, a década foi marcada por uma corrida armamentista entre os países da região do MSC, que ocorreu, uma vez que os EUA se encontravam afastados, consequentemente ocasionando um vácuo na soberania local. Em 1995 foi descoberta uma ilha artificial que foi construída pela China no *Mischief Reef*, localizado nas ilhas Spratly. Por fim, no ano de 1996, a China lançou mísseis no estreito de Taiwan durante exercícios militares, o que aumentou drasticamente a

tensão entre os países. Como retaliação o presidente norte americano enviou um porta aviões para demonstrar o seu poderio militar e que não haviam deixado a região. (AGUILAR; FAKHOURY, 2019)

Para melhor compreensão da cronologia dos eventos que ocorreram na região do MSC no século XXI, foi elaborado um quadro explicativo utilizando como fonte a reunião de dados realizada por Fakhoury, no artigo "As disputas marítimas no Mar do Sul da China: antecedentes e ações no século XXI":

Quadro 1 – Histórico das disputas e respostas militares após os anos 2000 no MSC

Anos dos conflitos
2001
As respostas militares às disputas no século XXI no MSC começaram em 1º de abril de 2001, quando uma aeronave de vigilância da Marinha dos EUA colidiu com um interceptador chinês a 110 km da Ilha Hainan e a 160 km das instalações militares chinesas nas Ilhas Paracel. Um piloto chinês foi morto no incidente e após o ocorrido o avião americano teve que fazer um pouso de emergência em Hainan, onde os vinte e quatro tripulantes do avião foram presos e interrogados, até que os Estados Unidos divulgassem um comunicado sobre o incidente, o que encerrou a crise diplomática. Para libertar a tripulação, os Estados Unidos, representados pelo embaixador Joseph Prueher, enviaram uma carta à China, que ficou conhecida como as "Carta dos Dois Arrependimentos". Nesta carta, o embaixador disse que os Estados Unidos "lamentam profundamente" a morte do piloto chinês e que aeronaves americanas entraram no espaço aéreo chinês e não tiveram permissão expressa para pousar. No entanto, os EUA afirmaram que não era uma carta de perdão já que acreditavam não ter feito nada de errado.
2005
Não obstante, em 2005 houve o segundo conflito militar no MSC, em que navios chineses atacaram navios pesqueiros vietnamitas, matando nove pescadores. Logo mais, em um episódio seguinte, oito pescadores de outro navio foram detidos e levados até a ilha de Hainan. A China alegou que os pescadores na realidade eram piratas e que foram quem iniciou o ataque.
2009
Além disso, em 2009 os EUA alegaram que navios americanos foram cercados e intimidados na região do MSC por embarcações chinesas, que estavam realizando manobras consideradas agressivas e perigosas muito próximas à embarcação dos EUA.

2011
O próximo episódio ocorreu em 2011, em que um navio chines foi acusado de atirar em navios pesqueiros filipinos, numa área do MSC que é disputada pela RPC e pelas Filipinas (Atol Jackson, que fica localizado entre os dois países em questão). Além disso, no mesmo ano, a China negou envolvimento no ato de cortar os cabos de exploração de um navio de pesquisa petrolífera do Vietnam, porém decorrido um mês, um navio norueguês que fora contratado pelo Vietnam, também alegou ter os cabos de exploração cortados após se chocar com embarcações chinesas.
2012
Em 2012 a tensão entre as Filipinas e a RPC foi aumentada devido a um incidente em que autoridades filipinas realizaram a apreensão de uma tripulação de pescadores chineses que estavam pescando espécies que são protegidas pelo governo filipino. Após isso, as Filipinas e os EUA conduziram exercícios militares conjuntamente na região, tensionando as relações diplomáticas com a China. Como a tensão entre os dois países aumentou drasticamente, como resposta da China foram impostas barreiras comerciais para as Filipinas. No mesmo ano, quatro navios indianos que estavam nas Filipinas à destino da Coreia do Sul foram escoltados por 12 horas por um navio de guerra chinês, que por mais que não possuiu uma abordagem agressiva, só poderia ser realizada se as embarcações estivessem em território chinês. Ademais, em julho do mesmo ano, a china anunciou seus planos para poder estabelecer sua "soberania absoluta na região", causando tensão entre todos os países envolvidos nas disputas. Logo mais, em setembro Taiwan realizou exercícios militares na região, tensionando suas relações com o Vietnam. Além disso, somente quatro dias após o ocorrido, o presidente das Filipinas declarou uma Ordem Administrativa que alterava o nome do MSC para Mar do Oeste das Filipinas, renomeando em todos os documentos oficiais que foram expedidos pelas Filipinas.
2014
Dois navios das Filipinas foram expulsos em 2014 pela guarda chinesa, que estavam atracados em ilhas do arquipélago Spratly. De acordo com as Filipinas, os navios estavam regularmente dentro da ZEE do país e não concordaram com a atitude chinesa. No mesmo ano, dois navios, um chines e outro vietnamita se chocaram, numa área que a China instalou uma plataforma de petróleo. Diante desse ocorrido, os dois países trocaram acusações e o Vietnam apresentou vídeos que mostravam os navios chineses atingindo as embarcações vietnamitas. Após esse ocorrido, a ASEAN interveio com uma nota expressando preocupação com a

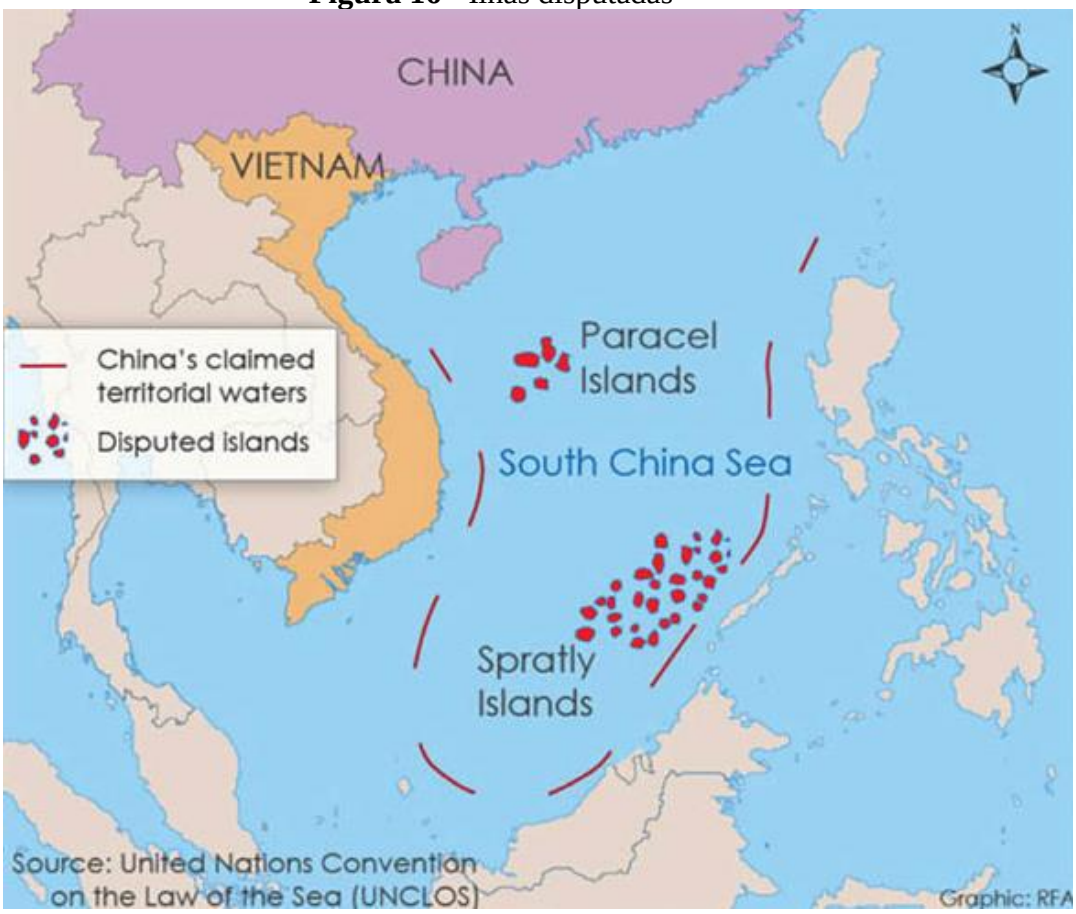
situação da região e adotou uma postura mais rígida quanto às ações da China. Por fim, em agosto, um caça chinês interceptou uma aeronave militar americana que sobrevoava a região do MSC e os EUA entenderam essa atitude como uma provocação.
2015
No início de 2015 foi comprovado através de imagens que a China construiu ilhas artificiais na região do Recife Mischief, sendo essa postura condenada pelos EUA, que reforçou o dispositivo da UNCLOS que ilhas artificiais não são garantias para a ocupação de águas territoriais. No final de 2015 uma embarcação dos EUA adentrou 12 milhas náuticas tanto em parte das ilhas Spratly quanto das ilhas artificiais que foram construídas pela China.
2016
Logo no início de 2016 um avião civil chinês foi pousado em uma pista que foi construída recentemente no *Fiery Cross Reef*, pela China. Diante desse ocorrido, o Vietnam declarou que sua soberania quanto às ilhas Spratly foi severamente violada. Além disso, foram captadas imagens de satélite que mostraram a expansão das obras nas ilhas Paracel, além de construir uma base de helicópteros na ilha Dunkan. Em abril os EUA juntamente com as Filipinas realizaram exercícios militares sobre o Recife Scarborough, que segundo os EUA era um exercício para reforçar a liberdade do espaço aéreo e das águas do local. Logo mais, em maio, a China realizou simulações no MSC com os navios mais avançados da frota, porém na mesma ocasião, um navio americano adentrou 12 milhas náuticas no *Fiery Cross Reef* e como forma de retaliação, foram enviados dois caças e três navios de guerra chineses para a região. Após isso, uma aeronave americana foi interceptada por dois caças chineses. Por fim, no mesmo ano foi anunciado pela China a intenção de construir uma estação para os pescadores nas ilhas Spratly.
2018
No segundo semestre de 2018, um navio de guerra chinês (o qual estava protestando a presença dos EUA na região) e um navio da marinha americana quase colidiram. Nessa ocasião, o navio americano estava realizando um exercício de liberdade de navegação, perto das ilhas Spratly, no mesmo tempo que foi abordado pela embarcação chinesa. Os EUA declararam que o navio chinês estava realizando manobras agressivas e perigosas próximas à embarcação americana, solicitando que deixasse a região. Após esse fato, a marinha americana recomendou que houvesse um exercício para demonstrar forças no Oceano Pacífico e enviou tropas, navios e aeronaves para a região.

Fonte: Adaptado de FAKHOURY (2019, p. 3 – 6)

Brunei reclama o recife do sul de Spratly, já a Malásia reivindica três ilhas de, também, Spratly. As Filipinas reclamam oito ilhas de Spratly e significantes porções do Mar do Sul da China. O Vietnam, Taiwan e a China reclamam, cada um, muitas partes do MSC e, também, todos os grupos de ilhas de Spratly e Paracel. (KAPLAN, 2014).

Além do mais, perante o território o qual é reclamado pela Malásia acredita-se que "As reivindicações da ZEE feitas pela Malásia estão dentro do que a UNCLOS classifica como legal. Entretanto, o Estado malaio reivindica que as ilhas Spratly, que estão dentro de sua ZEE, sejam consideradas território do país, o que não consta na UNCLOS." (LIMA, 2018, p. 5), dessa forma, não só a China, dentro deste conflito, mas também a Malásia está reclamando uma área maior do que o que a UNCLOS propõe.

Figura 16 - Ilhas disputadas



Fonte: SundayGuardianLive.[16]

Em meados de 2010 houve um sentimento de conturbação quando a China afirmou que o Mar do Sul da China era um dos seus principais interesses. Desde então a China tem sido bastante consistente em seu discurso, Pequim reivindica que possui posse sobre a "linha histórica" que cerca o MSC. O resultado é que todos esses estados litorâneos estão a grosso modo

[16] Disponível em: https://www.sundayguardianlive.com/opinion/china-south-china-sea-misplaced-national-pride. Acesso em: 30 set. 2022.

dispostos contra a China e dependem dos Estados Unidos para apoio diplomático e militar. Por exemplo, o Vietnã e a Malásia estão tentando dividir todos os recursos do fundo do mar e do subsolo da parte sul do MSC entre o sudeste da Ásia continental e a parte malaia da ilha de Bornéu e isso suscitou uma resposta diplomática furiosa da China. Além disso, essas alegações conflitantes provavelmente se tornarão mais agudas, já que o consumo de energia nos países asiáticos em desenvolvimento deverá dobrar até 2030, com a China respondendo por metade desse crescimento. (KAPLAN, 2014)

Figura 17 - Reivindicações territoriais no Mar da China Meridional

Fonte: Wikipedia.[17]

Nos últimos anos, a China tem construído diversas ilhas artificiais, o que intensifica ainda mais as tensões na região do MSC. A RPC possui vinte pequenos postos militares nas ilhas Paracel, sete nas ilhas Spratly e controla o Recife Scarborough, mesmo que não haja nenhum posto militar construído neste. Desde 2013, a China se envolveu em constantes dragagens

[17] Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Timeline_of_the_South_China_Sea_dispute#/media/File:South_China_Sea_claims_map.svg. Acesso em: 30 set. 2022.

de ilhas e construção de ilhas artificiais nas Spratlys, criando 3.200 hectares de novas terras, juntamente com uma expansão substancial de sua presença nas Paracels. Os postos militares e ilhas artificiais que foram construídos nas ilhas Spratly e Paracel estão localizados em: *Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reefs, Hughes Reef, Johnson Reef, Mischief Reef, Subi Reef, Antelope Reef, Bombay Reef, Drummond Island, Duncan Islands, Lincoln Island, Middle Island, Money Island, North Island, North Reef, Observation Bank, Pattle Island, Quanfu Island, Robert Island, South Island, South Sand, Tree Island, Triton Island, West Sand, Woody Island e Yagong Island.* (AMTI, 2022)

Figura 18 - Imagem de satélite do Fiery Cross Reef

Fonte: AMTI.[18]

Ainda que a China não tenha sido o primeiro país a construir uma pista de pouso no Mar do Sul da China, foi o primeiro Estado a utilizar tecnologias de construção de ilhas para transformar um recurso marítimo contestado em uma base militar que pode ampliar o alcance das capacidades militares ofensivas. (AMTI, 2022)

[18] Disponível em https://amti.csis.org/fiery-cross-reef/. Acesso em: 30 set. 2022.

Nesse plano, é visível que o interesse que a China possui em aumentar a sua influência e controle sobre as ilhas do MSC tem como propósito ampliar o seu domínio sobre o Estreito de Malaca. Isso ocorre, pois a Indonésia possui uma política muito forte de controle sobre suas águas territoriais, além de ser uma forte aliada de países como Japão e EUA. Por mais que a Indonésia não esteja envolvida nos conflitos territoriais do MSC, a sua presença no MSC incomoda a potência chinesa. Além de tudo, a Indonésia, por ser aliada dos EUA, possibilita que embarcações militares americanas passem pelo Estreito de Malaca e patrulhem a região do MSC.

Sob essa perspectiva, em 2016 ocorreu um pequeno conflito entre a China e a Indonésia, em que a Indonésia acusou a China de violar as suas águas territoriais, pois agentes da guarda costeira chinesa adentraram em uma região considerada território indonésio, próximo à região do MSC. De acordo com a Indonésia, a região foi invadida pelos guardas chineses para recuperar um pesqueiro da China que havia sido detido pela guarda da Indonésia. (UOL, 2016)

4 O TRIBUNAL PERMANENTE DE ARBITRAGEM

O Tribunal Permanente de Arbitragem (TPA) deve ser estudado neste trabalho, tendo em vista que houve uma arbitragem realizada pelo tribunal diante às reivindicações territoriais no MSC que a China apresenta versus às reivindicações das Filipinas, que ocorreu no ano de 2016. O Tribunal coordenou essa arbitragem entre os dois países, então, desse modo, faz-se de extrema importância discorrer acerca de sua função no conflito e qual o resultado desse julgamento.

4.1 A função do TPA

O Tribunal Permanente de Arbitragem foi fundado em 1899, com a intenção de facilitar a arbitragem e outras formas de resolução de conflitos entre Estados. O TPA se desenvolveu em uma instituição moderna e multifacetada e bem estabelecida para conseguir encontrar resoluções eficazes para as disputas existentes na comunidade internacional. Ademais, o TPA foi estabelecido pela Convenção para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais, a qual foi realizada em Haia, durante a primeira Conferência de Paz de Haia, em 1899. Isto posto, a Conferência foi convocada por iniciativa do Czar Nicolau II da Rússia, o qual possuía o intuito de buscar os meios mais objetivos e diretos para poder assegurar a todos os povos os benefícios de uma paz real e duradoura e, sobretudo, de tentar limitar o desenvolvimento armamentista das Nações, naquela época. Um dos objetivos da Conferência de Paz de Haia era o fortalecimento dos sistemas de resolução de conflitos internacionais, dando ênfase à arbitragem internacional, então, dessa forma, o TPA foi criado em decorrência desse objetivo para ser um meio de solução de disputas internacionais. (PCA, 2022)

Com sede no Palácio da Paz em Haia, na Holanda, o TPA facilita a arbitragem, conciliação, apuração de fatos e outros procedimentos de resolução de disputas entre várias combinações de Estados, entidades estatais, organizações intergovernamentais e partes privadas. O TPA já administrou 12 casos iniciados por Estados sob o Anexo VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. (TPA, 2016)

Além disso, atualmente, o TPA conta com a participação de aprovação de 122 Estados que tenham aceitado uma ou ambas das Convenções fundadoras do Tribunal (Convenções de 1899 e 1907). A China aprova as duas Convenções, tendo realizado a aceitação da primeira no ano de 1904 e da segunda em 1910. Por outro lado, as Filipinas acordam apenas com a segunda Convenção, que foi aprovada pelo país em 2010.

4.2 A arbitragem do Mar do Sul da China (Filipinas x República Popular da China)

A arbitragem foi iniciada pelas Filipinas, a fim de resolver os conflitos das reivindicações com a China, perante às ilhas do MSC. O Tribunal acatou o pedido das Filipinas de analisar a legitimidade das reclamações da China quanto às ilhas do MSC, utilizando o argumento histórico da "linha dos nove-traços" que o país impõe para reivindicar todas as ilhas do MSC. A arbitragem ocorreu no Tribunal Permanente de Arbitragem, em Haia, no dia 12 de julho de 2016.

No que se refere a Arbitragem do Mar do Sul da China, as Filipinas possuíam o intuito de buscar uma decisão sobre se certas características marítimas reivindicadas tanto pela China quanto pelas Filipinas. Reivindicações as quais são devidamente caracterizadas como ilhas, rochas, elevações de maré baixa ou bancos submersos de acordo com a UNCLOS. Isto posto, segundo a UNCLOS, as zonas marítimas são determinadas de acordo com o que esses recursos são capazes de gerar. Além do mais, as Filipinas buscaram decisões sobre se certas ações chinesas no MSC que violaram a UNCLOS, interferindo no exercício dos direitos e liberdades soberanos das Filipinas ou por meio de atividades de construção e pesca que prejudicaram o ambiente marinho na região. Portanto, as Filipinas buscaram uma decisão de que certas ações tomadas pela China agravaram a relação entre os dois países, principalmente as ações de recuperação de terras em larga escala (dragagem) e a construção de ilhas artificiais nas ilhas Spratly desde quando a arbitragem foi iniciada. (TPA, 2016)

Dessa forma, para compreender como deu-se a arbitragem, observa-se o trecho inicial do relatório:

> Uma Sentença unânime foi emitida hoje pelo Tribunal constituído sob o Anexo VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (a "Convenção") na arbitragem instituída pela República das Filipinas contra a República Popular da China.
> Essa arbitragem incidiu sobre o papel dos direitos históricos e a origem dos direitos marítimos no Mar da China Meridional, o status de certas características marítimas e os direitos marítimos que eles são capazes de gerar, e a legalidade de certas ações da China que foram alegadas pelas Filipinas violar a Convenção. À luz das limitações à solução obrigatória de controvérsias sob a Convenção, o Tribunal enfatizou que não se pronuncia sobre qualquer questão de soberania sobre o território terrestre e não delimita qualquer fronteira entre as Partes. (TPA, 2016, p. 1, tradução nossa)

As Filipinas, como forma de prevenção sistêmica contra uma possível disputa armada, entrou com um pedido de arbitragem em face à China. O intuito do julgamento era legitimar ou não as reivindicações de ambos os países quanto às ilhas do MSC. As Filipinas, ao pleitear a arbitragem, acreditava que a China estaria violando a UNCLOS, Convenção a qual ambas são signatárias. Ademais, acerca da sua competência para realizar o julgamento o TPA dispôs:

> O Tribunal considerou que tem jurisdição para considerar a disputa das Partes sobre direitos históricos e a fonte de direitos marítimos no Mar Meridional da China. Quanto ao mérito, o Tribunal concluiu que a Convenção aloca direitos de forma abrangente às áreas marítimas e que as proteções para direitos preexistentes a recursos foram consideradas, mas não adotadas na Convenção. Assim, o Tribunal concluiu que, na medida em que a China tinha direitos históricos sobre recursos nas águas do Mar da China Meridional, tais direitos se extinguiram na medida em que eram incompatíveis com as zonas econômicas exclusivas previstas na Convenção. (TPA, 2016, p. 1, tradução nossa)

Diante disso, para chegar em uma conclusão, o TPA considerou as seguintes características sobre as reivindicações históricas da China:

> O Tribunal considerou em seguida os direitos às áreas marítimas e o status dos recursos. O Tribunal primeiro avaliou se certos recifes reivindicados pela China estão acima da água na maré alta. As feições que estão acima da água na maré alta geram um direito a pelo menos um mar territorial de 12 milhas náuticas, enquanto as feições que estão submersas na maré alta não. O Tribunal observou que os recifes foram fortemente modificados pela recuperação de terras e construção, lembrou que a Convenção classifica os recursos em sua condição natural e se baseou em materiais históricos para avaliar os recursos. O Tribunal então considerou se alguma das características reivindicadas pela China poderia gerar zonas marítimas além de 12 milhas náuticas. De acordo com a Convenção, as ilhas geram uma zona econômica exclusiva de 200 milhas náuticas e uma plataforma continental, mas "rochas que não podem sustentar habitação humana ou vida econômica própria não devem ter zona econômica exclusiva ou plataforma continental". O Tribunal concluiu que esta disposição depende da capacidade objetiva de um recurso, em sua condição natural, de sustentar uma comunidade estável de pessoas ou atividade econômica que não dependa de recursos externos ou de natureza puramente extrativista. O Tribunal observou que a presença atual de funcionários oficiais em muitos dos recursos depende de suporte externo e não reflete a capacidade dos recursos. O Tribunal considerou as evidências históricas mais relevantes e observou que as Ilhas Spratly foram historicamente usadas por pequenos grupos de pescadores e que várias empresas japonesas de pesca e mineração de guano foram tentadas. O Tribunal concluiu que tal uso transitório não constitui habitação de uma comunidade estável e que toda a atividade econômica histórica foi extrativista. Assim, o Tribunal concluiu que nenhuma das Ilhas Spratly é capaz de gerar zonas marítimas estendidas. O Tribunal também considerou que as Ilhas Spratly não podem gerar zonas marítimas coletivamente como uma unidade. Tendo constatado que nenhuma das características reivindicadas pela China era capaz de gerar uma zona econômica exclusiva, o Tribunal considerou que poderia – sem delimitar uma fronteira – declarar que certas áreas marítimas estão dentro da zona econômica exclusiva das Filipinas, porque essas áreas são não sobrepostas por qualquer possível direito da China. (TPA, 2016, p. 2, tradução nossa)

Nota-se que o TPA avaliou que grande parte das ilhas e recifes foram modificados pela China e que nessas ilhas artificiais não seria possível a habitação humana ou o desenvolvimento de uma economia própria. O TPA julgou que essas ilhas artificias criadas pela China não possibilitariam a criação de uma Zona Econômicas Exclusiva própria, já que essas não atendem o requisito de capacidade de criação de uma comunidade estável e de desenvolvimento próprio. Além disso, também foi analisado se as áreas reivindicadas pela China estariam submersas no período de maré alta.

Sobre as reivindicações históricas da China, quanto a "linha de nove-traços", o Tribunal teve a seguinte decisão:

> O Tribunal considerou que tem jurisdição para considerar a disputa das Partes sobre direitos históricos e a fonte de direitos marítimos no Mar da China Meridional. Quanto

> ao mérito, o Tribunal concluiu que a Convenção aloca direitos de forma abrangente às áreas marítimas e que as proteções para direitos preexistentes a recursos foram consideradas, mas não adotadas na Convenção. Assim, o Tribunal concluiu que, na medida em que a China tinha direitos históricos sobre recursos nas águas do Mar da China Meridional, tais direitos se extinguiam na medida em que eram incompatíveis com as zonas econômicas exclusivas previstas na Convenção. O Tribunal também observou que, embora os navegadores e pescadores chineses, bem como os de outros Estados, tenham historicamente feito uso das ilhas no Mar da China Meridional, não há evidências de que a China tenha exercido historicamente controle exclusivo sobre as águas ou seus recursos. O Tribunal concluiu que não havia base legal para a China reivindicar direitos históricos sobre recursos dentro das áreas marítimas que se enquadram na "linha de nove traços". (TPA, 2016, p. 1-2)

Por conseguinte, a arbitragem concluiu que a China não possui qualquer direito sobre as reivindicações históricas, já que essas não são compatíveis com as delimitações da Zona Econômica Exclusiva que foram adotadas pela UNCLOS. Dessa maneira, o Tribunal julgou que a China não possuía base legal para sustentar essas reivindicações.

Perante a legalidade dos atos que a China tem realizado na região do MSC, o Tribunal julgou o seguinte:

> Em seguida, o Tribunal considerou a legalidade das ações chinesas no Mar do Sul da China. Tendo constatado que certas áreas estão dentro da Zona Econômica Exclusiva das Filipinas, o Tribunal concluiu que a China violou os direitos soberanos das Filipinas em sua zona econômica exclusiva (a) interferindo na pesca filipina e na exploração de petróleo, (b) construindo ilhas artificiais e (c) não impedir os pescadores chineses de pescar na zona. O Tribunal também considerou que os pescadores das Filipinas (como os da China) tinham direitos tradicionais de pesca no Recife Scarborough e que a China havia interferido nesses direitos ao restringir o acesso. O Tribunal considerou ainda que as embarcações chinesas de aplicação da lei criaram ilegalmente um sério risco de colisão quando obstruíram fisicamente as embarcações filipinas. (TPA, 2016, p. 2)

Observa-se, portanto, que o TPA concluiu que a China violou a soberania das Filipinas, tendo em vista que exerceu ações que não estavam de acordo com os direitos que a Nação chinesa possui.

Além do mais, quanto ao impacto das ações chinesas na região das ilhas Spratly, o TPA deliberou:

> O Tribunal considerou o efeito sobre o ambiente marinho da recente recuperação de terras em larga escala da China e da construção de ilhas artificiais em sete recursos nas Ilhas Spratly e descobriu que a China havia causado danos graves ao ambiente de recife de coral e violado sua obrigação de preservar e proteger ecossistemas frágeis e o habitat de espécies esgotadas, ameaçadas ou em perigo. O Tribunal também concluiu que as autoridades chinesas estavam cientes de que os pescadores chineses pescavam tartarugas marinhas, corais e amêijoas gigantes ameaçadas de extinção em escala substancial no Mar da China Meridional (usando métodos que infligem danos graves ao ambiente de recife de coral) e não cumpriram suas obrigações de interromper tais atividades. (TPA, 2016, p. 2)

Nada obstante, o TPA considerou que os feitos que China tem realizado no MSC, como a construção de ilhas artificiais em larga escala, estão causando severos danos ao ambiente marinho da região. Dessa maneira, concluiu-se que a China está violando a regulamentação da UNCLOS que prevê que os Estados possuem a obrigação de preservar e proteger o meio

marinho. Além do mais, também foi constatado que pescadores chineses estavam pescando espécies ameaçadas de extinção.

Para além, quanto ao agravamento da tensão entre as Filipinas e a China, o TPA pronunciou:

> Por fim, o Tribunal considerou se as ações da China desde o início da arbitragem agravaram a disputa entre as Partes. O Tribunal considerou que não tinha jurisdição para considerar as implicações de um impasse entre fuzileiros navais filipinos e navios navais e policiais chineses no *Second Thomas Shoal*, sustentando que essa disputa envolvia atividades militares e, portanto, estava excluída da solução compulsória. O Tribunal considerou, no entanto, que a recente recuperação de terras em larga escala da China e a construção de ilhas artificiais eram incompatíveis com as obrigações de um Estado durante os procedimentos de resolução de disputas, na medida em que a China infligiu danos irreparáveis ao ambiente marinho, construiu uma grande ilha artificial na Zona Econômica Exclusiva das Filipinas e destruiu evidências da condição natural das características do Mar do Sul da China que faziam parte da disputa das Partes. (TPA, 2016, p. 2)

Desse modo, quanto à essa matéria, atenta-se que o TPA afirmou não possuir competência para determinar quaisquer soluções acerca do conflito ocorrido entre fuzileiros navais das Filipinas e policiais chineses na região do MSC, já envolvia questões militares. Não obstante, o TPA deliberou que a China causou danos irreparáveis ao meio marinho com a construção de ilhas artificiais dentro da ZEE das Filipinas.

CONCLUSÃO

Pelo que foi exposto no presente trabalho, observa-se que a disputa do Mar do Sul da China não consiste em apenas um conflito, mas sim em diversos impasses que ocorrem na região. Além do mais, esses conflitos encontram-se longe de serem cessados, tendo em vista que ao decorrer do tempo, tornaram-se cada vez mais tensos. De acordo com o que foi apresentado, nota-se que, infelizmente, todas as Nações que estão envolvidas na disputa, não possuem qualquer desejo de findar as desavenças, colocando seus interesses progressivamente à frente da conciliação, além de, não renunciarem as suas reivindicações de áreas que estão adiante do estabelecido pela UNCLOS, em prol da consonância regional.

Nada obstante, é, de certa forma, compreensível o porquê desses países estarem verdadeiramente interessados em obter controle sobre a região, já que Mar do Sul da China abriga vastas reservas de gás natural e petróleo. Além disso, o MSC também é palco de uma das mais importantes rotas comerciais de todo o mundo, já que nele está localizado os estreitos de Malaca, Sunda e Lomboque. Todas essas características tornam o poder sobre o Mar do Sul da China algo de extremo interesse, não só econômico, mas também militar. Controlar o MSC resulta em controlar uma das áreas mais estratégicas de todo o globo, então há inúmeros privilégios quanto ao seu domínio.

Outrossim, nota-se que os conflitos para controlar a região possuem uma herança histórica já que percorreram inúmeras gerações e Nações envolvidas. Apesar disso, atualmente os propósitos e funcionalidades que o domínio do MSC oferece são diferentes das finalidades de séculos passados. Enquanto os países europeus enxergavam as ilhas como fonte de Guano, na atualidade as ilhas são vistas muito mais como pontos geograficamente estratégicos do que pela função extrativista.

Quanto à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar de 1982, é importante ressaltar a sua relevância quanto à criação de uma nova matéria jurídica, para melhor adequar-se às novas realidades. É inegável que isso foi um grande feito, não só para o âmbito do Direito Internacional, mas também para o Direito como matéria. Bem como a criação da Zona Econômica Exclusiva, que foi uma conduta bastante inovadora, já que conseguiu reunir interesses completamente divergentes entre países distintos.

Não obstante, entende-se também, ao analisar os dispositivos estabelecidos pela Convenção, que uma possível justificativa para que os países envolvidos nos conflitos não consigam entrar em um acordo, colocando fim nesses empasses, é a de que cada país reivindica uma área diferente, que não estão previstas na Convenção. As reivindicações ao mesmo tempo que

desrespeitam a UNCLOS, também se chocam, pois o mesmo território é reclamado por diversas Nações simultaneamente.

Ao decorrer do trabalho, foi possível notar que a ASEAN desempenhou um papel mais presente do que a ONU, perante a disputa, uma vez que tentou conciliar os países envolvidos, mesmo que essa tentativa tenha sido carregada de obstáculos internos e tenha fracassado. Ao menos, existiu uma tentativa. Já a ONU executa uma função bastante passiva ao não querer levar o tema para as suas reuniões.

Nesse sentido, o Tribunal Permanente de Arbitragem se mostrou bastante útil no âmbito do Direito Internacional, mesmo que a arbitragem tenha sido desconsiderada pela China, pois a Nação não aprovou a sentença. Dessa maneira, mesmo que julgamentos e reuniões não tragam resultados práticos, discussões diplomáticas são sempre bem acolhidas pela comunidade internacional.

Por fim, pode-se concluir que a solução para uma disputa tão delicada e cheia de particularidades, é uma tarefa bastante complexa de ser executada e que deveria ter um enfoque maior no cenário internacional. Espera-se que os países envolvidos nesses conflitos possam chegar a um acordo de forma pacífica, como ocorreu, recentemente, com o acordo marítimo entre o Líbano e Israel.

REFERÊNCIAS

AGUILAR, Sérgio Luiz Cruz; FAKHOURY, Renato Matheus Mendes. Mar do Sul da China: um histórico de disputas. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, v. 24, n. 2, out./2019. p. 303-324. Disponível em: https://revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/13637/209209212664. Acesso em: 12 out. 2022.

ALBUQUERQUE, Letícia; NASCIMENTO, Januário. Os Princípios da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. **Sequência**, Florianópolis, v. 44, p. 130-147, 2003. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/view/15335. Acesso em: 12 out. 2022.

ASIA MARINE TRANSPARENCY INITIATIVE (ATMI). South China Sea Energy Exploration and Development. **Asia Marine Transparency Initiative**, 2022. Disponível em: https://amti.csis.org/. Acesso em: 12 out. 2022.

ASEAN. **Associação de Nações do Sudeste Asiático.** Disponível em: https://asean.org. Acesso em: 12 out. 2022.

ASEAN. **Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea.** 2012. Disponível em: https://asean.org/declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2/. Acesso em: 16 out. 2022.

Assembleia Geral da ONU (AGNU). **Resolução 2467 (XXIII)**. 1968. Disponível em: https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/res/a_res_2574_xxiv.pdf. Acesso em: 16 out. 2022.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO BRASIL. **ASEAN**. [s.d.]. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-mistas/cpcms/historico/blocoseconomicos.html/asean.html. Acesso em: 12 out. 2022.

CHINA. **Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the People's Republic of China**. 1998. Disponível em: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?id=1767&lib=law&SearchKeyword=exclusive%20economic%20zone&SearchCKeyword=. Acesso em: 8 set 2022.

CHINA BRIEFING. **China's Territorial Disputes in the South China Sea and East China Sea.** Disponível em: https://www.china-briefing.com/news/chinas-territorial-disputes-in-the-south-china-sea-and-east-china-sea/. Acesso em: 9 mar. 2021.

COELHO, Paulo Neves. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do mar de 1982. **Relações Internacionais**. Lisboa, v. 66, jun/2020. p. 11-35. Disponível em: https://doi.org/10.23906/ri2020.66a02. Acesso em: 25 out. 2022.

Conselho de Segurança das Nações Unidas. **DW.** 2022. Disponível em: https://www.dw.com/pt-002/conselho-de-seguran%C3%A7a-das-na%C3%A7%C3%B5es-unidas/t-19555773. Acesso em: 25 out. 2022.

DELLA-GIACOMA, Jim**. The South China Sea and the Limits of UN Conflict Prevention**. 9 de jun. de 2016. Disponível em: https://theglobalobservatory.org/2016/06/south-china-sea-preventative-diplomacy-shangri-la/. Acesso em: 25 out. 2022.

DO RIO, Gisela Aquino Pires. Espaços marítimos e sua geografia. **Ambiente & Sociedade**, v. 22, São Paulo, 2019. Disponível em: https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20180142r1vu2019L2TD. Acesso em: 25 out. 2022.

EIA (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION). South China Sea. U.S. **Energy Information Administration Independent Statistics & Analysis**, 2013. Disponível em: https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea. Acesso em: 3 mar. 2021.

ELFERINK, Alex Oude. **Do the coastal states in the South China Sea have a continental shelf beyond 200 nautical miles?** 2014. 164–191. Disponível em: https://doi.org/10.4337/9781783477272.00014. Acesso em: 28 out. 2022.

FAKHOURY, Renato Matheus Mendes. As Disputas Marítimas no Mar do Sul da China: Antecedentes e ações militares no século XXI. **Observatório de Conflitos Internacionais**. Marília, v. 6, n. 1, fev./2019. p. 1-9. Disponível em: https://www.marilia.unesp.br/Home/Extensao/observatoriodeconflitosinternacionais/v.-6-n.-1-fev.--2019---mar-do-sul-da-china.pdf. Acesso em: 11 out. 2022.

FIORATI, Jete Jane. **A Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

HILL, Hal. **ASEAN Economic Development:** An Analytical Survey — The State of the Field. The Journal of Asian Studies. Ann Arbor, v. 53, n. 3, 1994. p. 832-866. Disponível em: https://doi:10.2307/2059732. Acesso em: 13 out. 2022.

IBDMAR. **Disputa por soberania no Mar do Sul da China: A tática toponímica chinesa**. Disponível em: http://www.ibdmar.org/2020/06/disputa-por-soberania-no-mar-do-sul-da-china-tatica-toponimica-chinesa/. Acesso em: 27 jun. 2022.

Indonésia acusa China de violar suas águas territoriais. **UOL**. 21 de mar. de 2016. Disponível em: https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/efe/2016/03/21/indonesia-acusa-china-de-violar-suas-aguas-territoriais.htm. Acesso em: 28 out. 2022.

KAPLAN, Robert D. **Asia's Cauldron: the South China Sea and the end of a stable Pacific**. New York: RandomHouse. 2014.

LIMA, Leticia Cordeiro Simões de Moraes. Conflitos no Mar do Sul da China: o que o Brasil tem a ver com isso? **Revista NEIBA**. Rio de Janeiro, v. 7, mar./2018. Disponível em: https://doi.org/10.12957/neiba.2018.41009. Acesso em: 04 out. 2022.

LIU, Tony Tai-Ting; TSAI, Tung-Chieh. Swords into ploughshares? China's Soft Power strategy in Southeast Asia and its challenges. **Revista Brasileira de Política Internacional.** Londres, v. 57, ed. especial, fev./2014. Disponível em: https://doi.org/10.1590/0034-7329201400203. Acesso em: 13 out. 2022.

NORONHA, Renata Schmitt. **Condicionantes do Regionalismo no Sudeste Asiático**: Relações Políticas e Infraestrutura Marítima. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação

em Relações Internacionais) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/140558. Acesso em: 28 out. 2022.

OURIVEIS, Maíra. Soft Power e a Indústria Cultural: a política externa norte-americana presente no cotidiano do indivíduo. **Revista Acadêmica de Relações Internacionais**. Florianópolis, v. 2, n. 4, set./2013. Disponível em: https://rari.paginas.ufsc.br/files/2013/10/RARI-N%C2%B04-Vol.-II-Artigo-7.pdf. Acesso em: 10 out. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982)**. Montego Bay: 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 28 out. 2022.

PADULA, Raphael; FERNANDES, Felipe Gusmão Carioni. O Mar do Sul da China: seu valor estratégico e a geoestratégia chinesa. **Sociedade e Cultura**. v. 23, 2020. Disponível em: https://doi.org/10.5216/sec.v23i.59790. Acesso em: 14 out. 2022.

PAUTASSO, Diego; DORIA, Gaio. A China e as disputas no Mar do Sul: entrelaçamento entre as dimensões regional e global. **Revista de Estudos Internacionais**. v. 8, p. 18-32, 2017. Disponível em: https://redib.org/Record/oai_articulo3016964-a-china-e-disputas-mar-do-sul-o-entrela%C3%A7amento-entre-dimens%C3%B5es-regional-e-global. Acesso em: 14 out. 2022.

PAÍSES BAIXOS. Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic Of The Philippines V. The People's Republic Of China). **Permanent Court of Arbitration**, jul. 2016. Disponível em: https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN20160712-Press-Release-No-11-English.pdf. Acesso em: 20 out. 2022.

PCA (Permanent Court of Abitration). About us. **Permanent Court of Arbitration**, 2022. Disponível em: https://pca-cpa.org/en/about/. Acesso em: 14 out. 2022.

PEDROZO, Raul. China versus Vietnam: An Analysis of the Competing Claims in the South China Sea. **Center for Naval Analysis (CNA)**. Washington, v. 0, ago. 2014. Disponível em: https://www.cna.org/cna_files/pdf/iop2014-u-008433.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

PELOTAS MUN. **O Mar do Sul da China: Reivindicações de soberania e o interesse chinês**. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/pelotasmun/2021/09/04/o-mar-do-sul-da-china-reinvindicacoes-de-soberania-e-o-interesse-chines/. Acesso em: 26 set. 2022.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Falhas geológicas**. Brasil Escola. Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/geografia/falhas-geologicas.htm. Acesso em 01 de agosto de 2022.

PEREIRA, Matheus Bruno Ferreira Alves; RIBEIRO, Rodrigo Abreu de Barcellos. **A disputa entre China e ASEAN pelo Mar do Sul da China.** Rio de Janeiro. 2019. Disponível em: https://www.erabedsudeste2019.abedef.org/resources/anais/12/erabedsudeste2019/1571533327_ARQUIVO_6c82b797d0e9fe16e5cb6fea2141d4ba.pdf. Acesso em: 28 out. 2022.

PEREIRA, Rui Pedro. **A Questão do Mar do Sul da China no Contexto das Relações entre a China e os Países ASEAN**. In: Nação e Defesa. Lisboa. n° 109 - 2ª Série. P. 97-122. Outono-Inverno, 2004.

POUPEL, Breno Bastos; RAMOS, Ewerton Lucas Bezerra; VERVOLOET, Letícia Cristina Perim. A questão do Mar do Sul da China: entre o Direito Internacional e a interpretação chinesa. **O Cosmopolítico**. Rio de Janeiro, v. 7, nº 2, dez/2020. p. 88-101. Disponível em: https://periodicos.uff.br/ocosmopolitico/article/view/53870. Acesso em: 06 out. 2022.

RIPE. **Tensões no Mar do Sul da China**. Disponível em: https://www.ufrgs.br/ripe/wp-content/uploads/2017/05/Mar-do-Sul-da-China.pdf. Acesso em: 3 mar. 2021.

SANTOS, Wagner Martins dos. Um Mar de Problemas: interesses estratégicos e a luta pelo poder no Mar do Sul da China. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, v. 4, nº 1, jan./jun. 2017, p. 181-201. Disponível em: https://rbed.abedef.org/rbed/article/view/69291. Acesso em: 10 maio 2022.

SHEN, Jianming. China's Sovereignty over the South China Sea Islands: A Historical Perspective. **Chinese Journal of International Law**. v. 1, nº 1, mar/2002, p. 94–157. Disponível em: https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.cjilaw.a000432. Acesso em: 04 out. 2022.

SHEN, Jianming. International Law Rules and Historical Evidences Supporting China's Title to the South China Sea Islands. **Hastings International and Comparative Law Review**. v. 21, nº 1, outono/1997, p. 1–75. Disponível em: https://repository.uchastings.edu/hastings_international_comparative_law_review/vol21/iss1/1. Acesso em: 08 out. 2022.

SILVA, Magno Klein. China, uma potência regional: análise da atuação chinesa no leste asiático. **Colombia Internacional**. v. 92. out/2017. p. 157-187. Disponível em: https://doi.org/10.7440/colombiaint92.2017.06. Acesso em: 14 out. 2022.

SILVA, Marcos Valle Machado. Disputas por soberania no Mar do Sul da China: um desafio para a política externa chinesa. **Brazilian Journal of Internation Relations**. Marília, v. 5, n. 1, p. 124-153, jan/abr. 2016. Disponível em: https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/view/4107/3996. Acesso em: 05 out. 2022.

SIMÕES, Leticia Cordeiro. **Integração regional no leste asiático:** ASEAN, ASEAN+3 e a disputa pela liderança regional. 2012. 277 f. Dissertação (Mestrado em Política Internacional) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: http://www.bdtd.uerj.br/handle/1/15587. Acesso em: 15 out. 2022.

SOUZA, Henrique Santos Costa de. A Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar e a obrigação de cooperação. **RSTPR**, Asunción, v. 3, n. 6, p. 300-322, ago/ 2015. Disponível em: https://doi.org/10.16890/rstpr.a3.n6.300. Acesso em: 25 out. 2022.

UN Security Council not 'suitable place' to discuss South China Issue: China. **Times of India**. 11 de ago. de 2021. Disponível em: https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/un-security-council-not-suitable-place-to-discuss-south-china-sea-issue-china/articleshow/85243071.cms. Acesso em: 25 out. 2022.

VALENCIA, Mark J.. **The South China Sea**: Hydrocarbon Potential and Possibilities of Joint Development. 11. ed. Grã-Bretanha: Pergamon Press, 1981.

VILLAR, Lejla, HAMILTON, Mason. **The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans**. 2017. Disponível em: https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452. Acesso em: 30 set. 2022.

VOA. **Conflict and Diplomacy on the High Seas.** [s.d.]. Disponível em: https://projects.voanews.com/south-china-sea/china/. Acesso em: 06 out. 2022.

XINHUA Português. **China, Japão e Coreia do Sul criam mecanismo de cooperação ASEAN Plus (ASEAN + 3)**. 2014. Disponível em: http://portuguese.xinhuanet.com/2017-11/14/c_136750998.htm. Acesso em: 17 out. 2022.

WU, Shicun; ZOU, Keyuan. **Maritime Security in the South China Sea**: (Corbett Centre for Maritime Policy Studies Series). 1. ed. England: Ashgate Publishing Limited, 2009.

ZHANG, Guangxue, LIANG, Jinqiang, LU, Jing'an, YANG, Shengxiong, ZHANG, Ming, HOLLAND, Melanie, SCHULTHEISS, Peter, SU, Xin, SHA, Zhibin, XU, Huaning, GONG, Yuehua, FU, Shaoying, WANG, Lifeng, KUANG, Zenggui. **Geological features, controlling factors and potential prospects of the gas hydrate occurrence in the east part of the Pearl River Mouth Basin, South China Sea, Marine and Petroleum Geology**, v. 67, p. 256-367, 2015. Disponível em: 10.1016/j.marpetgeo.2015.05.021. Acesso em: 28 jun 2022.