

A QUESTÃO DO MAR DO SUL DA CHINA: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DOS MARES DE 1982

Julia Cirne Lima Weston¹

RESUMO

A questão do Mar do Sul da China é um dos principais focos de estudo dentro do Leste Asiático. Nela estão envolvidas como partes, a República Popular da China, Taiwan, a República das Filipinas, a Malásia, a Nação de Brunei Darussalam e a República Socialista do Vietnã, que possuem reivindicações conflitantes sobre o território marítimo e insular da região, fundamentando-as de diversas formas. Neste trabalho apresentamos os principais institutos de direito dos mares aplicáveis à situação e, após, abordamos as reivindicações de cada uma das partes do conflito, levando em consideração os principais pontos da decisão proferida pela Corte Permanente de Arbitragem no caso República das Filipinas versus República Popular da China, decidido em 2016, a fim de comparar cada reivindicação à regulamentação de direito dos mares, prevista na UNCLOS.

Palavras-chave: Mar do Sul da China; direito dos mares; direito internacional público; UNCLOS.

1. INTRODUÇÃO

O tema a ser abordado no presente trabalho é o direito dos mares e a sua aplicação à situação específica do Mar do Sul da China. A questão envolve uma disputa de ilhas e zonas marítimas na região entre seis importantes agentes, sendo eles: a República Popular da China, Taiwan, a Nação de Brunei Darussalam, a República das Filipinas, a Malásia e a República Socialista do Vietnã. Cada parte possui reivindicações utilizando diversos argumentos como fundamentação, abrangendo desde os direitos chamados históricos, à utilização dos conceitos tipificados na Convenção de 1982 sobre o Direito dos Mares. O tópico é muito discutido atualmente e esta discussão é trazida ao direito internacional, pois esta área

¹ Graduanda do curso de Direito. Trabalho de conclusão de curso produzido sob a orientação do Prof. Dr. Elias Grossmann e avaliado pela banca examinadora composta pelos professores Gustavo Oliveira de Lima Pereira e Guilherme Pederneiras Jaeger.

do saber jurídico ajuda a fornecer uma melhor interpretação do conflito, de uma forma mais justa. Sob esta premissa, será analisado, como problematização do presente trabalho, se as reivindicações dos países envolvidos na questão do Mar do Sul da China possuiriam respaldo no direito dos mares. O objetivo almejado é o de verificar a adequação destas aos institutos da Convenção, além de compreender melhor a situação e apresentar a regulamentação presente neste ramo específico do direito internacional público. Optou-se, para um melhor foco da pesquisa, restringir a análise à regulamentação da UNCLOS, que foi criada visando uma ordem marítima mais justa e pacífica². Para tal, serão analisados os institutos da Convenção e, logo após, as reivindicações, com a tentativa de aplicá-los à situação prática, assim como os principais pontos do caso julgado pela Corte Permanente de Arbitragem, em junho de 2016.

O Mar do Sul da China abrange o território compreendido entre o estreito de Taiwan, ao norte, e de Bornéu, ao sul³. De acordo com Morton (2016), a sua importância deve-se ao fato de que mais de 40 mil navios atravessam o local todos os anos, tornando-o responsável, portanto, por abranger cerca de 40% do comércio naval mundial, sendo a área também rica em recursos energéticos e de pesca. Como tal, conforme Kaplan (2014), o Mar do Sul da China funciona como uma espécie de “garganta” destes oceanos, como um “tecido conjuntivo” econômico que conecta várias rotas comerciais, no coração da Eurásia, através do qual mais de metade da frota mercante global passa, incluindo quantidades de petróleo superiores às aquelas que atravessam pelo Canal de Suez e do Panamá, três e quinze vezes, respectivamente. Afirma Beckman (2013) que os principais pontos de disputa são as ilhas Spratly, as Paracel e Scarborough Shoal e que, além destas disputas insulares, parte do conflito também se refere às reivindicações sobrepostas sobre o próprio território marítimo da região, o que é tão importante quanto, ou até mais relevante, do que o conflito existente sobre as ilhas.

Logo, conforme o abordado, a região representa um ponto-chave na Ásia Oriental, pois faz a ligação entre dois oceanos e, por consequência, diversos pontos do globo. Portanto, pode-se imaginar que o efeito de um conflito armado em um local

² Vide o Preâmbulo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares de 1982.

³ Britannica Academic, Encyclopædia Britannica. **South China Sea**. 2016. Disponível em: <<http://academic.eb.com/levels/collegiate/article/108649>>

como este não afetaria apenas aqueles Estados circundantes, mas também todos aqueles cuja economia depende desta rota para fins comerciais.

2. O DIREITO DOS MARES

O direito dos mares é um ramo do direito internacional que se encontra em constante mudança desde o seu advento. Este é abordado por Rezek (2010) como “parte elementar” do direito internacional público. Segundo Evans (2010), o direito dos mares é regulado de maneira complexa e, embora tenha sua base nos conceitos de soberania e jurisdição, foi, com o tempo, alterando para que pudesse refletir o fato de que, em relação à utilização dos mares, há vários interesses concorrentes.

2.1. ÁGUAS INTERNAS

As águas internas são abordadas no Artigo 8º da UNCLOS, estabelecendo, em seu primeiro parágrafo que, ressalvado o trazido na Parte IV da Convenção⁴, são aquelas localizadas no lado voltado em direção à terra em relação à base do mar territorial⁵. Mazzuoli (2014) afirma que a questão das águas internas pode ter dois sentidos: um geográfico e um jurídico, com o primeiro tratando das águas que se encontram dentro do território do Estado costeiro, circundadas por terra, como os lagos; enquanto o segundo diz respeito àquelas que se encontram situadas mais próximas ao continente, tendo como relação a linha de base do mar territorial, que acabam por consequência por desembocar neste, questão chamada por Rezek (2010) de mera “ficção jurídica”. Segundo Evans (2010), cabe observar que os Estados possuem soberania plena sobre estas águas.

Shaw (2008) aborda como a principal diferenciação entre as águas do mar territorial e as águas internas como sendo o fato de inexistir qualquer direito de passagem inocente pelas últimas. Já, segundo Evans (2010) há a exceção a esta determinação, que é no caso de extrema necessidade ou, ao serem delimitadas as águas internas, que estas acabem por eventualmente envolver faixas de águas que não eram tratadas anteriormente como sendo de tal categoria. Rezek (2010) afirma, ainda, que não é livre o acesso aos portos de um Estado costeiro, sendo necessária uma autorização prévia por parte da capitania.

⁴ A parte IV da Convenção refere-se às águas arquipelágicas, que serão vistas a seguir.

⁵ Artigo 8º: “1. Except as provided in Part IV, waters on the landward side of the baseline of the territorial sea form part of the internal waters of the State.”

2.2. ÁGUAS TERRITORIAIS OU MAR TERRITORIAL

As águas territoriais são abordadas pela Convenção de 1982 em seu artigo 2^o e seguintes, que estabelecem o seu conceito, assim como suas delimitações e exceções, afirmando que a soberania de um Estado costeiro será estendida para além do seu território terrestre e águas internas a uma faixa marítima adjacente, que será o seu mar territorial; soberania, esta, também válida sobre o seu espaço aéreo, leito e subsolo. O seu artigo 3^o determina a extensão a ser seguida pelos Estados em relação a este instituto, que não poderá exceder as 12 milhas náuticas⁷. Já a forma utilizada para medir se valerá da utilização da linha de base, cujo padrão estabelece que será medida a partir da linha da maré baixa ao longo da costa, conforme constante nos documentos do Estado, de acordo com o artigo 5^o da Convenção⁸.

Afirma Cassese (2005) que a questão das dimensões do mar territorial já foi palco de inúmeras disputas, inicialmente se constatando que a sua largura deveria ser igual àquela correspondente ao alcance da artilharia marítima à época, ou seja, correspondente a três milhas náuticas. Porém, de acordo com Rezek (2010), após passado certo tempo, no século XX, diversos Estados passaram a adotar, de maneira unilateral, extensões superiores a esta determinação, alguns, inclusive, chegando ao ponto de reivindicar áreas correspondentes a 200 milhas náuticas, por motivos de ordem econômica para fins de justificação, com a finalidade de preservar o seu mar enquanto fonte de sua subsistência. Segundo o autor, isto acabou por causar o fato de que a Convenção mais recente abordasse o mar territorial com uma nova extensão, de 12 milhas náuticas e, principalmente, a inovação das chamadas Zonas Econômicas Exclusivas cuja área corresponde a 200 milhas náuticas⁹.

⁶ Artigo 2^o “1. The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea. 2. This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil. 3. The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.”

⁷ Artigo 3^o “Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention”

⁸ Artigo 5^o. “Except where otherwise provided in this Convention, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.”

⁹ Definição a ser abordada de maneira mais específica ainda neste capítulo.

O poder a ser exercido sobre ele, porém, vem limitado pelo instituto do *right of innocent passage*, ou direito de passagem inocente. Shaw (2008, p. 569) afirma, sobre este direito:

The fundamental restriction upon the sovereignty of the coastal state is the right of other nations to innocent passage through the territorial sea, and this distinguishes the territorial sea from the internal waters of the state, which are fully within the unrestricted jurisdiction of the coastal nation.

Ou seja, de acordo com o autor, este direito é a restrição que difere o chamado mar territorial das águas interiores, devido ao fato de que estas últimas estão totalmente submetidas à jurisdição do Estado costeiro. O seu exercício é limitado pela própria Convenção, definindo passagem no seu artigo 18, como aquela através do mar territorial, sem que haja a intenção de adentrar nas suas águas internas, nem delas procedendo, de maneira contínua, com paradas apenas dentro do necessário em casos emergenciais ou de assistência¹⁰. O artigo 19 define, em seu primeiro parágrafo, por exclusão, a passagem inocente como aquela que não prejudica a paz, ordem e segurança do Estado costeiro, que se dá conforme o texto da UNCLOS e demais regras do direito internacional¹¹. Mazzuoli (2014) complementa que seria possível o afastamento imediato do caráter inofensivo caso não presentes alguns dos requisitos. O parágrafo segundo do mesmo dispositivo estabelece o que seria considerado prejudicial nos termos da lei, como a ameaça de uso de força contra a soberania, integridade territorial e política de um país, violação de preceitos da Carta da ONU, espionagem, poluição, pesca, entre outros¹². De acordo com Evans (2010)

¹⁰Artigo 18: “1. Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of: (a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or (b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility. 2. Passage shall be continuous and expeditious. However, passage includes stopping and anchoring, but only in so far as the same are incidental”

¹¹ Artigo 19: “1. Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law.”

¹² Artigo 19: “2. Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities: (a) any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations; (b) any exercise or practice with weapons of any kind; (c) any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State; (d) any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State; (e) the launching, landing or taking on board of any aircraft; (f) the launching, landing or taking on board of any military device; (g) the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State; (h) any act of wilful and serious pollution contrary to this Convention; (i) any fishing activities; (j) the carrying out of research or survey activities; (k) any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State; (l) any other activity not having a direct bearing on passage.”

não houve, em nenhuma das Convenções da UNCLOS, um consenso a respeito do direito de embarcações bélicas à passagem inocente pois, ao mesmo tempo que as grandes potências afirmam pela plena possibilidade desta circunstância, os Estados menores, assim como aqueles localizados de maneira estratégica, decidem por negar a sua existência. Segundo o autor, há três teorias a este respeito, porém, nenhuma prevalece, com alguns acreditando que realmente há este direito e outros entendendo que seria necessária a autorização prévia para seu exercício.

A Convenção, em seu artigo 25, além de possibilitar ao Estado costeiro que tome as medidas necessárias para evitar a passagem de caráter não inocente, afirma que ele possui a prerrogativa de suspender, de maneira temporária e em relação a áreas específicas, a passagem inocente se esta for essencial à proteção da sua segurança, o que deve ocorrer de forma não discriminatória e deverá surtir efeito apenas após devida publicização¹³. Em relação aos deveres do Estado costeiro em decorrência da limitação da sua soberania imposta pela passagem inocente, de acordo com Rezek (2010), ele não poderá impor aos navios transeuntes que cumpram obrigações que acabem por frustrar ou dificultar o exercício de seu direito, nem fazer discriminação de embarcações baseando-se em seus Estados de origem, além de restar impossibilitada a cobrança de taxas pela mera passagem. Segundo Evans (2010), o fato de um navio se encontrar em passagem inocente não o torna isento do dever de obedecer às leis do Estado costeiro, porém este terá sua competência limitada àquilo trazido no Artigo 21¹⁴ da Convenção. Cabe ressaltar que, segundo Mazzuoli (2014), o direito de passagem inocente é reconhecido e concedido apenas

¹³ Artigo 25: “1. The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent. [...] 3. The coastal State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security, including weapons exercises. Such suspension shall take effect only after having been duly published.”

¹⁴ Artigo 21: “ 1. The coastal State may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea, in respect of all or any of the following: (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic; (b) the protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations; (c) the protection of cables and pipelines; (d) the conservation of the living resources of the sea; (e) the prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal State; (f) the preservation of the environment of the coastal State and the prevention, reduction and control of pollution thereof; (g) marine scientific research and hydrographic surveys; (h) the prevention of infringement of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State. 2. Such laws and regulations shall not apply to the design, construction, manning or equipment of foreign ships unless they are giving effect to generally accepted international rules or standards. 3. The coastal State shall give due publicity to all such laws and regulations. 4. Foreign ships exercising the right of innocent passage through the territorial sea shall comply with all such laws and regulations and all generally accepted international regulations relating to the prevention of collisions at sea.”

ao espaço marítimo do Estado costeiro, leia-se, ao seu mar territorial, não sendo possível estendê-la ao seu subsolo, nem ao seu espaço aéreo correspondentes.

Enquanto este direito não é aplicável aos meios de transporte que não embarcações, há outra previsão na Convenção, denominada Passagem de Trânsito. De acordo com o seu artigo 37, aplica-se àqueles estreitos utilizados para navegação entre o alto-mar e Zona Econômica Exclusiva, ou duas ZEEs¹⁵. O artigo 38 estende este direito tanto aos navios quanto às aeronaves, desde que exercido conforme o estabelecido no texto legal e apenas no trânsito contínuo pela área delimitada, com qualquer atividade não correspondente a este exercício estando sujeita às demais provisões da UNCLOS¹⁶.

2.3. ÁGUAS ARQUIPELÁGICAS

A questão dos “Estados Arquipelágicos” é tratada na Convenção em seu artigo 46 e seguintes. De acordo com Mazzuoli (2014), houve críticas a respeito do uso do termo, sendo mais recomendável o uso do termo “águas arquipelágicas”, visto que não se trata da qualidade dos Estados, mas sim do espaço marítimo e sua regulamentação. O artigo 46 da Convenção traz o que será abordado como Estado arquipelágico, que é aquele constituído na sua íntegra por um ou mais arquipélagos, passível de se incluir outros territórios insulares; assim como conceituação de arquipélago, que é um grupo de ilhas, parte delas e águas conexas, assim como formações naturais com elas relacionadas de maneira profunda, a ponto de formarem, entre si, entidade geográfica, econômica e política ou historicamente vista como tal¹⁷.

¹⁵ Artigo 37: “This section applies to straits which are used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.”

¹⁶Artigo 38: “1. In straits referred to in article 37, all ships and aircraft enjoy the right of transit passage, which shall not be impeded; except that, if the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, transit passage shall not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience with respect to navigational and hydrographical characteristics. 2. Transit passage means the exercise in accordance with this Part of the freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone. However, the requirement of continuous and expeditious transit does not preclude passage through the strait for the purpose of entering, leaving or returning from a State bordering the strait, subject to the conditions of entry to that State. 3. Any activity which is not an exercise of the right of transit passage through a strait remains subject to the other applicable provisions of this Convention.”

¹⁷ Artigo 46: “For the purposes of this Convention: (a) “archipelagic State” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands; (b) “archipelago” means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely

Segundo Evans (2010), foi uma tentativa de se considerar os interesses dos Estados arquipelágicos, como as Filipinas – também provando que a Convenção buscou romper a antiga visão dicotômica de mar territorial e alto-mar – e, de acordo com regras nela estabelecidas, seriam considerados como arquipélagos, países como o Reino Unido, Fiji, etc. Porém, segundo o autor, nem todos esses poderiam estabelecer linhas de base arquipelágicas, pois devem obedecer a regulamentos pormenorizados, a ponto de que Estados como o Japão (composto por ilhas maiores) e outros com conjunto espaçado de ilhas não poderiam, ainda que enquadrados como arquipélago. Estes critérios são estabelecidos no artigo 47 da Convenção, de cunho mais técnico e trazem questões como medida do comprimento destas linhas de base, que não devem exceder 100 milhas náuticas e que não deverão ser utilizadas pelo Estado para que passem a cortar o mar territorial de outro, além de outros mais específicos¹⁸.

Shaw (2008) ressalta que, embora haja soberania do Estado sobre as águas dentro das linhas de base, devem ser respeitados os acordos preexistentes; além do fato de navios de todos os Estados terem direito de passagem inocente pelas águas arquipelágicas e as embarcações (e aeronaves) a possuem pelos caminhos

interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.”

¹⁸ Artigo 47 “1. An archipelagic State may draw straight archipelagic baselines joining the outermost points of the outermost islands and drying reefs of the archipelago provided that within such baselines are included the main islands and an area in which the ratio of the area of the water to the area of the land, including atolls, is between 1 to 1 and 9 to 1. (2). The length of such baselines shall not exceed 100 nautical miles, except that up to 3 per cent of the total number of baselines enclosing any archipelago may exceed that length, up to a maximum length of 125 nautical miles. (3) The drawing of such baselines shall not depart to any appreciable extent from the general configuration of the archipelago. (4) Such baselines shall not be drawn to and from low-tide elevations, unless lighthouses or similar installations which are permanently above sea level have been built on them or where a low-tide elevation is situated wholly or partly at a distance not exceeding the breadth of the territorial sea from the nearest island. (5) The system of such baselines shall not be applied by an archipelagic State in such a manner as to cut off from the high seas or the exclusive economic zone the territorial sea of another State. (6) If a part of the archipelagic waters of an archipelagic State lies between two parts of an immediately adjacent neighbouring State, existing rights and all other legitimate interests which the latter State has traditionally exercised in such waters and all rights stipulated by agreement between those States shall continue and be respected. (7) For the purpose of computing the ratio of water to land under paragraph 1, land areas may include waters lying within the fringing reefs of islands and atolls, including that part of a steep-sided oceanic plateau which is enclosed or nearly enclosed by a chain of limestone islands and drying reefs lying on the perimeter of the plateau. (8) The baselines drawn in accordance with this article shall be shown on charts of a scale or scales adequate for ascertaining their position. Alternatively, lists of geographical coordinates of points, specifying the geodetic datum, may be substituted. (9) The archipelagic State shall give due publicity to such charts or lists of geographical coordinates and shall deposit a copy of each such chart or list with the Secretary-General of the United Nations.”

designados pelo país arquipélago. Mazzuoli (2014) frisa que este direito ocorre, salvo se o Estado o suspender para proteção da própria segurança.

2.4. ZONA CONTÍGUA

A Zona Contígua encontra-se prevista no artigo 33 da Convenção de 1982, que descreve as formas de o Estado costeiro exercer a sua jurisdição sobre esta área, a fim de evitar que sejam violadas as suas leis de imigração, alfandegárias e sanitárias e regulamentações válidas sobre seu território ou mar territorial; além de poder punir quem as infringiu nestes locais e trazer a sua extensão, que não pode ser maior do que 24 milhas náuticas a partir da linha de base da qual é medido o mar territorial¹⁹.

Conforme Mazzuoli (2014), não é possível confundir a natureza desta faixa denominada zona contígua com a do mar territorial, ela pertence ao alto mar, logo não há o exercício pleno da soberania do Estado costeiro sobre esta área, apenas a restrita àquelas competências apontadas pela Convenção. Segundo Cassese (2005), houve um acordo entre os Estados para que fosse possibilitado ao Estado costeiro evitar a fuga daqueles que cometeram crimes nas águas de seu território apenas por se locomoverem até o alto-mar.

2.5. ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE)

As Zonas Econômicas Exclusivas (também EEZ ou *Exclusive Economic Zones* em inglês), estão previstas nos artigos 55 e seguintes da Convenção e, segundo Mazzuoli (2014), é uma das grandes inovações. Além de dar direitos econômicos ao Estado costeiro, também vem com deveres a serem cumpridos. Segundo Shaw (2008), esta zona vem como o resultado da evolução das tentativas e processos de negociação que levaram à Convenção hoje vigente, pois retrata uma conciliação entre aqueles que pediam por um exercício mais restrito de poderes pelos Estados costeiros e os que buscavam uma extensão do mar territorial para 200 milhas náuticas.

De acordo com o texto da Convenção, a ZEE corresponde a uma área adjacente às águas territoriais, que não deve se estender além de 200 milhas náuticas

¹⁹ Artigo 33: “1. In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to: (a) prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea; (b) punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea. 2. The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.”

contadas da linha de base a partir da qual são medidas, sujeita a regime legal específico, sobre o qual a jurisdição do Estado costeiro é regulada por suas provisões²⁰. Evans (2010) traz que este instituto não é considerado mar territorial, nem tampouco alto-mar, mas sim, *sui generis*, e, como tal, se encontra sujeita a uma jurisdição distinta.

A Convenção impõe, no seu artigo 56, direitos ao Estado costeiro, como sendo direitos soberanos para exploração, conservação e gestão de recursos naturais, assim como para atividades econômicas e de produção de energia, jurisdição com fins de pesquisa marítima, construção de ilhas artificiais e proteção do meio ambiente, devendo observar as prerrogativas dos demais Estados²¹. Já o artigo 58 aborda os direitos previstos aos outros países sobre a ZEE, como de liberdade de navegação e sobrevoo, colocação de dutos e cabos submarinos e demais usos permitidos em direito internacional, devendo obedecer às leis e regulamentações estabelecidas pelo Estado costeiro que estiverem de acordo com a UNCLOS²². Rezek (2010) ressalta a possibilidade daqueles Estados que não possuem uma costa própria participarem do aproveitamento daquilo que for excedente dos recursos vivos presentes na ZEE de um vizinho (excluem-se, portanto, os minerais), cujos termos deverão ser definidos por convenções bilaterais ou regionais.

²⁰ Artigos 55. “The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.” e 57 “The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.”.

²¹ Artigo 56: “In the exclusive economic zone, the coastal State has: (a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds; (b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to: (i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures; (iii) the protection and preservation of the marine environment; (c) other rights and duties provided for in this Convention. 2. In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.[...]”

²² Artigo 58: “1. In the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention. [...] 3. In exercising their rights and performing their duties under this Convention in the exclusive economic zone, States shall have due regard to the rights and duties of the coastal State and shall comply with the laws and regulations adopted by the coastal State in accordance with the provisions of this Convention and other rules of international law in so far as they are not incompatible with this Part”.

O artigo 62, 4²³ permite ao Estado costeiro soberania para elaboração de leis e regulamentos sobre a exploração de recursos vivos na ZEE, desde que acordo com suas provisões, podendo tratar de assuntos como licença de pescadores, espécimes passíveis de aquisição, etc. Segundo Cassese (2005), há medidas coercitivas das quais pode-se valer o Estado costeiro, de acordo com o Artigo 73, parágrafo 1º da Convenção, tais como inspeção e prisão para reforçar as regulamentações possibilitadas pela Convenção de 1982 na ZEE, excluindo-se, portanto, leis alfandegárias e afins.

2.6. PLATAFORMA CONTINENTAL

A plataforma continental é conceituada pela Convenção de 1982 em seu Artigo 76, ao afirmar que ela compreende o leito marítimo e subsolo, das áreas submersas que se estendem para além das águas territoriais e através de prolongamento natural do território terrestre, ou por distância de 200 milhas náuticas da linha de base, a partir da qual o mar territorial é medido.

Afirma Mazzuoli (2014, p. 854) sobre a plataforma continental:

[...] a plataforma continental é uma extensão suave que se inicia do litoral, onde termina a terra firme, e vai até certa distância da costa, para além das águas territoriais, onde se inclina radicalmente até cair nas extremas profundezas do alto-mar.

Segundo Mazzuoli (2014) a descoberta da existência da plataforma continental data de 1930, com muitos Estados detectando a presença de petróleo e gás no solo

²³ Artigo 62.: “4. Nationals of other States fishing in the exclusive economic zone shall comply with the conservation measures and with the other terms and conditions established in the laws and regulations of the coastal State. These laws and regulations shall be consistent with this Convention and may relate, inter alia, to the following: (a) licensing of fishermen, fishing vessels and equipment, including payment of fees and other forms of remuneration, which, in the case of developing coastal States, may consist of adequate compensation in the field of financing, equipment and technology relating to the fishing industry; (b) determining the species which may be caught, and fixing quotas of catch, whether in relation to particular stocks or groups of stocks or catch per vessel over a period of time or to the catch by nationals of any State during a specified period; (c) regulating seasons and areas of fishing, the types, sizes and amount of gear, and the types, sizes and number of fishing vessels that may be used; (d) fixing the age and size of fish and other species that may be caught; (e) specifying information required of fishing vessels, including catch and effort statistics and vessel position reports; (f) requiring, under the authorization and control of the coastal State, the conduct of specified fisheries research programmes and regulating the conduct of such research, including the sampling of catches, disposition of samples and reporting of associated scientific data; (g) the placing of observers or trainees on board such vessels by the coastal State; (h) the landing of all or any part of the catch by such vessels in the ports of the coastal State; (i) terms and conditions relating to joint ventures or other cooperative arrangements; (j) requirements for the training of personnel and the transfer of fisheries technology, including enhancement of the coastal State’s capability of undertaking fisheries research; (k) enforcement procedures.”

e subsolo destas áreas submersas que eram localizadas além do limite de seus mares territoriais, o que os levou à reivindicação do direito exclusivo à exploração desta zona e seus recursos. Já Shaw (2008) afirma que o primeiro passo foi a Proclamação Truman de 1945, que trouxe como fundamento a possibilidade tecnológica de exploração dos recursos e a necessidade de se ter reconhecida uma jurisdição sobre estes, que deveria pertencer ao Estado costeiro por razões tais quais a conservação e utilização, o que acabou por desencadear uma série de outros pronunciamentos pelos demais países.

De acordo com Rezek (2010) os direitos econômicos exercidos pelo Estado sobre sua própria Plataforma Continental são a ele exclusivos, nenhum outro poderá compartilhar, como ocorre na ZEE, ainda que o possuidor não os aproveite por completo. Ressalta o autor que, além disto, o exercício independe de ocupação, sequer de pronunciamento oficial, porém é meramente de cunho exploratório, não impedindo a liberdade de navegação e passagem de dutos ou tubos.

De acordo com Evans (2010), houve tentativa de equilíbrio entre os interesses dos Estados e aqueles da comunidade internacional em relação à liberdade de navegação. Segundo Shaw (2008) pode-se estender uma plataforma para além de 200 milhas, levando em consideração fatores geográficos, não ultrapassando o limite de 350 milhas. Para tal, conforme o autor, foi apontada pela UNCLOS uma Comissão para tratar dos limites das Plataformas, para apreciar submissões que preencham requisitos para que seja concedido este aumento. Sobre isto, ressalta Evans (2010) que é exigido pela Convenção que para a exploração dos recursos além das 200 milhas náuticas, deverá haver pagamento à *International Seabed Authority*.

2.7. ILHAS

As ilhas se encontram previstas no artigo 121²⁴ da Convenção, que traz os requisitos para sua configuração e as conceitua como sendo formações naturais de terra, cercadas de água e acima do nível do mar em maré alta. Rezek (2010), ao abordar a possibilidade de haver mar territorial em ilhas, exclui desta as ilhas artificiais,

²⁴ Artigo 121: "1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide. 2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory. 3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf".

plataformas e os chamados baixios a descoberto (que se encontram submersos em maré alta). Isto ocorre pois há previsão no artigo 121 que diferencia as ilhas das rochas, afirmando que “rochas que não podem sustentar habitação humana, ou vida econômica própria, não possuirão Zona Econômica Exclusiva ou Plataforma Continental”.

Esta afirmação é criticada por Shaw (2008), pois não vê uma divisão clara no dispositivo, tampouco um real significado em sustentar vida econômica própria, o que causa as reivindicações controversas por parte dos Estados. Afirma também o autor que não é certo se esta regra seria considerada, ou não, como norma costumeira. Há também, segundo Shaw (2008) possibilidade de mar territorial contínuo em cadeia de ilhas distanciadas entre si por não mais do que 24 milhas náuticas.

3. AS REIVINDICAÇÕES E O DIREITO INTERNACIONAL

3.1. REPÚBLICA POPULAR DA CHINA

Segundo Kamrul (2013), a China é a potência mais influente na região, cujas ações têm preocupado os países vizinhos, que veem suas reivindicações subjugadas. Embora conforme Malik (2013) a insistência do país de propriedade sobre as ilhas seria normalmente levada à solução judicial perante tribunal internacional, de acordo com Miyoshi (2012) a política chinesa é constante em evitar a resolução por terceiros, preferindo as negociações bilaterais e diretas.

Gao e Jia (2013) afirmam que antes da promulgação do governo em 1935, a área já era ocupada e utilizada pelos chineses, conforme prova histórica, desde antes do século III, d.C. Complementam que já era explorada desde o século V, estando localizada no centro da Rota da Seda, importante rota mercante deixada de lado após a Guerra do Ópio, em 1800. Li e Li (2004) afirmam que foram produzidos um relatório e mapa oficiais, com todas as ilhas sob soberania chinesa, com nomes em inglês e chinês em 1945, devido à inconstância dos mapas anteriores. Segundo Furtado (1999), Pequim alega que sua reivindicação data da Dinastia Xia, alegando que foi o primeiro país a descobrir o Mar e as ilhas, nomeá-las, estudá-las, etc. Porém, conforme o autor, sua primeira reclamação em termos formais é identificada em 1887, na assinatura do Tratado de Tonquim que, embora ambíguo, é interpretado pelo governo chinês como lhe dando soberania sobre as ilhas Paracel e Spratly. Segundo Kamrul (2013) as reivindicações foram adotadas pelo governo da República Popular

da China, no período pós-1949, porém com a retirada de dois tracejados da linha presente no mapa, correspondentes à área do Golfo de Tonquim, pelo Premiê Zhou En-lai, o que deu origem aos mapas com apenas nove traços desde então publicados. Dupuy e Dupuy (2013) apontam a Declaração sobre o Mar Territorial como a primeira reivindicação oficial da China, reiterada no momento da ratificação da UNCLOS em 1996.

Zou e Liu (2015) afirmam que, embora não tenha havido a assinatura imediata da Convenção, a UNCLOS III foi o primeiro evento internacional com delegados do governo da República Popular e o país vê o diploma legal como a fonte do direito marítimo atual. A China, em sua *note verbale*²⁵ submetida às Nações Unidas em maio de 2009, em resposta às submissões de Malásia e Vietnã, assim como a uma individual do governo vietnamita à Comissão das Nações Unidas para os Limites da Plataforma Continental trazia a seguinte redação:

China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof (see attached map). The above position is consistently held by the Chinese Government and is widely known by the international community.

Ou seja, afirma a “soberania indisputável” sobre as ilhas e “águas adjacentes”, ressalta que possui “direitos soberanos” e “jurisdição” sobre o que denomina “águas relevantes”, assim como leito marítimo e etc, havendo questões polêmicas a esse respeito. Chung (2016) ressalta que a República Popular da China ainda não declarou oficialmente o que a sua linha significa e, embora afirme sua propriedade sobre as águas relevantes e adjacentes, o escopo geográfico não foi delimitado, assim como os direitos marítimos aplicáveis. Zou (2001) traz a possibilidade de se ocasionar um precedente dentro do tema dos direitos históricos, pois são “temperados” de soberania, porém restam dúvidas quanto ao *status* das águas no meio abrangido pela linha chinesa, posição que tem gerado controvérsias sobre a sua classificação. Dupuy e Dupuy (2013) ressaltam que a reivindicação aplica a todas as ilhas os institutos da UNCLOS (mar territorial, ZEE, etc.), porém deixa de diferenciá-las segundo critérios do seu artigo 121, além de não ter sido usado o mapa em *note verbale* de 2011. Ao se analisar esta última comunicação²⁶, nota-se que, apesar de não trazer o anexo

²⁵ People’s Republic of China. **CML/18/2009**. Disponível em versão traduzida para o inglês em < http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf > .

²⁶ People’s Republic of China. **CML/8/2011**. Disponível na versão traduzida para o inglês em < http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2011_re_phl_e.pdf >

cartográfico, adiciona ao texto já referido na *note* anterior que os direitos do país na região são “suportados por prova abundante histórica e legal”. Segundo Kamrul (2013), embora a China configure como parte na UNCLOS, ainda reivindica seus direitos na região como sendo de cunho histórico, por mais que o termo seja bastante ambíguo e Beckman (2013) afirma que, enquanto os demais países buscam mais adequação à UNCLOS, a China utiliza-se não apenas da Convenção, mas também da história. Bautista (2013), ao tratar do assunto em seu artigo sobre a disputa entre Filipinas e China, afirma que a base principal do seu argumento é o da descoberta, utilizando como fundamento de recursos históricos. Joyner (1998) vê base histórica, em descoberta e ocupação, com um caso amplamente documentado.

Miyoshi (2012) critica o fundamento do título histórico aquiescido, sem protestos pelos demais países, pois se a mera anuência por parte dos Estados vizinhos convalidasse soberania, quaisquer reivindicações, por mais irracionais, encontrariam validade perante direito internacional. Dupuy e Dupuy (2013) dizem não ser possível estabelecer o fundamento da reivindicação, pois nunca foi esclarecido. Zou e Liu (2015) veem o direito histórico apenas como suplemento e, embora a *Nine Dash Line* tenha sido trazida em nota governamental em 2009, não é logicamente possível chegar à conclusão que há a base total nessa linha.

3.2. TAIWAN

Em relação a Taiwan, Lee (2017) afirma que durante a gestão de Ma Ying-jeou, de 2008 a 2016, houve a prática de atos a fim de reforçar a soberania taiwanesa sobre o Mar do Sul da China e seu posicionamento em relação à questão histórica ajudou Pequim a melhor estabelecer a sua reivindicação, ao mesmo tempo que houve insistência na exclusão de Taiwan dos fóruns e discussões sobre a região. Ainda, conforme o autor, durante a iniciativa de paz no Mar do Leste, o presidente se posicionou a favor do arquivamento das disputas sobre o local para uma partilha de recursos por meio de fórum de participação multilateral, posição reafirmada pelo novo governo Tsai. Segundo Hsiao (2017), com a gestão de Tsai Ing-wen, do *Democratic Progressive Party*, foi revista a agenda de unificação do governo anterior, reivindicando as ilhas como “águas relevantes”, sem ênfase nos discursos no sentido de ser uma posição comum sino-taiwanesa, como era feito no governo Ma.

Segundo Lee (2017), a política taiwanesa verifica uma conciliação de diversos interesses, tanto de caráter econômico quanto de integridade territorial. Os aspectos históricos da reivindicação de Taiwan são os mesmos da apresentada pela China, tanto que alguns autores, tais como Kamrul (2013) e Joyner (1998) em seus posicionamentos afirmam inclusive a identidade das reivindicações de ambos. Segundo Furtado (1999), Taiwan alega ter sido o primeiro país a ocupar e exercer controle efetivo sobre a área. Segundo Kamrul (2013) as reivindicações taiwanesas possuem como fundamento a mesma legitimação histórica da República Popular da China, devido ao fato de que o governo taiwanês publicou mapas da região em 1947, baseando-se em relatório interno publicado em 1935. Segundo Wang (2010), em 1993 foi aprovado o documento *Policy Guidelines for the South China Sea*, pelo executivo, que colocava as ilhas Pratas, Spratly, Paracel, e Macclesfield como parte do seu território, em termos geográficos, históricos e de direito internacional. Porém, de acordo com Hsiao (2017), na prática, a reivindicação histórica prevista foi cancelada por nota interna do Ministério do Interior, em 2005 e, desde então, é sugerido que o governo tenha abandonado a questão da história definitivamente, algo que não pode ser dito quanto à *U-Shaped Line* em si, que continua sendo referida e, embora a linha de base para as ilhas Spratly não tenha sido anunciada, é ressaltado que estas se encontrariam dentro dos limites territoriais do país. Wang (2010) chegou à conclusão de que houve moderação no posicionamento, com maior foco nas ilhas e adjacências do que no território marítimo dentro da linha.

Sobre o aspecto legal, segundo Gau (2012), os protestos durante a gestão Ma não mencionam águas históricas e suas versões traduzidas contêm reivindicações ambíguas, mas não apresentam realmente reivindicação histórica. Wang (2010) afirma que, embora o status das águas compreendidas pela *U-Shaped Line* seja por muitos tido como sendo de águas internas, esta atribuição seria discutível, principalmente por não haver um sistema de linhas de base aplicáveis à sua demarcação, além haver previsão de que um Estado exerceria total soberania sobre esta categoria marítima, o que não permitiria o seu enquadramento como tal. Porém, ressalta o autor que a soberania sobre as ilhas dentro da linha pode servir de base ou margem para as demais zonas marítimas, sendo legítimo ao governo reivindicá-las como seu território, discutindo-se os institutos cabíveis conforme o artigo 121. Segundo Lee (2017), em comparação ao governo anterior, que alegava direitos

soberanos devido à história, geografia e ao direito internacional, a gestão Tsai passou a enfatizar a UNCLOS para reafirmar os direitos taiwaneses, rejeitando a ideia de direito histórico. Conforme Hsiao (2017) após a decisão da Corte Permanente de Arbitragem em 2016, houve uma omissão da *U-Shaped Line* na resposta do governo, o que poderia ser indício de tentativa de posicionar a reivindicação taiwanesa com maior conformidade com o direito dos mares, ou distingui-la da chinesa e do ideal da visão unificada de ambos os lados do Estreito de Taiwan.

3.3. REPÚBLICA DO VIETNÃ

De acordo com Thao (2012), o Vietnã, por ter sofrido as consequências do uso da força em disputas, prioriza a paz nas suas resoluções, reafirmado em diversos documentos oficiais, ratificando a UNCLOS com um documento defendendo negociações pacíficas, equitativas e de acordo com o direito internacional, enfatizando a Convenção. Complementa que o país defende uma posição de negociações com boa-fé e respeito dos interesses. Já Pinotti (2015) afirma que o interesse vietnamita na região disputada reside no fato de que ela favorece uma maior unidade nacional, uma maior modernização e ampliação dos laços de defesa, além de conceder maior autonomia em relação à China, além das vantagens econômicas da área.

Thayer (2011) afirma que houve acordo entre a China e o Vietnã em 2012 a fim de realizar discussões bilaterais em assuntos que não envolveriam terceiros. Ahn (2016) explica que, durante os anos anteriores, com reivindicações conflituosas entre os dois governos, houve alguns incidentes de tensão dentro da área vietnamita, como o corte de cabos de navios, além de a *Nine Dash Line* chinesa compreender ao menos 60% do território das zonas marítimas do Vietnã.

Sobre a reivindicação vietnamita, Joyner (1998) afirma que é originada da prática histórica consolidada desde a Dinastia Nguyen (séculos XVII a XIX), tendo sido compilados mapas, distribuídos em dois *White papers*, publicados em 1979 e 1982. Porém, critica o autor que a prova não possui muita força, pois tem deficiência ao distinguir entre Paracel e Spratly, gerando dúvidas quanto à legalidade e autenticidade. Thao (2012) afirma que as ilhas eram vistas apenas como locais perigosos para navegação, porém, em meados do século XVII, as dinastias vietnamitas foram pioneiras em exercer sobre elas soberania, com a primeira ocupação tendo sido efetuada pelos franceses, ao assumirem as funções de relações exteriores do Vietnã,

com o envio de tropas. Isto é criticado por Joyner (1998), que não vê como havido ações para efetiva manutenção da soberania, sequer havendo seu retorno após o abandono das ilhas pelo Japão no pós-guerra. Pan (2012), ao comparar as reivindicações, vê a vietnamita como sendo mais fraca, usando do princípio da descoberta, com a China possuindo maior arquivo histórico. Já Thao (2012) afirma que, ao se analisar o trabalho de estudiosos ocidentais, não há referência à soberania chinesa sobre os territórios, com as obras que justificariam a soberania, além de não oficiais, fazendo referências esotéricas e inexatas, sem menção de nomes, nem termos geográficos. Logo, complementa que simples menções vagas não baseariam soberania, com as denominações chinesas apenas aparecendo no século XX e o termo Nansha apenas utilizado em 1947, além de não haver vestígios de efetivo controle chinês sobre a área.

Em termos legais, segundo Ahn (2016) há fundamento nos meios de aquisição de território - com soberania histórica indisputada desde o século XVII - assim como na UNCLOS, com lei sobre suas zonas marítimas antes da sua entrada em vigor, em 1977, reiterada em 2012. Também houve submissão vietnamita – uma em conjunto com a Malásia – à Comissão da ONU sobre os limites da Plataforma Continental, o que surpreendeu a China, segundo Pinotti (2015), com a conjunta delimitando até a região sul do Mar do Sul da China e a individual chegando às proximidades das Spratly, no limite de 350 milhas náuticas. Porém, afirma Qiu (2015) que a análise foi postergada até a consideração, entendendo o autor que as submissões envolveriam questões mais complexas de disputa territorial, além da que tange à interpretação da UNCLOS.

Segundo Ahn (2016), embora o país tenha adotado os princípios previstos na Convenção, ele ainda não delineou quais os detalhes do regime legal aplicável a cada uma das formações. Thao (2012) afirma que as linhas de base para as Paracel e Spratly seriam fixadas depois da ratificação, em outras leis ou por acordo com os demais envolvidos, em conformidade com a UNCLOS, devido à natureza das questões envolvidas, além de haver negociações em curso.

3.4. REPÚBLICA DAS FILIPINAS

Segundo Velasco (2014), as relações sino-filipinas são bastante afetadas devido às reivindicações sobre o Mar do Sul da China, situação muitas vezes descrita

como sendo de conflito mais diplomático do que propriamente militar. Dois incidentes maiores são fontes de tensão nas relações entre os países, segundo Bautista (2013): a ocupação de Mischief Reef em 1994 e um embate em Scarborough Shoal em 2012. Enquanto, de acordo com Castro (2015), no governo Aquino, em 2011, houve uma política de equilíbrio e modernização das forças armadas, a falta de crença na capacidade militar do país em 2012 o levou a buscar uma posição mais legalista, enfatizando a UNCLOS; segundo Bautista (2016) percebe-se uma mudança de paradigma com o atual presidente Duterte, com uma posição mais favorável à China e resabiada em relação aos EUA, de cunho mais isolacionista, trazendo incógnitas sobre futuras intenções.

Em relação às reivindicações filipinas, há aparente dissenso entre os autores que as tratam. Kreuzer (2016) entende que, enquanto as reivindicações da Malásia ainda estavam sendo elaboradas, já no início da década de 70 as Filipinas já haviam estabelecido a sua e ocupando algumas das Spratly, enquanto Storey (1999) as entende como muito recentes. Segundo Buszynski e Sazlan (2007), o país já há tempos reivindicava direitos sobre área contígua na região, com protestos sobre a declaração de soberania pela França e ocupações japonesas, porém sem ser dado o mesmo interesse pelos governantes do país.

Bautista (2013) entende como fundamento essencial o princípio da descoberta e ocupação, com as Spratly sendo “terra de ninguém” até a sua descoberta por Tomas Cloma, advogado filipino, em 1947, incorporadas por meio de decreto presidencial de Ferdinand Marcos em 1978. Segundo Storey (1999), Cloma teria chegado às ilhas em 1956, denominando-as Kalayaan (traduzido para o inglês como Freedomland) e que o decreto presidencial utilizou como fundamento a proximidade. Esta é tida como a principal base das reivindicações por Ortuoste (2013), Storey (1999), Joyner (1998) e Bautista (2013). Já Velasco (2014) afirma como principais razões o disposto na UNCLOS sobre a ZEE (exercida por até 200 milhas náuticas), tornando a região parte do território e jurisdição filipinos; assim como a questão geográfica, fundada na ideia de *res nullius*, pois não havia real soberania, com o Tratado de Paz de 1951 tendo abandonado o direito a elas, tornando-as passíveis de anexação pelas Filipinas. Segundo Furtado (1999), ambos os argumentos seriam rechaçados pelas demais partes, pois as Kalayaan não seriam qualificáveis como *res nullius* por estarem sob

autoridade soberana, com a UNCLOS não incidindo sobre locais anteriormente vistos como alto-mar ou integrantes do território de outros países.

As Filipinas atualmente ocupam oito ilhas nas Spratly, conforme enfatizado no texto de Bautista (2013):

The Philippines occupies eight islands, including: Pag-asa (Thitu Island); Rizal Reef (Commodore Reef); Patag (Flat Island); Dagahoy Dugao/Kota (Loaita Island); Panata (Lankiam Cay); Lawak (Nanshan Island); Likas (West York Island); and Parola (North East Cay).

As Filipinas também reivindicam Scarborough Shoal, denominado Bajo de Masinloc, com Bautista (2013) afirmando que o título sobre estes territórios não teria fundamento na UNCLOS, mas sim pelos princípios de aquisição de território, porém sendo irrefutável que o atol se encontra dentro da ZEE filipina, assim como sua Plataforma Continental, o que lhe concederia direitos exploratórios exclusivos. Complementa Ortuoste (2013) que em 2009 foram entregues coordenadas geográficas às Nações Unidas para as linhas de base arquipelágicas, demonstrando Scarborough Shoal como integrante da ZEE do país.

3.5. MALÁSIA

Segundo Parameswaram (2016), a posição malaia perante os conflitos é de diplomacia reservada, preferindo a comunicação direta e privada de insatisfações à China à vociferação em público (como no caso de Vietnã e Filipinas). Já Mohd e Ahmad (2017) afirmam que isto tende a mudar, pois pode ser verificada maior assertividade pela China para implementar a *Nine Dash Line*, a qual inclui áreas reivindicadas pela Malásia, assim como sua ZEE, com um aumento de incidentes chineses dentro de águas malaias desde 2011. Parameswaran (2016) complementa que o tipo de diplomacia não exclui a tentativa de estabelecer outros laços, como com a ASEAN e os EUA, assim como uma busca por maior adequação das reivindicações ao direito internacional, perceptível em sua submissão conjunta com o Vietnã à Comissão para os Limites da Plataforma Continental.

Segundo Mohd e Ahmad (2017), as reivindicações malaias compreendem 9 massas de terra nas Spratly, sendo seis delas ocupadas atualmente por ela e as demais pelo Vietnã ou pelas Filipinas; além de haverem cinco formações que não se encontram ocupadas no momento, porém são ditas como administradas pela Malásia.

Concluem os autores que se pode considerar que o país reivindica quatorze ilhas e formações de terra, no total. Furtado (1999) afirma que as reivindicações malaias datam de 1979, com a publicação de mapa oficial, indicando as ilhas ao sul das Spratly como integrantes da ZEE e Plataforma Continental do país. Segundo Mohd e Ahmad (2017), há fundamento na contiguidade geográfica, com o argumento de que todas as ilhas estariam dentro dos limites de sua Plataforma Continental, nas delimitações do *Malaysia New Map* (“Novo Mapa da Malásia”) divulgado em 1979. Joyner (1998) as vê como mal fundamentadas, uma vez que o método pressuporia um prolongamento da Plataforma Continental para cima, concedendo a um Estado direitos soberanos sobre ilhas acima, algo não previsto e sequer interpretável pela UNCLOS. Segundo Furtado (1999), apesar de aparente conformidade com a Convenção, há discordância pelos demais reivindicantes, que afirmam que seus direitos se sobressairiam ao da Malásia, com afirmação de falha de interpretação do país sobre a Plataforma Continental. Mohd e Ahmad (2017) entendem como provável motivo da resistência de levar o conflito às vias judiciais o da base duvidosa da reivindicação das Spratly, com a aquisição de soberania sobre ilhas ao longo de seu prolongamento continental, além das críticas feitas ao *Malaysia New Map*.

3.6. NAÇÃO DE BRUNEI DARUSSALAM

Segundo Haller-Trost (1994), as reivindicações territoriais e marítimas malaias e de Brunei são um tanto negligenciadas pelo direito internacional, devido ao fato, em parte, de que ambos os governos não disponibilizam os detalhes relevantes a seu respeito, tratando estas informações como confidenciais. Segundo Kamrul (2013), Brunei declarou uma Zona Econômica Exclusiva que acaba por incluir, dentro dela, Louisa Reef. Sobre a reivindicação de Brunei, afirma Haller-Trost (1994, p. 48):

A territorial dispute exists between Malaysia and Brunei over the ownership of one feature, i.e. Louisa Reef (Terumbu Samarang Barat Kecil), which lies at 6°20'N, 113°16'E on the continental shelf/fishery zone corridor of Brunei, approximately 125 nm from the coast. This controversy constitutes the major obstacle in the negotiations between both governments which deny that any other country than their own has a legal claim to Louisa Reef.

Joyner (1998) afirma que, o fundamento, assim como na reivindicação malaia, é o instituto da Plataforma Continental, porém, devido ao fato de Louisa Reef ser formação submersa e parte do leito marítimo, poderia ser legalmente entendida como extensão deste. Afirma Haller-Trost (1994) que no caso da manutenção da reivindicação malaia, Brunei teria reivindicação por Louisa Reef, assim como a

Malásia reivindica as demais Spratly, considerando que Louisa Reef não se encontra na Plataforma Continental nas suas adjacências, mas sim nas de Brunei.

3.7. PRINCIPAIS DECISÕES NO CASO REPÚBLICA DAS FILIPINAS VERSUS REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NA CORTE PERMANENTE DE ARBITRAGEM

Todas as informações constantes nesta subdivisão do trabalho foram retiradas do *press release* oficial da Corte Permanente de Arbitragem²⁷. O caso refere-se a um pedido das Filipinas por uma decisão sobre a relação sino-filipina na região, em relação à fonte de direitos e deveres, assim como o efeito da UNCLOS sobre a *Nine Dash Line*; se alguma das formações poderia ser considerada ilha ou rocha nos termos do artigo 121; assim como se as ações chinesas teriam violado a Convenção e se algumas destas ações teriam agravado a disputa.

O governo chinês negou aceitação e participação nos procedimentos, posição reiterada em diversas ocasiões. Para solucionar os requisitos quanto à refusa em participar, a Corte marcou audiência sobre a jurisdição e admissibilidade para julho de 2015. Na sua decisão, foi considerado que ambas as partes são signatárias, o que não privaria a Corte da sua competência, assim como a devida constituição do Tribunal; que a disputa era a respeito da interpretação da Convenção, que as submissões não referiam à questão de soberania; a ausência de alguns reivindicantes não impediria a jurisdição; que os tratados regionais não excluiriam a parte da decisão judicial e foi mantida a jurisdição sobre a construção de ilhas artificiais, enfaticamente dita pela China como não sendo militar.

Os elementos resolvidos no mérito podem ser divididos em cinco itens. Em relação à *Nine Dash Line*, concluiu-se que o documento da UNCLOS buscou determinar os direitos marítimos amplamente, com a consideração dos direitos preexistentes a recursos na elaboração da ZEE. O Tribunal concluiu pela incompatibilidade dos direitos históricos da China com a UNCLOS e, caso houvesse, isto foi extinto pela ratificação da Convenção. Ao analisar se havia direito antes da sua entrada em vigor, considerou que os pescadores do país, assim como de outros, teriam feito uso das ilhas, porém não haveria soberania, dado o fato de que as águas eram legalmente vistas como alto-mar, com isto configurando exercício de liberdades

²⁷ Para a visualização do documento na íntegra, assim como para maiores informações, recomenda-se o acesso ao arquivo pdf, disponível para consulta em inglês no link: <<https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>>

na área, não direito histórico, sem prova de controle exclusivo. Assim, não haveria base para exigir direitos históricos sobre recursos, além daqueles fornecidos pela UNCLOS.

Em relação ao *status* das ilhas das Spratly, analisando-se conforme os termos do artigo 121 da Convenção, embora identificadas modificações devido à construção, foi constatado que a UNCLOS as classifica de acordo com sua condição natural. Houve algumas conclusões de acordo e em desacordo com as Filipinas sobre as formações de forma individual, porém ao analisar a possibilidade de gerarem zonas superiores às de 12 milhas náuticas, utilizou-se dos requisitos do artigo, como sua capacidade de manter comunidade estável e atividade econômica. A prova histórica foi levada em consideração, sendo observado que as ilhas eram historicamente utilizadas para fins extrativos e por tempo determinado. Foi concluído que todas as formações acima do mar em maré alta, como Itu Aba, seriam legalmente consideradas rochas, não gerando ZEE, nem Plataforma Continental.

Quanto às atividades chinesas na região, foi considerado que algumas formações (como Mischief Reef), ficavam submersas em maré baixa, estando dentro da área compreendida pela ZEE filipina, sem possibilidade de título chinês. Então, considerando o direito filipino sobre esta zona, teria havido interferência chinesa em suas atividades exploratórias, violando-se os direitos soberanos. Porém, em regiões como Scarborough Shoal, nas quais diversos pescadores pescavam, gerando direitos tradicionais, em área acima do nível do mar, não haveria violação de soberania filipina, visto que este tipo de formação geraria mar territorial e não estaria dentro da ZEE, porém em relação ao óbice da pesca, houve a violação dos direitos tradicionais.

Com a ajuda de experts, foi visto que a construção das ilhas artificiais e a pesca de espécies em extinção em grande escala, sem coerção, teria violado os deveres de conservação estipulados pela Convenção. Sobre a legalidade da conduta das embarcações no incidente em Scarborough Shoal, em 2012, foi detectado abusos de velocidade e proximidade, gerando riscos e violando obrigações de segurança marítima.

Ao analisar se a conduta chinesa na região, desde o início da arbitragem, teria agravado a disputa, foi observado o dever daqueles em procedimento de resolução que o impedem, durante o processo pendente. Porém, alguns acontecimentos, como

a construção de ilha dentro da ZEE filipina e outras, restava violada a obrigação de abstinência.

Sobre o pedido filipino por uma declaração de que a China deveria respeitar os seus direitos, foi afirmado que ambas as partes haviam acatado com a UNCLOS e demais obrigações de direito internacional como regradoras de suas condutas. Sendo assim, a disputa não seria devido à intenção de algum dos envolvidos de infringir direito alheio, mas sim à divergência de entendimento dos direitos concedidos, com a presunção de má-fé vedada. Logo não seria necessário que houvesse este tipo de declaração.

4. CONCLUSÃO

Foram analisadas as reivindicações dos países envolvidos na questão do Mar do Sul da China, comparando-as com a regulamentação aplicável prevista na UNCLOS e levando em consideração a importância da região, devido à sua localização conectando diversos pontos globais, além de possuir recursos econômicos passíveis de exploração. Isto posto, as consequências em uma eventual ocorrência de conflito armado não apenas afetariam aqueles países próximos, mas sim todos aqueles que dependem desta relevante rota comercial. De acordo com o texto legal, os Estados costeiros terão direito aos institutos conhecidos como águas interiores, águas territoriais, zonas contíguas, plataformas continentais e zonas econômicas exclusivas (ZEE), cada um com extensão já delimitada nos seus respectivos artigos, restando abordadas, também, as águas arquipelágicas e as ilhas, conforme o artigo 121 da UNCLOS.

Em relação às reivindicações em espécie, quanto a República Popular da China, embora haja plena prova histórica, resta ambiguidade sobre a natureza da reivindicação, que até hoje não foi esclarecida, não sendo possível compará-la com os institutos da Convenção. Há também de se considerar que a Corte Permanente de Arbitragem entendeu a *Nine Dash Line* como inválida perante a ratificação da Convenção, sem que houvesse sido configurado qualquer direito histórico sobre a área. Como a reivindicação taiwanesa possui as mesmas bases da chinesa, embora tenha deixado de lado a nomenclatura de direitos históricos, deixa de informar qual seria o seu novo fundamento, criando nova ambiguidade. Embora tenha sido

levantada a possibilidade de um novo posicionamento do novo governo, ainda não é possível de se analisar, visto que não foi oficialmente esclarecido.

Em relação à reivindicação do Vietnã, o fundamento é majoritariamente histórico. Quanto ao direito dos mares, o país teria direito àquelas zonas marítimas descritas na Convenção, dentro dos limites estabelecidas, porém, como ainda não foram definidas as linhas de base para medi-las, resta aguardar que sejam definidas, assim como analisado seu pedido de extensão da Plataforma Continental para além dos limites convencionais.

Quanto às Filipinas, deixando-se de analisar o fundamento de descoberta e ocupação, há algumas considerações a fazer. Afinal, a Plataforma Continental e a ZEE, embora prevejam direitos soberanos, estes são de cunho limitado e há também deveres instituídos. Importante, também, ressaltar que a Corte Permanente de Arbitragem concluiu que formações permanentemente submersas, como Mischief Reef, estariam dentro da ZEE filipina, o que garante ao país que utilize dos seus recursos com exclusividade. Logo, há possibilidade de algumas das reivindicações do país encontrarem respaldo no direito dos mares, sem adentrar na questão de soberania envolvida.

Em relação à Malásia, há tentativa por parte do país de fundamentar sua reivindicação por meio da Plataforma Continental e da ZEE. A primeira questão é criticada por autores, pois se utilizaria do instituto para reivindicar soberania sobre formação localizada acima. A crítica à ZEE é a mesma supramencionada, pois é um exercício limitado de direitos soberanos. Provavelmente seria possível aplicar o entendimento do julgamento àquelas formações submersas na ZEE malaia, pois não formariam mar territorial. Em relação a Brunei, embora o fundamento utilizado seja a Plataforma Continental como no caso da Malásia, não há uma crítica, pois como Louisa Reef seria uma formação submersa, não configuraria uma extensão para cima do instituto em questão, possibilitando seu enquadramento como tal, ressaltando-se que os direitos concedidos são meramente de exploração.

Embora esta seja apenas uma das análises passíveis de serem feitas sobre a questão em epígrafe, ela pode suscitar outros questionamentos sobre o assunto e convidar à realização de outras leituras, a partir do texto da Convenção e das reivindicações das partes. Decisões como a da Corte Permanente de Arbitragem são

de essencial importância, uma vez que permitem visualizar uma aplicação específica dos institutos da Convenção à zona em específico. Além disso, como a Convenção foi criada com intuito de solucionar os conflitos de maneira mais justa e pacífica, é importante que os países se guiem pelo decidido, a fim de agir em maior conformidade com o diploma legal. Por fim, também é necessário, visto que o tema é atual e em constante modificação, que se acompanhe os futuros desdobramentos da área, para novas análises e tentativas de solução do conflito.

5. REFERÊNCIAS

AHN, Nguyen Thi Lan. The South China Sea Award: legal implications for Vietnam. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 38, n. 3, p. 369-374, dez. 2016. Disponível em: <<http://web.a-ebscohost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=a12d6955-272b-4207-9796-845399a0019c%40sessionmgr4008&vid=1&hid=4104>> . Acesso em: 29 abr. 2017.

BAUTISTA, Lowell. The Philippines and the Arbitral Tribunal's Award: a sombre victory and uncertain times ahead. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 38, n. 3, p. 349-355, dez. 2016. Disponível em: <<http://web.a-ebscohost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=becb448f-2a24-4368-892a-df940ad5a91f%40sessionmgr4007&vid=1&hid=4214>> Acesso em: 14 mai. 2017.

BAUTISTA, Lowell. The Philippine Claim to Bajo de Masinloc in the Context of the South China Sea Dispute. **Journal of East Asia & International Law**, Seúl, vol. 6, n.2, pp. 497-529, outono 2013. Disponível em: <<http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=2053&context=lhapapers>> . Acesso em: 14 mai. 2017.

BECKMAN, Robert. The UN Convention on the Law of the Sea and the Maritime Disputes in the South China Sea. **American Journal of International Law**, Washington DC, vol. 107, n.1, p. 142-163, jan. 2013. Disponível em: <http://go-galegroup.ez94.periodicos.capes.gov.br/ps/retrieve.do?tabID=T002&resultListType=RESULT_LIST&searchResultsType=SingleTab&searchType=AdvancedSearchForm¤tPosition=1&docId=GALE%7CA345458619&docType=Article&sort=RELEVANCE&contentSegment=&prodId=AONE&contentSet=GALE%7CA345458619&searchId=R1&userGroupName=capes&inPS=true> . Acesso em 4 abr. 2017.

BUSZYNSKI, Leszek; SAZLAN, Iskandar. Maritime Claims and Energy Cooperation in the South China Sea. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 29, n.1, p. 143-171, abr. 2007. Disponível em: <<http://web.a-ebscohost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=d06be85c-a610-43d8-b014-725f9b199b5c%40sessionmgr4006&vid=1&hid=4104>> . Acesso em: 4 mai. 2017.

CASSESE, Antonio. **International Law**, 2 ed. Nova York: Oxford University Press, 2005.

CASTRO, Renato de. The Philippines Confronts China in the South China Sea: power politics vs. liberalism-legalism. **Asian Perspective**, Seúl, vol. 39, n. 1, p. 71-100, jan. 2015. Disponível em < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=d8456a58-0798-4fca-8e7c-6c158c315cbf%40sessionmgr102>> . Acesso em: 12 mai. 2017.

CHUNG, Chris P. C. Drawing the U-Shaped Line: China's claim in the South China Sea 1946-1974. **Modern China**, Thousand Oaks, vol. 42, n. 1, p. 38-72, 2016. Disponível em: < <http://journals.sagepub.com.ez94.periodicos.capes.gov.br/doi/abs/10.1177/0097700415598538>>. Acesso em: 22 mai. 2017.

CORTE PERMANENTE DE ARBITRAGEM. **PCA Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China)**. 2016. Disponível em: < <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>>. Acesso em: 29 mai. 2017.

DUPUY, Florian; DUPUY, Pierre-Marrie. A Legal Analysis of China's Historic Rights Claim in the South China Sea. **American Journal of International Law**, Washington DC, vol. 107, n. 1, p. 124-142, jan. 2013. Disponível em: < <http://www-jstor-org.ez94.periodicos.capes.gov.br/stable/10.5305/amerjintelaw.107.1.0124>> . Acesso em: 1 mai. 2017.

ENCICLOPÉDIA Britannica Academic, Encyclopædia Britannica. **South China Sea**. 2016. Disponível em: <<<http://academic.eb.com/levels/collegiate/article/108649>>. Acesso em: 10 out. 2016.

EVANS, Malcolm D. (org.). **International Law**. 3 ed. Nova York: Oxford University Press, 2010.

FURTADO, Xavier. International Law and the Dispute Over the Spratly Islands: whither UNCLOS?. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 21, n. 3, p. 386, dez. 1999. Disponível em: < <http://web.a-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/detail/detail?sid=06d3c1d6-15db-4103-b652-c9fdc0f37e35%40sessionmgr4009&vid=1&hid=4104&bdata=Jmxhbmc9cHQtYnlmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=2653642&db=aph>> . Acesso em: 10 mai. 2017.

GAO, Zhiguo; JIA, Bing Bing. The Nine Dash Line in the South China Sea: history, status and implications. **American Journal of International Law**, Washington DC, vol. 107, n. 1, p. 98-124, jan. 2013. Disponível em: < <http://www-jstor-org.ez94.periodicos.capes.gov.br/stable/10.5305/amerjintelaw.107.1.0098>>. Acesso em: 20 mai. 2017.

GAU, Michael Sheng-Ti. The U-Shaped Line and a Categorization of the Ocean Disputes in the South China Sea. **Ocean Development & International Law**, Abingdon, vol. 43, n. 1, p. 57-69, jan-mar. 2012. Disponível em: <<http://web.b-ebshost->

com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=c2e824c4-9879-40f5-b00e-36e301678c8e%40sessionmgr101> . Acesso em: 24 mai. 2017.

HALLER-TROST, Renate. The Brunei-Malaysian Dispute Over Territorial and Maritime Claims in International Law. **Maritime Briefings**, Durham, vol. 1, n. 3, p. 1-63, 1994. Disponível em: < <https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/view/?id=226>>. Acesso em: 1 mai. 2017.

HSIAO, Anne Hsiu-An. The South China Sea Arbitration and Taiwan's Claim: legal and political implications. **Journal of Chinese Political Science**, Holanda, vol. 22, n. 2, p. 211-228, jun. 2017. Disponível em: <<https://link-springer-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/article/10.1007/s11366-017-9471-1>> . Acesso em: 1 jun. 2017.

JOYNER, Christopher C. The Spratly Islands Dispute: rethinking the interplay of law, diplomacy, and geopolitics in the South China Sea. **International Journal of Marine and Coastal Law**, Leiden, vol. 13, n. 2, p. 193-236, mai. 1998. Disponível em: < <http://web.a-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=9c365e22-dd35-41a2-8741-e238e8c23177%40sessionmgr4009&vid=1&hid=4104>> . Acesso em 11 mai. 2017.

KAMRUL, Hossain. The UNCLOS and the US-China Hegemonic Competition Over the South China Sea. **Journal of East Asia & international Law**, Seúl, vol. 6, n.1, p. 107-133, mar. 2013. Disponível em: < <http://web.a-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=9ee870c8-e568-47ba-b824-f4ef66a3bd0c%40sessionmgr4009&vid=1&hid=4104>> . Acesso em 5 abr. 2017.

KAPLAN, Robert D. **Asia's Cauldron: The South China Sea and the end of a stable pacific**. 1 ed. Nova York: Random House, 2014.

KREUZER, Peter. A Comparison of Malaysian and Philippine Responses to China in the South China Sea. **Chinese Journal of International Politics**, Oxford, vol. 9, n. 3, p. 239-276, jun. 2016. Disponível em: < <https://academic.oup.com/cjip/article/9/3/239/article>> . Acesso em: 2 mai. 2017.

LEE, Wei-chin. Taiwan, the South China Sea Dispute, and the 2016 Arbitration Decision. **Journal of Chinese Political Science**, Holanda, vol. 22, n. 2, p. 229-250, jun. 2017. Disponível em: < <https://link-springer-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/article/10.1007/s11366-017-9470-2>> . Acesso em: 1 jun. 2017.

LI, Jinming; LI, Dexia. The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: a note. **Ocean Development & International Law**, Abingdon, vol. 34, n.3-4, p. 287-295, jul. 2003. Disponível em: < <http://web.b-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=fcedc77d-83c0-44d0-bcc0-6715f7acd0b3%40sessionmgr104>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

MALIK, Mohan. Historical Fiction: China's South China Sea Claims. **World Affairs**, Washington DC, vol. 176, n. 1, p. 83-90, mai-jun. 2013. Disponível em: < <http://web.b-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=1caac5fc-305e-41ea-83a0-3ae53fd7d136%40sessionmgr104>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 8 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

MIYOSHI, Masashiro. China's "U-Shaped Line" Claim in the South China Sea: any validity under international law?. **Ocean Development & International Law**, Abingdon, vol. 43, n. 1, p. 1-17, jan. 2012. Disponível em: < <http://web.b-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=d3cc9582-6967-462b-83ff-1e85e10e943d%40sessionmgr101> > . Acesso em: 23 mai. 2017.

MOHD, Azidudin Mohd Sani; AHMAD, Mohammad Zaki. China's Assertive Posture in Reinforcing its Territorial and Sovereignty Claims in the South China Sea: an insight into Malaysia's stance. **Japanese Journal of Political Science**, Cambridge, vol. 18, n. 1, p. 67-105, 2017. Disponível em: <<https://www.cambridge.org/core/journals/japanese-journal-of-political-science/article/chinas-assertive-posture-in-reinforcing-its-territorial-and-sovereignty-claims-in-the-south-china-sea-an-insight-into-malaysias-stance/DAE18332B183C863CB2400EBCD604552>> . Acesso em: 2 mai. 2017.

MORTON, Katherine. China's Ambition in the South China Sea: is a legitimate maritime order possible?. **International Affairs**, Oxford, vol. 92, n. 4, p. 909-940, jul. 2016. Disponível em: < <http://onlinelibrary-wiley.ez94.periodicos.capes.gov.br/doi/10.1111/1468-2346.12658/full> > . Acesso em 5 abr. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito dos Mares (1982). **United Nations Convention on the Law of the Seas**. Montego Bay: United Nations, 1982. Disponível em: < http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf > .

ORTUOSTE, Maria. The Philippines in the South China Sea: out of time, out of options?. **Southeast Asian Affairs**, Singapura, vol. 2013, n.1, p. 240-253, 2013. Disponível em: < <https://muse-jhu-edu.ez94.periodicos.capes.gov.br/article/512118> > . Acesso em: 12 mai. 2017.

PAN, Junwu. Territorial Dispute Between China and Vietnam in the South China Sea: a chinese lawyer's perspective. **Journal of East Asia & International Law**, Seul, vol. 5, n.1, p. 213-234, mar. 2012. Disponível em: <<http://web.a-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=ea6670a9-a12d-4164-b54f-7a1dc4664b1e%40sessionmgr4007&vid=1&hid=4104>> . Acesso em: 21 mai. 2017.

PARAMESWARAN, Prashanth. Malaysia's Approach to the South China Sea Dispute After the Arbitral Tribunal's Ruling. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 38, n. 3, p. 375-381, dez. 2016. Disponível em: < <http://web.a-ebSCOhost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=62b132e5-e61b-4dc8-914e-cbf2de585aa0%40sessionmgr4010&vid=1&hid=4214> > . Acesso em 2 mai. 2017.

PINOTTI, Talita. China e Vietnã no Mar do Sul da China: disputas e questões estratégicas. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, vol. 4, n. 8, p. 163-183, jul/dez. 2015. Disponível em: <

<http://seer.ufrgs.br/index.php/austral/article/view/59949/36986> . Acesso em: 25 mai. 2017.

QIU, Jun. The CLCS Modalities for Handling Submissions Involving Disputes and Their Possible Application to the South China Sea. **Chinese Journal of International Law**, Oxford, vol. 14, n. 1, p. 135-149, mar. 2015. Disponível em: < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=43e0d6d9-0cf8-49af-a984-632e2b009b9e%40sessionmgr104> > . Acesso em: 24 mai. 2017.

REPÚBLICA POPULAR DA CHINA. 2009. **Note Verbale, CML/18/2009**. Disponível em: < http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf > . Acesso em: 20 mai. 2017.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: curso elementar**. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

SHAW, Malcolm. **International Law**. 6 ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

STOREY, Ian, J. Creeping Assertiveness: China, the Philippines and the South China Sea dispute. **Contemporary Southeast Asia: A Journal of International & Strategic Affairs**, Singapura, vol. 21, n. 1, p. 95, abr. 1999. Disponível em <<http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/detail/detail?vid=1&sid=741e25c9-a8fb-4884-b087-5412ebc1f47c%40sessionmgr103&bddata=Jmxhbmc9cHQYnlmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=1766795&db=aph>>. Acesso em 13. mai. 2017.

THAO, Nguyen Hong. Vietnam's Position on the Sovereignty Over the Paracels & the Spratlys: its maritime claims. **Journal of East Asia & International Law**, Seul, vol. 5, n.1, p. 165-211, mar. 2012. Disponível em < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=e836019f-205e-4f47-ac4b-b4eb5cd19f94%40sessionmgr102> > . Acesso em 25 mai. 2017.

THAYER, Carlyle A. Chinese Assertiveness in the South China Sea and Southeast Asian Responses. **Journal of Current Southeast Asian Affairs**, Hamburgo, vol. 30, n. 2, p. 77-104, 2011. Disponível em: < <http://journals.sub.uni-hamburg.de/giga/jsaa/article/view/446?frbrVersion=4> >. Acesso em: 20 mai. 2017.

VELASCO, Mark Anthony M. Philippines – China Relations: the case of the South China Sea (Spratly Islands) claims. **Asia Pacific Journal of Multidisciplinary Research**, Batangas City, vol. 2, n. 6, p. 78-85, dez. 2014. Disponível em: < <http://www.apjmr.com/wp-content/uploads/2014/12/APJMR-2014-2-151-Philippines-%E2%80%93-China-Relations-The-Case-of-the-South-China-Sea.pdf> >. Acesso em: 12 mai. 2017.

WANG, Kuan-Hsiung. The ROC's Maritime Claims and Practices With Special Reference to the South China Sea. **Ocean Development & International Law**, Abingdon, vol. 41, n. 3, p. 237-253, jul-set. 2010. Disponível em: < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=5cb4f183-1945-4037-8ec5-fa79c62e4241%40sessionmgr104> > . Acesso em: 16 mai. 2017.

ZOU, Keyuan. Historic Rights in International Law and in China's Practice. **Ocean Development & International Law**, Abingdon, vol. 32, n. 2, 149-168, abr. 2001.

Disponível em: < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=9cdb67d1-ca0c-4448-8d67-3f17ea205659%40sessionmgr102>> . Acesso em 23 mai. 2017.

ZOU, Keyuan; LIU, Xinchang. The Legal Status of the U-Shaped Line in the South China Sea and its Legal Implications for Sovereignty, Sovereign Rights and Maritime Jurisdiction. **Chinese Journal of International Law**, Oxford, vol. 14, n. 1, p. 57-77, mar. 2015. Disponível em: < <http://web.b-ebshost-com.ez94.periodicos.capes.gov.br/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=b6f39739-d980-406d-9929-71a3d42e7af5%40sessionmgr102>> . Acesso em: 24 mai. 2017.