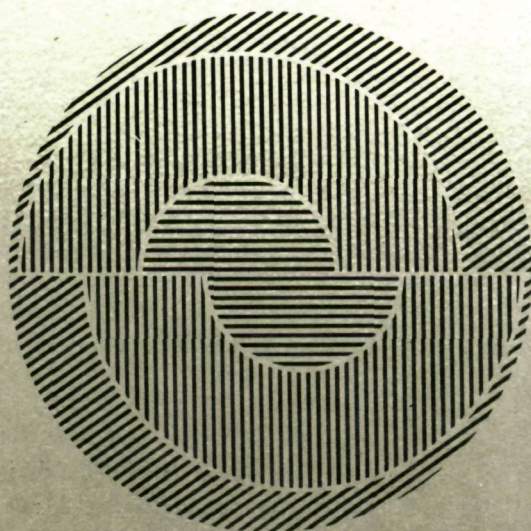


REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA



SENADO FEDERAL • SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS

JANEIRO A MARÇO 1991

ANO 28 • NÚMERO 109

O "status" jurídico dos países sem litoral e as regras da Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar

GEORGENOR DE SOUSA FRANCO FILHO
Juiz Presidente da Junta de Conciliação e Julgamento de Macapá (8ª Região), Professor Titular de Direito Internacional Público da União das Escolas Superiores do Estado do Pará (UNESPA), Doutorando em Direito Internacional na Faculdade de Direito da USP, Membro da Academia Paraense de Letras, Sociedade Brasileira de Direito Internacional, Associação Brasileira de Direito Nuclear, Instituto dos Magistrados Brasileiros, Instituto Brasileiro de Direito da USP, Membro da Academia Paraense de Advogados Brasileiros

S U M Á R I O

1. *Introdução.* 2. *O princípio da liberdade dos mares e as restrições à soberania dos Estados costeiros.* 3. *A evolução recente da proteção aos Estados mediterrâneos.* 4. *A postura adotada pela Convenção de Montego Bay, de 1982.* 5. *Conclusão.* 6. *Bibliografia.*

Maris communem usum omnibus hominibus.
CELSO (Digesto, 48).

1. *Introdução*

No terceiro dia, conta o Livro do Gênesis (*Gn.*, 1, 13), disse Deus: "ajuntem-se as águas debaixo dos céus num só lugar, e apareça a porção seca" (*Gn.*, 1, 9). "À porção seca chamou Deus terra, e ao ajuntamento das águas, mares. E viu Deus que isso era bom" (*Gn.*, 1, 10). E, depois, criou os seres vivos, e, à sua imagem, fez o homem (*Gn.*, 1, 27).

Se procurarmos nos Livros Sagrados a resposta à origem do mundo e dos homens, talvez não encontremos indicações suficientemente convincentes. É, afinal, um dos mistérios da fé, e o ceticismo científico nem sempre anui a essa forma de busca de conhecimentos. Esses são enuncia-

dos que a evolução científico-tecnológica começa a querer superar, e, quem sabe?, encontrar respostas a suas dúvidas, que, ao cabo, são as da própria humanidade.

Por outro lado, o homem, ser social, gregário, deu origem ao Estado, e surgiram, pouco a pouco, por várias vias, países que passaram a constituir o grande concerto das nações.

De simples colônias, como as das Américas espanhola e lusitana e as antigas portuguesas da África, Estados novos, adquirindo independência e soberania, surgiram, buscando integrar-se ao concerto das "nações civilizadas" (art. 38, 1, c, do Estatuto da Corte Internacional de Justiça). Entre esses, e outros mais remotos, estão países desenvolvidos e não desenvolvidos, ricos e pobres, grandes e pequenos, costeiros e encravados. A estes últimos, os chamados Estados sem litoral ("Land Locked States" — LLS), também denominados de mediterrâneos⁽¹⁾, pouca atenção se deu, no correr dos séculos, quicá porque também sejam, a um só tempo, de regra, pobres, de superfície não muito significativa e, no mais das vezes, subdesenvolvidos.

Todavia, a comunidade internacional tem sido, hodiernamente, levada a ter preocupação com esse grupo de Estados que, pelas suas condições geográficas, fica colocado em inferioridade perante os demais, eis que, desprovido de contato direto com os mares, depende da boa vontade de terceiros Estados para alcançar os espaços equóreos livres, e poder negociar seus produtos e importar bens que necessite pela própria insistência do grupo de interessados.

Dedicar-se-á este estudo à análise, ainda que perfunctória, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, a 10-12-1982⁽²⁾, no pertinente à normação destinada aos Estados mediterrâneos, a partir de uma abordagem crítico-histórica dos prolegômenos da "doença da mediterraneidade" que aflige três dezenas de Estados e alguns milhões de homens.

É imperioso distinguir, de início, as figuras básicas ao entendimento deste estudo. É o significado legal das expressões Estado sem litoral e Estado de trânsito, e, por corolário, tráfego em trânsito e meio de transpor-

(1) Segundo Jean Monnier, são 30 (trinta) os "Land Locked States", a maioria 14 (quatorze) na África, e os demais espalhados na Europa 9 (nove), na Ásia 5 (cinco) e na América do Sul 2 (dois). São os seguintes: Afeganistão, Áustria, Bielorrússia, Bolívia, Botswana, Burkina (ex-Alto Volta), Butão, Hungria; Laos, Lesoto, Mali, Malawi, Mongólia, Ruanda, Santa Sé, São Marino, Suazilândia, Suíça, Tchad, Tchecoslováquia, Uganda, Zâmbia e Zimbábue (MONNIER, Jean. *Le droit d'accès à la mer et la liberté de transit terrestre*. In DUPUY, René-Jean & VICHES, Daniel (coord.). *Traité du nouveau droit de la mer*. Paris/Bruxelas, Econômica/Bruylant, 1985, p. 441, nota 1).

(2) Texto, na íntegra, in MELLO, Celso R. D. de Albuquerque. *Direito Internacional público: tratados e convenções*. 4ª ed., Rio de Janeiro, Renovar, 1986, pp. 281-534.

te. Montego Bay adotou, no art. 124, 1, praticamente as mesmas definições constantes da Convenção relativa ao Comércio de Trânsito dos Países sem litoral (Nova Iorque, 8-7-1965, art. 1.^o)⁽³⁾, salvo quanto ao transporte em trânsito, que é substituído por tráfego em trânsito, significando a mesma coisa, com menos detalhes. Assim é que se tem:

a) Estado sem litoral: “um Estado que não tem costa marítima”;

b) Estado de trânsito: “um Estado com ou sem costa marítima, situado entre um Estado sem litoral e o mar, através de cujo território passa o tráfego em trânsito”;

c) tráfego em trânsito: “a passagem de pessoas, bagagens, mercadorias e meios de transporte através do território de um ou mais Estados de trânsito, quando a passagem através de tal território, com ou sem transbordo, armazenamento, fracionamento da carga ou mudança de modo de transporte, seja apenas uma parte de uma viagem completa que comece ou termine dentro do território do Estado sem litoral”; e

d) meio de transporte: “o material ferroviário rolante, as embarcações marítimas, lacustres e fluviais e os veículos rodoviários” e, “quando as condições locais o exigirem, os carregadores e animais de carga”.

2. O princípio da liberdade dos mares e as restrições à soberania dos Estados costeiros

A liberdade dos mares é um princípio que foi consagrado por Hugo Grócio, em “Mare Liberum” (1609), enfrentando a oposição dos que defendiam a doutrina do monopólio dos mares, também no século XVII, quando Espanha, Portugal e Inglaterra dominavam, com suas esquadras, os espaços equóreos. Entre esses contestadores de Grócio, encontravam-se Welwood, com “De dominio maris” (1613), Seraphim de Freitas, com “Justo imperio lusitanorum asiatico” (1625), e, com ênfase, John Selden, com “Mare clausum sive de dominio maris” (1635).

Haveria de prevalecer a doutrina de Grócio, que, sistematizando o princípio a que chamou de “extraterritorialidade”, hoje superado⁽⁴⁾, e de igual sorte os pressupostos da neutralidade, relevou que “Ulpiano dice que el mar es por naturaleza abierto a todos, y así es de todos como el aire. Celso dice que el uso del mar es común a todos los hombres” (Livro 2, Cap. III, § IX.I)⁽⁵⁾, cidadãos romanos de então.

(3) Em vigor desde 9-11-1967. Texto, na íntegra, in QUENEU-DEC, Jean-Pierre. *Conventions maritimes internationales*. Paris, A. Pedone, 1979, pp. 516-25.

(4) FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. *Imunidade de jurisdição trabalhista dos entes de direito internacional público*. São Paulo, LTr, 1986, pp. 27-30.

(5) GRÓCIO, Hugo. *Del derecho de la guerra y de la paz* (I). Trad. Jayme Torrubiano Ripoll. Madrid, Reus, 1925, p. 319.

A liberdade dos mares, todavia, não importa em beneficiar os nacionais dos Estados, costeiros ou não. Assemelha-se ao princípio da imunidade de jurisdição, privilégio conferido ao Estado estrangeiro, soberano, e não ao agente diplomático individualmente considerado⁽⁶⁾. Tanto é verdade que Combacau assinala que “la liberté [de utilizar o mar] a pour bénéficiaires les Etats, et non leurs nationaux, selon la technique courante du droit international”⁽⁷⁾. E, segundo Mário Giuliano, “è solo lo Stato, in altre parole, che ha la possibilità giuridica internazionale di pretendere il passaggio inoffensivo nel mare territoriale altrui per le navi battenti la sua bandiera; e non i proprietari o gli armatori o i comandanti delle navi stesse, ai quali un diritto soggettivo in materia potrà eventualmente spettare unicamente alla stregua dell’ordinamento giuridico interno dello Stato nel cui mare territoriale debbe verificarsi il passaggio, sempre che vi siano norme interne che attribuiscano un diritto del genere”⁽⁸⁾.

Deflui dessa última assertiva, um princípio que está implícito quando se trata do acesso ao mar, qual o da passagem inocente ou inofensiva, cujo fundamento é o *jus communicationis*⁽⁹⁾, que, como ensina MAROTTA RANGEL, tem origem consuetudinária, adquirindo expressão convencional mais tarde, a partir do Tratado de Versalhes de 1919⁽¹⁰⁾.

Para que exerça as liberdades do alto-mar, o Estado mediterrâneo depende da anuência do costeiro, donde deve exercitar o direito de passagem inocente, que, agora mais minucioso que as regras da Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua (CMTZC) (art. 14)⁽¹¹⁾, como se infere do art. 18, da Convenção de Montego Bay, parece continuar a ter o mesmo significado, qual “o fato de navegar no mar territorial, seja para atravessá-lo sem entrar nas águas internas, seja para se dirigir às águas internas, seja para alcançar o alto-mar, vindo das águas internas” (art. 14, 2, CMTZC).

Dessa definição se infere os vários tipos de passagem inocente. ROUSSEAU distingue dois: a lateral à costa, ou em trânsito, e a perpendicular à costa, ou de entrada e saída⁽¹²⁾. Para MAROTTA RANGEL são

(6) FRANCO FILHO, G. de S. *Ob. cit.*, p. 50.

(7) COMBACAU, Jean. *Le droit international de la mer*. Paris, Presses Universitaires, 1985, p. 61.

(8) Apud MELLO, C. R. D. de A. *Mar territorial*. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1966, p. 67, nota 126.

(9) MAROTTA RANGEL, Vicente. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. 2ª ed., São Paulo, Revista dos Tribunais, 1970, p. 105.

(10) MAROTTA RANGEL, V. *Idem*, p. 104.

(11) Assinada em Genebra, a 29-4-1958. Texto, na íntegra, in MAROTTA RANGEL, V. *Direito e relações internacionais*. 3ª ed., São Paulo, Revista dos Tribunais, 1988, pp. 245-52. Na mesma coletânea, também na íntegra, o texto das demais normas genebrinas: Convenções sobre o Alto-Mar, sobre Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar e sobre a Plataforma Continental, e o Protocolo Facultativo para a Solução Obrigatória de Litígios (pp. 253-74).

(12) ROUSSEAU, Charles. *Derecho internacional público*. Trad. Fernando Gimenez Artigues. 3ª ed., Barcelona, Ariel, 1966, p. 450.

três espécies: lateral, de ingresso e de saída⁽¹³⁾. De qualquer sorte, essas duas classificações resumem as qualidades da passagem inocente.

Na doutrina de ACCIOLY, e como de resto a unanimidade dos jusinternacionalistas, “a principal restrição à soberania de um Estado sobre o seu mar territorial é constituída pelo direito de passagem inocente (*ius passagii sive transitus innoxii*), reconhecido a todos os navios mercantes estrangeiros, em tempo de paz”⁽¹⁴⁾.

Não se trata de servidão internacional, como pretendido por La PRADELLE⁽¹⁵⁾, limitação à soberania territorial do Estado, em proveito de uma ou mais potenciais estrangeiras, no entendimento de MELLO BOSON⁽¹⁶⁾, havendo, na passagem inocente, para VERDROSS, uma servidão internacional positiva⁽¹⁷⁾, porque, como anota MIAJA DE LA MUELLA, para os Estados sem litoral, “las situaciones que acostumbran los autores, encuadrar en este concepto suelen derivar de obligaciones convencionales o ser fruto de un largo uso consolidatorio de una prescripción a favor del Estado beneficiario, pero no de una regla general de *ius cogens* internacional”⁽¹⁸⁾.

O direito de trânsito e de acesso ao alto-mar vem sendo objeto de gradual evolução, mormente pela reação dos Estados mediterrâneos, principais interessados, demonstrada ao longo dos anos.

Portanto, como ensinou LAFAYETTE PEREIRA, ao cuidar do direito de navegação, “não se pode negar este direito às nações ‘encravadas’, isto é, as que não têm portos sobre o mar ou comunicação fluvial com os mares livres. Nenhum Estado as pode excluir do mar alto porque nenhum tem sobre ele jurisdição exclusiva”⁽¹⁹⁾. Identicamente, no concernente à liberdade do alto-mar e à impossibilidade de exercício de soberania nessa zona, era o entendimento de KLÜBER⁽²⁰⁾. Ou seja, o alto-mar deveria ser consi-

(13) MAROTTA RANGEL, V. *Natureza jurídica ... cit.*, p. 105.

(14) ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de direito internacional público* (II). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1934, p. 106. N. sent.: MAROTTA RANGEL, V. *Natureza jurídica ... cit.*, pp. 104 ss.

(15) Cf. MAROTTA RANGEL, V. *Idem*, pp. 76 ss.

(16) BOSON, Gerson de Brito Mello. *Curso de direito internacional público* (I). Belo Horizonte, Bernardo Alvares, 1958, p. 352.

(17) VERDROSS, Alfred. *Derecho internacional público*. Trad. Antonio Truyol y Serra. 6ª ed., Madrid, Aguilar, 1978, pp. 271-2.

(18) MIAJA DE LA MUELLA, Adolfo. *El derecho al comercio marítimo de los Estados sin litoral*. In: *Estudios de derecho internacional público* (homenaje al Prof. José Luis de Azcárraga). Madrid, Gráficas Alonso, 1968, p. 125.

(19) PEREIRA, Lafayette Rodrigues. *Princípios de direito internacional* (I). Rio de Janeiro, Jacintho Rodrigues dos Santos, 1902, p. 176.

(20) Ensinou Klüber: “Il est physiquement impossible de prendre possession de la pleine mer, tout comme on ne peut lui imprimer la moindre marque d'une possession continue ou d'une propriété exclusive, et une prise de possession purement mentale, serait, suivant les principes du droit des gens, sans aucun effet. Toutes les nations sont par conséquent obligées de reconnaître qu'elle n'appartient à personne et que l'Océan est libre de toute souveraineté et propriété” (grifo do original) (*Droit des gens moderne de l'Europe*. 2ª ed., Paris, Guillaumin, 1874, p. 185).

derado uma *res communis*. Todavia, há os que o vêem, ainda, como uma *res nullius*, como ROUSSEAU, que afirma que, “si tienen en cuenta las características que se ejercen en el mar parece lo más exacto afirmar que es una *res nullius*” (21). E, desenvolvendo seu pensamento, conclui, “el alta mar es, pues, una *res nullius*, lo que quiere decir que los diferentes Estados sólo ejercen una competencia defensiva y una competencia personal relativa a sus súbditos y a los barcos que llevan su bandera. La libertad de los mares no equivale, empero, a la anarquía, ya que todos los barcos están sometidos al derecho del Estado cuy pabellón enarbolan legalmente” (22).

O alto-mar, porém, não é *res nullius*, posto que pressuporia, em sendo coisa de ninguém, pode ser apropriável por qualquer Estado. Como *res communis*, está na situação de pertencer a todos, na medida em que “ningum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto-mar à sua soberania” (art. 18, Convenção de Montego Bay), ou, como ACCIOLY, “o alto-mar não pertence a ninguém: é um bem comum de todos os povos” (23). Há, no alto-mar, afinal, na doutrina de LAFAYETTE, uma comunhão negativa, decorrente da inexistência de propriedade (24).

Se todos os Estados podem chegar ao alto-mar, é evidente que não de atravessar mares territoriais e zonas econômicas exclusivas suas (se costeiros) ou de terceiros (se mediterrâneos). Como, então, na última situação, pode um Estado gozar desse direito?

É pressuposto a todos os Estados o direito de acesso ao mar, ou ao alto-mar, e, antecedendo-o, a liberdade de trânsito. Como LINARES, “el principio sobre la libertad de tránsito y de acceso al mar constituye un derecho natural” (25), ou, como PASQUALE FIORE, “la haute mer est libre et ... le droit de s'en servir pour les besoins de la navigation et du commerce est nu droit naturel de tous les hommes” (26). Esses direitos são inerentes a todos os Estados, costeiros e mediterrâneos. Por corolário, infer-se a liberdade dos mares, comentada acima.

Segundo MIAJA DE LA MUELLA, não havia qualquer regra no Direito Internacional até à criação da Sociedade das Nações (SdN), em 1919, permitindo o comércio eficaz para os Estados sem litoral (27), apesar de, antes, Wilson ter reafirmado a idéia da liberdade dos mares e a supres-

(21) ROUSSEAU, Charles. *Ob. cit.*, p. 420.

(22) ROUSSEAU, Charles. *Idem*, p. 421.

(23) ACCIOLY, H. *Ob. cit.* (II), p. 76.

(24) PEREIRA, L. R. *Ob. cit.* (I), p. 136.

(25) LINARES FLEYTAS, Antonio. *Los principios y normas generales que regulan el ejercicio de los derechos de tránsito de las naciones carentes de litoral*. In *Estudios de derecho internacional marítimo*, cit., p. 105.

(26) FIORE, Pasquale. *Nouveau droit international public* (II). Trad. Charles Antoine. 2ª ed., Paris, G. Pedone-Lauriel, 1885, p. 11.

(27) MIAJA DE LA MUELLA, A., *Art. cit.*, p. 122.

são de barreiras econômicas⁽²⁸⁾, em dois de seus célebres “14 Pontos”, de 08.I.1918: o 2.º e o 3.º pontos⁽²⁹⁾.

Sob os auspícios da SdN, cujo Pacto, no art. 23, propunha, *inter alia*, “assegurar e manter a liberdade das comunicações e trânsito” (*alinea e*), realizou-se a 1.ª Conferência sobre Comunicações e Transportes, reunindo 34 Estados, cuja declaração, de 20-4-1921, reconhecendo direito a pavilhão aos Estados desprovidos de litoral marítimo, que também foi um importante elemento às discussões genebrinas de 1958, foi objeto do art. 131 do texto preliminar de negociação, submetido pela Comissão de Direito Internacional (CDI) da Organização das Nações Unidas (ONU) à 3.ª Conferência sobre o Direito do Mar, na sessão de 15-12-1977.

O período interguerras significou a transição do Direito Internacional clássico para o atual, com a sensível alteração do comportamento da sociedade internacional, que, na análise de DEMICHEL, “est faite d’une superposition de règles et de concepts d’origines diverses, et qui sont venus se surajouter les uns aux autres, sans se faire disparaître mutuellement. Les ‘strates’ du droit capitaliste se sont en effet maintenues (A) tandis que naissaient des normes d’origine socialiste (B). Et le dernier apport, plus récent, a été dû à la survenance des besoins juridiques du Tiers-Monde (C)”⁽³⁰⁾. Nesse heterogêneo Direito Internacional contemporâneo, sobressai o advento de um direito internacional do desenvolvimento, que inclui necessariamente os recursos do fundo do mar internacional⁽³¹⁾, há o confronto entre ricos e pobres, desenvolvidos e subdesenvolvidos e, parece, também entre Estados costeiros e Estados encravados. Refoge ao tema deste pequeno estudo, porém, comentar a dimensão vertical do mar e minudenciar a nova conformação do Direito Internacional geral. Far-se-á isso, algum dia.

3. A evolução recente da proteção aos Estados mediterrâneos

Importa que se faça um breve esboço histórico sobre algumas das diversas medidas tomadas por ou em favor dos Estados mediterrâneos.

(28) MELLO, C. R. D. de A. *et alii*. *Legado político do Ocidente (o homem e o Estado)*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difusão Editorial, 1978, p. 207.

(29) Ponto 2º: Liberdade absoluta de navegação nos mares, fora das águas territoriais, tanto em tempo de paz quanto em tempo de guerra, salvo o caso de que esses mares sejam fechados na totalidade ou em parte por uma ação internacional em vista da execução de acordos internacionais.

Ponto 3º: Supressão, tanto quanto possível, de todas as barreiras econômicas e estabelecimento de condições comerciais iguais para todas as nações que aceitem a paz e se associem para conservá-la.

Texto, na íntegra, in MELLO, C. R. D. de A. *et alii*. *Idem*, pp. 212-3.

(30) DEMICHEL, Francine, BENCHIKH, Doyen Madjid *et alii*. *Introducción critique au droit international*. Lyon, Presses Universitaires, 1986, p. 57.

(31) DEMICHEL, F., BENCHIKH, D. M. *et alii*. *Idem*, p. 111.

Assim, enquanto na 11.^a Assembléia Geral da ONU, em setembro de 1956, a CDI apresentou projetos que serviram de elemento à 1.^a Conferência sobre o Direito do Mar (Genebra, 1958), a 6.^a Comissão da Assembléia Geral, a de Assuntos Jurídicos, recomendou, acolhendo proposta do Afeganistão, Áustria, Bolívia, Nepal e Paraguai, que a aludida Conferência também cuidasse do livre acesso ao mar pelos países sem litoral.

Adiante, a ONU aprovou a Resolução n.º 1.028 (XI), de 20-2-1957, reconhecendo que os Estados sem litoral precisam de facilidades de trânsito para o comércio internacional e concessão de facilidades conforme a prática e o Direito Internacional, quanto a futuras necessidades para o desenvolvimento econômico dessas nações, e a Resolução n.º 1.105 (XI), de 21-2-1957, preconizando uma conferência para estudar o direito de livre acesso ao mar dos Estados sem litoral (Princípio n.º 3).

Convocada pela Suíça, realizou-se uma conferência preliminar à reunião genebrina, de 10 a 14-2-1958, para uma tomada de posição dos mediterrâneos.

A I Conferência sobre o Direito do Mar, de 1958, formulou quatro tratados internacionais e um protocolo de assinatura facultativa⁽³²⁾, dando início a uma nova fase de codificação ao Direito Internacional geral, e ao do Mar em especial. A Convenção sobre o Alto-Mar dedica-se aos Estados sem litoral, até porque 19 Estados mediterrâneos estavam presentes e reivindicaram acesso. Ressalte-se que a obra genebrina, toda ela, conquanto apresente pontos criticáveis, é de inegável valor. Afinal, foi o primeiro grande momento codificador do Direito Internacional Público, no qual se conseguiu documentos gerais a regular um dos aspectos de maior relevo nesse ramo da ciência jurídica, deixando as regras do Direito do Mar de ser apenas consuetudinárias, ou de abrangência mais restrita. Longe de significar a exacerbação legislativa, atendeu, àquela hora, as necessidades de então. A CMTZC consagra a passagem inocente à semelhança do que consta do diploma internacional de 1982. A de Alto-Mar reconheceu as quatro liberdades tradicionais do alto-mar: navegação, pesca, colocação de cabos e dutos submarinos e sobrevôo (art. 2), e o direito de acesso aos Estados mediterrâneos, aprovado sem nenhum voto negativo e apenas três abstenções (art. 3)⁽³³⁾.

A Convenção das Nações Unidas relativa ao Comércio de Trânsito dos Países sem Litoral, de 1965, reconheceu que o direito de acesso ao mar é princípio essencial para a expansão do comércio internacional e do desen-

(32) V. nota 11, *supra*.

(33) A I Conferência sobre o Direito do Mar reuniu 86 Estados, ou quase todos os membros da ONU à época, ausentes apenas Japão e Egito, cf. FRANCO FILHO, G. de S. *Novas tendências do direito do mar*. In Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3.^a Região. Belém, ano 14, n.º 27, jul./dez. 1981, p. 89.

volvimento econômico (1.º princípio do Preâmbulo). Registra a aplicação de suas regras com base na reciprocidade (art. 15), donde esse elemento (reciprocidade) parece preponderante para o livre trânsito.

A Resolução n.º 2.749 (XXV), de 17-2-1970, da Assembléia Geral da ONU, considerou o fundo do mar internacional patrimônio comum da humanidade (Princípio n.º 1), e seu uso para fins pacíficos, inclusive pelos Estados sem litoral (Princípio n.º 5).

A Resolução n.º 2.626 (XXV), de 24-10-1970, também da Assembléia Geral da ONU, aprovou a estratégia internacional para o segundo decênio das Nações Unidas para o desenvolvimento, adotando medidas especiais em favor dos países em desenvolvimento sem litoral (6.ª Parte, Princípio n.º 59) (34).

Enquanto na Europa, há interdependência entre os Estados sem litoral e países de trânsito para proporcionar facilidades ao vizinho encravado (35), na África, a Nigéria concedeu acesso ao mar ao Níger e ao Tchad, e Camarões celebrou, a 8-12-1964, tratado com a República Centro-Africana, Congo, Gabão e Tchad, beneficiando a primeira e o último. E o Seminário Regional dos Estados Africanos (Yaoundé, 20 a 30-6-1972) cuidou de uma zona econômica com limite a ser fixado com atenção para os Estados sem litoral, o que se conclui como uma restrição ao territorialismo que dominou a América Latina, a partir, sobretudo, da Declaração de Santiago, de 19-8-1952, e, mais tarde, pela Declaração de Montevidéu, de maio de 1970.

No âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA), a Conferência Econômica de 1952 (Buenos Aires) aprovou a Resolução XXIII, cuidando do aproveitamento dos sistemas fluviais e facilidades aos Estados mediterrâneos. Mais de vinte anos depois, o Comitê Jurídico Interamericano, em 1973, analisava proposta de AJA ESPIL, que, no Princípio n.º 9, consignava: "Los Estados ribereños autorizarán a los Estados sin litoral que integran la región, a explotar los recursos vivos dentro de la zona

(34) Diz o Princípio n.º 59: "Las instituciones financieras nacionales e internacionales prestarán atención adecuada a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, proporcionando suficiente asistencia financiera y técnica para proyectos destinados al desarrollo y mejora de la infraestructura de los transportes y comunicaciones que necesitan esos países, especialmente en lo tocante a los métodos y servicios de transporte que sean más convenientes para ellos y mutuamente aceptables para los países en desarrollo de tránsito y sin litoral. Todos los Estados invitados a ser partes en la Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, de 8 de julio de 1965, que no lo hayan hecho ya, considerarán la posibilidad de ratificarla o adherirse a ella a la mayor brevedad posible. En la aplicación de las medidas encaminadas a ayudar a los países sin litoral a superar las desventajas de su ubicación mediterránea, se deberán tener en cuenta las decisiones y resoluciones pertinentes que hayan sido o puedan ser aprobadas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio Y Desarrollo". Texto, na íntegra, in CARRILLO SALCEDO, Juan Antonio (dir.). *Textos básicos de Naciones Unidas*. Madrid, Tecnos, 1973, pp. 229-57.

(35) É o caso, *v.g.*, da Romênia, com celebração de acordos bilaterais.

econômica, reconociéndoles derechos preferenciales con relación a terceros Estados, y de acuerdo con criterios que se enunciarán en convenios multilaterales, regionales o bilaterales” (36). A 9-2-1978, o Comitê aprovou Recomendação, cujo Princípio n.º 9 adotou a proposta de AJA ESPIL, deixando de falar em zona econômica, mas cuidando dos direitos dos Estados mediterrâneos em uma zona que se estende da 12.ª a 200.ª milhas marítimas, pelo que o jurista argentino afirmou que, “se recogió así la fórmula de nuestro proyecto, nacida a raíz de la argumentación presentada por los delegados de Bolivia y Paraguay en el curso del I Congreso Internacional del Derecho del Mar en Porto Alegre, en donde sostuvieron que el acrecentamiento del mar territorial limitaba aún más las posibilidades marítimas de los países sin litoral” (37). E esse I Congresso (Porto Alegre, 11 a 15-4-1972) aprovou a Resolução de Porto Alegre, pela qual ficou resolvido “que se estudem as formas adequadas para os Estados sem litoral poderem gozar dos mesmos direitos, quanto à navegação, aeronavegação e pesca, sempre que tais atividades sejam realizadas pelos respectivos nacionais e para cobrir suas próprias necessidades. Tais direitos, inclusive as quotas e áreas de pesca, serão estabelecidos por tratados com os Estados ribeirinhos” (38).

4. A postura adotada pela Convenção de Montego Bay, de 1982

A Convenção de Montego Bay, fruto da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, teve gestação lenta, pela importância dos assuntos em pauta e a necessidade de se obter um consenso, da sessão inaugural em Nova Iorque, de 3 a 15-12-1973, à parte final da 11.ª sessão, em Montego Bay, de 6 a 10-2-1982 (39). Durante quase uma década, praticamente a totalidade dos Estados integrantes da comunidade internacional participou dos debates, além de, como observadores, organismos de várias espécies, da Organização de Libertação da Palestina à Organização Internacional de Associações dos Consumidores.

O Brasil, diversamente da posição assumida na I Conferência (Genebra, 1958) (40), acabou por ceder à maioria e flexibilizar na sua posição territorialista, assumida sobretudo a partir do Decreto-Lei n.º 1.098, de 25-3-70, em um momento politicamente necessário, interna e externamente, quando adotou 200 m.m. de mar territorial, a alinhar-se com os vizinhos

(36) AJA ESPIL, Jorge A. *El derecho del mar (nuevas cuestiones del Derecho Internacional Marítimo)*. Bogotá, Temis, 1973, p. 101.

(37) AJA ESPIL, J. A. *Idem*, p. 106.

(38) *In* Arquivos do Ministério da Justiça. Rio de Janeiro, Ano XXIX, nº 122, jul. 1972, p. 8.

(39) V. Ata final, Parte I, Sessões, e nota 19 bis.

(40) V. a respeito, AMADO, Gilberto. *O Brasil e o direito do mar*. *In* Revista Forense. Rio de Janeiro, ano 54, vol. 169, jan./fev. 1957, pp. 9-15.

latino-americanos. Acredita-se que foi o mais indicado, e assim demonstrou-se alhures (41).

No Congresso Nacional brasileiro, a Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados reconheceu a importância da nova Convenção, tendo o Relator, Deputado Pedro Colin, referido, de modo expresso, às “circunstanciadas conferências realizadas pelos Srs. Prof. Vicente Marotta Rangel, Embaixador Carlos Calero Rodrigues e Ministro Henrique Sabóia, da Marinha” (42), ao emitir parecer acerca da Mensagem n.º 147, de 1985, do Senhor Presidente da República. O Decreto Legislativo n.º 5, de 9-11-87, aprovou o texto da Convenção (43). De notar que, diferentemente do ocorrido com as convenções genebrinas, houve evidente preocupação dos Poderes Executivo e Legislativo no sentido de incorporar os preceitos da Convenção de Montego Bay ao ordenamento interno. As anteriores, conquanto aprovadas a 29-4-58, somente em 1968 foram enviadas ao Congresso Nacional, e, ao final, não ratificadas (44).

Ainda que perfunctoriamente, posto que a relevância do tema requer um estudo extenso e detalhado, ver-se-á algumas das mais importantes disposições de Montego Bay acerca do *status jurídico* dos países encravados.

Para a correta interpretação do novo diploma internacional, importa recordar que um dos *consideranda* de seu Preâmbulo faz referência expressa a “os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, quer costeiro, quer sem litoral” (45).

Mais minuciosa que a CMTZC, que generalizou o instituto da passagem inocente no mar territorial e nos estreitos, a de Montego Bay distin-

(41) FRANCO FILHO, G. de S. *Art. cit.*, p. 84.

(42) In *Diário do Congresso Nacional*, 10-10-1985, Seção I, p. 11.639.

(43) In *Diário do Congresso Nacional*, 12-11-1987, Seção II, p. 2.726.

A Convenção foi promulgada pelo Decreto Presidencial nº 99.165, de 12-3-1990 (DOU de 14-3-1990, pp. 5.169-70), revogado, em seguida, pelo Decreto Presidencial nº 99.263, de 24-5-1990 (DOU de 25-5-1990, p. 9.972), eis que, como a Convenção ainda não se encontra em vigor, sua promulgação (ato interno) implicaria em abrir lacuna legislativa no Direito nacional, no pertinente aos espaços marítimos brasileiros, conforme os *consideranda* do último.

Observe-se que o Brasil foi o 37º Estado a ratificar a Convenção de Montego Bay, a 22-2-1988, que somente entrará em vigor doze meses após o depósito do 60º instrumento de ratificação ou de adesão (art. 308, 1). Só então deverá ser promulgada regularmente por novo Decreto do Executivo.

(44) CARNEIRO, Nelson. *Palavras, leva-as o vento ...* (IV). Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1974, p. 53.

(45) A Convenção sobre o Direito dos Tratados, de Viena, de 23-5-1969, em vigor desde 27-1-1980, ainda não ratificada pelo Brasil, reconhece, no Preâmbulo, fonte de interpretação de um tratado (art. 31,2). V., a respeito, o excelente estudo do delegado brasileiro à Conferência de Viena, Embaixador Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva (*Conferência de Viena sobre o Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores (MRE), 1971, especialmente pp. 34-5).

guiu um tipo novo de passagem. O art. 17 trata da passagem inocente dos navios dos Estados sem litoral, e os arts. 37 e seguintes tratam da passagem em trânsito, a efetuada nos estreitos, a todos os Estados, e, por óbvio, aos encravados.

Ao cuidar da zona econômica exclusiva, novidade da Convenção de 1982, é reconhecido que os Estados mediterrâneos "terão direito de acesso" (art. 69, 1). Faça-se ligeira digressão para um comentário que se parece necessário. Na CMTZC (art. 24), havia a zona contígua do alto-mar ao mar territorial de até 12 m.m., com direitos específicos, e a partir da linha de base onde começa o mar territorial, então sem limites expressos, eis que esse sempre foi o grande impasse a uma negociação definitiva. Agora, a zona contígua, prevista no art. 33, não é do alto-mar ao mar territorial, mas, continuado com as mesmas "medidas de fiscalização", começa na linha de base onde também começa o mar territorial de 12 m.m. (art. 3), no qual o Estado costeiro exerce soberania plena, nele, sobre e sob ele (art. 2,2). Por seu turno, a zona econômica exclusiva, onde o Estado ribeirinho possui certas competências, algo semelhante a uma soberania funcional ou econômica (art. 56), conquanto situada além do mar territorial (art. 55), não se estenderá além de 200 m.m. da mesma linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial (art. 57), e, força repetir, no mar territorial a soberania não sofre restrições, salvo a passagem inocente. Ou seja, há 12 m.m. de mar territorial, 24 m.m. de zona contígua e 200 m.m. de zona econômica exclusiva, todas iniciando na mesma linha de base. É a interpretação imediata que deflui dos arts. 3,33 e 57, de Montego Bay. Em verdade, o que se tem é um mar territorial de 12 m.m., da linha de base até a linha de respeito, limite exterior (art. 4). A partir daí, tem-se 12 m.m. de zona contígua e zona econômica exclusiva, concomitantes com os direitos típicos de cada qual. A partir da 24.^a m.m., terminam as medidas de fiscalização, passando o Estado costeiro a ter os "direitos de soberania" e a "jurisdição" deferidos no art. 56, 1, *a* e *b*. Crê-se que essa deve ser a mais adequada interpretação, eis que as medidas previstas para as 24 m.m. da zona contígua e para outras cogitáveis à zona econômica exclusiva estão implícitas nos direitos exercíveis no mar territorial, e o art. 55 refere que a zona econômica exclusiva se situa após o mar territorial respectivo.

Retomando o tema verifica-se que ao aceder à zona econômica exclusiva, o Estado sem litoral está obrigado a observar as regras de conservação (art. 61) e de utilização dos recursos vivos (art. 69,1 *in fine*). A admissão a essa zona exclusiva fica condicionada à celebração de acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais entre os interessados (art. 69, 2, *b*), regra aplicável também aos chamados "Estados geograficamente desfavorecidos" (art. 69, 2, *c*), novidade introduzida pela Convenção da Jamaica, e que são definidos no art. 70,2.

A regra básica, ainda ao tempo da negociação do tratado, era a de que "los Estados sin litoral o que se encuentran en situación geográfica

desvantajosa tendrán derecho a participar sobre una base equitativa en la explotación de los recursos vivos de las zonas de los Estados vecinos, en condiciones que se establecerán mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales” (46). Assim, quando o costeiro possui capacidade de efetuar a captura total dos recursos vivos da zona econômica exclusiva, ajustes poderão ser celebrados com os Estados sem litoral e os em desenvolvimento de maneira a não prejudicá-los (art. 69,3), que se deve processar por meios “equitativos”, observando as garantias do Estado ribeirinho (art. 69,2), assemelhando-se em mais uma fórmula diplomática para se chegar a um consenso.

A plataforma continental, tal como definida no art. 76, é mais ampla que a tratada no art. 1, da Convenção sobre a matéria de 1958. Nesta, estendia-se “até o ponto em que a profundidade das águas sobrejacentes permita o aproveitamento dos recursos naturais das referidas regiões” (art. 1, *a*, *in fine*). Presentemente, compreende “toda a extensão do prolongamento do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental” (art. 76,1). Parece que a plataforma continental jurídica continua a distinguir-se da geográfica, com a primeira começando a partir da linha de respeito, onde termina o mar territorial, e a última, do momento em que começa a submersão do território do Estado costeiro. Ademais, não se adotou a regra da Declaração de Santo Domingo, dos países do Caribe, de 9-6-72, que pretendia o limite exterior da plataforma no bordo exterior da emersão continental (47), preferindo-se adotar o bordo exterior da margem continental. E, abandonando-se um critério meramente geográfico, posicionou-se o diploma por um método geológico (art. 76,4). Sem querer proceder à análise da correta denominação da plataforma, importa observar que, alhures, se teve ocasião de apontar a preferência pela expressão “plataforma submarina”, defendida por AZCÁRRAGA E PODESTÁ COSTA (48), a incluir as plataformas submarinas dos continentes (continental) e das ilhas (insular), tendo prevalecido a denominação mais tradicional e usual de “plataforma continental”. Nela, os Estados, inclusive os mediterrâneos, podem colocar cabos e dutos (art. 79,1), e o costeiro não pode impedir (art. 79,2), o que é uma das liberdades tradicionais do alto-mar, consagrada em 1958 (Convenção sobre a Plataforma Continental, art. 4), e mantida em Montego Bay (art. 87,1, *c*).

Manteve a Convenção de 1982 as quatro liberdades tradicionais do alto-mar (art. 87, 1, *a*, *b*, *c* e *e*), e que já haviam sido codificadas em Genebra (Convenção sobre o Alto-Mar, art. 2). Acresceram-se de duas novas: liberdades de construção de ilhas artificiais e outras instalações (art. 87,1, *d*) e de investigação científica (art. 87,1, *f*). Quanto à primeira, a proposta da Bulgária para impedir a construção de bases militares não logrou êxito,

(46) NAÇÕES UNIDAS. *Documentos de antecedentes: el derecho del mar*. Nova Iorque, Oficina de Información Pública, 1976, p. 15.

(47) AJA ESPIL, J. A. *Ob. cit.*, p. 87.

(48) FRANCO FILHO, G. de S. *Art. cit.*, p. 72.

e, segundo LUCIUS CAFLISCH, "rein n'empêche des lors l'Etat côtier de soumettre la mise en place d'îles artificielles à des fins militaires à son consentement" (49), embora, *data venia*, o ideal seria essas instalações apenas para fins econômicos e pacíficos, até porque o alto-mar deve ser utilizado para fins pacíficos (art. 88). Quanto à segunda, ficam restritas aos seus fins pacíficos (art. 240, a).

Para gozar desses direitos, o Estado mediterrâneo fica dependente da vontade exclusiva do Estado que o separa do mar (61). Há, porém, o que parece substancial diferença, exigível, quiçá, via judicial. Ao tempo da Convenção sobre o Alto-Mar, o art. 3 genebrino consagrava que "os Estados sem litoral *deverão ter* livre acesso ao mar" (grifou-se). Agora, não há o verbo no condicional, mas sim a garantia de que "os Estados sem litoral *têm* o direito de acesso ao mar e a partir do mar" (grifou-se) (art. 125, 1).

No mais, todos os Estados — e aí também os encravados — gozam das seis liberdades, mas nenhuma reivindicação de soberania pode ser admitida (art. 89), e o direito de navegação (art. 90) importa necessariamente no direito de os Estados encravados acederem ao mar e a partir do mar (art. 125, 1), mediante acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais (art. 125,2), vedada a cobrança de direitos aduaneiros (art. 127,1), facultado o estabelecimento de zonas ou depósitos francos (art. 128), garantida igualdade de tratamento com relação a outros navios estrangeiros de Estados costeiros (art. 121), acenando com "a concessão de maiores facilidades no futuro" (art. 132, *in fine*), o que se dará por via de acordos que os interessados deverão negociar, donde os direitos consagrados na Convenção representam o mínimo indispensável a garantir razoáveis condições aos Estados mediterrâneos.

Nesse aspecto, de forma conclusiva, JEAN MONNIER registra que "les navires relevant d'Etats sans littoral bénéficient aujourd'hui, en haute mer, du même régime que les navires des Etats côtiers" (61). Isso é salutar, pelo fato de que "existen países sin litoral que tienen interés en ingresar al mar, porque consideran que el comercio está vinculado al transporte y el principal medio de transporte es el mar" (62).

5. Conclusão

Para que se desenvolvam, os Estados sem litoral precisam chegar ao mar, que é a via natural do comércio internacional. Mas, para alcançar esse

(49) CAFLISCH, Lucius. *La délimitation des espaces marins entre Etats dont les côtes se font face ou sont adjacentes*. In DUPUY, R. J. & VIGNES, D. (coord.). *Ob. cit.*, p. 436.

(50) N. sent., o registro de Celso de Albuquerque Mello (in *Curso de direito internacional público* (II). 8ª ed., Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1986, p. 826), que acentua: "na prática, o exercício do direito de livre acesso ao mar continua dependendo de acordo com o Estado de trânsito" (idem, p. 827).

(51) MONNIER, J. *Art. cit.* In DUPUY, R. J. & VIGNES, D. (coord.). *Ob. cit.*, p. 444.

(52) LINARES FLEYTAS, A. *Art. cit.*, p. 107.

fim, dependem dos intermediários, daqueles que os separam das águas salubres. E nem sempre dispensam-se os Estados, à semelhança dos homens, das suas ambições e das suas tendências dominadoras. Essa dominação tanto se processa pela conservação, nos dias atuais, de regiões ainda consideradas colônias, como o caso da vizinha Guiana Francesa, como pela imposição de pesados ônus sobre os chamados países terceiro-mundistas, em decorrência de um endividamento externo, com taxas de juros alteradas unilateralmente pelos credores oriundos dessas potências.

E a ambição desmedida dos países mais desenvolvidos, se, por um lado, implica em uma quase-recusa à aceitação do territorialismo para os mares dos Estados costeiros menos desenvolvidos⁽⁵³⁾, sobretudo porque desinteressando àqueles que possuem grandes frotas pesqueiras, por outro, se identifica a partir de documentos com o Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares, de 1968, como que a criar um neo-colonialismo, monopolizando, entre Estados Unidos e União Soviética, o acesso ao conhecimento nuclear.

Deve-se entender que a Convenção de Montego Bay é um passo largo, talvez o mais importante dado até o presente, no sentido de proporcionar o efetivo acesso dos Estados encravados aos mares. E apenas um passo, eis que, única forma negociável, a eficácia da norma internacional que garante o acesso ao mar é, juridicamente, contida, na medida em que, impossível ser negociado um tratado bilateral, v.g., que proíba a dado Estado mediterrâneo chegar ao mar, isso somente poderá ser alcançado com a anuência do Estado costeiro.

Por derradeiro, impõe-se ter que Montego Bay é, por si só, um instrumento que poderá servir para uma forma, ainda incipiente, de união internacional. Ao começar a vigor, ao incorporar-se aos ordenamentos jurídicos internos dos Estados-Partes, irá oferecer subsídios à solução dos problemas que afligem os Estados encravados, como a Bolívia e o Paraguai, na América do Sul. A própria alteração verbal, com a supressão do condicional e o dever de permitir o acesso, poderá significar uma nova realidade conceitual para esses Estados, tal como a de que a própria humanidade seja cogitada como sujeito do Direito Internacional, como pretende expressiva corrente doutrinária. Assim deve ser. E assim será...

Bibliografia

- ACCIOLY, Hildebrando. *Tratado de direito internacional público*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1933-4-5 (3 vols.).
- AJA ESPIL, Jorge A. *El derecho del mar (las nuevas cuestiones del Derecho Internacional Marítimo)*. Bogotá, Temis, 1973.
- AMADO, Gilberto. *O Brasil e o direito do mar*. In: Revista Forense. Rio de Janeiro, ano 54, v. 169, jan./fev. 1957, pp. 9-15.
- BOSON, Gerson de Brito Mello. *Curso de direito internacional público* (I). Belo Horizonte, Bernardo Alvares, 1958.

(53) Ficou evidente a posição dos Estados Unidos, contrária à limitação dos mares, no curso da III Conferência.

- CARNEIRO, Nelson. *Palavras, leva-as o vento ...* (IV). Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1974.
- CARRILO SALCEDO, Juan Antonio (dir.). *Textos básicos de Naciones Unidas*. Madrid, Tecnos, 1973.
- COMBACAU, Jean. *Le droit international de la mer*. Paris, Presses Universitaires, 1985.
- DEMICHEL, Francice, BENCHIKH, Doyen Madjid et alii. *Introducción crítica au droit international*. Lyon, Presses Universitaires, 1986.
- DUPUY, René-Jean & VIGNES, Daniel (coords.). *Traité du nouveau droit de la mer*. Paris/Bruxelas, Economica/Bruylant, 1985.
- FIGLIORE, Pasquale. *Nouveau droit international public*. Trad. Charles Antoine. 2ª ed., Paris, G. Pedone-Lauriel, 1885.
- FRANCO FILHO, Georgeton de Sousa. *Novas tendências do direito do mar*. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região. Belém, ano 14, nº 27, jul./dez. 1981, pp. 65-87.
- . *Imunidade de jurisdição trabalhista dos entes de direito internacional público*. São Paulo, LTr, 1986.
- GRÓCIO, Hugo. *Del derecho de la guerra y de la paz*. Trad. Jayme Torrubiano Ripoll. Madrid, Reus, 1925 (4 vols.).
- KLUBER, Johann Ludwig. *Droit des gens moderne de l'Europe*. 2ª ed., Paris, Guillaumin, 1874.
- LINARES FLEYTAS, Antonio. *Los principios y normas generales que regulan el ejercicio de los derechos de tránsito de las naciones carentes de litoral*. In: Estudios de derecho internacional marítimo (homenaje al Profesor José Luis de Azcárraga). Madrid, Gráficas Alonso, 1968, pp. 105-17.
- MAROTTA RANGEL, Vicente. *Natureza jurídica e delimitação do mar territorial*. 2ª ed., São Paulo, Revista dos Tribunais, 1970.
- . *Direito e relações internacionais*. 3ª ed., São Paulo, Revista dos Tribunais, 1988.
- MELLO, Celso R. D. de Albuquerque. *Direito internacional público; tratados e convenções*. 4ª ed., Rio de Janeiro, Renovar, 1986.
- . *Mar territorial*. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1965.
- . *Curso de direito internacional público*. 8ª ed., Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1986 (2 vols.).
- . *et alii. Legado político do ocidente (o homem e o Estado)*. Rio de Janeiro/São Paulo, Difusão Editorial, 1978.
- MIAJA DE LA MUELLA, Adolfo. *El derecho al comercio marítimo de los Estados sin litoral*. In: Estudios de derecho internacional marítimo (homenaje al Profesor José Luis Azcárraga). Madrid, Gráficas Alonso, 1968, pp. 119-41.
- NAÇÕES UNIDAS. *Documentos de antecedentes; el derecho del mar*. Nova Iorque, Oficina de Información Pública, 1976.
- NASCIMENTO E SILVA, Geraldo Eulálio. *Conferência de Viena sobre Direito dos Tratados*. Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, 1971.
- PEREIRA, Lafayette Rodrigues. *Princípios de direito internacional* (I). Rio de Janeiro, Jacintho Rodrigues dos Santos, 1902.
- QUÉNEUDEC, Jean-Pierre. *Conventions maritimes internationales*. Paris, A. Pedone, 1979.
- ROUSSEAU, Charles. *Derecho internacional público*. Trad. Fernando Gimenez Artigues. 3ª ed., Barcelona, Ariel, 1966.
- VERDROSS, Alfred. *Derecho internacional público*. Trad. Antonio Truyol y Serra. 6ª ed., Madrid, Aguilar, 1978.