

O BLOQUEIO MARÍTIMO DE GAZA E O DIREITO DO MAR

Roberto Carvalho de Medeiros (*)

“O mar é uno e indivisível”! Essa assertiva era válida até pouco tempo atrás quando a ONU decidiu criar um painel de estudo sobre o direito marítimo internacional, culminando seus trabalhos na realização da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) em 1982, na Jamaica, com entrada em vigor doze anos depois, em 16 de novembro de 1994.

Nela foram estabelecidas normas para dimensionamento dos espaços marítimos, medidos em milhas marítimas¹, desde aqueles estruturalmente comuns até os localizados em espaços geográficos mais complexos, tais como os estados arquipelágicos ou banhados por canais de navegação internacionais.

Dentre os principais conceitos estabelecidos naquela Convenção, destacam-se o de *mar territorial* (MT), *zona contígua* (ZC), *zona econômica exclusiva* (ZEE) e o *alto-mar*, tendo como marco zero para suas medidas a partir do continente territorial uma linha imaginária denominada de *linha de base*².

A soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se a uma faixa de mar adjacente – *mar territorial* – com dimensão de até doze milhas marítimas a partir das linhas de base, a exercendo, com controle pleno, sobre a massa líquida e o espaço aéreo sobrejacente, bem como sobre leito e o subsolo deste mar³.

A mesma Convenção permite que o Estado costeiro mantenha sob seu controle uma área marítima de até doze milhas náuticas, adicionalmente às doze milhas do mar territorial, denominada de *zona contígua*, com o propósito de evitar ou reprimir as infrações às suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários ou de outra natureza no seu território ou mar territorial.

“A *zona econômica exclusiva* é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente,... e não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial”⁴. A Convenção garante ao Estado costeiro “... *direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo...*”⁵.

A CNUDM define *alto-mar* como todas as partes do mar não incluídas no mar territorial e na zona econômica exclusiva de um Estado costeiro, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipelágico. Portanto, *alto-mar* é o conjunto das zonas marítimas que não se encontram sob jurisdição de nenhum Estado, sendo considerado de fato e de direito “Patrimônio da Humanidade”. Nos termos do direito marítimo, torna-se ilegítima qualquer reivindicação de soberania sobre tais zonas da parte de um Estado. O limite interior do *alto-mar* corresponde ao limite exterior da zona econômica exclusiva, fixado a no máximo 200 milhas náuticas da costa. Vale salientar, com atenção especial para o estudo de caso em pauta, que no espaço marítimo denominado de *alto-mar* vigora o princípio da “*liberdade do alto-mar*”, onde são livres a navegação, o sobrevôo, a pesca, a pesquisa científica, a instalação de cabos e dutos, a construção de ilhas artificiais e, em particular, seu principal princípio de direito do mar, o do uso pacífico. Portanto, na atualidade é justo afirmar que “o *alto-mar* é uno e indivisível”!

A única jurisdição aplicável a um navio em *alto-mar* é a do Estado cuja bandeira a embarcação arvora. Tais Estados têm a obrigação, quanto aos seus navios de bandeira, em *alto-mar*, prevista pela CNUDM, de tomar as medidas necessárias à preservação da segurança da navegação (condições de navegabilidade dos navios, qualificação da tripulação etc.), salvaguarda da vida

¹ Milha, milha marítima (MM) ou milha náutica (MN) corresponde a 1.852 metros.

² As linhas de base são utilizadas como origem do mar territorial de 12 MM, da zona contígua de 24 milhas, da zona econômica exclusiva de 200 milhas e, em alguns casos, da própria plataforma continental jurídica. As linhas de base podem ser normais ou retas. Quando normais, elas acompanham a linha de baixa-mar, conforme indicada nas cartas náuticas produzidas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Comando da Marinha. Nos locais onde a linha de costa apresenta recortes profundos ou uma franja de ilhas na sua proximidade imediata, é permitido o uso das linhas de base retas, mediante a união de pontos apropriados, que, no caso do litoral brasileiro, constam do Decreto nº 1.290, de 21 de outubro de 1994.

³ Artigos 2 e 3 da CNUDM.

⁴ Artigos 55 e 57 da CNUDM, respectivamente (“in verbis”).

⁵ Alínea a, parágrafo 1, artigo 56 da CNUDM (“in verbis”).

humana no mar, exigindo dos comandantes dos navios que prestem assistência a pessoas em perigo, impedir o transporte de escravos e atos de pirataria e impedir o tráfico de drogas. Os navios de guerra, em alto-mar, não gozam do direito de visita frente a navios estrangeiros, a não ser que haja suspeita de ilícitos como pirataria, tráfico de drogas ou de escravos.

Chama-se atenção no caso em estudo de que o Estado costeiro pode exercer o direito de perseguição contra navios estrangeiros desde que ela se inicie ainda dentro das águas interiores, do mar territorial, da zona contígua ou da zona econômica exclusiva. Tal perseguição pode ser efetuada por navio ou aeronave do Estado costeiro.

O ataque ocorreu na madrugada do dia 31 de maio de 2010 a 128 quilômetros da Faixa de Gaza em águas do Mar Mediterrâneo. A imprensa tem divulgado adjetivado o local como “águas internacionais”. Entendo que ela se refere ao fato de ter ocorrido em um ponto fora do mar territorial do Estado de Israel, o que está correto em relação ao Direito Marítimo. Entretanto, tal assertiva *internacional* por conduzir a um desvio do foco de análise, haja vista 128 km estar abrangida dentro da ZEE, onde esse Estado costeiro possui direitos e deveres amparados na CNUDM⁶.

Israel afirma que agiu de forma preventiva, a fim de evitar que as embarcações que integravam a “flotilha humanitária” furassem o bloqueio imposto à Faixa de Gaza. Este conceito não está previsto no Direito Internacional e não é amparado nos termos da CNUDM. Torna-se clara a transgressão aos preceitos desta Convenção quando Israel emprega meios militares, embarcações e aeronaves do Estado israelense, fora do seu espaço soberano, contra outras embarcações estrangeiras, devidamente identificadas por meio de bandeira de Estado soberano e registradas na IMO, sendo, portanto, passíveis de acompanhamento positivo, seguro, mas passivo até adentrarem ao espaço soberano adjacente à Faixa de Gaza onde Israel possui controle operacional por motivos políticos-estratégicos que não fazem parte do escopo desta análise.

A provável desproporcionalidade do uso da força, método usual empregado pelos israelenses em todas as crises que ameacem seus interesses estratégicos, foi mais um ato agressivo que agrava a conduta do Estado de Israel nesse fato com forte impacto nas relações internacionais entre os atores diretamente envolvidos, quais sejam, Israel, os Palestinos, a Turquia, a Liga Árabe e a ONU. Aliás, mais uma vez ficou provada a incapacidade do seu Conselho de Segurança agir com eficácia e firmeza contra fatos internacionais que incluam um dos membros permanentes e/ou seus parceiros diretos, como é o caso da relação EUA-Israel.

Resta a comunidade internacional pressionar seus representantes diplomáticos dos respectivos Estados e nos organismos internacionais pertinentes, tais como a ONU, OTAN, IMO, UE⁷ a fim de se mobilizarem para bem esclarecer essa lamentável ocorrência, além de evitar que tais atos se repitam em um total e ostensivo desrespeito ao Direito Internacional onde os acordos de cooperação internacionais são considerados como fontes primárias para sua consecução.

(*) – Capitão-de-Mar-e-Guerra Reformado, membro do Instituto Sagres. Especialista em Relações Internacionais e Doutor em Política e Estratégias Marítimas pela Escola de Guerra Naval.



⁶ Mapa meramente informativo para efeito de visualização da área marítima onde ocorreu o ataque.

⁷ Organismos internacionais, respectivamente: Organização do Tratado do Atlântico Norte, Organização Marítima Internacional e União Européia.