

**V-F 1 - Verdadeiro:** A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) define navio de guerra como sendo um navio pertencente às Forças Armadas de um Estado, guarnecido por tripulação submetida às regras da disciplina militar.

**Falso** - A CNUDM define navio de guerra como pertencente às Forças Armadas, mas exige apenas que esteja sob comando de oficial designado, não mencionando a necessidade de tripulação submetida à disciplina militar.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Navios de Estado são aqueles que executam serviços governamentais e não comerciais, como navios alfandegários, navios-faróis e navios de saúde.

**Falso** - Navios de Estado são aqueles que executam serviços governamentais e, obrigatoriamente, atividades de natureza comercial para sustentar as finanças públicas.

**V-F 3 - Verdadeiro:** A imunidade dos navios de Estado utilizados para atividades não comerciais é afetada pela obrigação de obedecer às leis e aos regulamentos do Estado costeiro durante a passagem sobre seu Mar Territorial (MT).

**Falso** - A imunidade dos navios de Estado utilizados para atividades não comerciais, consagrada pela CNUDM, é absoluta, isentando-os de obedecer às leis do Estado costeiro durante a passagem no Mar Territorial (MT).

**V-F 4 - Verdadeiro:** O princípio da extraterritorialidade se aplica aos navios de guerra, sujeitando os atos e fatos jurídicos ocorridos a bordo ao ordenamento jurídico do Estado do seu pavilhão.

**Falso** - O princípio da extraterritorialidade estabelece que os navios de guerra em trânsito por águas territoriais alheias devem se submeter integralmente ao ordenamento jurídico do Estado costeiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que a CNUDM exige para definir um navio como "navio de guerra"?

**Resposta** - Ser de combate, pertencente às Forças Armadas; Ostentar sinais exteriores próprios de navio de guerra de sua nacionalidade; Tripulação submetida à Disciplina Militar; Estar sob Comando de um Oficial.

**Flash-card 2 Pergunta** - A CNUDM consagra a \_\_\_\_\_ dos navios de Estado utilizados para atividades \_\_\_\_\_.

**Resposta** - "imunidade" e "não comerciais"

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual a principal característica que define um "navio de Estado" no contexto de serviços governamentais?

**Resposta** - Executam serviços governamentais e não comerciais (serviço público de natureza civil, entre eles os navios alfandegários, navios-faróis, navios de saúde, etc.), também são considerados navios de Estado aqueles postos a serviço de soberanos, Chefes de Estado ou representações diplomáticas.

**Flash-card 4 Pergunta** - O que significa o princípio da extraterritorialidade aplicado a um navio de guerra?

**Resposta** - Os atos e fatos jurídicos a bordo estão sujeitos ao ordenamento jurídico do Estado do seu pavilhão.

**Flash-card 5 Pergunta** - Em que se baseia o fundamento da imunidade do navio de guerra?

**Resposta** - Seu caráter representativo e respeito mútuo entre Estados.

**Flash-card 6 Pergunta** - Navios de Estado também gozam de imunidade e extraterritorialidade?

**Resposta** - Sim.

## 2.1 - STATUS DE NAVIOS DE GUERRA E DE ESTADO

### 2.1.1 - Definição de Navio de Guerra e de Estado

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) define navio de guerra como sendo um navio pertencente às Forças Armadas de um Estado. Os navios de guerra devem:

- ostentar sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade;
- estar sob o comando de oficial, devidamente designado pelo Estado, cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente; e
- estar guarnecido por tripulação submetida às regras da disciplina militar.

Navios de Estado são aqueles que executam serviços governamentais e não comerciais, ou seja, que executam um serviço público de natureza civil, como, por exemplo, navios alfandegários, navios-faróis, navios de saúde, etc. Também são considerados navios de Estado aqueles postos a serviço de soberanos, Chefes de Estado ou representações diplomáticas. A CNUDM consagra a imunidade dos navios de Estado utilizados para atividades não comerciais. Porém, à semelhança dos navios de guerra, a imunidade é afetada pela obrigação desses navios em obedecer às leis e aos regulamentos do Estado costeiro durante a passagem sobre seu Mar Territorial (MT) e pela responsabilidade internacional oriunda de eventuais danos causados pelo descumprimento dessa legislação e demais normas da CNUDM ou do Direito Internacional (DI).

### 2.1.2 - Status Internacional

Segundo o DI, os navios de guerra encontram-se sob a jurisdição de um Estado, gozando de imunidade, mesmo quando em trânsito por mares territoriais alheios ou ancorados em portos estrangeiros. O costume internacional reconhece igual privilégio às embarcações pertencentes ao Estado e usadas para fins não comerciais, como um navio de representação. Assim, os atos e fatos jurídicos acontecidos no navio de guerra estarão sujeitos ao ordenamento jurídico do Estado do seu pavilhão. Esta situação jurídica, conhecida por princípio da extraterritorialidade, é um exemplo da aplicação da lei nacional para além do território do Estado. Desta forma, o navio de guerra goza de imunidade em relação à jurisdição de outros Estados. Autoridades policiais, portuárias, sanitárias e outras, só podem entrar a bordo de um navio de guerra com a permissão do Comandante do navio. O fundamento das imunidades do navio de guerra é o seu caráter representativo e o respeito mútuo dos Estados.

**V-F 1 - Verdadeiro:** Autoridades policiais, portuárias e sanitárias do Estado costeiro só podem entrar a bordo de um navio de guerra estrangeiro com a permissão do Comandante do navio.

**Falso** - O Direito Internacional prevê que o Estado costeiro tem jurisdição para fins de busca e inspeção em navios de guerra estrangeiros em seu Mar Territorial (MT), não dependendo da permissão do Comandante.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O navio de guerra é imune a sequestro, arresto ou qualquer tipo de detenção, seja em águas nacionais ou internacionais, devendo qualquer reclamação ser feita no seu Estado nacional.

**Falso** - A imunidade do navio de guerra contra detenção aplica-se apenas em águas internacionais, cessando quando ele entra nas águas nacionais de outro Estado.

**V-F 3 - Verdadeiro:** O Governo brasileiro não reconhece ao navio de guerra, empregado em atividade comercial, o gozo das isenções e regalias normalmente concedidas a este tipo de navio.

**Falso** - Conforme o Decreto nº 56.515/1965, o Governo brasileiro estende as isenções e regalias de navio de guerra mesmo quando este estiver empregado em atividade comercial.

**V-F 4 - Verdadeiro:** A imunidade dos navios de guerra foi submetida a temperamentos pela CNUDM, como a responsabilidade do Estado de bandeira por eventuais danos causados em violação às normas do Direito Internacional (DI).

**Falso** - A CNUDM estabeleceu a imunidade absoluta dos navios de guerra, isentando o Estado de bandeira de responsabilidade internacional por eventuais danos causados.

**Flash-card 1 Pergunta** - Navios de guerra estão sujeitos a sequestro ou detenção em águas internacionais ou nacionais?

**Resposta** - Não, eles são imunes a sequestro, arresto ou qualquer tipo de detenção, seja em águas internacionais ou nacionais.

**Flash-card 2 Pergunta** - Quais autoridades estrangeiras podem entrar a bordo de um navio de guerra?

**Resposta** - Somente com a permissão do Comandante do navio.

**Flash-card 3 Pergunta** - De acordo com o Decreto nº 56.515/1965 (Regra nº 13), quais são as três categorias de embarcações que o Governo brasileiro considera como "navio de guerra" para fins de visita?

**Resposta** - O de combate **efetivamente** incorporado à Força Armada do Estado **cuja bandeira arvorar; auxiliar**, destinado exclusivamente ao serviço da Marinha de Guerra e a ela incorporado, com **tripulação militar**; e o **navio mercante** incorporado, **adaptado ao serviço e comandado por oficial da Marinha de Guerra**.

**Flash-card 4 Pergunta** - Segundo o Decreto nº 56.515/1965 (Regra nº 14), qual é a notificação exigida para que um navio mercante adaptado para o serviço de guerra seja reconhecido como navio de guerra pelo Brasil?

**Resposta** - O Governo do Estado deve notificar o Governo brasileiro, via diplomática, declarando que o navio não continuará a exercer atos de comércio e que é comandado por Oficial de sua marinha de guerra.

**Flash-card 5 Pergunta** - Qual é a consequência, segundo a Regra nº 15 do Decreto nº 56.515/1965, se um navio de guerra for empregado em atividade comercial?

**Resposta** - O Governo brasileiro não reconhece o gozo das isenções e regalias normalmente concedidas a este tipo de navio.

**Flash-card 6 Pergunta** - O Direito Internacional NÃO prevê que um navio de guerra estrangeiro possa ser abordado por outro do Estado costeiro para fins de \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_.

**Resposta** - "busca" e "inspeção".

**Flash-card 7 Pergunta** - O Governo brasileiro reconhece as isenções e regalias de um navio de guerra que esteja sendo empregado em atividade comercial?

**Resposta** - Não, conforme a Regra nº 15 do Decreto nº 56.515/1965.

**Flash-card 8 Pergunta** - Quais são os temperamentos ou restrições à imunidade dos navios de guerra?

**Resposta** - Necessidade da observância de leis e regulamentos impostos pelo Estado costeiro para a passagem inocente no mar territorial; Responsabilidade por danos causados em violação à legislação vigente.

**Flash-card 9 Pergunta** - Em caso de Descumprimento das normas de DI por parte de um navio de guerra de outro Estado, quais as medidas que podem ser tomadas?

**Resposta** - Emissão de protesto diplomático ou de ordem, para que se retire imediatamente do Mar Territorial do Estado costeiro.

Assim, o navio de guerra é considerado um órgão do seu Estado nacional. O DI não prevê que um navio de guerra estrangeiro possa ser abordado por outro do Estado costeiro para fins de busca e inspeção.

Diante disso, tem-se que o navio de guerra:

- a) é imune a sequestro, arresto ou qualquer tipo de detenção, seja em águas nacionais ou internacionais. Qualquer reclamação contra eles deverá ser feita no seu Estado nacional; e
- b) exerce o controle sobre todos os passageiros e a tripulação, em relação a atos perpetrados a bordo.

Saliente-se que o Decreto nº 56.515/1965, que trata sobre a visita de navios de guerra estrangeiros a águas territoriais e aos portos brasileiros, considera, para efeito de aplicação dos dispositivos lá previstos (Regra nº 13), o navio de guerra como:

- a) o de combate efetivamente incorporado à Força Armada do Estado cuja bandeira arvorar;
- b) o auxiliar, destinado exclusivamente ao serviço da Marinha de Guerra e a ela incorporado, com tripulação militar; e
- c) o mercante, igualmente incorporado e adaptado ao serviço, comandado por oficial da Marinha de Guerra".

Igualmente, a Regra nº 14 do mesmo Decreto estipula: "para que um navio mercante, depois de ter sido adaptado para o serviço de guerra, seja considerado como navio de guerra pelo Governo brasileiro, será necessário que, por via diplomática, o Governo do Estado a que ele pertencer notifique a este Governo dessa nova situação do navio, com a declaração de que na categoria de navio

de guerra, para a qual passou, não continuará a exercer atos de comércio, e que é comandado por Oficial de sua marinha de guerra”.

O Governo brasileiro não reconhece ao navio de guerra, empregado em atividade comercial, o gozo das isenções e regalias normalmente concedidas a este tipo de navio (Regra nº 15 do Decreto nº 56.515/1965).

A imunidade dos navios de guerra foi submetida a alguns temperamentos pela CNUDM: a necessidade da observância das leis e regulamentos do Estado costeiro durante a passagem pelo MT e a responsabilidade do Estado de bandeira pelos eventuais danos causados ao Estado costeiro em violação àquela legislação ou a outras normas do DI. O descumprimento dessas normas pelo navio de guerra estrangeiro poderá ensejar a emissão de protesto diplomático ou de ordem, para que esse se retire imediatamente do MT do Estado costeiro.

## Página 31

**V-F 1 - Verdadeiro:** O descumprimento das normas pelo navio de guerra estrangeiro no Mar Territorial (MT) poderá ensejar a emissão de protesto diplomático ou de ordem para que se retire imediatamente do MT do Estado costeiro.

**Falso** - Em caso de descumprimento de normas por navio de guerra estrangeiro, o Estado costeiro está limitado a apresentar um protesto diplomático formal, não podendo ordenar a retirada imediata do navio do MT.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Navios de guerra de propulsão nuclear e de propulsão convencional desfrutam de idêntico status internacional, sem distinção.

**Falso** - Devido aos riscos ambientais, navios de guerra de propulsão nuclear gozam de um status internacional mais restrito em comparação com os de propulsão convencional.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Navios de propulsão nuclear devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução estabelecidas em acordos internacionais ao exercerem o direito de passagem inocente pelo Mar Territorial (MT).

**Falso** - O direito de passagem inocente de navios de propulsão nuclear pelo MT é irrestrito e não exige documentos ou medidas especiais além daquelas observadas pelos navios de propulsão convencional.

**V-F 4 - Verdadeiro:** Segundo a Lei nº 7.542/1986, bens afundados em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) passam para o domínio da União se, decorridos cinco anos, o responsável não tiver solicitado licença para remoção, exploração ou demolição.

**Falso** - A Lei nº 7.542/1986 estabelece que bens afundados em AJB por navios de guerra nunca passam para o domínio da União, mantendo-se a soberania do Estado do pavilhão.

**V-F 5 - Verdadeiro:** A CNUDM admite que a remoção de objetos de caráter arqueológico e histórico na Zona Contígua (ZC) possa constituir infração cometida no Mar Territorial (MT) do Estado costeiro.

**Falso** - A CNUDM trata a remoção de objetos arqueológicos e históricos na Zona Contígua (ZC) como uma questão de alto-mar, não permitindo que o Estado costeiro a considere uma infração cometida no seu MT.

**V-F 6 - Verdadeiro:** Na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e na Plataforma Continental (PC), a CNUDM não considera os bens de caráter arqueológico e histórico como recursos não vivos.

**Falso** - A CNUDM estabelece que, na ZEE e na PC, os bens de caráter arqueológico e histórico são considerados recursos não vivos e, portanto, estão sujeitos à regulação do Estado costeiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o "temperamento" (limitação) imposto pela CNUDM à imunidade dos navios de guerra?

**Resposta** - A responsabilidade do Estado de bandeira por eventuais danos causados em violação às leis locais ou normas do DI.

**Flash-card 2 Pergunta** - Navios de guerra de propulsão nuclear, ao exercerem a passagem inocente, devem observar quais medidas especiais?

**Resposta** - Devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução estabelecidas nos acordos internacionais.

**Flash-card 3 Pergunta** - Os procedimentos específicos a serem seguidos quando da visita de navios de guerra de propulsão nuclear a portos brasileiros constam de instrução permanente do \_\_\_\_\_.

**Resposta** - Comando de Operações Navais (ComOpNav).

**Flash-card 4 Pergunta** - De acordo com a Lei nº 7.542/1986, quando um bem afundado (inclusive um navio de guerra ou aeronave militar) em AJB passa para o domínio da União?

**Resposta** - Se, decorridos cinco anos do afundamento, o responsável não tiver solicitado licença para sua remoção, exploração ou demolição.

**Flash-card 5 Pergunta** - O art. 303 da CNUDM admite que a remoção dos objetos de caráter \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ na Zona Contígua (ZC) de um Estado costeiro constitui infração cometida no seu território ou no seu MT, das leis e regulamentos previstos no art. 33.

**Resposta** - "arqueológico" e "histórico".

### 2.1.2.1 - Navios de guerra de propulsão nuclear

Os navios de guerra de propulsão nuclear ou convencional desfrutam de idêntico status internacional, sem distinção. No entanto, ao exercer o seu direito de passagem inocente pelo MT, de acordo com a CNUDM, os navios de propulsão nuclear devem ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaução estabelecidas para esses navios nos acordos internacionais. Os procedimentos específicos a serem seguidos quando da visita de navios de guerra de propulsão nuclear a portos brasileiros constam de instrução permanente do Comando de Operações Navais (ComOpNav).

### 2.1.2.2 - Navios de guerra e aeronaves militares afundados

A Lei nº 7.542/1986, regula a destinação de bens e coisas afundadas em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). O art. 7º desse diploma legal estabelece que decorridos cinco anos do afundamento, o bem passará para domínio da União, caso o responsável por ele não tenha solicitado licença para a sua remoção, exploração ou demolição.

Da mesma forma, o art. 32 estabelece que todos os bens afundados em data anterior a 26 de setembro de 1966 foram incorporados ao patrimônio da União.

Excetuam-se os bens cujos responsáveis, no período de um ano a partir da data da promulgação da referida lei, tenham requerido autorização para sua remoção, demolição ou exploração.

O art. 303 da CNUDM admite que a remoção dos objetos de caráter arqueológico e histórico na Zona Contígua (ZC) de um Estado costeiro constitui infração cometida no seu território ou no seu MT, das leis e regulamentos previstos no art. 33. Na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e na Plataforma Continental (PC), a CNUDM não considera esses bens como recursos não vivos, não havendo ato internacional em vigor para o Brasil que estabeleça um regime para a proteção dos objetos arqueológicos e históricos nessas áreas.

Nota de rodapé: Ao ratificar a CNUDM, Portugal manifestou a seguinte declaração: "Portugal declara que, sem prejuízo do artigo 303 da CNUDM e da aplicação de outros instrumentos de DI em matéria de proteção do patrimônio arqueológico subaquático, quaisquer objetos de natureza histórica ou arqueológica descobertos nas áreas marítimas sob a sua soberania ou jurisdição só poderão ser retirados após notificação prévia e mediante o consentimento das competentes autoridades portuguesas;"

## Página 32

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) define aeronave militar como sendo aquela integrante das Forças Armadas de uma nação.

**Falso** - O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) define aeronave militar com base na sua função principal de combate, independentemente de sua incorporação às Forças Armadas.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) estabelece que aeronaves civis podem ser públicas ou privadas, sendo as públicas aquelas destinadas ao serviço do poder público.

**Falso** - O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) considera que as aeronaves públicas são uma categoria separada das aeronaves civis e militares.

**V-F 3 - Verdadeiro:** As normas estabelecidas na Convenção de Chicago de 1944 destinam-se somente às aeronaves civis, não se aplicando às aeronaves de propriedade do Governo.

**Falso** - A Convenção de Chicago estabeleceu normas que se aplicam a todas as aeronaves em voo internacional, sejam elas civis ou militares.

**V-F 4 - Verdadeiro:** Analogamente aos navios de guerra, as aeronaves militares e públicas gozam de imunidade, sendo isentas de busca e inspeção por parte de autoridade pertencente a Estado estrangeiro.

**Falso** - As aeronaves militares e públicas gozam de imunidade apenas no espaço aéreo internacional, mas estão sujeitas a busca e inspeção no espaço aéreo nacional estrangeiro.

**V-F 5 - Verdadeiro:** Uma aeronave não deve entrar em espaço aéreo ou aterrisar em território onde outro Estado exerça soberania, sem a sua autorização prévia.

**Falso** - Uma aeronave militar pode entrar no espaço aéreo de outro Estado sem autorização prévia, desde que não haja intenção de aterrisar.

**V-F 6 - Verdadeiro:** Caso o Comandante da aeronave não tenha como comprovar o cumprimento das normas alfandegárias, de imigração ou de quarentena, a aeronave poderá receber determinação para deixar imediatamente o território e o espaço aéreo nacionais.

**Falso** - A determinação para que uma aeronave militar estrangeira deixe imediatamente o espaço aéreo nacional só pode ser emitida se houver risco iminente de uso da força.

**Flash-card 1 Pergunta** - Apesar de tratar apenas de aeronaves civis, como a Convenção de Chicago define as aeronaves utilizadas em serviços militares, alfandegários ou policiais?

**Resposta** - Aeronaves de "propriedade do governo".

**Flash-card 2 Pergunta** - Como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) define aeronave militar?

**Resposta** - Aquela integrante das Forças Armadas de uma nação.

**Flash-card 3 Pergunta** - O que são aeronaves públicas, segundo o CBA?

**Resposta** - As que se destinam ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei.

**Flash-card 4 Pergunta** - Analogamente aos navios de guerra, que privilégio as aeronaves militares e públicas gozam?

**Resposta** - Gozam de imunidade, sendo isentas de busca e inspeção por parte de autoridade pertencente a Estado estrangeiro.

**Flash-card 5 Pergunta** - Qual é a distinção estabelecida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) ao definir aeronaves civis, e como ele categoriza as aeronaves públicas e privadas?

**Resposta** - O Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece que aeronaves civis podem ser públicas ou privadas. As aeronaves públicas são aquelas que se destinam ao serviço do poder público, incluindo as requisitadas na forma da lei. As aeronaves privadas são todas as demais, exceto as militares.

**Flash-card 6 Pergunta** - Nenhum agente de autoridade estrangeira pode subir a bordo sem o consentimento do Comandante, porém caso ele não tenha como comprovar o cumprimento das normas alfandegárias, de imigração ou de quarentena, cite a medida que o Estado pode tomar.

**Resposta** - Determinar deixar imediatamente o território e o espaço aéreo nacionais



---

## 2.2 - STATUS DE AERONAVES MILITARES E PÚBLICAS

### 2.2.1 - Definição de Aeronave Militar

As aeronaves seguem, em inúmeros aspectos, a regulamentação jurídica dos navios. O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565/1986), em seu art. 107, §1º, define aeronave militar como sendo aquela integrante das Forças Armadas de uma nação.

### 2.2.2 - Definição de Aeronave Pública

A Convenção da Aviação Civil Internacional de 1944 (Convenção de Chicago) traz um conceito restrito de aeronaves pertencente a um Estado, incluindo apenas as utilizadas em serviços militares, alfandegários e policiais. O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565/1986), quando define aeronaves civis, estabelece que estas podem ser públicas e privadas. As aeronaves públicas, segundo o referido Código, seriam as que se destinam ao serviço do poder público, inclusive as requisitadas na forma da lei. As aeronaves privadas, ao seu turno, seriam todas as demais, exceto as militares.

### 2.2.3 - Status internacional

De acordo com a Convenção de Chicago, aeronaves usadas para serviços militares, alfandegários ou policiais são consideradas aeronaves de "propriedade do governo".

Entretanto, as normas estabelecidas nesse diploma legal destinam-se somente às aeronaves civis, não se aplicando às aeronaves de propriedade do Governo. As únicas referências às aeronaves militares são:

- a) ter autorização especial para sobrevoar ou aterrizar em território de outro Estado; e
- b) levar em consideração para a sua operação a segurança da navegação das aeronaves civis.

Analogamente aos navios de guerra, as aeronaves militares e públicas gozam de imunidade, sendo isentas de busca e inspeção por parte de autoridade pertencente a Estado estrangeiro. Uma aeronave não deve entrar em espaço aéreo ou aterrizar em território onde outro Estado exerça soberania, sem a sua autorização prévia.

Por analogia às imunidades garantidas aos navios de guerra, nenhum agente de autoridade estrangeira pode subir a bordo de aeronave militar sem o consentimento do Comandante da aeronave. No entanto, caso o Comandante da aeronave não tenha como comprovar o cumprimento das normas alfandegárias, de imigração ou de quarentena, a aeronave poderá receber determinação para deixar imediatamente o território e o espaço aéreo nacionais.

## Página 33

**V-F 1 - Verdadeiro:** O acesso às águas interiores exige a permissão do Estado costeiro, por ser uma ação equivalente à entrada em seu território.

**Falso** - Para facilitar o comércio marítimo internacional, a CNUDM permite a entrada automática de navios estrangeiros em águas interiores, exceto se houver notificação em contrário.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Navios de guerra e todas as aeronaves devem solicitar, com antecedência, autorização específica para a entrada em águas interiores e no espaço aéreo sobrejacente.

**Falso** - Navios de guerra e aeronaves, assim como a maioria dos navios mercantes, têm entrada automática permitida em águas interiores para fins de comércio.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Aplica-se o conceito de direito de "passagem inocente" quando linhas de base retas encerram, como águas interiores, águas que anteriormente se constituíam Mar Territorial (MT) ou alto-mar.

**Falso** - O direito de "passagem inocente" nunca se aplica em águas interiores, mesmo quando estas resultam da adoção de linhas de base retas sobre áreas anteriormente consideradas alto-mar.

**V-F 4 - Verdadeiro:** A passagem inocente no Mar Territorial é executada com o propósito de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores ou, alternativamente, dirigir-se para as águas interiores ou delas sair.

**Falso** - A passagem inocente refere-se estritamente à travessia contínua do Mar Territorial, sendo proibida para navios que tenham como destino as águas interiores.

**V-F 5 - Verdadeiro:** A passagem inocente deve ser contínua e rápida, mas compreende o parar e o fundear se constituírem incidentes comuns de navegação ou tiverem sido impostos por força maior.

**Falso** - Durante a passagem inocente, o navio estrangeiro está proibido de parar e fundear, exceto se for para prestar auxílio a navios em dificuldade grave.

**V-F 6 - Verdadeiro:** A passagem será inocente na medida em que não seja prejudicial à paz, à ordem e à segurança do Estado costeiro.

**Falso** - A CNUDM estabelece critérios objetivos e técnicos para a passagem ser considerada inocente, sem considerar aspectos subjetivos como a "paz, ordem e segurança" do Estado costeiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o requisito essencial para o acesso de navios e aeronaves estrangeiras a águas interiores?

**Resposta** - Exige a permissão do Estado costeiro.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em que situação, em águas interiores, é aplicado o conceito de direito de "passagem inocente"?

**Resposta** - Quando linhas de base retas encerram, como águas interiores, águas que anteriormente se constituíam MT ou alto-mar.

**Flash-card 3 Pergunta** - A CNUDM estabelece o significado de passagem inocente, aplicável à navegação pelo \_\_\_\_\_ quando executada com o propósito de atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores ou fazer escala em um ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; ou dirigir-se para as \_\_\_\_\_, ou delas sair, ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

**Resposta** - "Mar Territorial" e "Águas interiores"

**Flash-card 4 Pergunta** - A passagem deverá ser \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_. Ela compreende, ainda, o \_\_\_\_\_ e o \_\_\_\_\_, quando estes constituírem incidentes comuns de navegação ou tenham sido impostos por motivo de força maior ou dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio (não busca) a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

**Resposta** - "contínua", "rápida", "parar" e "fundear"

**Flash-card 5 Pergunta** - Qual a condição fundamental para que a passagem no Mar Territorial seja considerada inocente?

**Resposta** - Deverá ser contínua e rápida; sem prejuízo à paz, à ordem e à segurança do Estado costeiro.

**Flash-card 6 Pergunta** - Defina Passagem Inocente.

**Resposta** - Passagem pelo mar territorial com o propósito de Atravessar o MT sem penetrar nas águas interiores ou fazer escala em um ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; Entrar ou sair das águas interiores, ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

## 2.3 - NAVEGAÇÃO E SOBREVOO DE ÁGUAS JURISDICIONAIS

### 2.3.1 - Águas Interiores\*\*

De acordo com o art. 11 da CNUDM, "as instalações portuárias permanentes mais ao largo da costa que façam parte integrante do sistema portuário são consideradas como fazendo parte da costa", devendo ser contornadas pela linha base. Assim, a entrada em um porto implica, normalmente, a navegação em águas interiores. O acesso às águas interiores exige a permissão do Estado costeiro, por ser uma ação equivalente à entrada em seu território.

Com o propósito de facilitar o comércio marítimo internacional, muitas nações permitem, automaticamente, a entrada de navios mercantes estrangeiros em suas águas interiores, desde que não haja notificação em contrário. Por outro lado, navios de guerra e todas as aeronaves devem solicitar, com antecedência, autorização específica para a entrada em águas interiores e no espaço aéreo sobrejacente, a menos que acordos bilaterais ou multilaterais dispensem essa providência.

São exceções a essa regra:

- a) quando ocorre uma situação de força maior ou emergência; ou
- b) quando linhas de base retas encerram, como águas interiores, águas que anteriormente se constituíam MT ou alto-mar.

Nesse último caso, de acordo com o art. 8º, § 2º, da CNUDM, aplica-se o conceito de direito de "passagem inocente".

### 2.3.2 - Mar Territorial

#### a) Passagem Inocente

A CNUDM estabelece o significado de passagem inocente, aplicável à navegação pelo MT quando executada com o propósito de:

I) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores ou fazer escala em um ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; ou

II) dirigir-se para as águas interiores, ou delas sair, ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

A passagem deverá ser contínua e rápida. Ela compreende, ainda, o parar e o fundear, mas apenas na medida em que estes constituam incidentes comuns de navegação ou tenham sido impostos por motivo de força maior ou dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

Estabelece ainda a CNUDM que a passagem será inocente na medida em que não seja prejudicial à paz, à ordem e à segurança do Estado costeiro. Navios estrangeiros, incluindo navios de guerra, que exerçam o direito de passagem inocente deverão observar todas as leis e regulamentos do Estado costeiro, bem como todas as normas internacionais geralmente aceitas, relativas à segurança da navegação.

## Página 34

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Decreto nº 56.515/1965 limita o direito de passagem inocente de navios de guerra estrangeiros no Mar Territorial (MT) brasileiro ao exigir notificação prévia ao governo.

**Falso** - O Brasil não limita o direito de passagem inocente de navios de guerra no MT em tempo de paz, seguindo o princípio da livre passagem da CNUDM.

**V-F 2 - Verdadeiro:** A passagem inocente, direito aplicável à navegação de navios no Mar Territorial, não inclui o direito de sobrevoo.

**Falso** - O direito de passagem inocente inclui o direito de sobrevoo, desde que a aeronave siga as rotas designadas.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro é uma atividade inconsistente com a passagem inocente.

**Falso** - A ameaça ou uso da força descaracteriza a passagem inocente apenas se for dirigida contra as forças armadas do Estado costeiro, não contra sua soberania ou integridade territorial.

**V-F 4 - Verdadeiro:** O lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave ou dispositivo militar por navios estrangeiros é uma atividade que descaracteriza a passagem inocente.

**Falso** - Navios de guerra podem realizar o lançamento ou recebimento de aeronaves militares durante a passagem inocente no Mar Territorial (MT), desde que seja feito de forma rápida e contínua.

**V-F 5 - Verdadeiro:** Qualquer atividade de pesca por navios estrangeiros é considerada prejudicial à paz, à ordem e à segurança do Estado costeiro e descaracteriza a passagem inocente.

**Falso** - A atividade de pesca descaracteriza a passagem inocente somente se for realizada em grande escala ou se houver violação das leis de conservação dos recursos vivos.

**Flash-card 1 Pergunta** - Navios de guerra estrangeiros, em visita a portos e às águas territoriais brasileiras, em tempo de paz, devem \_\_\_\_\_ o governo brasileiro dessa intenção, o que limita esse direito.

**Resposta** - "notificar previamente"

**Flash-card 2 Pergunta** - A passagem é inocente na medida em que não seja prejudicial à \_\_\_\_\_, à \_\_\_\_\_ e à \_\_\_\_\_ do Estado costeiro. A passagem inocente não inclui o \_\_\_\_\_.

**Resposta** - "à paz, à ordem e à segurança" e "direito de sobrevoo"

**Flash-card 3 Pergunta** - O Decreto nº 56.515/1965 impõe qual limitação ao direito de passagem inocente de navios de guerra estrangeiros no MT brasileiro?

**Resposta** - Determina que devem notificar previamente o governo brasileiro dessa intenção.

**Flash-card 4 Pergunta** - O direito de passagem inocente no Mar Territorial inclui o direito de sobrevoo?

**Resposta** - Não.

**Flash-card 5 Pergunta** - Cite três atividades que descaracterizam a passagem inocente.

**Resposta** - (1) Qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania; (2) Qualquer atividade de pesca, (3) Qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à CNUDM, entre outros.

O Decreto nº 56.515/1965, já mencionado, determina que navios de guerra estrangeiros, em visita aos portos e às águas territoriais brasileiras, em tempo de paz, devem notificar previamente o governo brasileiro dessa intenção, o que limita o direito de passagem inocente de navios de guerra estrangeiros no MT brasileiro. A passagem inocente não inclui o direito de sobrevoo.

#### **b) Atividades inconsistentes com a passagem inocente**

As seguintes atividades, quando praticadas por navios estrangeiros, são consideradas prejudiciais à paz, à ordem e à segurança do Estado costeiro e, por conseguinte, descaracterizam a passagem inocente:

- I) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em violação dos princípios do DI enunciados na Carta das Nações Unidas;
- II) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;
- III) lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave ou dispositivo militar;
- IV) qualquer ato de coleta de conhecimentos de inteligência prejudiciais à segurança e à defesa do Estado costeiro;
- V) realização de atividades de pesquisa e levantamentos hidrográficos;
- VI) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro;
- VII) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou segurança do Estado costeiro;
- VIII) embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro;
- IX) qualquer ato intencional e grave de poluição contrário à CNUDM, que prevê como direito do Estado costeiro a adoção de legislação nacional sobre preservação do meio ambiente, prevenção, redução e controle da poluição;
- X) qualquer atividade de pesca; e

## **Página 35**

**V-F 1 - Verdadeiro:** No Mar Territorial (MT), os submarinos e quaisquer outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e arvorar a sua bandeira.

**Falso** - Os submarinos podem navegar submersos no Mar Territorial (MT), desde que o Estado costeiro não tenha promulgado normas em contrário.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Estado costeiro pode promulgar normas relativas ao direito da passagem inocente visando, entre outros, à segurança da navegação, à proteção de cabos e dutos submarinos e à preservação do meio ambiente.

**Falso** - O Estado costeiro pode promulgar normas no Mar Territorial (MT) apenas para fins de segurança da navegação e conservação dos recursos vivos, não incluindo a proteção de cabos e dutos submarinos.

**V-F 3 - Verdadeiro:** As normas do Estado costeiro relativas à passagem inocente não podem encerrar qualquer tipo de discriminação de direito ou de fato contra navios de determinado Estado ou navios transportando carga a ele destinada.

**Falso** - As normas do Estado costeiro são permitidas, mesmo que discriminem navios de determinado Estado, desde que a discriminação seja justificada por motivos de segurança nacional.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é a regra obrigatória da CNUDM para submarinos e outros veículos submersíveis no Mar Territorial (MT)?

**Resposta** - Devem navegar à superfície e arvorar a sua bandeira.

**Flash-card 2 Pergunta** - Cite um dos objetivos pelo qual o Estado costeiro pode promulgar normas relativas ao direito da passagem inocente.

**Resposta** - Segurança da navegação e a regulamentação do tráfego marítimo.

**Flash-card 3 Pergunta** - O Estado costeiro pode, quando necessário à segurança da navegação, exigir dos navios estrangeiros que exercem o direito de passagem inocente pelo seu MT que utilizem as \_\_\_\_\_ e os \_\_\_\_\_ estabelecidos para regular a passagem de navios.

**Resposta** - "rotas marítimas" e "esquemas de separação de tráfego".

**Flash-card 4 Pergunta** - Qual é uma das proibições impostas às normas do Estado costeiro relativas à passagem inocente?

**Resposta** - Não podem encerrar qualquer tipo de discriminação de direito ou de fato contra navios de determinado Estado.

XI) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

O Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos em seu MT, para impedir a passagem não inocente. Se um navio estrangeiro adentrar o MT e se engajar em atividades não compatíveis com a passagem inocente, deverão ser cumpridos os procedimentos previstos na Carta de Instrução do ComOpNav para esta situação. No MT, os submarinos e quaisquer outros veículos submersíveis devem navegar à superfície e arvorar a sua bandeira.

### c) Normas do Estado costeiro relativas à passagem inocente

O Estado costeiro poderá promulgar normas relativas ao direito da passagem inocente, visando à:

- I) segurança da navegação e a regulamentação do tráfego marítimo;
- II) proteção dos “auxílios” à navegação e de outros serviços e instalações;
- III) proteção de cabos e dutos submarinos;
- IV) conservação dos recursos vivos;
- V) prevenção de infrações às leis e regulamentos sobre pesca;
- VI) preservação do meio ambiente e prevenção, redução e controle da sua poluição;
- VII) investigação científica marinha e levantamentos hidrográficos; e
- VIII) prevenção de infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários.

Tais normas são permitidas pelo DI desde que:

- I) sejam razoáveis e necessárias;
- II) não tenham o efeito prático de impedir ou prejudicar a passagem;
- III) não encerrem qualquer tipo de discriminação de direito ou de fato contra navios de determinado Estado; e
- IV) não encerrem qualquer tipo de discriminação de direito ou de fato contra navios transportando carga proveniente de determinado Estado ou a ele destinada, ou por conta de determinado Estado.

O Estado costeiro pode, quando necessário à segurança da navegação, exigir dos navios estrangeiros que exercem o direito de passagem inocente pelo seu MT que utilizem as rotas marítimas e os esquemas de separação de tráfego estabelecidos para regular a passagem de navios.

## Página 36

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Estado costeiro pode suspender temporariamente o exercício de direito de passagem inocente em determinadas áreas do seu Mar Territorial (MT), se essa medida for indispensável para proteger sua segurança e for devidamente tornada pública.

**Falso** - A suspensão do direito de passagem inocente é proibida no Mar Territorial, exceto em tempo de guerra declarada.

**V-F 2 - Verdadeiro:** A obrigação de prestar auxílio a quem esteja em perigo permite a entrada de navios no Mar Territorial (MT), e, sob certas circunstâncias, de aeronaves, sem a permissão imediata do Estado costeiro, desde que o local do acidente seja razoavelmente conhecido.

**Falso** - Navios e aeronaves, mesmo em operações de busca e salvamento (SAR), são obrigados a obter autorização prévia para entrar no Mar Territorial (MT) de outro Estado.

**Flash-card 1 Pergunta** - O Estado costeiro pode suspender temporariamente o direito de passagem inocente no MT?

**Resposta** - Sim, se a medida for indispensável para proteger sua segurança. A proibição só produzirá efeito se for devidamente tornada pública.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em caso de necessidade de prestar auxílio, é permitida a entrada de navios (e, excepcionalmente, aeronaves) no MT sem permissão imediata?

**Resposta** - Sim, desde que o local do acidente seja razoavelmente conhecido.

**Flash-card 3 Pergunta** - Para a condução de buscas (SAR) para localizar a posição de acidentes marítimos no MT ou espaço aéreo sobrejacente, o que é exigido?

**Resposta** - Requer a autorização do Estado costeiro.

**Flash-card 4 Pergunta** - Dê um exemplo de suspensão temporária do direito de passagem inocente.

**Resposta** - Interdição de área marítima para realização de tiro real.

### d) Suspensão temporária do direito de passagem inocente

O Estado costeiro pode, sem fazer discriminação de direito ou de fato entre navios estrangeiros, suspender temporariamente, em determinadas áreas do seu MT, o exercício de direito de passagem inocente, se esta medida for indispensável para proteger sua segurança. A proibição só produzirá efeito se for devidamente tornada pública. Um caso típico de aplicação desse dispositivo é a interdição de áreas marítimas do MT para a condução de exercícios de tiro real.

### e) Entrada no mar territorial para prestar auxílio

Os Comandantes de navios e aeronaves têm obrigação de prestar auxílio àqueles que estejam em perigo ou perdidos no mar. Essa atribuição, longamente reconhecida, permite a entrada de navios no MT ou, sob certas circunstâncias excepcionais, de aeronaves, sem a permissão imediata do Estado costeiro. Este direito se aplica somente se o local do acidente for razoavelmente conhecido. Não é permitida a entrada no MT ou espaço aéreo sobrejacente para a condução de buscas, o que requer a autorização do Estado



costeiro. A Convenção de Busca e Salvamento (Convenção SAR) de 1979 recomenda que as Partes estabeleçam com os seus vizinhos as condições para a entrada das unidades de salvamento em seus MT e águas interiores.

Na ausência de acordos internacionais, deve-se adotar os procedimentos previstos nos incisos 3.1.2 e 3.1.3 daquela Convenção, ou seja:

I) uma Parte deve autorizar, sujeito às leis, regras e regulamentos nacionais aplicáveis, a entrada imediata em seu MT ou território, ou espaço aéreo sobre ele, de unidades de salvamento de outras Partes, unicamente com a finalidade de realizar buscas para localizar a posição de acidentes marítimos e resgatar os sobreviventes.

Nesses casos, a busca e salvamento deverão, na medida do possível, ser coordenadas pelo centro de coordenação de salvamento adequado da Parte que autorizou a entrada, ou por autoridade designada por aquela Parte; e II) as autoridades de uma Parte que desejarem que as suas unidades de salvamento

entrem no MT, no território ou no espaço aéreo sobre eles, de uma outra Parte, unicamente com a finalidade de realizar buscas para localizar a posição de acidentes marítimos e resgatar os sobreviventes, deverão enviar uma solicitação, dando todos os detalhes da missão planejada e a sua necessidade, ao centro de coordenação de salvamento daquela outra Parte, ou a outra autoridade por ela designada.

## Página 37

**V-F 1 - Verdadeiro:** Durante a passagem em trânsito pelos estreitos, os navios estrangeiros de pesquisa científica marinha e **Falso** - None

**V-F 2 - Verdadeiro:** Nos estreitos utilizados para a navegação internacional que asseguram a comunicação entre espaços de alto-mar ou Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), garante-se o direito de passagem em trânsito a navios e aeronaves, civis ou militares.

**Falso** - A "passagem em trânsito" é um direito que se aplica apenas a navios e aeronaves civis nos estreitos internacionais, enquanto os navios de guerra estão sujeitos à passagem inocente.

**V-F 3 - Verdadeiro:** O direito de passagem em trânsito através de estreitos internacionais não pode ser impedido ou suspenso pelos Estados ribeirinhos em tempo de paz.

**Falso** - Os Estados ribeirinhos podem suspender temporariamente o direito de passagem em trânsito nos estreitos internacionais, se houver necessidade de proteger sua segurança contra conflitos em terceiros Estados.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o direito de passagem garantido a navios e aeronaves, civis ou militares, em estreitos que asseguram a comunicação entre alto-mar ou ZEE?

**Resposta** - Direito de passagem em trânsito.

**Flash-card 2 Pergunta** - O direito de passagem em trânsito através de estreitos internacionais pode ser impedido ou suspenso pelos Estados ribeirinhos em tempo de paz?

**Resposta** - Não.

**Flash-card 3 Pergunta** - Qual organização internacional os Estados ribeirinhos devem consultar ao designar rotas marítimas em estreitos?

**Resposta** - A Organização Marítima Internacional (IMO).

**Flash-card 4 Pergunta** - Defina passagem em Trânsito.

**Resposta** - Exercício da liberdade de navegação e sobrevoos, exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma ZEE e uma outra parte do alto-mar ou uma ZEE

### 2.3.3 - Estreitos utilizados para a navegação internacional

A Parte III da CNUDM apresenta diversas disposições sobre os estreitos utilizados para a navegação internacional. Se o corredor hídrico entre dois espaços marítimos de interesse nacional tem uma largura suficiente para possibilitar que o MT de um Estado não toque em outro, não há conflito a ser resolvido. Entretanto, se esse corredor é formado por águas que integram o MT de um ou mais Estados, e que assegura a comunicação entre espaços de alto-mar ou ZEE, garante-se nos estreitos o direito de passagem em trânsito a navios e aeronaves, civis ou militares, de qualquer bandeira.

"Passagem em trânsito" é definida como o exercício da liberdade de navegação e sobrevoos, exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma ZEE e uma outra parte do alto-mar ou uma ZEE. A exigência do trânsito contínuo e rápido não impede a passagem pelo estreito para entrar no território do Estado ribeirinho ou dele sair ou a ele regressar sujeito às condições que regem a entrada no território desse Estado. Ao exercer esse direito, navios e aeronaves devem:

- atravessar ou sobrevoar o estreito sem demora;
- abster-se de qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política dos Estados ribeirinhos do estreito ou de qualquer outra ação contrária aos princípios de DI enunciados na Carta das Nações Unidas; e
- abster-se de qualquer atividade que não esteja relacionada com as modalidades normais de trânsito contínuo e rápido, salvo em caso de força maior ou de dificuldade grave.

Durante a passagem em trânsito pelos estreitos, os navios estrangeiros de pesquisa científica marinha e os navios hidrográficos não podem efetuar quaisquer atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos sem autorização prévia dos Estados ribeirinhos aos estreitos.

O direito de passagem através de estreitos internacionais não pode ser impedido ou suspenso pelos Estados ribeirinhos em tempo de paz. Este princípio também se aplica a navios em trânsito (inclusive navios de guerra) de Estados que estejam em paz com o Estado ribeirinho, mas envolvidos em conflito com um terceiro Estado.

Os Estados ribeirinhos aos estreitos podem designar rotas marítimas e estabelecer esquemas de separação de tráfego para a navegação pelos estreitos, sempre que a segurança da passagem dos navios o exija. No entanto, esses Estados devem submeter suas propostas à Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO). Tais rotas marítimas e esquemas de separação de tráfego devem ajustar-se à regulamentação internacional geralmente aceita, e deverão ser respeitados pelos navios em passagem em trânsito.

## Página 38

**V-F 1 - Verdadeiro:** O regime de "passagem inocente" aplica-se aos estreitos usados para a navegação internacional que interliguem uma parte de alto-mar ou uma ZEE com o Mar Territorial (MT) de um Estado estrangeiro.

**Falso** - O regime de "passagem em trânsito" é universalmente aplicado a todos os estreitos utilizados para a navegação internacional, independentemente das áreas marítimas que interligam.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Águas arquipelágicas são aquelas encerradas pelas linhas de base de um Estado arquipélago.

**Falso** - Águas arquipelágicas são as áreas de Mar Territorial adjacentes às ilhas de um Estado arquipélago, não incluindo as águas interiores.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Todos os navios e aeronaves, incluídos os navios de guerra e as aeronaves militares, gozam do direito de passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas.

**Falso** - Navios de guerra e aeronaves militares não gozam do direito de passagem automática pelas rotas marítimas arquipelágicas, necessitando de autorização prévia.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual regime de passagem se aplica a estreitos que interligam alto-mar ou ZEE com o Mar Territorial (MT) de um Estado estrangeiro?

**Resposta** - O regime de "passagem inocente".

**Flash-card 2 Pergunta** - Em quais situações de estreitos utilizados para navegação internacional se aplica o **regime de "passagem inocente"**, e qual regra crucial se aplica a esse direito nesses locais?

**Resposta** - O regime de passagem inocente aplica-se aos estreitos que **interliguem uma parte de alto-mar ou uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) com o Mar Territorial (MT) de um Estado estrangeiro**. Nesses estreitos, **não haverá suspensão da passagem inocente**. Ex: Estreito de Tiran entre Arábia Saudita e o Egito.

**Flash-card 3 Pergunta** - O que são águas arquipelágicas?

**Resposta** - São aquelas encerradas pelas linhas de base de um Estado arquipélago.

**Flash-card 4 Pergunta** - Quais tipos de navios e aeronaves gozam do direito de passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas?

**Resposta** - Todos os navios e aeronaves, incluídos os navios de guerra e as aeronaves militares.

O regime de "passagem inocente" aplica-se aos estreitos usados para a navegação internacional que interligue uma parte de alto-mar ou uma ZEE com o MT de um Estado estrangeiro. Não haverá suspensão da passagem inocente em tais estreitos.

### 2.3.3.1 Estreitos internacionais que não se superponham completamente ao mar territorial

Navios e aeronaves transitando em tais tipos de estreitos, através dos quais exista um corredor de alto-mar ou ZEE, gozam da liberdade de navegação e sobrevoo enquanto estiverem operando no interior de tais corredores. Na medida em que permaneçam afastados do MT, os navios e aeronaves de todos os Estados têm o direito inalienável de navegar através dessas águas, desde que respeitem o direito dos demais em fazer o mesmo.

### 2.3.4 - Águas Arquipelágicas

São aquelas encerradas pelas linhas de base de um Estado arquipélago, aquele constituído por um ou vários arquipélagos, podendo incluir outras ilhas (ver inciso 1.4.3).

#### a) Direito de passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas

O Estado arquipélago pode designar rotas marítimas e rotas aéreas a elas sobrejacentes, adequadas à passagem contínua e rápida de navios e aeronaves estrangeiros por ou sobre suas águas arquipelágicas e o MT adjacente.

Todos os navios e aeronaves, incluídos os navios de guerra e as aeronaves militares, gozam do direito de passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas, em tais rotas marítimas e aéreas. A passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas significa o exercício dos direitos de navegação e sobrevoo de modo normal, exclusivamente para fins de trânsito contínuo, rápido e sem entraves entre uma parte do alto-mar ou de uma ZEE e uma outra parte do alto-mar ou de uma ZEE. O direito de passagem em rotas marítimas arquipelágicas é substancialmente idêntico ao direito de passagem em trânsito através de estreitos internacionais (ver inciso 2.3.3).

Quando as rotas marítimas arquipelágicas forem designadas por Estado arquipélago, as seguintes regras adicionais devem ser observadas:

I) as rotas marítimas e aéreas atravessarão águas arquipelágicas e o MT adjacente e incluirão todas as rotas normais de passagem utilizadas como tais na navegação internacional através das águas arquipelágicas ou da navegação aérea internacional no espaço aéreo sobrejacente e, dentro de tais rotas, no que se refere a navios, todos os canais normais de navegação, desde que não seja necessária uma duplicação de rotas com conveniência similar entre os mesmos pontos de entrada e de saída; e

## Página 39

**V-F 1 - Verdadeiro:** Na passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas, os navios e aeronaves não podem afastar-se mais de 25 milhas náuticas para cada lado das linhas axiais que definem as rotas.

**Falso** - A CNUDM não estabelece um limite de afastamento lateral nas rotas marítimas arquipelágicas, desde que a passagem seja contínua e rápida.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Não existe direito de sobrevoo no espaço aéreo de águas arquipelágicas fora das rotas marítimas arquipelágicas.

**Falso** - O direito de sobrevoo é garantido em todo o espaço aéreo sobrejacente às águas arquipelágicas, aplicando-se o regime da passagem inocente.

**Flash-card 1 Pergunta** - Em uma rota marítima arquipelágica designada, qual a distância máxima que navios e aeronaves podem se afastar das linhas axiais?

**Resposta** - Não podem afastar-se mais de 25 milhas náuticas para cada lado das linhas axiais.

**Flash-card 2 Pergunta** - Fora das rotas marítimas arquipelágicas designadas, existe direito de sobrevoo no espaço aéreo sobrejacente?

**Resposta** - Não existe direito de sobrevoo.

**Flash-card 3 Pergunta** - O que submarinos devem fazer ao exercer a passagem inocente fora das rotas marítimas arquipelágicas?

**Resposta** - Devem navegar na superfície e arvorar seu pavilhão.

II) tais rotas marítimas e aéreas devem ser definidas por uma série de linhas axiais contínuas, desde os pontos de entrada das rotas de passagem até aos pontos de saída. Os navios e aeronaves, na sua passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas, não podem afastar-se mais de 25 milhas náuticas para cada lado dessas linhas axiais, ficando estabelecido que não podem navegar a uma distância da costa

inferior a dez por cento da distância entre os pontos mais próximos situados em ilhas que circundam as rotas marítimas.

Os navios, durante a passagem pelas rotas marítimas arquipelágicas, devem respeitar as rotas marítimas e os esquemas de separação de tráfego aplicáveis. O direito de passagem por rotas marítimas arquipelágicas não pode ser impedido ou suspenso pelo Estado arquipélago. Esse direito pode ser exercido nas rotas designadas pelo Estado arquipélago ou, na ausência destas, através de rotas normalmente utilizadas para a navegação internacional.

#### **b) Passagem inocente**

Fora das rotas marítimas arquipelágicas, todos os navios gozam do direito mais limitado de passagem inocente através do MT do Estado arquipélago. Submarinos e outros veículos submersíveis devem navegar na superfície e arvorar seu pavilhão. Qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado arquipélago ou qualquer violação aos princípios do DI enunciados na Carta das Nações Unidas são proibidos.

Os navios, incluindo-se os navios de guerra e de Estado, devem observar as regras atinentes à passagem inocente (ver inciso 2.3.2).

#### **c) Suspensão temporária do direito de passagem inocente**

Os Estados arquipélagos podem, sem discriminação de direito ou de fato entre navios estrangeiros, suspender temporariamente, em determinadas áreas das suas águas arquipelágicas, o exercício do direito de passagem inocente de navios estrangeiros, se essa suspensão for indispensável para a proteção de sua segurança. Essa suspensão só produzirá efeito depois de ter sido devidamente publicada.

Não existe direito de sobrevoo no espaço aéreo de águas arquipelágicas fora das rotas marítimas arquipelágicas.

## **Página 40**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Na Zona Contígua (ZC), navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares de todos os Estados, gozam da liberdade de navegação e sobrevoo.

**Falso** - A liberdade de navegação e sobrevoo na Zona Contígua (ZC) é restrita a navios e aeronaves civis, podendo o Estado costeiro proibir o trânsito de meios militares.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização na Zona Contígua (ZC) para evitar infrações às leis aduaneiras, fiscais, de imigração ou sanitárias cometidas no seu território ou no seu Mar Territorial (MT).

**Falso** - As medidas de fiscalização do Estado costeiro na Zona Contígua (ZC) estão limitadas à proteção de objetos arqueológicos e históricos.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares de todos os Estados, gozam da liberdade de navegação e sobrevoo.

**Falso** - Na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), a liberdade de navegação e sobrevoo é garantida apenas a aeronaves civis e navios mercantes, sendo restrita para meios militares.

**V-F 4 - Verdadeiro:** Exercícios ou manobras militares na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) que impliquem o uso de armas ou explosivos só podem ser conduzidos com autorização do Governo brasileiro.

**Falso** - Manobras militares na ZEE que impliquem o uso de armas ou explosivos podem ser conduzidas livremente por qualquer Estado, desde que respeitem a segurança da navegação civil.

**V-F 5 - Verdadeiro:** Os Estados costeiros podem regular a pesquisa científica conduzida em áreas marinhas sob sua jurisdição, o que inclui a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC).

**Falso** - Os Estados costeiros não têm o direito de regular a pesquisa científica na ZEE e na PC, pois essas áreas são consideradas de livre exploração por todos os Estados.

**V-F 6 - Verdadeiro:** Em alto-mar, todos os navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares, gozam da completa liberdade de navegação e operação.

**Falso** - Em alto-mar, navios de guerra e aeronaves militares têm a liberdade de operação condicionada à notificação prévia de suas atividades, como exercícios de tiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - Na Zona Contígua (ZC), quais Estados gozam da liberdade de navegação e sobrevoo?

**Resposta** - Todos os Estados, incluindo navios de guerra e aeronaves militares.

**Flash-card 2 Pergunta** - Para quais fins o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização na Zona Contígua (ZC)?

**Resposta** - Para evitar infrações às leis aduaneiras, fiscais, de imigração ou sanitários cometidas em seu território ou MT.

**Flash-card 3 Pergunta** - Em relação à Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, sob qual condição exercícios ou manobras militares com uso de armas podem ser conduzidos?

**Resposta** - Só podem ser conduzidas com autorização do Governo brasileiro.

d) Normas do Estado arquipélago relativas à passagem Inocente

O regime de passagem inocente pelas rotas arquipelágicas não afeta o exercício pelo Estado arquipélago de sua soberania sobre essas águas, seu espaço aéreo sobrejacente e seu leito e subsolo, bem como sobre os recursos neles existentes. Assim, o Estado arquipélago pode promulgar medidas de restrição ao direito de passagem inocente, sempre que for essencial para sua proteção e segurança, por motivos de segurança da navegação e para fins de controle aduaneiro, fiscal, de imigração, de pesca, de poluição e sanitário, conforme disposto no art. 39 da CNUDM.

## 2.4 - NAVEGAÇÃO E SOBREVOO FORA DO MAR TERRITORIAL

### 2.4.1 - Zona Contígua (ZC)

Na ZC, os navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares de todos os Estados, gozam da liberdade de navegação e sobrevoo. O Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a evitar infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu MT.

Na ZC, ressalta-se que o art. 303 da CNUDM, no que tange aos objetos de caráter arqueológico e histórico, dispõe que “o Estado costeiro pode presumir, ao aplicar o artigo 33, que a sua remoção dos fundos marinhos, na área referida nesse artigo, sem a sua autorização constitui uma infração, cometida no seu território ou no seu mar territorial, das leis e regulamentos mencionados no referido artigo”.

### 2.4.2 - Zona Econômica Exclusiva (ZEE)

Na ZEE, os navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares de todos os Estados, gozam da liberdade de navegação e sobrevoo. Entretanto, exercícios ou manobras militares nessa área, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, só podem ser conduzidas com autorização do Governo brasileiro.

Os Estados costeiros podem regular a pesquisa científica conduzida em áreas marinhas sob sua jurisdição. Isto inclui a ZEE e a PC (ver incisos 1.4.5 e 1.4.7, respectivamente). A pesquisa científica marinha abrange atividades conduzidas no oceano e águas costeiras, para expandir o conhecimento sobre o ambiente marinho para fins pacíficos, incluindo: oceanografia, biologia marinha, levantamentos geológicos e geofísicos, bem como outras atividades de natureza científica.

### 2.4.3 - Alto-mar\*\*

Todos os navios e aeronaves, incluindo navios de guerra e aeronaves militares, gozam da completa liberdade de navegação e operação em alto-mar. Para navios de guerra, isso compreende a realização de operações navais e aeronavais, a coleta de inteligência, a execução de exercícios de tiro e testes de munição e armamento. Todos os Estados gozam do direito de lançar cabos e dutos submarinos, tanto em alto-mar como na PC fora do MT, neste último caso, com a aprovação do Estado costeiro. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses e os direitos de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto-mar.

## Página 41

**V-F 1 - Verdadeiro:** A liberdade de navegação e sobrevoo no alto-mar e na ZEE deve ser exercida por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses e os direitos de outros Estados.

**Falso** - O exercício da liberdade de navegação e sobrevoo em alto-mar não está condicionado ao respeito pelos interesses de outros Estados, sendo um direito soberano.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Estado que conduzir manobras ou testes de armas em áreas perigosas à navegação deve publicar as áreas e períodos dessas atividades, na forma de "AVISO AOS NAVEGANTES" ou "AVISO AOS AERONAVEGANTES".

**Falso** - A divulgação de áreas perigosas à navegação, como para testes de mísseis, é opcional e serve apenas como cortesia internacional.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Navios e aeronaves de outros Estados não são proibidos de navegar ou sobrevoar áreas perigosas à navegação divulgadas, mas são obrigados a evitar interferir nas atividades em andamento.

**Falso** - A publicação de uma área perigosa à navegação em águas e espaço aéreo internacionais proíbe o trânsito de navios e aeronaves de outros Estados durante o período estipulado.

**Flash-card 1 Pergunta** - Em alto-mar, navios de guerra e aeronaves militares gozam de qual grau de liberdade de operação?

**Resposta** - Completa liberdade de navegação e operação.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que o Estado executor de manobras perigosas deve publicar para alertar a navegação?

**Resposta** - As áreas e períodos dessas atividades na forma de “AVISO AOS NAVEGANTES” ou “AVISO AOS AERONAVEGANTES”.

**Flash-card 3 Pergunta** - Navios e aeronaves de outros Estados são proibidos de sobrevoar áreas perigosas à navegação divulgadas?

**Resposta** - Não são proibidos, mas são obrigados a evitar interferir nas atividades em andamento.



#### 2.4.4 - Áreas perigosas à navegação

Embora as liberdades de navegação e de sobrevoo na ZEE e no alto-mar devam prevalecer, o DI admite a realização de manobras e exercícios navais ou testes de armas convencionais conduzidos nesses espaços. Para isso, o Estado executor deve publicar as áreas e períodos dessas atividades que afetem aquelas liberdades. Rotineiramente, o Brasil e outros Estados divulgam estas áreas para condução de testes de mísseis, exercícios de tiro, operações com submarinos, queda de objetos espaciais e outros propósitos que podem trazer perigo à navegação. A notificação de tais áreas deve ser feita com antecedência, na forma de "AVISO AOS NAVEGANTES" ( NOTICE TO MARINERS ) ou "A VISO AOS AERONAVEGANTES" (NOTAM – NOTICE TO AIRMEN ).

Navios e aeronaves de outros Estados não são proibidos de navegar ou sobrevoar essas áreas, mas são obrigados a evitar interferir nas atividades nelas em andamento.

Consequentemente, navios e aeronaves de um Estado podem operar nessas áreas perigosas à navegação, situadas em águas e espaço aéreo internacionais, coletar conhecimentos de inteligência e observar as atividades em desenvolvimento.

Na MB, os procedimentos para a divulgação de avisos de áreas marítimas perigosas à navegação e ao espaço aéreo são regulados por instrução permanente do ComOpNav.

#### 2.4.5 - Zonas de Defesa e Segurança declaradas

A Carta das Nações Unidas e os princípios gerais do DI reconhecem o direito de um Estado adotar medidas de autodefesa, individual e coletiva, quando sob ataque ou diante da ameaça de ataque iminente. Essas medidas podem incluir o estabelecimento de "áreas marítimas defensivas" ou "áreas de controle marítimo", nas quais o Estado sob ameaça procura exercer um certo grau de controle sobre a entrada de meios. Historicamente, o estabelecimento de tais áreas além do MT tem se restringido a períodos de guerra ou períodos de emergência nacional declarada, envolvendo o início de hostilidades. O DI não determina limites geográficos para tais áreas, o grau de controle que o Estado costeiro pode exercer sobre elas e os critérios para seu estabelecimento.

## Página 42

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Tratado da Antártica de 1959 estabelece que a região será utilizada exclusivamente para fins pacíficos, sendo proibido o estabelecimento de bases e fortificações militares.

**Falso** - O Tratado da Antártica de 1959 proíbe testes com armamento, mas permite o estabelecimento de bases e fortificações militares para fins de apoio logístico.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Tratado de Proibição de Uso de Armas Nucleares da América Latina (Tratado de Tlatelolco) é um exemplo de tratado regional que estabelece uma zona livre de armamento nuclear.

**Falso** - O Tratado de Tlatelolco, embora proíba a posse de armas nucleares, permite o trânsito dessas armas na zona, desde que não sejam usadas ou estacionadas.

**V-F 3 - Verdadeiro:** O Estado possui soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo sobrejacente ao seu território, águas interiores, Mar Territorial (MT) e águas arquipelágicas.

**Falso** - O Estado possui soberania completa apenas sobre seu território e águas interiores, sendo a soberania sobre o MT e as águas arquipelágicas compartilhada com o direito de passagem para aeronaves.

**V-F 4 - Verdadeiro:** Não existe o direito de passagem inocente aplicado à aeronave em voo no espaço aéreo situado sobre o Mar Territorial (MT) ou águas arquipelágicas.

**Falso** - O direito de passagem inocente, reconhecido para a navegação marítima no MT, também se aplica às aeronaves em voo sobre o MT e águas arquipelágicas.

**V-F 5 - Verdadeiro:** Todos os Estados são livres para legislar e regulamentar sobre os voos em seu espaço aéreo nacional, com exceção do sobrevoo de estreitos internacionais e rotas marítimas arquipelágicas, a menos que haja acordo internacional.

**Falso** - A ICAO possui autoridade exclusiva para regulamentar todos os voos no espaço aéreo nacional, não permitindo que Estados legislem livremente sobre seus voos.

**V-F 6 - Verdadeiro:** Aeronaves em situação de emergência são consideradas em situação especial e devem ser autorizadas a entrar em espaço aéreo nacional e aterrizar.

**Falso** - Aeronaves em situação de emergência são obrigadas a seguir o mesmo procedimento de identificação e obtenção de autorização de entrada que aeronaves em voo de rotina.

**Flash-card 1 Pergunta** - O Tratado de Proibição de Uso de Armas Nucleares da América Latina (Tratado de Tlatelolco) é um exemplo de que tipo de zona?

**Resposta** - Uma zona livre de armamento nuclear.

**Flash-card 2 Pergunta** - De acordo com o Direito Internacional (DI), sobre quais áreas o Estado tem soberania completa e exclusiva no espaço aéreo sobrejacente?

**Resposta** - Seu território, águas interiores, Mar Territorial (MT) e, no caso de Estado arquipélago, sobre as águas arquipelágicas.

**Flash-card 3 Pergunta** - Existe o direito de passagem inocente aplicado à aeronave em voo no espaço aéreo sobrejacente ao Mar Territorial (MT) ou águas arquipelágicas?

**Resposta** - Não existe o direito de passagem inocente aplicado à aeronave nessas áreas.

**Flash-card 4 Pergunta** - Um navio de guerra está sujeito às normas de controle de tráfego, controle de alijamento de dejetos, sanitários e de quarentena do Estado costeiro. Os respectivos agentes podem subir a bordo mesmo sem a permissão do Comandante?

**Resposta** - Não, mesmo quando em trânsito por mares territoriais alheios ou ancorados em portos estrangeiros.

**Flash-card 5 Pergunta** - Navios de Guerra e todas as aeronaves devem solicitar autorização com antecedência para a entrada em águas interiores e espaço aéreo sobrejacente. Cite as duas exceções.

**Resposta** - Situação de emergência ou força maior; Quando Linhas de Base retas encerram, como águas interiores, águas que antes se constituíam Mar Territorial ou alto-mar. Nesse caso, será aplicado o direito de Passagem Inocente.

#### 2.4.6 - Antártica

O Brasil é signatário e membro consultivo do Tratado da Antártica de 1959. Este foi concebido para encorajar a exploração científica do continente e promover a pesquisa e a realização de experimentos na Antártica, independentemente das declarações conflitantes acerca da soberania territorial. Pelo Tratado, os Estados terão direitos à participação, na medida em que demonstrem interesse pela Antártica, materializado na forma de presença e pesquisa científica na região. Também estabelece que a Antártica será utilizada exclusivamente para fins pacíficos, e que nenhuma atividade de natureza militar, como o estabelecimento de bases e fortificações, realização de manobras militares e a condução de testes com quaisquer tipos de armamento, será permitida. Todas as estações e instalações, e todos os navios e aeronaves nos pontos de descarga ou embarque de carga e pessoal na Antártica estão sujeitos à inspeção por observadores estrangeiros previamente designados.

Adicionalmente, o Tratado proíbe a realização de testes nucleares e o alijamento de lixo ou resíduos radioativos ao sul do paralelo de 60°S. Não afeta, contudo, a liberdade de navegação em alto-mar e o sobrevoo na região Antártica, que não tem MT.

#### 2.4.7 - Zonas livres de armamentos nucleares

O Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares de 1968, do qual o Brasil é signatário, reconhece a grupos de Estados o direito de concluir tratados regionais para assegurar a ausência total de armas nucleares em seus respectivos territórios.

O Tratado de Proibição de Uso de Armas Nucleares da América Latina (Tratado de Tlatelolco), concluído na Cidade do México, em 14 de fevereiro de 1967, é um exemplo de tratado que estabelece uma zona livre de armamento nuclear.

### 2.5 - NAVEGAÇÃO AÉREA

#### 2.5.1 - Espaço aéreo nacional

De acordo com o DI, o Estado tem soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo sobrejacente ao seu território, às águas interiores, ao MT e, no caso de Estado arquipélago, sobre as águas arquipelágicas. Não existe o direito de passagem inocente aplicado à aeronave em voo no espaço aéreo situado sobre o MT ou águas arquipelágicas, como aquele reconhecido aos Estados para a navegação marítima.

A menos que haja acordo internacional estipulando o contrário, todos os Estados são livres para legislar e regulamentar sobre os voos dentro de seu espaço aéreo nacional, com a única exceção de sobrevoo de estreitos internacionais e rotas marítimas arquipelágicas. A aeronave que desejar penetrar em espaço aéreo nacional deve identificar-se, obter ou confirmar a autorização para aterrizagem ou transitar e obedecer a todas as ordens razoáveis para aterrizagem, retirar-se ou voar no rumo e altitude determinados. Aeronaves em situação de emergência são consideradas em situação especial e devem ser autorizadas a entrar em espaço aéreo e aterrizagem.

## Página 43

**V-F 1 - Verdadeiro:** Aeronaves militares gozam do direito de passagem em trânsito sem impedimentos através do espaço aéreo situado acima de estreitos internacionais que interligam partes da ZEE ou do alto-mar.

**Falso** - Aeronaves militares em trânsito por estreitos internacionais são obrigadas a solicitar autorização prévia ao Estado ribeirinho, diferentemente das aeronaves civis.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O direito de passagem em trânsito exercido pela aeronave sobre o estreito internacional não pode ser impedido ou suspenso em tempo de paz.

**Falso** - O Estado ribeirinho pode suspender temporariamente o direito de passagem em trânsito de aeronaves, mesmo em tempo de paz, se houver razões de segurança nacional.

**V-F 3 - Verdadeiro:** O direito de sobrevoo de rotas marítimas arquipelágicas para aeronaves militares é essencialmente idêntico àquele da passagem em trânsito acima de estreitos internacionais superpostos a MT.

**Falso** - O direito de sobrevoo de rotas marítimas arquipelágicas é mais restritivo para aeronaves militares do que a passagem em trânsito em estreitos, exigindo o sobrevoo apenas na superfície.

**V-F 4 - Verdadeiro:** O espaço aéreo internacional é aquele situado acima da Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), alto-mar e territórios não sujeitos à soberania nacional (como a Antártica).

**Falso** - O espaço aéreo internacional abrange apenas o espaço aéreo acima do alto-mar e territórios não sujeitos à soberania nacional, excluindo a ZC e a ZEE.

**V-F 5 - Verdadeiro:** No espaço aéreo internacional, todas as aeronaves, inclusive as militares, podem operar livremente, sem interferência de autoridades do Estado costeiro.

**Falso** - Somente aeronaves civis podem operar livremente no espaço aéreo internacional, sendo que aeronaves militares precisam notificar o Estado costeiro mais próximo para evitar interferência.

**V-F 6 - Verdadeiro:** Aeronaves militares podem se engajar em operações aéreas no espaço aéreo internacional, realizando exercícios de tiro, testes de munição e coleta de conhecimentos de inteligência.

**Falso** - As operações militares no espaço aéreo internacional estão limitadas a atividades de rotina, sendo proibida a realização de exercícios de tiro ou testes de munição para garantir a segurança da aviação civil.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual direito de passagem as aeronaves, inclusive militares, gozam sobre o espaço aéreo acima de estreitos internacionais que ligam partes da ZEE ou alto-mar?

**Resposta** - Gozam do direito de passagem em trânsito sem impedimentos.

**Flash-card 2 Pergunta** - O direito de passagem em trânsito exercido por aeronaves sobre o estreito internacional pode ser impedido ou suspenso em tempo de paz?

**Resposta** - Não pode ser impedido ou suspenso em tempo de paz.

**Flash-card 3 Pergunta** - A passagem em trânsito de aeronaves pelo espaço aéreo acima de rotas marítimas arquipelágicas tem qual natureza?

**Resposta** - É um direito de passagem contínua e rápida, essencialmente idêntico à passagem em trânsito acima de estreitos internacionais.

#### **a) Estreitos internacionais que interligam partes da ZEE ou do alto-mar a outras partes da ZEE ou do alto-mar**

As aeronaves, inclusive aeronaves militares, gozam do direito de passagem em trânsito sem impedimentos através do espaço aéreo situado acima de estreitos internacionais.

Esses trânsitos devem ser rápidos e contínuos, e a aeronave deve abster-se de ameaçar ou fazer uso da força contra a soberania, a integridade, ou a independência política do Estado ou Estados ribeirinhos ao estreito. O direito de passagem em trânsito exercido pela aeronave sobre o estreito internacional não pode ser impedido ou suspenso em tempo de paz. Em estreitos internacionais que não se superponham totalmente a MT, todas as aeronaves, inclusive as militares, gozam da liberdade de navegação sobre o alto-mar nos corredores situados fora do MT.

#### **b) Rotas marítimas arquipelágicas**

As aeronaves, inclusive as militares, gozam do direito de passagem contínua e rápida pelo espaço aéreo situado acima de rotas marítimas arquipelágicas. O direito de sobrevoo de tais rotas marítimas é essencialmente idêntico àquele da passagem em trânsito através do espaço aéreo acima de estreitos internacionais superpostos a MT.

#### **2.5.2 - Espaço aéreo internacional**

O espaço aéreo internacional é aquele situado acima da ZC, ZEE, alto-mar e territórios não sujeitos à soberania nacional (ex: Antártica).

Todo espaço aéreo internacional é aberto às aeronaves de todos os Estados. Todas as aeronaves, inclusive as militares, podem operar livremente no espaço aéreo internacional, sem interferência de autoridades do Estado costeiro.

Nesse espaço, aeronaves militares podem se engajar em operações aéreas, realizando inclusive exercícios de tiro, testes de munição, operações de esclarecimento, de coleta de conhecimentos de inteligência e apoio a outras atividades navais. Na condução de tais atividades, devem ser observados os direitos de outros Estados e a segurança de outras aeronaves e embarcações. Estes mesmos princípios se aplicam em relação ao sobrevoo de corredores que interligam o alto-mar à ZEE e que passam através de estreitos internacionais, nos trechos em que esses não se superpuserem ao MT.

## **Página 44**

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Tratado multilateral da Convenção de Chicago de 1944 se aplica exclusivamente às aeronaves civis.

**Falso** - A Convenção de Chicago de 1944 se aplica tanto às aeronaves civis quanto às militares, embora as aeronaves militares tenham exceções em missões secretas.

**V-F 2 - Verdadeiro:** A Região de Informação de Voo (FIR) é uma área definida do espaço aéreo estabelecida pela ICAO que engloba tanto o espaço aéreo internacional quanto o nacional.

**Falso** - A Região de Informação de Voo (FIR) estabelecida pela ICAO abrange exclusivamente o espaço aéreo internacional, sendo o espaço aéreo nacional regido por regulamentação própria do Estado.

**V-F 3 - Verdadeiro:** O Brasil exige que aeronaves militares no espaço aéreo internacional dentro de suas FIR cumpram os procedimentos da FIR, independentemente da intenção de entrar no espaço aéreo nacional.

**Falso** - O Brasil exige que aeronaves militares cumpram os procedimentos da FIR brasileira no espaço aéreo internacional apenas se tiverem a intenção de entrar no espaço aéreo nacional.

**V-F 4 - Verdadeiro:** O Direito Internacional não proíbe que os Estados estabeleçam Zonas de Identificação de Defesa Aérea (ADIZ) no espaço aéreo internacional.

**Falso** - O Direito Internacional proíbe o estabelecimento de Zonas de Identificação de Defesa Aérea (ADIZ) sobre o espaço aéreo internacional por violar a liberdade de sobrevoo.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que as aeronaves militares podem realizar livremente no espaço aéreo internacional?

**Resposta** - Podem se engajar em operações aéreas, realizando exercícios de tiro, testes de munição, operações de esclarecimento e coleta de inteligência.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual a exigência do Brasil para aeronaves militares estrangeiras no espaço aéreo internacional dentro de suas Regiões de Informação de Voo (FIR)?

**Resposta** - Exige que cumpram os procedimentos da FIR, independentemente da utilização dos serviços ou da intenção de entrar no espaço aéreo nacional.

#### **a) Convenção Internacional de Aviação Civil**

O Brasil é signatário da Convenção da Aviação Civil de 1944 (Convenção de Chicago), ratificada pelo Decreto n.º 21.713/1946. Esse tratado multilateral se aplica exclusivamente às aeronaves civis, não se aplicando às aeronaves militares, exceto quanto à recomendação de que estas devem operar levando em consideração a segurança da navegação de aeronaves civis. A Convenção de Chicago estabeleceu a Organização Internacional de Aviação Civil (International Civil Aviation Organization – ICAO) para desenvolver os princípios da navegação aérea internacional e técnicas para promover a segurança de voo na navegação aérea.

internacional.

Vários procedimentos operacionais não se adequam aos procedimentos de voo estabelecidos pela ICAO. Nestes estão incluídas algumas situações militares, missões sigilosas, missões de caráter político, ou operações de rotina de navios – aeródromos.

Operações não conduzidas de acordo com os procedimentos da ICAO devem atentar para a segurança da navegação de aeronaves civis.

#### b) Região de Informação de Voo

A Região de Informação de Voo, mais comumente conhecida como Flight Information Region (FIR), é uma área definida do espaço aéreo, dentro da qual são proporcionados serviços de informação de voo e de alerta. As FIR são estabelecidas pela ICAO para segurança da aviação civil e englobam tanto o espaço aéreo internacional como o nacional. Normalmente, por questão de política interna, aeronaves militares brasileiras, em voos de rotina ponto a ponto pelo espaço aéreo internacional, seguem os procedimentos de voo estabelecidos pela ICAO e utilizam os serviços da FIR.

O Brasil exige que aeronaves militares no espaço aéreo internacional dentro de suas FIR cumpram os procedimentos da FIR, independentemente de utilizar ou não os serviços prestados, ou da intenção de entrar ou não em espaço aéreo nacional.

Alguns Estados, porém, não reconhecem o direito de um Estado costeiro aplicar seus procedimentos da FIR a aeronaves militares estrangeiras nas circunstâncias mencionadas.

É possível, portanto, que aeronaves militares estrangeiras, que não tenham a intenção de entrar em espaço aéreo nacional, não se identifiquem ou não cumpram os procedimentos da FIR estabelecidos pelo Brasil.

#### c) Zonas de Identificação de Defesa Aérea no espaço aéreo internacional

O DI não proíbe que os Estados estabeleçam Zonas de Identificação de Defesa Aérea no espaço aéreo internacional. A base legal para a regulamentação de tais zonas se baseia no direito que o Estado tem para estabelecer condições de entrada em seu território. Em decorrência, uma aeronave que se aproxime do espaço aéreo nacional, como condição para receber aprovação de entrada, pode ser solicitada a se identificar enquanto ainda estiver em espaço aéreo internacional.

## Página 45

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Brasil não reconhece o direito de o Estado costeiro aplicar procedimentos de identificação em sua zona de defesa aérea sobre aeronaves militares brasileiras que não tenham a intenção de entrar no espaço aéreo nacional daquele Estado.

**Falso** - O Brasil reconhece o direito de o Estado costeiro aplicar procedimentos de identificação em sua zona de defesa aérea sobre aeronaves militares brasileiras, pois a ADIZ é uma condição para a aprovação de entrada.

**V-F 2 - Verdadeiro:** No caso de repelir invasão do espaço aéreo por aeronave militar estrangeira, o Estado que assim proceder estará no exercício do direito inerente de legítima defesa.

**Falso** - A interceptação e repulsão de uma aeronave militar estrangeira invasora é considerada uma medida de segurança aérea, mas não constitui exercício de legítima defesa.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Todos os Estados devem evitar o uso de armas contra aeronaves civis, e no caso de interceptação, garantir que as vidas do pessoal a bordo e a segurança da aeronave não sejam postas em perigo.

**Falso** - A modificação da Convenção de Chicago de 1984 permite o uso de armas contra aeronaves civis que infrinjam a soberania do Estado, desde que a segurança da aeronave não seja totalmente comprometida.

**Flash-card 1 Pergunta** - O Brasil reconhece o direito de o Estado costeiro aplicar procedimentos de identificação na sua Zona de Identificação de Defesa Aérea sobre aeronaves brasileiras que não tenham a intenção de entrar no espaço aéreo nacional desse Estado?

**Resposta** - Não, o Brasil não reconhece esse direito, a menos que tenha especificamente concordado em fazê-lo.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual direito inerente um Estado está exercendo ao repelir a invasão de seu espaço aéreo por uma aeronave militar estrangeira?

**Resposta** - O direito inerente de legítima defesa.

**Flash-card 3 Pergunta** - No caso de emergência ou erro de navegação sem permissão, o que o costume internacional estipula que pode ser ordenado a uma aeronave estrangeira em espaço aéreo nacional?

**Resposta** - Pode ser ordenada a guinar para dele sair ou aterrizarem.

As regras adotadas pelo Brasil em relação à sua zona de identificação de defesa aérea são as seguintes:

- O Brasil não reconhece o direito de o Estado costeiro aplicar procedimentos de identificação na sua zona de identificação de defesa aérea sobre aeronaves estrangeiras penetrar no espaço aéreo nacional. Em decorrência, aeronaves militares brasileiras que não tenham a intenção de entrar em espaço aéreo nacional de outro Estado não necessitam se identificar ou cumprir procedimentos da zona de identificação de defesa aérea estabelecidos por aquele Estado, a menos que o Brasil tenha especificamente concordado em fazê-lo. Essas medidas se aplicam em tempo de paz. No caso da iminência ou existência de hostilidades, um Estado pode achar necessário adotar medidas de autodefesa que afetarão o sobrevoo no espaço aéreo internacional.

### 2.5.3 - Intercepção de aeronave

No caso de repelir invasão do espaço aéreo por aeronave militar estrangeira, o Estado que assim proceder estará no exercício do direito inerente de legítima defesa. Todos os Estados exercem completa e exclusiva soberania sobre seu espaço aéreo nacional. Com exceção do sobrevoo de aeronave em passagem em trânsito de estreitos internacionais e em rotas marítimas arquipelágicas, situações de emergência e entrada para prestar assistência aqueles em perigo, é necessária a obtenção de autorização para que aeronave estrangeira penetre em espaço aéreo nacional. Essa autorização deve ser específica para o voo em questão, como no caso de autorização diplomática para visita de aeronave militar, ou genérica, no caso de navegação aérea comercial, conforme a Convenção de Chicago.



O costume internacional estipula que uma aeronave estrangeira que entre em espaço aéreo nacional sem permissão, devido a emergência ou erro de navegação, pode ser ordenada a guinar para dele sair ou aterrizá-la. Nesse particular, a Convenção de Chicago foi modificada passando a apresentar o seguinte texto:

a) todos os Estados devem evitar o uso de armas contra aeronaves civis, e, no caso de interceptação de aeronave civil infratora, que as vidas do pessoal a bordo e a segurança da aeronave sejam postas em perigo;

## Página 46

**V-F 1 - Verdadeiro:** O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) se aplica ao alto-mar, à ZEE e à ZC e também se aplica no MT, águas arquipelágicas e águas interiores, exceto se o Estado costeiro estabelecer regras distintas.

**Falso** - O RIPEAM se aplica exclusivamente ao alto-mar, ZEE e ZC, sendo que o Mar Territorial (MT) e as águas interiores são regidos inteiramente por regras nacionais obrigatórias.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o principal conjunto de regras de segurança da navegação aplicável a navios de superfície e submarinos no alto-mar, na ZEE e na ZC?

**Resposta** - O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), de 1972.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em quais áreas sujeitas à soberania o RIPEAM também se aplica, exceto se o Estado costeiro estabelecer regras distintas?

**Resposta** - No Mar Territorial (MT), águas arquipelágicas e águas interiores.

**Flash-card 3 Pergunta** - Onde são normalmente publicadas as regras especiais de navegação adotadas pelos Estados costeiros em suas águas soberanas?

**Resposta** - Nos AVISOS AOS NAVEGANTES (NOTICE TO MARINERS) ou constam das cartas náuticas.

b) todos os Estados têm o direito de solicitar à aeronave infratora que pouse em aeroporto designado e de empregar medidas consistentes com o DI para fazer com que a aeronave infratora desista das atividades em violação da Convenção;

c) todas as aeronaves infradoras devem cumprir as ordens recebidas e todos os Estados devem promulgar leis nacionais que tornem mandatório este procedimento pelas aeronaves civis; e

d) todos os Estados devem proibir o uso de aeronaves civis para fins inconsistentes com a Convenção (ex: coleta de inteligência). Essa modificação foi aprovada unanimemente em 10 de maio de 1984 e passou a vigorar após a ratificação pelos 102 membros da International Civil Aviation Organization (ICAO). Apesar de a Convenção de Chicago não ser aplicável às aeronaves militares, o artigo que trata sobre soberania do estado do território sobrejacente ao espaço aéreo codifica norma advinda do costume internacional. Portanto, os Estados de registro das aeronaves militares devem solicitar a competente autorização dos Estados aos quais pertencem o território ou MT que serão sobrevoados.

### 2.6 - REGRAS PARA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO DE NAVIOS E AERONAVES

#### 2.6.1 - Regras internacionais

A maior parte das regras de segurança da navegação que se aplicam a navios de superfície e submarinos estão contidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), de 1972. Essas regras se aplicam ao alto-mar, à ZEE e à ZC e, exceto no caso de o Estado costeiro estabelecer regras distintas, também se aplicam no MT, águas arquipelágicas e águas interiores. O RIPEAM foi adotado no Brasil pelo Decreto nº 80.068/1977.

#### 2.6.2 - Regras nacionais

Muitos Estados adotam regras especiais nas águas sujeitas à sua soberania (águas interiores, águas arquipelágicas e MT). Cabe ao responsável pelo planejamento de operações navais em águas estrangeiras tomar ciência antecipadamente dessas regras.

Elas são normalmente publicadas nos AVISOS AOS NAVEGANTES (NOTICE TO MARINERS) ou constam das cartas náuticas editadas pelo Estado costeiro. Em caso de dúvida, o Comandante responsável pela operação deverá consultar, via Estado-Maior da Armada (EMA), o Adido brasileiro credenciado junto ao Estado costeiro.

## Página 47

**V-F 1 - Verdadeiro:** O espaço exterior não é sujeito a reclamações de soberania e não pode ser apropriado por nenhum Estado, e o acesso a ele é livre e aberto a todos os Estados.

**Falso** - O espaço exterior é considerado patrimônio comum da humanidade, mas os Estados que investiram em tecnologia espacial podem reclamar soberania sobre os satélites naturais que alcançarem primeiro.

**Flash-card 1 Pergunta** - As regras de navegação no espaço aéreo internacional aplicáveis às aeronaves civis são as previstas em qual convenção?

**Resposta** - Convenção de Chicago de 1944.

**Flash-card 2 Pergunta** - Existe uma definição internacionalmente aceita sobre o limite inferior do espaço exterior?

**Resposta** - Não existe uma definição internacionalmente aceita.

**Flash-card 3 Pergunta** - De acordo com o DI, o espaço exterior pode ser apropriado por algum Estado?

**Resposta** - Não, o espaço exterior não é sujeito a reclamações de soberania e não pode ser apropriado por nenhum Estado.

#### 2.6.3 - Regras de navegação para aeronaves

As regras de navegação no espaço aéreo internacional aplicáveis às aeronaves civis são aquelas previstas na Convenção de Chicago. O Brasil adota os princípios técnicos padronizados e políticas da ICAO. Consequentemente, os pilotos militares brasileiros podem voar nas aerovias internacionais de acordo com as mesmas regras gerais de voo, usando os mesmos equipamentos de navegação e procedimentos e práticas de comunicações, e fazer uso dos mesmos serviços de controle de tráfego aéreo com os quais eles estão familiarizados no Brasil.

## **2.7 - ATIVIDADES MILITARES NO ESPAÇO EXTERIOR**

### **2.7.1 - Definição de Espaço Exterior**

Não existe uma definição internacionalmente aceita sobre o limite inferior do espaço exterior. O Comitê das Nações Unidas para o Uso Pacífico do Espaço Exterior tem procurado uma definição que atenda aos interesses de todos os envolvidos.

#### **2.7.1.1 - Princípios gerais do direito do espaço exterior**

Os aspectos do DI que se aplicam às atividades espaciais abrangem a natureza da atividade e o espaço onde as regras se aplicam. O espaço exterior começa em ponto não definido do limite superior do espaço aéreo terrestre e se estende ao infinito. Em termos genéricos, o espaço exterior compreende o satélite natural da Terra, a lua, outros corpos celestes naturais, e o espaço existente entre estes objetos naturais.

As seguintes regras do DI se aplicam ao espaço exterior:

- a) o acesso ao espaço exterior é livre e aberto a todos os Estados;
- b) o espaço exterior não é sujeito a reclamações de soberania e não pode ser apropriado por nenhum Estado;
- c) o espaço exterior só pode ser usado para fins pacíficos;
- d) cada usuário do espaço exterior deve respeitar os direitos dos demais;
- e) armas nucleares e armas de destruição de massa não podem ser estacionadas no espaço exterior;
- f) são proibidas explosões nucleares no espaço exterior; e
- g) a exploração do espaço exterior deve evitar a contaminação do mesmo e da biosfera da Terra.

## **Página 48**

**Flash-card 1 Pergunta** - De acordo com o DI, o que é proibido nos corpos celestes naturais em termos de atividades militares?

**Resposta** - Levantar bases e instalações militares, e conduzir manobras ou testes com armas.

**Flash-card 2 Pergunta** - O que a legislação dos Estados Unidos (U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act de 2015) admite em relação aos recursos de corpos celestes?

**Resposta** - Admite que os recursos de corpos celestes estejam sujeitos a direito de propriedade.

**Flash-card 3 Pergunta** - Cite um dos quatro principais acordos multilaterais que contêm os princípios legais relativos às atividades desenvolvidas no espaço exterior.

**Resposta** - O Tratado do Espaço Exterior, de 1967 (ou Acordo de Retorno e Resgate de Astronautas, de 1968, ou Tratado de Responsabilidade, de 1972, ou Tratado de Registro de Objetos Espaciais, de 1975).

#### **2.7.1.2 - Corpos celestes naturais**

De acordo com as normas do DI, não se podem levantar bases e instalações militares nem se conduzir manobras ou testes com armas em corpos naturais celestes. Além disso, todo equipamento, estações e veículos localizados nos corpos naturais celestes são sujeitos à inspeção com base na reciprocidade. Não existe direito correspondente de inspeção física de objetos construídos pelo homem, localizados no espaço entre os corpos celestes. A lua, e não a Terra, está incluída entre os corpos celestes naturais. Pessoal militar pode ser empregado nos corpos celestes naturais para pesquisa científica e outras atividades conduzidas para fins pacíficos.

### **2.7.2 - Acordos internacionais relativos às atividades no espaço exterior**

Os princípios legais relativos às atividades desenvolvidas no espaço exterior estão contidos em quatro acordos multilaterais:

- a) Tratado do Espaço Exterior, de 1967;
- b) Acordo de Retorno e Resgate de Astronautas, de 1968;
- c) Tratado de Responsabilidade, de 1972; e
- d) Tratado de Registro de Objetos Espaciais, de 1975.

Um quinto tratado, o Tratado da Lua, de 1979, teve ampla ratificação, embora não seja reconhecido por alguns Estados.

### **2.7.3 – Legislação estrangeira sobre atividades no espaço exterior**

Os Estados Unidos da América promulgaram o “ Space Resource Exploration and Utilization Act of 2015 ” (H.R. 1508) e em novembro de 2015 o “ U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act ” (H.R. 2262) que tratam da exploração de recursos em corpos celestes, denunciando de forma expressa o Tratado do Espaço Exterior de 1967 e demais instrumentos internacionais que versam sobre o espaço exterior. Esse ato admite que os recursos de corpos celestes estejam sujeitos a direito de propriedade.