

## Página 25

**V-F 1 - Verdadeiro:** As disposições sobre o alto mar aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial, nas águas interiores ou nas águas arquipelágicas.

**Falso** - O conceito de alto mar abrange todas as áreas marítimas situadas além do mar territorial, incluindo a zona económica exclusiva.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, compreendendo liberdades como a de navegação, sobrevoo e pesca.

**Falso** - O acesso e as liberdades do alto mar são privilégios exclusivos dos Estados costeiros, sendo vedados aos Estados sem litoral.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.

**Falso** - Estados com plataformas continentais estendidas podem legitimamente reivindicar soberania sobre a coluna d'água do alto mar adjacente.

**Flash-card 1 Pergunta** - Quais áreas marítimas estão excluídas do âmbito de aplicação das disposições sobre o Alto Mar?

**Resposta** - A Zona Económica Exclusiva, o mar territorial, as águas interiores e as águas arquipelágicas.

**Flash-card 2 Pergunta** - Quais são as seis liberdades do alto mar listadas expressamente para todos os Estados (costeiros ou sem litoral)?

**Resposta** - Navegação, sobrevoo, colocação de cabos e dutos, construção de ilhas artificiais, pesca e investigação científica.

**Flash-card 3 Pergunta** - É legítimo que um Estado pretenda submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania?

**Resposta** - Não, nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.

## # PARTE VII ALTO MAR

### SEÇÃO 1. DISPOSIÇÕES GERAIS

#### ARTIGO 86 - Âmbito de aplicação da presente Parte

As disposições da presente Parte aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. O presente artigo não implica limitação alguma das liberdades de que gozam todos os Estados na zona económica exclusiva de conformidade com o artigo 58.

#### ARTIGO 87 - Liberdade do alto mar

1. O alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional. Compreende, inter alia, para os Estados quer costeiros quer sem litoral:

- a) liberdade de navegação;
- b) liberdade de sobrevoo;
- c) liberdade de colocar cabos e dutos submarinos nos termos da PARTE VI;
- d) liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, nos termos da parte VI;
- e) Liberdade de pesca nos termos das condições enunciadas na seção 2;
- f) liberdade de investigação científica, nos termos das Partes VI e XIII.

2. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na Área previstos na presente Convenção.

#### ARTIGO 88 - Utilização do alto mar para fins pacíficos

O alto mar será utilizado para fins pacíficos.

#### ARTIGO 89 - Illegitimidade das reivindicações de soberania sobre o alto mar

Nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.

#### ARTIGO 90 - Direito de navegação

Todos os Estados, que costeiros quer sem litoral, têm o direito de fazer navegar no alto mar navios que arvorem a sua bandeira.

## Página 26

**V-F 1 - Verdadeiro:** Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio para que aquele possa atribuir-lhe a sua nacionalidade.

**Falso** - A atribuição de nacionalidade a um navio é um ato discricionário que não exige qualquer vínculo real ou substancial entre o Estado e o navio.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo a sua conveniência, pode ser considerado um navio sem nacionalidade.

**Falso** - Navios podem utilizar bandeiras de múltiplos Estados simultaneamente no alto mar para garantir maior proteção diplomática.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Salvo casos excepcionais previstos em tratados, os navios devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva do Estado da sua bandeira.

**Falso** - No alto mar, qualquer navio está sujeito à jurisdição concorrente de todos os Estados costeiros da região.

**Flash-card 1 Pergunta** - Qual é o requisito fundamental para que um Estado atribua a sua nacionalidade a um navio?

**Resposta** - Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é a consequência jurídica para um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo a sua conveniência?

**Resposta** - Não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades e pode ser considerado um navio sem nacionalidade (apátrida).

**Flash-card 3 Pergunta** - A qual jurisdição os navios devem se submeter enquanto navegam no alto mar?

**Resposta** - À jurisdição exclusiva do Estado de sua bandeira, salvo exceções previstas em tratados ou na Convenção.

## **ARTIGO 91 - Nacionalidade dos navios**

1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

## **ARTIGO 92 - Estatuto dos navios**

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.

## **ARTIGO 93 - Navios arvorando a bandeira das Nações Unidas, das agências especializadas das Nações Unidas e da Agência Internacional de Energia Atômica**

Os artigos precedentes não prejudicam a questão dos navios que estejam ao serviço oficial das Nações Unidas, das agências especializadas das Nações Unidas e da Agência Internacional de Energia Atômica, arvorando a bandeira da Organização.

## **ARTIGO 94 - Deveres do Estado de bandeira**

1. Todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira.

2. Em particular, todo Estado deve:

a) manter um registro de navios no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceitos; e

b) exercer a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio.

3. Todo Estado deve tomar, para os navios que arvorem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere, inter alia, a:

a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;

b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;

c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos.

4. Tais medidas devem incluir as que sejam necessárias para assegurar que:

a) cada navio, antes do seu registro e posteriormente, a intervalos apropriados, seja examinado por um inspetor de navios devidamente qualificado e leve a bordo as cartas, as publicações marítimas e o equipamento e os instrumentos de navegação apropriados à segurança da navegação do navio;

b) cada navio esteja confiado a um capitão e a oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere à manobra, à navegação, às comunicações e à condução de máquinas, e a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, tamanho, máquinas e equipamento do navio;

## **Página 27**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Os navios de guerra no alto mar gozam de completa imunidade de jurisdição relativamente a qualquer outro Estado que não seja o da sua bandeira.

**Falso** - Navios de guerra perdem sua imunidade de jurisdição no alto mar se entrarem em zonas de interesse de segurança de outros Estados.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O Estado de bandeira deve ordenar um inquérito por pessoa qualificada em caso de acidente no alto mar que cause danos graves ao meio marinho ou perdas de vida.

**Falso** - Acidentes no alto mar são de responsabilidade exclusiva das seguradoras, não cabendo ao Estado de bandeira realizar inquéritos oficiais.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Navios pertencentes a um Estado e utilizados unicamente em serviço oficial não comercial têm imunidade de jurisdição no alto mar perante outros Estados.

**Falso** - Navios de Estado em serviço oficial não comercial estão sujeitos à jurisdição de qualquer Estado no alto mar, tal como os navios mercantes.

**Flash-card 1 Pergunta** - Que tipo de imunidade gozam os navios de guerra no alto mar?

**Resposta** - Gozam de completa imunidade de jurisdição relativamente a qualquer outro Estado que não seja o da sua bandeira.

**Flash-card 2 Pergunta** - Em caso de acidente marítimo no alto mar envolvendo navio de sua bandeira com mortes ou danos graves, o que o Estado deve fazer?

**Resposta** - Deve ordenar a abertura de um inquérito efetuado por pessoa ou pessoas devidamente qualificadas.

**Flash-card 3 Pergunta** - Quais medidas de segurança o Estado deve garantir para navios de sua bandeira em relação à tripulação?

**Resposta** - Que o capitão e oficiais sejam qualificados e que a tripulação seja apropriada em competência e número para o tipo de navio.

c) o capitão, os oficiais e, na medida do necessário, a tripulação conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis, que se refiram à segurança da vida no mar, à prevenção de abalroamentos, à prevenção, redução e controle da poluição marinha e à manutenção de rádio comunicações.

5. Ao tomar as medidas a que se referem os parágrafos 3º e 4º, todo Estado deve agir de conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceitos, e fazer o necessário para garantir a sua observância.

6. Todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que a jurisdição e o controle apropriados sobre um navio não foram exercidos pode comunicar os fatos ao Estado de bandeira. Ao receber tal comunicação, o Estado de bandeira investigará o assunto e, se for o caso, deve tomar todas as medidas necessárias para corrigir a situação.

7. Todo Estado deve ordenar a abertura de um inquérito, efetuado por ou perante uma pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar, que envolva um navio arvorando a sua bandeira e no qual tenham perdido a vida ou sofrido ferimentos graves nacionais de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado ou ao meio marinho. O Estado de bandeira e o outro Estado devem cooperar na realização de qualquer investigação que este último efetue em relação a esse acidente marítimo ou incidente de navegação.

#### **ARTIGO 95 - Imunidade dos navios de guerra no alto mar**

Os navios de guerra no alto mar gozam de completa imunidade de jurisdição relativamente a qualquer outro Estado que não seja o da sua bandeira.

#### **ARTIGO 96 - Imunidade dos navios utilizados unicamente em serviço oficial não comercial**

Os navios pertencentes a um Estado ou por ele operados e utilizados unicamente em serviço oficial não comercial gozam, no alto mar, de completa imunidade de jurisdição relativamente a qualquer Estado que não seja o da sua bandeira.

#### **ARTIGO 97 - Jurisdição penal em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação**

1. Em caso de abalroamento ou de qualquer outro incidente de navegação ocorrido a um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais.

2. Em matéria disciplinar, só o Estado que tenha emitido um certificado de comando ou um certificado de competência ou licença é competente para, após o processo legal correspondente, decretar a retirada desses títulos, ainda que o titular não seja nacional deste Estado.

3. Nenhum apresamento ou retenção do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira.

#### **ARTIGO 98 - Dever de prestar assistência**

1. Todo Estado deverá exigir do capitão de um navio que arvore a sua bandeira, desde que o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros, que:

a) preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer;

b) se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, desde que esteja informado de que necessitam de assistência e sempre que tenha uma possibilidade razoável de fazê-lo;

c) preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, à sua tripulação, e aos passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome do seu próprio navio, o porto de registro e o porto mais próximo em que fará escala.

## **Página 28**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Em caso de abalroamento no alto mar, procedimentos penais contra o capitão só podem ser iniciados perante o Estado de bandeira ou o Estado de nacionalidade do capitão.

**Falso** - Em caso de abalroamento no alto mar, o capitão pode ser julgado criminalmente por qualquer Estado que tenha sofrido prejuízos econômicos.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, ipso facto, livre.

**Falso** - Escravos que se refugiem em navios no alto mar devem ser devolvidos às autoridades de origem, respeitando a propriedade do navio transportador.

**V-F 3 - Verdadeiro:** A pirataria é definida como ato ilícito de violência cometido para fins privados contra navios ou aeronaves em alto mar ou lugar sem jurisdição estatal.

**Falso** - Atos de violência cometidos por motivos políticos dentro do mar territorial de um Estado são classificados juridicamente como pirataria segundo a Convenção.

**Flash-card 1 Pergunta** - Quem tem competência penal ou disciplinar contra o capitão em caso de abalroamento no alto mar?

**Resposta** - Apenas as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou do Estado do qual a pessoa seja nacional.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é o status jurídico de um escravo que se refugie a bordo de qualquer navio no alto mar?

**Resposta** - Ficará, *ipso facto* (pelo próprio fato), livre.

**Flash-card 3 Pergunta** - Para fins de definição de pirataria, contra quem o ato de violência ou detenção deve ser dirigido?

**Resposta** - Contra um navio ou aeronave em alto mar (ou lugar sem jurisdição) e pessoas ou bens a bordo.

**Flash-card 4 Pergunta** - Quem tem competência para apreser um navio pirata no alto mar?

**Resposta** - Todo Estado pode apreser um navio pirata, prender as pessoas e apreender os bens a bordo.

2. Todo Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento para garantir a segurança marítima e aérea, e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperar para esse fim com os Estados vizinhos por meio de ajustes regionais de cooperação mútua.

#### **ARTIGO 99 - Proibição do transporte de escravos**

Todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos em navios autorizados e arvorar a sua bandeira e para impedir que, com esse fim, se use ilegalmente a sua bandeira. Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, ipso facto, livre.

#### **ARTIGO 100 - Dever de cooperar na repressão da pirataria**

Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

#### **ARTIGO 101 - Definição de pirataria**

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

#### **ARTIGO 102 - Pirataria cometida por um navio de guerra, um navio de Estado ou uma aeronave de Estado cuja tripulação se tenha amotinado**

Os atos de pirataria definidos no Artigo 101, perpetrados por um navio de guerra, um navio de Estado ou uma aeronave de Estado, cuja tripulação se tenha amotinado e apoderado do navio ou aeronave, são equiparados a atos cometidos por um navio ou aeronave privados.

#### **ARTIGO 103 - Definição de navio ou aeronave pirataria**

São considerados navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves que as pessoas, sob cujo controle efetivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos atos mencionados no artigo 101. Também são considerados piratas os navios ou aeronaves que tenham servido para cometer qualquer de tais atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas desses atos.

#### **ARTIGO 104 - Conservação ou perda da nacionalidade de um navio ou aeronave pirata**

Um navio ou uma aeronave pode conservar a sua nacionalidade, mesmo que se tenha transformado em navio ou aeronave pirata. A conservação ou a perda da nacionalidade deve ser determinada de acordo com a lei do Estado que tenha atribuído a nacionalidade.

#### **ARTIGO 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata**

Todo Estado pode apreser, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontram a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.

## **Página 29**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Todo Estado pode apreser um navio pirata no alto mar e os seus tribunais podem decidir as penas a aplicar.

**Falso** - Apenas o Estado de nacionalidade do navio atacado tem competência para apreser e julgar piratas no alto mar.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Se um navio for apresado por suspeita de pirataria sem motivo suficiente, o Estado que o apresou será responsável por perdas e danos.

**Falso** - O Estado que apresa um navio por suspeita de pirataria tem imunidade total e não responde por danos caso a suspeita seja infundada.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Qualquer pessoa que efetue transmissões não autorizadas a partir do alto mar pode ser processada pelo Estado em que as transmissões sejam recebidas.

**Falso** - Transmissões de rádio não autorizadas a partir do alto mar são protegidas pela liberdade de expressão e não podem ser punidas por nenhum Estado.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que ocorre se um navio for apresado por suspeita de pirataria sem motivo suficiente?

**Resposta** - O Estado que o apresou será responsável perante o Estado da nacionalidade do navio por qualquer perda ou dano.

**Flash-card 2 Pergunta** - Quais Estados têm jurisdição para processar responsáveis por transmissões não autorizadas a partir do alto mar?

**Resposta** - Estado da bandeira, do registro da instalação, da nacionalidade do autor, onde a transmissão é recebida ou onde há interferência.

## **ARTIGO 106 - Responsabilidade em caso de apresamento sem motivo suficiente**

Quando um navio ou uma aeronave for apresado por suspeita de pirataria, sem motivo suficiente, o Estado que o apresou será responsável, perante o Estado de nacionalidade do navio ou da aeronave, por qualquer perda ou dano causados por esse apresamento.

## **ARTIGO 107 - Navios e aeronaves autorizados a efetuar apresamento por motivo de pirataria**

Só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.

## **ARTIGO 108 - Tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas**

1. Todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas praticado por navios no alto mar com violação das convenções internacionais.
2. Todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas poderá solicitar a cooperação de outros Estados para pôr fim a tal tráfico.

## **ARTIGO 109 - Transmissões não autorizadas a partir do alto mar**

1. Todos os Estados devem cooperar para a repressão das transmissões não autorizadas efetuadas a partir do alto mar.
2. Para efeitos da presente Convenção, 'transmissões não autorizadas' significa as transmissões de rádio ou televisão difundidas a partir de um navio ou instalação no alto mar e dirigidas ao público em geral com violação dos regulamentos internacionais, excluídas as transmissões de chamadas de socorro.
3. Qualquer pessoa que efetue transmissões não autorizadas pode ser processada perante os tribunais:
  - a) do Estado de bandeira do navio;
  - b) do Estado de registro da instalação;
  - c) do Estado do qual a pessoa é nacional;
  - d) de qualquer Estado em que possam receber-se as transmissões; ou
  - e) de qualquer Estado cujos serviços autorizados de radiocomunicação sofram interferências.
4. No alto mar, o Estado que tenha jurisdição de conformidade com o parágrafo 3º poderá, nos termos do artigo 110, deter qualquer pessoa ou apreser qualquer navio que efetue transmissões não autorizadas e apreender o equipamento emissor.

## **Página 30**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Um navio de guerra pode visitar um navio estrangeiro no alto mar se houver suspeita razoável de que este se dedica à pirataria ou ao tráfico de escravos.

**Falso** - O direito de visita no alto mar é absoluto, permitindo que navios de guerra inspecionem qualquer navio mercante sem necessidade de suspeita específica.

**V-F 2 - Verdadeiro:** O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no mar territorial do seu próprio Estado ou de um terceiro Estado.

**Falso** - O direito de perseguição permite que o navio perseguidor entre no mar territorial de terceiros Estados para efetuar a captura.

**V-F 3 - Verdadeiro:** A perseguição só pode ser iniciada se o navio estrangeiro estiver dentro das águas interiores, mar territorial ou zona contígua do Estado perseguidor.

**Falso** - A perseguição (hot pursuit) pode ser iniciada mesmo se o navio suspeito já estiver em alto mar no momento da detecção.

**Flash-card 1 Pergunta** - Em quais hipóteses um navio de guerra tem direito de visita a um navio estrangeiro no alto mar (sem imunidade)?

**Resposta** - Suspeita de pirataria, tráfico de escravos, transmissões não autorizadas, falta de nacionalidade ou uso de bandeira falsa.

**Flash-card 2 Pergunta** - Quando cessa o direito de perseguição (hot pursuit) de um navio estrangeiro?

**Resposta** - No momento em que o navio perseguido entra no mar territorial do seu próprio Estado ou de um terceiro Estado.

**Flash-card 3 Pergunta** - A perseguição pode começar quando o navio estrangeiro está na zona contígua?

**Resposta** - Sim, mas apenas se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

## **ARTIGO 110 - Direito de visita**

1. Salvo nos casos em que os atos de ingerência são baseados em poderes conferidos por tratados, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade de conformidade com os artigos 95 e 96 não terá o direito de visita, a menos que exista motivo razoável para suspeitar que:

- a) o navio se dedica à pirataria;
- b) o navio se dedica ao tráfico de escravos;
- c) o navio é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas e o Estado de bandeira do navio de guerra tem jurisdição nos termos do artigo 109;
- d) o navio não tem nacionalidade; ou
- e) o navio tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira.

2. Nos casos previstos no parágrafo 1º, o navio de guerra pode proceder à verificação dos documentos que autorizem o uso da bandeira. Para isso, pode enviar uma embarcação ao navio suspeito, sob o comando de um oficial. Se, após a verificação dos documentos, as suspeitas persistem, pode proceder a bordo do navio a um exame ulterior, que deverá ser efetuado com toda a consideração possível.

3. Se as suspeitas se revelarem infundadas e o navio visitado não tiver cometido qualquer ato que as justifique, esse navio deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido.

4. Estas disposições aplicam-se, mutatis mutandis, às aeronaves militares.

5. Estas disposições aplicam-se também a quaisquer outros navios ou aeronaves devidamente autorizados que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves ao serviço de um governo.

#### **ARTIGO 111 - Direito de perseguição**

1. A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada.

2. O direito de perseguição aplica-se, mutatis mutandis, às infrações às leis e regulamentos do Estado costeiro aplicáveis, de conformidade com a presente Convenção, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental, incluindo as zonas de segurança em volta das instalações situadas na plataforma continental, quando tais infrações tiverem sido cometidas nas zonas mencionadas.

3. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado.

4. A perseguição não se considera iniciada até que o navio perseguidor se tenha certificado, pelos meios práticos de que disponha, de que o navio perseguido ou uma das suas lanchas ou outras embarcações que trabalhem em equipe e utilizando o navio perseguido como navio mãe, se encontram dentro dos limites do mar territorial ou, se for o caso, na zona contígua, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental. Só pode dar-se início à perseguição depois de ter sido emitido sinal de parar, visual ou auditivo, a uma distância que permita ao navio estrangeiro vê-lo ou ouvi-lo.

5. O direito de perseguição só pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves que possuam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.

6. Quando a perseguição for efetuada por uma aeronave:

a) aplicam-se, mutatis mutandis, as disposições dos parágrafos 1º e 4º;

b) a aeronave que tenha dado a ordem de parar deve continuar ativamente a perseguição do navio até que um navio ou uma outra aeronave do Estado costeiro, alertado pela primeira aeronave, chegue ao local e continue a perseguição, a não ser que a aeronave possa por si só apreser o navio. Para justificar o apresamento de um navio fora do mar territorial, não basta que a aeronave o tenha descoberto a cometer uma infração, ou que seja suspeito de a ter cometido, é também necessário que lhe tenha sido dada ordem para parar e que tenha sido empreendida a perseguição sem interrupção pela própria aeronave ou por outras aeronaves ou navios.

## **Página 31**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Se um navio for parado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o direito de perseguição, deve ser indenizado por perdas ou danos.

**Falso** - Navios parados indevidamente fora do mar territorial não têm direito a indenização, pois a fiscalização é prerrogativa do Estado costeiro.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Todo Estado deve punir a ruptura ou danificação de cabos submarinos no alto mar causada intencionalmente ou por negligência culposa por navios de sua bandeira.

**Falso** - A danificação de cabos submarinos no alto mar é considerada um risco civil e não deve ser objeto de sanções penais ou infrações pelos Estados.

**V-F 3 - Verdadeiro:** Proprietários de navios devem ser indenizados se provarem ter sacrificado uma âncora ou rede para evitar danos a um cabo submarino.

**Falso** - O proprietário de um cabo submarino não tem responsabilidade de indenizar navios que percam equipamentos para evitar danos ao cabo.

**Flash-card 1 Pergunta** - O proprietário de um navio deve ser indenizado se sacrificar uma âncora ou aparelho de pesca para evitar dano a um cabo submarino?

**Resposta** - Sim, desde que tenha tomado previamente todas as medidas de precaução razoáveis.

7. Quando um navio for apresado num lugar submetido à jurisdição de um Estado escoltado até um porto desse Estado para investigação pelas autoridades competentes, não se pode pretender que seja posto em liberdade pelo simples fato de o navio e a sua escolta terem atravessado parte de uma zona econômica exclusiva ou do alto mar, se as circunstâncias a isso obrigarem.

8. Quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso.

#### **ARTIGO 112 - Direito de colocação de cabos e dutos submarinos**

1. Todos os Estados têm o direito de colocar cabos e dutos submarinos no leito do alto mar além da plataforma continental.

2. O parágrafo 5º do Artigo 79 aplica-se a tais cabos e dutos.

## **ARTIGO 113 - Ruptura ou danificação de cabos ou dutos submarinos**

Todo Estado deve adotar as leis e regulamentos necessários para que constituam infrações passíveis de sanções a ruptura ou danificação, por um navio arvorando a sua bandeira ou por uma pessoa submetida à sua jurisdição, de um cabo submarino no alto mar, causadas intencionalmente ou por negligência culposa, de modo que possam interromper ou dificultar as comunicações telegráficas ou telefônicas, bem como a ruptura ou danificação, nas mesmas condições, de um cabo de alta tensão ou de um duto submarino. Esta disposição aplica-se também aos atos que tenham por objeto causar essas rupturas ou danificações ou que possa ter esse efeito. Contudo, esta disposição não se aplica às rupturas ou às danificações cujos autores apenas atuaram com o propósito legítimo de proteger a própria vida ou a segurança dos seus navios, depois de terem tomado todas as precauções necessárias para evitar tal ruptura ou danificação.

## **ARTIGO 114 - Ruptura ou danificação de cabos ou de dutos submarinos provocados por proprietários de outros cabos ou dutos submarinos**

Todo Estado deve adotar as leis e regulamentos necessários para que pessoas sob sua jurisdição que sejam proprietárias de um cabo ou de um duto submarino no alto mar e que, ao colocar ou reparar o cabo ou o duto submarino, provoquem a ruptura ou a danificação de outro cabo ou de outro duto submarino, respondam pelo custo da respectiva reparação.

## **ARTIGO 115 - Indenização por perdas ocorridas para evitar danificações a um cabo ou duto submarino**

Todo Estado deve adotar as leis e regulamentos necessários para que os proprietários de navios que possam provar ter perdido uma âncora, uma rede ou qualquer outro aparelho de pesca para evitar danificações a um cabo ou um duto submarino sejam indenizados pelo proprietário do cabo ou do duto submarino, desde que o proprietário do navio tenha tomado previamente todas as medidas de precaução razoáveis.

## **SEÇÃO 2. CONSERVAÇÃO E GESTÃO DOS RECURSOS VIVOS DO ALTO MAR**

### **ARTIGO 116 - Direito de pesca no alto mar**

Todos os Estados têm direito a que os seus nacionais se dediquem à pesca no alto mar, nos termos:

- a) das suas obrigações convencionais;
- b) dos direitos e deveres bem como dos interesses dos Estados costeiros previstos, inter alia, no parágrafo 2º do artigo 63 e nos artigos 64 a 67; e
- c) das disposições da presente seção.

### **ARTIGO 117 - Dever dos Estados de tomar em relação aos seus nacionais medidas para a conservação dos recursos vivos do alto mar**

Todos os Estados têm o dever de tomar ou de cooperar com outros Estados para tomar as medidas que, em relação ao seus respectivos nacionais, possam ser necessárias para a conservação dos recursos vivos do alto mar.

## **Página 32**

**V-F 1 - Verdadeiro:** Todos os Estados têm o dever de tomar medidas, em relação aos seus nacionais, para a conservação dos recursos vivos do alto mar.

**Falso** - No alto mar, a pesca é uma liberdade absoluta, não havendo dever jurídico dos Estados em adotar medidas de conservação.

**V-F 2 - Verdadeiro:** Estados cujos nacionais aproveitem recursos vivos idênticos na mesma zona do alto mar devem negociar medidas de conservação.

**Falso** - Cada Estado é livre para explorar os recursos do alto mar unilateralmente, sem obrigação de cooperar com outros Estados que pesquem na mesma área.

**V-F 3 - Verdadeiro:** As medidas de conservação devem visar manter as populações a níveis que possam produzir o máximo rendimento constante (sustentável).

**Falso** - As medidas de conservação devem focar exclusivamente na maximização do lucro imediato, independentemente da sustentabilidade biológica.

**Flash-card 1 Pergunta** - O que os Estados devem fazer se seus nacionais aproveitam recursos vivos idênticos na mesma zona do alto mar?

**Resposta** - Devem efetuar negociações para tomar as medidas necessárias à conservação de tais recursos.

**Flash-card 2 Pergunta** - Qual é o objetivo das medidas de conservação dos recursos vivos no alto mar em relação aos níveis populacionais?

**Resposta** - Preservar ou restabelecer as populações a níveis que possam produzir o máximo rendimento constante (sustentável).

## **ARTIGO 118 - Cooperação entre Estados na conservação e gestão dos recursos vivos**

Os Estados devem cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos nas zonas do alto mar. Os Estados cujos nacionais aproveitem recursos vivos idênticos, ou recursos vivos diferentes situados na mesma zona, efetuam negociações para tomar as medidas necessárias à conservação de tais recursos vivos. Devem cooperar, quando apropriado, para estabelecer organizações sub-regionais ou regionais de pesca para tal fim.

### **ARTIGO 119 - Conservação dos recursos vivos do alto mar**

1. Ao fixar a captura permitível e ao estabelecer outras medidas de conservação para os recursos vivos no alto mar, os Estados devem:

- a) tomar medidas, com base nos melhores dados científicos de que disponham os Estados interessados, para preservar ou restabelecer as populações das espécies capturadas a níveis que possam produzir o máximo rendimento constante, determinado a partir de fatores ecológicos e econômicos pertinentes, incluindo as necessidades especiais dos Estados em desenvolvimento e tendo em conta os métodos de pesca, a interdependência das populações e quaisquer normas mínimas internacionais geralmente recomendadas, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais;

b) ter em conta os efeitos sobre as espécies associadas às espécies capturadas, ou delas dependentes, a fim de preservar ou restabelecer as populações de tais espécies associadas ou dependentes acima dos níveis em que a sua reprodução possa ficar seriamente ameaçada.

2. Periodicamente devem ser comunicadas ou trocadas informações científicas disponíveis, estatísticas de captura e de esforço de pesca e outros dados pertinentes para a conservação das populações de peixe, por intermédio das organizações internacionais competentes, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais, quando apropriado, e com a participação de todos os Estados interessados.

3. Os Estados interessados devem assegurar que as medidas de conservação e a aplicação das mesmas não sejam discriminatórias, nem de direito nem de fato, para os pescadores de nenhum Estado.

#### **ARTIGO 120 - Mamíferos marinhos**

O Artigo 65 aplica-se também à conservação e gestão dos mamíferos marinhos no alto mar.