

DOMÍNIO PÚBLICO INTERNACIONAL E PATRIMÔNIO COMUM DA HUMANIDADE

Sumário:

1. A disciplina dos espaços internacionais
2. Direito do mar, dos rios e das águas interiores
3. Zonas polares
4. O espaço aéreo
5. O espaço extra-atmosférico
6. Nota sobre a competência das autoridades judiciais brasileiras
7. Patrimônio comum da humanidade

Fonte: Direito Internacional Público e Privado – Incluindo Direitos Humanos e Comunitário – Ed. Juspodivm.

1. A disciplina dos espaços internacionais

Existem espaços geográficos dentro e fora da Terra que, pelo menos em parcelas importantes de sua extensão, não pertencem a nenhum Estado, como o **alto mar, o espaço aéreo internacional ou o espaço extra-atmosférico**.

Há também áreas que se encontram sob a soberania de um ente estatal, mas que se revestem de grande importância para toda a humanidade, como o mar territorial e o espaço aéreo dos Estados, relevantes para o bom desenvolvimento da navegação aérea e marítima, para o desenvolvimento do comércio internacional, para o fluxo de pessoas etc.

Segundo RESEK, domínio público internacional é a expressão utilizada para denominar as *“áreas e recursos que não pertencem a nenhum Estado específico ou que se revestem de amplo interesse internacional”*

Obs.: a Amazônia, o Saara e a Sibéria não são áreas internacionais.

Obs.2: alguns espaços territoriais de domínio público internacional **estão sujeitos à soberania de um país**. Isso é possível, desde que haja interesse internacional. **“O que caracteriza o domínio público internacional é o interesse internacional da área, e não o fato de estar ou não sob a soberania de um Estado, o que pode acontecer”** (PORTELA).

2. Direito do mar, dos rios e das águas interiores

O principal tratado referente ao mar é a **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção de Montego Bay)** de 1982. Ela regula diversos temas, inclusive a navegação por estreitos e a pesquisa científica.

A Convenção de Montego Bay criou também o **TRIBUNAL INTERNACIONAL DO DIREITO DO MAR**, com sede em **Hamburgo (Alemanha)**, competente para examinar todas as controvérsias e pedidos relativos às normas do tratado em apreço ou de qualquer outro ato internacional que se refira ao Direito do Mar.

Dentre os princípios do Direito do Mar, encontramos:

- a) A contribuição de suas normas para a **manutenção da paz** e para a **promoção da justiça** e do progresso de todos os povos do mundo;

- b) A importância da **cooperação internacional**;
- c) O **respeito à soberania nacional**;
- d) A **facilitação das comunicações internacionais**; e o
- e) **Uso pacífico dos espaços marinhos**.

Vejamos as principais áreas:

<p>2.1 Mar territorial (12)</p>	<p>Faixa de até 12 milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base determinadas em conformidade com a Convenção de Montego Bay.</p> <p>O Brasil acompanha a Convenção, dispondo, em sua Lei n. 8.617/93, que <i>“o mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.”</i></p> <p>REGIME:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) O Estado exerce SOBERANIA PLENA aqui, observadas algumas regras. b) A soberania alcança o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo do mar territorial (art. 2). c) Mas se ligue: a Convenção de Montego Bay prevê que <i>“os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de ‘PASSAGEM INOCENTE’ pelo mar territorial”</i> (artigos 17 a 26). <p>A passagem inocente é a navegação pelo mar territorial com o fim de atravessá-lo sem penetrar nas águas interiores, sem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária dentro ou fora das águas interiores ou sem dirigir-se para as águas interiores ou delas sair. A passagem deve ser contínua e rápida. As paradas são excepcionais, para prestar socorro ou motivo de força maior.</p> <p>A passagem será inocente quando não for prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, entendendo-se como prejudiciais atos como ações militares, espionagem, poluição, pesca ou o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro.</p> <p>O Brasil reconhece o direito de passagem inocente. Assim, não exercerá sua jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro nessa situação, salvo nas seguintes hipóteses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Se o ato tiver <u>consequências para o Estado costeiro</u>; ○ Se o ilícito <u>perturbar a paz do Estado ou a ordem do mar territorial</u>; ○ Se a <u>assistência das autoridades locais tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou consular do Estado de bandeira</u>; ○ Se essas medidas forem <u>necessárias para a repressão do tráfico</u>
--	---

	<p style="text-align: center;">ilícito de entorpecentes.</p> <p>d) MUITA ATENÇÃO: o Estado costeiro não deve parar, nem desviar a rota de um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, a fim de exercer sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo, nem pode, em relação a essa embarcação, tomar medidas executórias ou cautelares, a não ser por força de obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidade em que o mesmo haja incorrido durante a navegação ou devido a esta. Essa norma não se aplica ao navio estrangeiro que se detenha no mar territorial ou por ele passe procedente das águas interiores.</p> <p>e) Os navios de guerra e outros navios de Estado utilizados para fins não comerciais gozam de imunidade de jurisdição.</p>
<p>2.2 Zona contígua (12-24)</p>	<p>É uma faixa de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial (Lei 8.617, art. 4).</p> <p>REGIME:</p> <p>É a área adjacente ao mar territorial, dentro da qual o Estado pode tomar as medidas de fiscalização necessárias para evitar as infrações às leis e regulamentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aduaneiros; • fiscais; • de imigração; • sanitários • e para reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial em geral.
<p>2.3 Plataforma continental e fundos marinhos (12-200)</p>	<p>A plataforma continental compreende o LEITO E O SUBSOLO das áreas submarinas que se estendem além do mar territorial do Estado, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental ou ATÉ UMA DISTÂNCIA DE 200 MILHAS MARINHAS.</p> <p>Perceba, portanto, que a plataforma continental acompanha a ZEE!</p> <p>REGIME: o Estado costeiro exerce direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais. Tais direitos são exclusivos.</p> <p>Obs.: o Estado poderá solicitar a extensão de sua plataforma continental para além de 200 milhas, pleito que deverá ser submetido à Comissão de Limites da Plataforma Continental.</p> <p>Os fundos marinhos compreendem as áreas subaquáticas, o leito e o subsolo das águas internacionais, que não pertencem, portanto, a nenhum Estado. São patrimônio comum da humanidade, e sua exploração deve ser feita em benefício dos povos em geral, independentemente de sua localização.</p> <p>Na Convenção de Montego Bay, são chamados de “Área” e têm sua proteção regulada pelos artigos 133 a 155. Para administrar a Área, a Convenção criou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e um órgão de solução de controvérsias, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos do Tribunal</p>

<p>2.4</p> <p>Zona econômica exclusiva</p> <p>(200)</p>	<p>Internacional do Direito do Mar.</p> <p>É uma faixa adjacente ao mar territorial e situada além deste.</p> <p>Deve ter extensão máxima de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais é medida a largura do mar territorial.</p> <p>REGIME: o Estado tem direitos de soberania para fins de</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploração; • Aproveitamento; • Conservação; • Gestão dos recursos naturais das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e do seu subsolo e no que se refere a outras atividades que tenham fins econômicos. • Pesquisa científica; • Proteção e preservação do meio ambiente. <p>Atenção: Não abrange o direito de aplicar suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança, salvo no tocante às ilhas artificiais, instalações e estruturas nessa zona (art. 60).</p> <p>Em síntese, a soberania se limita à exploração econômica, pesquisa científica e proteção do meio ambiente. NADA CRIMINAL!</p> <p>Todos os demais Estados têm liberdades de navegação e sobrevôo e de colocação de cabos e dutos submarinos.</p> <p>No Brasil, outros Estados somente podem desenvolver pesquisas na ZEE com consentimento do nosso governo.</p> <p>Obs.: os Estados “geograficamente desfavorecidos”, ou seja, sem litoral, têm direito de participar, numa base equitativa, no aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma sub-região ou região, nos termos dos acordos a serem estabelecidos entre os entes (art. 69 da CMB).</p>
<p>2.5 Alto mar</p>	<p>Compreende todas as áreas marítimas não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado. Ou seja, não incide a soberania de ninguém.</p> <p>Ele está aberto a todos os Estados, que podem exercer as seguintes liberdades, para fins pacíficos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Navegação; b) Sobrevôo; c) Colocação de cabos e dutos submarinos; d) Instalação de ilhas artificiais; e) Pesca e pesquisa científica. <p>Os Estados têm também alguns deveres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prestar assistência;

	<ul style="list-style-type: none"> • Impedir e punir o transporte de escravos; • Combater a pirataria; • Reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes.
--	---

2.6 Direito Internacional da Navegação Marítima

Os navios devem possuir uma nacionalidade, que é a do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. **Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.**

Muita atenção: **os navios devem navegar SOB A BANDEIRA DE UM SÓ ESTADO** e, salvo em casos excepcionais, previstos expressamente em tratados ou na Convenção de Montego Bay, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado.

Além disso, **o navio não pode mudar de bandeira durante uma viagem ou em porto de escala, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.**

Pergunta-se: uma embarcação que navegue sob a bandeira de mais de um Estado pode reivindicar qualquer uma delas? NÃO! Como é proibido ter mais de uma nacionalidade, a embarcação **não pode reivindicar nenhuma delas perante um terceiro Estado, PODENDO AINDA SER CONSIDERADA SEM NACIONALIDADE.**

A Convenção trata ainda do **Direito de Perseguição (art. 111)**. Ele consiste no direito de as autoridades do Estado costeiro empreenderem a perseguição e captura de um navio estrangeiro que possa ter infringido suas leis e regulamentos.

A perseguição deve iniciar-se enquanto a embarcação estrangeira ainda estiver em águas que estejam sob alguma forma de jurisdição do Estado e só pode continuar fora dessa área se não tiver sido interrompida. Esse direito só pode ser exercido por navio ou aeronave militar ou a serviço de um governo e **cessa no momento em que o perseguido entre no mar territorial de seu próprio ou terceiro Estado.** O limite da perseguição é o **mar territorial de outro Estado.**

2.7 Rios internacionais

São aqueles que banham mais de um Estado. Podem ser **SUCESSIVOS** (que passam consecutivamente por um Estado e depois por outro) ou **CONTÍGUO** (ou limítrofes, que separam os territórios dos Estados).

Ainda **não há um tratado geral sobre os rios internacionais.** Isso fica a cargo dos Estados que compartilhem cursos d'água.

2.8 Águas interiores

São aquelas que estão para dentro da base do mar territorial. Ex.: baías, portos, fiordes, reentrâncias etc. **Não há direito de passagem inocente aqui.**

3. Zonas polares

As zonas polares são duas:

- a) **ÁRTICO** → É um grande **OCEANO COBERTO DE GELO PERMANENTE** em sua maior parte. Não há regulamentação específica para essa região. Ártico = oceano.

b) **ANTÁRTIDA** → É um **CONTINENTE COBERTO DE GELO**. Antártida = continente. É objeto do **Tratado da Antártida de 1959**. Enquanto ele vigorar, ninguém pode reclamar sua soberania territorial na localidade. Orienta-se por dois princípios:

- É do interesse de toda a humanidade que a Antártida seja utilizada **exclusivamente para fins pacíficos** para sempre e que não se converta em cenário ou objeto de discórdias internacionais;

Assim, é **proibida qualquer medida de natureza bélica**, como o estabelecimento de **bases militares, manobras e experiências com armamentos**. Mas se ligue: o **TRATADO PERMITE O EMPREGO DE PESSOA E DE EQUIPAMENTO MILITAR NA ANTÁRTIDA, DESDE QUE PARA FINS PACÍFICOS OU DE PESQUISA**.

- A importância das **pesquisas científicas** na região para o progresso da humanidade.

4. O espaço aéreo

O Direito Internacional Aeronáutico é disciplina autônoma e muito específica para fins concursais.

4.1 Princípios elementares do espaço aéreo

O Estado exerce sua **soberania** sobre o espaço aéreo de maneira **exclusiva e absoluta**. Assim, a navegação de aeronave estrangeira sobre o território de um Estado depende da permissão deste, concedida caso a caso ou a partir de tratado.

Atenção: a princípio, **não há direito de passagem inocente no espaço aéreo, que requer autorização**.

A **Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago)** permite que aeronaves de seus Estados-partes, **desde que em vôos não regulares, sobrevoem outros Estados-partes sem fazer escalas**, ou fazendo escalas apenas para fins não comerciais, **sem a necessidade de licença prévia**.

4.2 Normas convencionais

Os principais tratados na matéria são:

- i. **CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (CONVENÇÃO DE VARSÓVIA, DE 1929);**
- ii. **CONVENÇÃO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (CONVENÇÃO DE CHICAGO DE 1944)** → Somente se aplica às aeronaves **CIVIS**. Regula os principais aspectos da navegação internacional, **exceto a responsabilidade civil do transportador**, matéria regulada pelas Convenções de Varsóvia e Montreal.
- iii. **CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (CONVENÇÃO DE MONTREAL, DE 1999).**

- iv. Convenções sobre a segurança na aviação:
 - a. Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio de 1963);
 - b. Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves (Convenção de Haia, de 1972);
 - c. Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil (Convenção de Montreal de 1973).

A navegação aérea também é objeto da atenção da ICAO – **Organização da Aviação Civil Internacional, criada em 1944, pela Convenção de Chicago** e sediada em Montreal.

4.3 Nacionalidade das aeronaves

A Convenção de **Chicago** (arts. 17-21) determina que **toda aeronave deve ter uma nacionalidade, definida a partir de sua matrícula ou do registro em um Estado**. Cada aeronave deve ter apenas uma nacionalidade e uma matrícula, **ainda que pertença a uma companhia internacional**.

É terminantemente proibido o registro em mais de um Estado.

A nacionalidade implica a responsabilidade estatal pelos fatos envolvendo esse equipamento, a eventual possibilidade de proteção no exterior e os direitos referentes às cinco liberdades da aviação.

4.4 Tráfego aéreo

O tráfego aéreo funciona de acordo com o **REGIME DAS “CINCO LIBERDADES”, DEFINIDAS PELA CONVENÇÃO DE CHICAGO:**

i. TÉCNICAS

- a. **Liberdade de SOBREVÔO, sem escalas, de um este estatal**. É possível proibi-lo em determinadas áreas de segurança.
- b. **Liberdade de ESCALA TÉCNICA**, sem fins comerciais ou em situações de emergência.

Essas duas primeiras liberdades são **abertas a todos os Estados**, dispensando nova autorização especial do Estado sobrevoado.

ii. COMERCIAIS →

- a. **DESEMBARCAR passageiros e mercadorias procedentes do Estado de origem da aeronave**.
- b. **EMBARCAR** passageiros e mercadorias com destino ao Estado de origem.
- c. **EMBARCAR OU DESEMBARCAR** passageiros e mercadorias procedentes ou com destino a **terceiros países**.

As liberdades **comerciais** dependem de acordos adicionais entre os Estados. As liberdades **técnicas** dispensam autorização.

5. O espaço extra-atmosférico

Cuida-se de área de grande interesse para a humanidade. O principal instrumento internacional é o **Tratado sobre Princípios Reguladores das Atividades dos Estados na Exploração e Uso do Espaço Cósmico, Inclusive a Lua e Demais Corpos Celestes, de 1967**.

Nas *consideranda* de tal tratado encontram-se os princípios do Direito Internacional do Espaço exterior, que incluem:

- O uso do espaço para **fins pacíficos**;
- A exigência de que a exploração espacial **reverta para o proveito geral de todos os povos**;
- **Amplo esforço de cooperação** internacional para o uso do espaço.

Pergunta-se: o espaço e os corpos celestes poderão ser explorados por QUALQUER Estado? SIM!!! E estarão abertos à pesquisa científica. Por outro lado, porém, o espaço e os corpos celestes são **insuscetíveis de apropriação nacional por proclamação de soberania, por uso ou ocupação ou por qualquer outro meio, inclusive atividades privadas**.

- Obs.: as instalações, material e veículos dedicados à exploração espacial que **pertencam a um Estado são acessíveis aos demais**, em condições de reciprocidade e sem prejuízo da necessidade de garantir a segurança e normal funcionamento do equipamento.
- Obs.2: nenhum espaço poderá por em órbita artefatos com armas nucleares ou de destruição em massa, bem como estabelecer bases militares ou manobras militares. Instalações ou pessoal militares poderão participar de atividades de exploração espacial, mas sempre com fins pacíficos.
- Obs.3: os Estados têm o **dever de prestar socorro aos astronautas de qualquer nacionalidade**, como dispõe o **Acordo sobre Salvamento de Astronautas e Restituição de Astronautas e de Objetos Lançados ao Espaço Cósmico**.
- Obs.4: os Estados que lancem um objeto espacial são **OBJETIVAMENTE RESPONSÁVEIS** pelos eventuais danos causados por esses artefatos a outros Estados partes do Tratado ou a pessoas privadas. Os Estados são responsáveis inclusive por atividades conduzidas por entidades não-governamentais.

GRAVE: a responsabilidade por danos no espaço extra-atmosférico é **OBJETIVA!**

6. Nota sobre a competência das autoridades judiciais brasileiras

Atenção: compete aos **juízes federais** processar e julgar os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar (CF/88, art. 109, IX).

7. Patrimônio comum da humanidade

O tema da proteção do patrimônio cultural e natural da humanidade passou a ser objeto do Direito das Gentes. A comunidade internacional já reconheceu que a degradação ou o desaparecimento de um bem do patrimônio cultural e natural afeta negativamente a todos.

O tema passou a ser objeto de uma organização internacional específica, qual seja, a **UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura)**, organismo especializado do Sistema das Nações Unidas sediado em Paris.

O principal tratado é a **Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, de 1972**.

São considerados como patrimônio cultural da humanidade os **MONUMENTOS**, os **CONJUNTOS** e os **LUGARES NOTÁVEIS**.

- a) **MONUMENTOS** → São “*obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, inscrições, cavernas e grupos de elemento que tenham valor universal excepcional do ponto de vista da história, arte ou ciência*”.
- b) **CONJUNTOS** → São “*grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, da arte ou da ciência*”.
- c) **LUGARES NOTÁVEIS** → São “*obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como as zonas, inclusive lugares arqueológicos, que tenham valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico*”.

Cabe a cada Estado identificar, delimitar, proteger, conservar e valorizar o patrimônio cultural e natural de seu território.

O Comitê Intergovernamental da Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural é órgão de um sistema de auxílio de cooperação internacional. Ele se encarrega de prestar a assistência voltada à **identificação, proteção e conservação dos bens de patrimônio cultural e natural**. É também responsável por elaborar uma “**Lista do Patrimônio Mundial**”, composta pelos bens que fazem parte do chamado “patrimônio da humanidade”.

Haverá também uma lista especial dos bens ameaçados.

A Convenção estabelece também um **Fundo para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural de Valor Universal Excepcional (arts. 15-18)**.

Por fim, a proteção do patrimônio comum da humanidade conta com a **Convenção sobre o Patrimônio Cultural Imaterial, de 2003**.

QUESTÕES

- **TRF5**. O direito de passagem inocente se aplica às aeronaves. **ERRADO**.
- **AGU**. Todo crime praticado a bordo de aeronave comercial será de competência da Justiça Federal. **ERRADO**. *Tem os militares*.
- **TRF3**. Somente o Estado costeiro pode explorar o petróleo encontrado além de 200 milhas da linha de base. **ERRADO**.
- **TRF5**. Os rios internacionais podem ser considerados de domínio público internacional. **CERTO**.
- **TRF5**. Os espaços territoriais de domínio público internacional não se sujeitam à soberania de nenhum país. **ERRADO**. *Muita atenção: é possível que os espaços territoriais de domínio público internacional estejam sob soberania de 1 Estado*.