

O direito internacional e as zonas costeiras

André Lipp Pinto Basto Lupi *

Sumário: 1. Introdução 2. Fronteiras e limites à jurisdição do Estado costeiro 2.1. Mar territorial 2.2. Plataforma continental 3. Exemplos de normas de direito internacional aplicáveis às zonas costeiras 3.1. Transporte marítimo 3.1.1. *Direito de passagem inocente* 3.1.2. *Jurisdição do Estado da bandeira* 3.1.3 *A regulamentação do transporte marítimo como atividade comercial* 3.2. Atividade portuária 3.2.1 *Jurisdição e organização* 3.2.2 *Questões ambientais* 3.2.3 *Tratamento de estrangeiros* 3.2.4 *Procedimentos aduaneiros* 4. Considerações Finais 5. Referências

RESUMO

Este trabalho visa elaborar um programa de sistematização e pesquisa sobre a influência do Direito Internacional na regulamentação das zonas costeiras, de modo a contribuir, a partir do ponto de vista do Direito Internacional, para os estudos sobre Direito e Atividade Portuária. Para isso, apresenta-se, num primeiro momento, como o Direito Internacional contribui para a delimitação dos espaços sujeitos à jurisdição estatal e as competências que neles pode exercer o Estado costeiro. A principal referência para esta parte do artigo é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982. Num segundo momento, são abordados exemplos de regimes jurídicos internacionais interferentes nas atividades peculiares das zonas costeiras, em especial o transporte marítimo e a atividade portuária.

Palavras-chave: Direito Internacional; Zonas Costeiras; Transporte Marítimo; Atividade Portuária.

ABSTRACT

This work aims to present a research and systematization program on the influence of International Law over the rules about Coastal Zones. By that way it is meant to contribute to studies on the Law & Port Activity, from the viewpoint of International Law. The first part of the article concerns the delimitation of the spaces on Coastal Zones subject to State jurisdiction and the competences left to the Coastal State. The main reference to this initial step is the United Nations Convention on the Law of the Sea. A second part is dedicated to expose examples of juridical regimes intervening on peculiar activities of Coastal Zones, especially maritime transportation and port activity.

Keywords: International Law; Coastal Zones; Maritime Transportation; Port Activity.

1. Introdução

Os estudos jurídicos sobre as zonas costeiras ainda são incipientes no Brasil. A explicação para esta pequena produção não é difícil de encontrar, dada a novidade da noção de zona costeira no Direito. Com efeito, o termo aparece em leis internas a partir da década de 1970. Nos EUA, por exemplo, o *Coastal Zones Management Act* data de 1972.^[01] No âmbito internacional, ele emerge nos documentos relacionados às preocupações globais com o meio ambiente, no início da década de 1990. O regime próprio destes espaços ainda merece maior estudo e as correlações com regimes anteriores ainda precisam ser elaboradas. Nestes termos, podem ser mencionados os regimes aparecidos no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), como o do Direito Internacional do Mar, o regime do sistema multilateral de comércio, institucionalizado na Organização Mundial do Comércio (OMC) e os vários regimes dos tratados ambientais desenvolvidos em diferentes foros, como a Organização Marítima Internacional (OMI).

Esta observação não deve causar surpresa a um jusinternacionalista, posto que o caráter assistemático do Direito Internacional é uma marca conhecida do seu estágio atual de desenvolvimento. As iniciativas dos Estados seguem diversas agendas, nem sempre coincidentes, nem sempre conciliáveis. Nesta esteira, as normas jurídicas derivadas dessas iniciativas requerem dos juristas estudos objetivando sua sistematização doutrinária e a identificação de eventuais conflitos entre regimes.^[02] Não se pode olvidar, igualmente, os problemas ligados à aplicação do Direito Internacional no Direito Interno dos Estados. No Brasil, os estudos sobre Direito Ambiental, Direito Marítimo, Direito Portuário, Direito Aduaneiro e Direito do Petróleo, nem sempre consideram em sua totalidade as implicações das normas internacionais relacionadas. Parece oportuno, nestes termos, elaborar

um *mapa* dessa produção normativa para orientar o estudo de suas relações com outros regimes e com o ordenamento jurídico interno dos Estados.

O objetivo deste trabalho é o de explicar *como* o Direito Internacional compõe e influencia o conjunto de normas aplicáveis nas zonas costeiras. Trata-se de uma colaboração para os estudos na área a partir do ponto de vista de um jusinternacionalista. É uma exposição sobre o *papel do Direito Internacional* nos estudos jurídicos sobre as zonas costeiras e suas atividades características, evidenciando as potenciais contribuições dos conhecimentos de Direito Internacional para a pesquisa na área da atividade portuária e seu entorno, a zona costeira.^[03] Neste sentido, este artigo visa reunir um conjunto definível de normas aplicáveis a um espaço peculiar delimitável e extrair dessa associação um *programa de pesquisa e sistematização* de conhecimentos que se julga serem úteis para orientar uma série de atividades sociais relevantes desempenhadas nesses espaços.

Ainda que não se tenha a pretensão de fundar uma disciplina autônoma, é preciso delimitar a investigação proposta. Uma alternativa para isto é justamente valer-se dos critérios utilizados para a divisão e a conformação de disciplinas jurídicas. Uma primeira possibilidade é derivada da origem das normas. É o caso da vetusta distinção entre direito natural e direito positivo. Outro critério comum é o do âmbito de validade territorial das normas, que separa o Direito Brasileiro do Direito Português, por exemplo. O âmbito de validade pessoal, também pode ser útil para este mister; foi assim que o Direito Romano separou o *jus civile* do *jus gentium*, por exemplo. Uma disciplina ainda pode ser fundada por aplicar-se a um conjunto determinável de relações sociais, caso do Direito do Consumidor, aplicável às relações de consumo, ou a um objeto específico, como ocorre com o Direito Ambiental. É de se observar que a soma desses critérios está na base das primeiras delimitações disciplinares do Direito Internacional Público, que se distinguia do Direito Interno por possuir diferentes fontes e sujeitos, além de se destinar a reger relações de um tipo distinto (interestatais).^[04]

Desse esboço é possível extrair os dois principais recortes que delimitam o campo do estudo sobre o qual incide o tema aqui escolhido. Sob o prisma das fontes, restringe-se às normas oriundas do Direito Internacional, quais sejam, os tratados, o costume e os princípios gerais de Direito, secundados pela doutrina e pela jurisprudência, devendo-se ainda considerar as decisões das organizações internacionais e os atos unilaterais dos Estados.^[05] No que tange à perspectiva do espaço, limita-se às zonas costeiras, entendidas como o mar territorial e as faixas de terra que com ele possuem contato ou desenvolvem atividades relacionadas a essas áreas, incluindo os municípios que estejam a cinquenta quilômetros das linhas de base do mar territorial. A definição utilizada no Brasil foi posta pelo Decreto n. ° 5.300/2004. Seu artigo 3º estabelece os limites da zona costeira nos seguintes termos:

Art. 3º. A zona costeira brasileira, considerada patrimônio nacional pela Constituição de 1988, corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre, com os seguintes limites: I - faixa marítima: espaço que se estende por doze milhas náuticas, medido a partir das linhas de base, compreendendo, dessa forma, a totalidade do mar territorial; II - faixa terrestre: espaço compreendido pelos limites dos Municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na zona costeira.^[06]

Vale anotar que os parâmetros utilizados mundialmente para delimitar a parte terrestre das zonas costeiras atribuem geralmente maior relevância aos possíveis impactos decorrentes da proximidade com o mar do que a limites geograficamente precisos.^[07]

A proposta que se apresenta é, quanto ao método, um estudo com preocupações *dogmáticas*. Com isto quer-se dizer que se volta à orientação da ação e à programação das decisões, assumindo um caráter não-especulativo. Por sua própria delimitação apoiada na especialidade de um conjunto de normas jurídicas, vincula-se também o método à consideração das normas como pontos de partida para a análise a ser empreendida. É uma abordagem *normativista*.

A exposição das normas de Direito Internacional que afetam as zonas costeiras está dividida em dois momentos. Em primeiro lugar, cuidar-se-á da delimitação dos espaços e, conseqüentemente do alcance da jurisdição do Estado costeiro, de modo a identificar concretamente o impacto das normas internacionais sobre as zonas costeiras; em segundo lugar, tratar-se-á de apontar exemplos de atividades peculiarmente desenvolvidas nesses espaços e as normas internacionais sobre elas incidentes.

2. Fronteiras e limites à jurisdição do Estado costeiro

A título introdutório, pode-se dizer que o território do Estado abrange, segundo o Direito Internacional, a porção terrestre, o mar territorial e o espaço aéreo sobrejacente. As zonas costeiras alcançam todos estes espaços, embora não abarquem toda a extensão da porção terrestre, restringindo-se a uma faixa de terra contada a partir da costa. Cabe afirmar, nesse sentido, que o espaço objeto desta investigação, a zona costeira, pertence ao Estado. Contudo, existem diferenças no que toca ao exercício da jurisdição, marcadamente, nos espaços marítimos.

O Direito Internacional do Mar, formado a partir de noções costumeiras posteriormente codificadas, encontra na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de Montego Bay, 1982, sua principal fonte. Pela agenda negociada para a IIIª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, processo pelo qual foi elaborada a Convenção, a codificação deveria abarcar todas as questões atinentes aos espaços marítimos.^[08] A negociação demorou quase nove anos e o resultado final só pode ser obtido por votação, ante a relutância de alguns Estados com certas disposições contidas no texto.^[09] Por força dessa oposição, a adesão mais ampla à Convenção só ocorreu depois de um novo acordo sobre a Autoridade e a Empresa, instituições criadas pelo tratado e cujas competências limitam a exploração pelos Estados dos fundos marinhos, reconhecidos como patrimônio comum da humanidade.^[10] Atualmente, 153 países ratificaram a Convenção sobre Direito do Mar.^[11] Importante papel teve também a jurisprudência internacional, ao decidir litígios sobre delimitação desses espaços e sobre os limites à jurisdição do Estado costeiro.^[12]

Em linhas bastante gerais, a jurisdição sobre os espaços marítimos decorre da jurisdição territorial ou da jurisdição sobre os recursos naturais.^[13] No primeiro caso está o mar territorial, que pertence ao Estado costeiro. A zona econômica exclusiva é exemplo de delimitação apoiada na jurisdição sobre os recursos naturais encontráveis na área. As águas marinhas ainda compreendem a zona contígua ao mar territorial e o Alto-Mar, única área em que prevalece integralmente o princípio da liberdade dos mares. No que toca ao leito e ao subsolo marinho, a zona próxima à costa, onde estão os minérios exploráveis, petróleo inclusive, chamada de plataforma continental, pertence ao Estado costeiro. Ela confronta com os "fundos marinhos", os quais também compõem o patrimônio comum da humanidade e serão explorados apenas com autorização a ser deferida por uma "Empresa".^[14] Destarte, estão dentro dos limites das zonas costeiras o mar territorial e parte da plataforma continental. Pelo critério empregado aqui, ambos os espaços recaem no escopo deste estudo.

2.1. Mar territorial

A história brasileira da delimitação do mar territorial parte das usuais três milhas, critério desenvolvido em superposição à regra do alcance do canhão, comum no século XIX, passando para seis e depois doze milhas durante a década de 1960.^[15] A grande mudança foi a decisão de acompanhar as reivindicações de outros Estados latino-americanos, ao estender a duzentas milhas o seu mar territorial. Esta nova postura foi veiculada pelo Decreto-lei n. 1.098, de 1970, e teve como móveis principais as preocupações econômicas ligadas à pesca e à exploração dos recursos marinhos, inclusive do solo e subsolo, embora fatores diplomáticos, - em particular, a existência de um movimento latino-americano respaldando a tendência de ampliação -, de segurança e mesmo de política interna convergissem no mesmo sentido.^[16]

A estratégia dos países latino-americanos não ficou imune a reações. A principal delas foi a convocação da referida III^a Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para alcançar o que nas duas primeiras foi impossível: o consenso sobre a extensão do mar territorial e uma definição dos direitos do Estado costeiro sobre as cento e oitenta e oito milhas a ele adjacentes.^[17] A terceira Conferência foi mais bem sucedida, não obstante a impressionante extensão dos temas incluídos em seu programa de trabalho.^[18] No que toca ao mar territorial, objeto de interesse neste ponto, a Convenção fixou o limite de doze milhas, consagrou a noção de zona contígua para uma faixa de até vinte e quatro milhas e criou o regime da zona econômica exclusiva, aplicável até o limite de duzentas milhas. O resultado foi bem recebido no Brasil, que assinou a Convenção na última sessão da Conferência. Segundo a avaliação de Castro, na prática, a aplicação do Decreto-lei 1.098 não seria significativamente alterada pela assinatura da Convenção.^[19] Na seqüência, o tratado foi ratificado e promulgado (Decreto n. 99.165, de 12.03.1990).

A Convenção permite aos Estados que fixem a extensão do seu mar territorial, limitando essa discricionariedade por dois fatores: um máximo de 12 milhas marítimas e o mar territorial de um Estado confrontante (artigos 3 e 15). Nesta esteira, o Brasil fixou seu mar territorial na extensão máxima permitida, por não encontrar à sua frente Estado cujo mar territorial alcance esse espaço de doze milhas marítimas. Para isso editou a Lei n. 8.617, de 4.1.1993, que dispôs sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros. O mar territorial é considerado bem da União, conforme o artigo 20, VI da Constituição Federal. Por conseguinte, a competência para julgar as infrações cometidas no mar territorial é da Justiça Federal, *ex vi* do artigo 109, IV, da CFRB.^[20]

O mar territorial deve ser calculado a partir de linhas de base, que têm por referência as linhas de baixa-mar ao longo da costa (art. 5). A possibilidade de traçar linhas retas, englobando saliências e rochedos, foi admitida pela jurisprudência internacional, no caso das *Pescarias norueguesas*. Naquela ocasião, o sistema de determinação do mar territorial norueguês baseava-se na fixação de linhas retas, evitando acompanhar precisamente as franjas e recortes da costa do país. Este sistema fora contestado pelo Reino Unido perante a CIJ, mas a decisão foi favorável à Noruega. A admissão das linhas de base reta impôs como condição de licitude desse sistema que não houvesse afastamento significativo da direção geral da costa.^[21] Tal conceito foi reproduzido na Convenção, artigo 7.

Constituindo-se em parte do território, a zona de doze milhas poderia ser equiparada às zonas terrestres, obedecendo ao princípio do Direito Internacional da jurisdição plena e exclusiva do Estado.^[22] Porém, certas diferenças são encontradas no que toca ao mar territorial, decorrentes do direito de passagem inocente e da jurisdição do Estado da bandeira sobre incidentes a bordo do navio. Estas diferenças são exploradas adiante. Antes,

porém, cumpre apresentar a regulamentação dos direitos sobre a plataforma continental.

2.2. Plataforma continental

Em linhas gerais, a plataforma constitui-se na prolongação natural da estrutura geológica que dá feição às porções continentais do globo. Sua extensão e profundidade são variáveis, calculando-se que possa ser encontrada em até 500 metros de profundidade. Boa parte do petróleo explorado pelo Brasil encontra-se na plataforma continental; ^[23] gás natural e produtos farmacológicos também podem ser dela extraídos. A possibilidade jurídica desta atividade é recente no Direito Internacional. Ela remonta à Declaração do Presidente estadunidense Truman, que a reivindicava para os EUA, e foi seguida por leis internas de diversos Estados. ^[24] Em poucos anos, uma das Convenções de Genebra dedicava-se à plataforma continental e codificava o costume na matéria, atribuindo ao Estado costeiro direitos soberanos para fins de exploração e aproveitamento dos recursos naturais (art. 2). O critério para definição da extensão da plataforma adotado por tal Convenção era baseado na profundidade da margem continental, reservando ao Estado direitos soberanos sobre "o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas, mas situadas fora do mar territorial, até uma profundidade de 200 metros, ou, além deste limite, até o ponto em que a profundidade das águas sobrejacentes permita o aproveitamento dos recursos naturais das referidas regiões" (artigo 1.a). ^[25] A medida usada refletia o conhecimento e a tecnologia existentes à época da redação da Convenção, especialmente as conclusões da Associação Internacional de Oceanografia Física, que definiam a plataforma continental pela profundidade de 0 a 200 metros e o talude como a parte seguinte, de 200 a 2000 metros. Mais profundos são os fundos oceânicos (de 2000 a 6000 metros) e ainda é possível encontrar as fossas ou abismos, a mais de 10 mil metros de profundidade. A porção abrangida pelas regiões de profundidade inferior a 200 metros alcança 7,6% das superfícies submarinas. ^[26]

O sistema não foi bem aceito nos anos seguintes, inclusive pelo desenvolvimento dos equipamentos de exploração e a conseqüente ampliação dos conhecimentos sobre a morfologia, os sedimentos e a composição da plataforma continental. Assim, na Convenção de 1982 uma soma de diversas regras criou um sistema complexo e repleto de particularidades para cumprir essa missão. ^[27]

A Convenção repete no seu artigo 77 o dispositivo do artigo 2º da Convenção anterior, atribuindo ao Estado costeiro direitos soberanos sobre a plataforma continental para exploração e aproveitamento dos recursos naturais. A diferença está na definição da largura, cujos critérios variam. No geral vale a extensão natural, limitada a 350 milhas, mas reserva-se um limite mínimo de 200 milhas nos casos em que ela não seja tão larga. Ressalva-se que a simplificação que ora se faz exclui detalhes aplicáveis a

situações particulares. É importante ainda registrar que os direitos sobre a plataforma continental independem de reivindicação específica do Estado, de obrigação de repartição ou de apresentação de algum plano de aproveitamento desses recursos, de acordo com o art. 77.3. O mesmo não ocorre com a zona econômica exclusiva, segundo o artigo 62.2.^[28]

Sobre a plataforma continental são encontradas ainda espécies que somente se locomovem em contato com o solo, caso de algumas espécies de lagostas. Tais recursos pertencem ao Estado costeiro, de acordo com a Convenção, artigo 77.4. Antes dela, porém, houve controvérsia sobre o tema, inclusive na famosa "guerra da lagosta", incidente diplomático que opôs Brasil e França no início da década de 1960.^[29] A instalação de quaisquer mecanismos ou plataformas também depende de autorização do Estado costeiro.^[30]

Problema distinto, a delimitação das projeções "laterais" da plataforma continental deve ser feita sob critérios ainda não totalmente definidos. A brasileira, por exemplo, confronta com a uruguaia, ao Sul, e a da Guiana Francesa, ao Norte. O problema colocou-se nos casos da *Plataforma Continental do Mar do Norte*, em que Dinamarca e Holanda pretendiam obter uma divisão desse espaço a partir do princípio da equidistância, constante do artigo 6 da Convenção de Genebra sobre Plataforma Continental. A Alemanha contestava esta pretensão, afirmando que o dispositivo não lhe era oponível, por não ter ratificado a Convenção e requeria uma divisão em bases equitativas. A CIJ deu razão à Alemanha.^[31] Depois deste caso, a jurisprudência foi confirmada em diversas disputas semelhantes.^[32] Todavia, a Convenção de 1982 não trouxe critérios adicionais para a delimitação, embora tenha criado uma Comissão para esse fim (anexo II).^[33] Sabe-se que ainda hoje há consideráveis delimitações ainda não efetuadas, apesar dos trabalhos da Comissão, de laudos arbitrais e decisões da CIJ sobre o assunto.

Diante do que foi dito até aqui, pode-se perceber que o Direito Internacional delimita o espaço das zonas costeiras atribuído aos Estados e põe limites ao exercício da sua jurisdição e de seus direitos sobre os espaços marítimos. Estas questões pertencem, pois, ao programa de pesquisa e sistematização aqui proposto. Doravante, cumpre apontar quais atividades sociais são desenvolvidas nestas áreas que sofrem influência de regras internacionais.

3. Exemplos de normas de Direito Internacional aplicáveis às Zonas Costeiras

As zonas costeiras abrigam uma grande parcela da população mundial. Destarte, seria impossível pretender abarcar na delimitação inicial

relações sociais de todo gênero. Isto tornaria o estudo proposto indiferenciado e, por conseqüência, praticamente inútil. Para evitar esse equívoco, é necessário centrar-se naquelas atividades sociais que são específicas de uma zona costeira, ainda que não lhe sejam exclusivas. Dentre estas, as principais são a atividade portuária, o transporte marítimo, a pesca e a extração de minérios. Neste artigo, apenas as duas primeiras serão abordadas para exemplificar a influência das normas jurídicas internacionais sobre as zonas costeiras. A justificativa para essa delimitação refere-se a questões de espaço, além de considerar que a pesca é desenvolvida em grande escala no Alto-Mar e na Zona Econômica Exclusiva, e a extração de petróleo em geral ocorre em distâncias e profundidades além das encontradas sob o mar territorial, espaços não abrangidos na definição de zona costeira.

3.1. Transporte marítimo

A confluência de normas internacionais de diferentes regimes e de normas de Direito interno brasileiro sobre as zonas costeiras pode ser bem exemplificada com a questão da navegação no mar territorial brasileiro. De uma parte, aplicam-se as normas da Convenção sobre o Direito do Mar, que tutela a livre navegação sob a forma do direito de passagem inocente. De outro lado, a Convenção da Basiléia restringe o transporte de certos produtos, e a Convenção sobre Poluição Marinha e a Convenção sobre Alijamento restringem as operações dos navios. as regras incidentes sobre o contrato de transporte e o uso obrigatório da frota nacional recaem no escopo da Organização Mundial do Comércio e dos tratados por ela administrados. A seu turno, as autoridades brasileiras internalizam e regulamentam todas essas diretivas no ordenamento interno.

3.1.1. Direito de passagem inocente

O direito de passagem inocente consiste na permissão da passagem do navio por águas territoriais, com a condição de não ameaçar ou perturbar a paz, a boa ordem e a segurança do Estado costeiro (art. 19). Trata-se, portanto, de um direito que cria uma situação intermediária entre a liberdade de navegação, princípio válido em alto mar, e a jurisdição territorial plena. A título exemplificativo, pode-se arrolar algumas atividades não contidas no conceito de passagem inocente: pesca, exercícios militares e atos de propaganda atentatório à segurança do Estado costeiro. Submarinos devem navegar à superfície com bandeira arvorada (art. 20). A passagem independe de autorização prévia. Isto vale mesmo para navios militares, embora alguns países não partilhem dessa interpretação e exijam autorização ou notificação nesses casos.^[34] O tráfego marítimo será regido pelas leis do Estado costeiro, que mantém a prerrogativa de legislar sobre proteção de cabos e dutos, conservação de recursos vivos do mar, prevenção da poluição, investigação científica, entre outros temas incluídos no art. 21.^[35] A

permissão de passagem não dá direito à cobrança de taxas aos navios estrangeiros (art. 26).

O direito de passagem inocente não foi uma invenção das Conferências da ONU. De origem consuetudinária, foi reconhecido pela jurisprudência da Corte Internacional de Justiça no caso do *Canal de Corfu*. No incidente, a Albânia havia depositado ou permitido a colocação de minas marinhas no Canal de Corfu, atitude motivada pela passagem de navios militares ingleses pelo Canal. Tais minas atingiram cruzadores britânicos, levando-os a pique, com mortes da tripulação. Na decisão, a Corte reconhece o direito de passagem inocente de navios de guerra por estreitos que ligam duas porções de Alto-Mar, mesmo sem autorização prévia do Estado ribeirinho, não obstante reconhecer que a Albânia tinha o direito de impor certas regras para o exercício do direito de passagem, ante a situação excepcional de suas relações com a Grécia naquela época.^[36] A Convenção recepcionou a passagem por tais estreitos através de um regime especial, denominado de passagem em trânsito (artigo 37 a 44). Aplica-se o regime da passagem inocente se o estreito situar-se entre uma porção de Alto-Mar ou Zona Econômica Exclusiva e o mar territorial de um Estado estrangeiro (artigo 45) ou se ele estiver entre uma ilha do Estado ribeirinho e seu território continental e for possível navegar por outra rota marítima do outro lado da ilha (artigo 38.1).^[37]

Na prática, o direito de passagem inocente sofre limitações não previstas expressamente pela Convenção. Além da autorização exigida para a passagem de navios militares, as restrições à passagem inocente atingem também a passagem de navios causadores de poluição ambiental e portadores de material ultranocivo e material nuclear. O fundamento dessas restrições encontra-se em regras de proteção do meio ambiente.^[38] Com efeito, pela Convenção da Basileia, obrigam-se os Estados a não permitir a importação e a exportação de resíduos perigosos, constituindo crime o tráfico ilícito dessas substâncias (artigo 4º, §3).^[39] O transporte é regulado pela Convenção, que procura estabelecer um mecanismo segundo o qual não se permitirá o início do transporte sem a anuência do Estado onde os resíduos serão recebidos. A consequência é a exigência de autorização prévia do Estado ao qual se destina o transporte (artigo 6º). Embora preveja algumas estreitas exceções às proibições de transporte transfronteiriço de resíduos perigosos, a Convenção resguarda os direitos soberanos dos Estados sobre águas territoriais e a "liberdade de navegação" conformes ao Direito Internacional (artigo 4º, §12). As limitações ambientais são admitidas indiretamente pela Convenção sobre Direito do Mar, quando permite ao Estado costeiro legislar em matéria de prevenção da poluição. Todavia, a Convenção da Basileia permitiria impedir a passagem de um navio com carregamento de resíduos perigosos, algo não previsto expressamente pela Convenção sobre Direito do Mar. No Brasil, o CONAMA regulamentou a questão pela Resolução n. 23 de 1996, que proíbe a importação de resíduos perigosos, pneumáticos e resíduos

domésticos ou residenciais, e requer autorização prévia para a importação de resíduos não inertes. A importação de resíduos inertes é somente controlada pelo IBAMA.^[40]

3.1.2. Jurisdição do Estado da bandeira

A passagem de navios estrangeiros pelo mar territorial brasileiro tem ainda outra implicação relativa à jurisdição, pois diz a Convenção que o Estado da bandeira reserva sua jurisdição sobre todos os eventos acontecidos a bordo do navio. Destarte, haverá situação de crime em mar territorial brasileiro não sujeita aos poderes públicos do País.

A Corte Permanente de Justiça Internacional contribuiu para essa matéria com uma controversa decisão no célebre caso *Lotus*, no qual um navio turco colidiu em Alto-Mar com um navio francês, causando a morte de oito de seus tripulantes, ao que se seguiu a prisão do comandante francês pela Turquia, feita sob o protesto da França, que ingressou na CPJI requerendo a declaração de que o Direito Internacional dava jurisdição ao Estado da bandeira ou do pavilhão. Naquela oportunidade, a CPJI entendeu que não havia no Direito Internacional da época nenhuma norma que impedisse a Turquia de exercer sua jurisdição sobre o oficial francês.^[41] Todavia, desde as Convenções de Genebra, essa norma foi incorporada ao Direito Internacional (Convenção sobre o Alto-Mar, art. 11, reproduzido no art. 97 da Convenção de 1982). A norma que atribui jurisdição ao Estado da bandeira em Alto-Mar vale, com restrições, no mar territorial, pois em certos casos pode o Estado costeiro exercer sua jurisdição penal (art. 27) e, em situações ainda mais restritas, sua jurisdição civil (art. 28).

Na prática, isto significa que mesmo navios-cassino estrangeiros, que explorem jogos de azar proibidos no Brasil, - considerados, portanto, atividade ilícita no País -, estão fora da jurisdição brasileira quando estiverem navegando em águas territoriais, salvo quando procedentes de águas interiores (art. 27.2).^[42] Esta restrição à jurisdição é mantida sob condição de ser a passagem rápida e contínua (art. 18) e a infração criminal não gerar conseqüências para o Estado costeiro (art. 27.1.a). É de se tomar nota ainda que navios militares ou de representação do Estado estão imunes à jurisdição do Estado costeiro (art. 32).

A Convenção sobre Direito do Mar ressalva ao Estado costeiro o direito de inspeção e apresamento por infração ao seu direito interno (art. 27.2). Neste sentido, o Estado pode adotar regras que proíbam o alijamento de substâncias nocivas por navios. A iniciativa coaduna-se com as regras da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973 (Convenção Marpol), que permitem ao Estado costeiro a inspeção dos navios que trafegam em seu mar territorial.^[43] Em caso de ser detectada alguma violação desta Convenção, deve a autoridade informar a autoridade do país da bandeira (artigo 6º, §2).

O apresamento ou a interdição de partida de navio estrangeiro de um porto brasileiro estão sujeitos às regras da Convenção. Neste tocante, convém registrar a crescente jurisprudência do Tribunal Internacional do Direito do Mar, sobretudo em casos de liberação imediata, em conformidade com o artigo 292 da Convenção, que faculta ao Estado da bandeira o recurso a qualquer corte ou tribunal aceito pelo Estado que fez a detenção ou ao próprio Tribunal Internacional do Direito do Mar. No caso do *Juno Trader*, por exemplo, a tripulação havia sido detida e o navio imobilizado, depois do apresamento pela fiscalização da Guiné Bissau, que encontrou pesca proibida, supostamente transferida de um outro navio para o *Juno Trader*, que arvorava a bandeira de São Vicente e Granadinas. A questão jurídica principal era o cumprimento por Guiné Bissau do artigo 73 da Convenção, que determina a liberação quando uma caução é paga em nome do armador. O Tribunal julgou que a falta de reação da Guiné ao pagamento do armador e a manutenção do apresamento e da detenção são violações do artigo 73 e determinou a liberação da embarcação e sua tripulação, mediante o depósito de uma quantia adicional de 300 mil euros em forma de garantia bancária de um banco atuante na Guiné.^[44]

3.1.3 A regulamentação do transporte marítimo como atividade comercial

A navegação comercial submete-se ainda a um outro regime jurídico, aquele do sistema multilateral do comércio. Um acordo sobre transporte marítimo foi elaborado no âmbito da OMC. Como é consabido, a OMC é o organismo que controla o sistema multilateral de comércio, em substituição ao GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*).^[45] Quando criada, em 1994, houve uma significativa expansão *ratione materiae* de suas normas, que passaram a abarcar, entre outros aspectos do comércio internacional, o setor de serviços.^[46] As regras deste setor estão condensadas no Acordo sobre Serviços (GATS), que tem como obrigações principais o princípio do tratamento nacional e a cláusula da nação mais favorecida. Sua operacionalização se dá por uma "lista positiva", mediante a qual cada país registra em sua lista de concessões os setores ofertados para consolidação das condições de acesso a mercados e tratamento nacional.^[47] O GATS contém anexos, um dos quais sobre transporte marítimo (que inclui também a atividade portuária). Este acordo cria um marco para a negociação, mas ela está suspensa há muito e não houve avanços significativos na liberalização do setor. O Brasil não consolidou nenhuma obrigação de liberalização para o setor até o momento.^[48] Caso esse Acordo venha a ser adotado pelo Brasil, provavelmente deverá haver revisão das normas internas que determinam o uso obrigatório da frota marítima nacional quando há benefício tributário na operação de importação.^[49] Assim, a obrigação hoje existente de uso de navios brasileiros para transporte de carga quando há benefícios decorrentes da legislação do IPI, por exemplo, deverá ser eliminada do ordenamento jurídico.^[50]

Além das normas da OMC, há outras normas internacionais interferentes nos contratos de transporte marítimo. Tais contratos são regulados pelo que se convencionou chamar de *lex mercatoria*, um conjunto de normas oriundas majoritariamente de práticas dos comerciantes, contratos-modelo adotados por associações e câmaras de comércio, e decisões arbitrais. Parte desse direito é absorvido pelos sistemas estatais, pela elaboração de tratados. Assim se situam as regras de Haia-Visby sobre transporte marítimo, que reconhecem a validade do *Bill of Lading* para evidenciar um contrato de transporte e seus termos.^[51] Conflitos entre essas normas e o direito interno não podem ser afastados *prima facie*, como se vislumbra no caso da responsabilidade do transportador, que pode ser ampliada se aplicado o Código de Defesa do Consumidor, pois esta legislação reduz a validade dos contratos de adesão (categoria em que se insere a prática ligada ao *Bill of Lading*) se o aderente for parte vulnerável e destinatária final, nos termos do CDC.^[52]

3.2. Atividade portuária

3.2.1 Jurisdição e organização

Os portos são considerados como fazendo parte da costa do Estado pela Convenção sobre o Direito do Mar (art. 11), estando integrados ao território, ao qual se reserva jurisdição plena e exclusiva. No Brasil, cabe à União a exploração dos portos organizados, diretamente ou mediante concessão (CFRB, art. 21, XII; Lei de Portos, artigo 1º).^[53] Aplicam-se às restrições ao capital estrangeiro na exploração dos portos as considerações do tópico anterior relativas ao Acordo sobre Serviços da OMC.

3.2.2 Questões ambientais

Normas criadas a partir da Declaração do Rio de Janeiro previram a proteção ambiental das zonas costeiras, aí incluindo os portos, considerados atividades de alto impacto ambiental (Decreto n. 5.300/2004, artigo 28, III, e, f, g). O objetivo das políticas ambientais de gestão das zonas costeiras é a preservação e a conservação de tais ambientes. O procedimento principal é o zoneamento para fins de controle da utilização desses espaços. Tais normas salvaguardam os compromissos internacionais e também a liberdade de navegação (artigo 5º, I e II). De forma consistente com a classificação dada à atividade portuária, a Lei dos Portos exige o Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente para contratar a concessão para explorar atividade portuária (artigo 4º, §1º).

3.2.3 Tratamento de estrangeiros

Constituindo-se as zonas costeiras também em zonas de fronteira, é corrente o problema do tratamento jurídico dispensado aos estrangeiros. Normas referentes ao direito de pessoas que chegam clandestinamente em

navios,^[54] tripulantes estrangeiros e questões referentes às funções consulares relacionadas,^[55] são exemplos de normas internacionais incidentes sobre atividades relacionadas ao porto. No ordenamento jurídico brasileiro, o ponto de referência da matéria é o Estatuto do Estrangeiro.^[56]

3.2.4 Procedimentos aduaneiros

A atividade portuária abrange também a interferência governamental incidente nas transações comerciais operadas por via marítima, notadamente o exercício do direito de tributação e fiscalização sanitária. Diversas normas internacionais regulam a tributação dos produtos que chegam diariamente aos portos brasileiros. A OMC é o organismo que centraliza a produção e a supervisão da aplicação dessas normas. Ao restringir a observação de sua influência sobre as atividades tipicamente alfandegárias, é necessário anotar a existência de acordos sobre valoração aduaneira e regras de origem no âmbito da OMC. O primeiro contém regras que obrigam os Estados Membros a adotarem critérios de valoração que não se constituam em obstáculos ao livre comércio. Assim, quando o fiscal de alfândega verifica que o valor da transação não deve ser usado como base para cálculo do imposto devido pela importação, deve ele valer-se dos critérios alternativos previstos pelo Acordo, que deve ser internalizado no ordenamento jurídico dos Estados.^[57] O ônus da prova da veracidade e da exatidão do valor declarado recairá sobre o importador.

No que tange às regras de origem, a intenção do acordo é permitir que os Estados criem normas tendentes a identificar a origem dos produtos de forma a aplicar a tarifa correta e evitar a triangulação. Com efeito, todos os Estados possuem acordos que instituem preferências a exportadores de certos parceiros comerciais, muito embora boa parte dessas preferências tenha sido multilateralizada em razão da cláusula da nação mais favorecida, incluída no GATT, artigo I. Estão afastadas desse efeito generalizante os benefícios concedidos no Sistema Geral de Preferências e aqueles decorrentes de acordos de integração regional, permitidos pelo artigo XXIV do GATT. Restam ainda fora da uniformização as cotas compensatórias (artigo XXVIII do GATT) e as compensações decorrentes da defesa comercial (antidumping, medidas compensatórias e salvaguardas). No Brasil, por exemplo, os exportadores de países da ALADI gozam de certas preferências e os do Mercosul de outras mais. Compreende-se, pois, que o País queira se certificar de que o produto que adentrará no território aduaneiro com tarifas preferenciais realmente seja proveniente do Estado Parte do acordo que cria o benefício. Para isto cria as regras de origem preferencial. No caso de regras de origem não-preferencial, a finalidade é aplicar corretamente as compensações que acrescem sobretaxas às tarifas de importação.^[58] Como dito, a OMC permite a existência dessas regras; deve-se observar, não obstante, o dever de não criá-las com o fito de distorcer os fluxos comerciais, constituindo-se em barreiras ao livre comércio. Este é o

escopo do Acordo sobre Regras de Origem da OMC, que interfere diretamente na operação dessas regras no Brasil.^[59]

A influência do Direito Internacional sobre o imposto de importação se faz sentir também na classificação tarifária universal adotada pela Convenção do Sistema Harmonizado, ligada à Organização Mundial das Aduanas.^[60] Assim, para saber a tarifa aplicável a um determinado produto, o fiscal deverá conferir a classificação deste produto no Sistema adotado pela Convenção. Trata-se de mais um aspecto importante para o programa de investigação aqui esboçado.

4. Considerações Finais

A idéia central deste artigo consiste em apresentar ao leitor a relação íntima entre o Direito Internacional e as Zonas Costeiras. Embora submetidas ao domínio do Estado, as zonas costeiras constituem-se em objeto de interesse internacional, pela exploração dos recursos naturais, por ser o ponto de confluência de importantes atividades sociais, inclusive o comércio internacional, e pela sua representatividade para o modo de viver atual. Foi este interesse que as tornou objeto de diversas normas de Direito Internacional, cujo estudo sistemático ainda não foi adequadamente empreendido. Neste sentido, o artigo pretendeu contribuir para esse esforço, de evidente necessidade, definindo as áreas submetidas ao Estado e suas respectivas competências, notadamente o mar territorial e a plataforma continental, tendo em vista que seria despicienda uma abordagem semelhante da porção terrestre das zonas costeiras. Num segundo momento, uma listagem tentativa de temas abrangidos pelos critérios formulados permite verificar a extensão do estudo proposto e, ao mesmo tempo, pôr à crítica os mesmos critérios. Sugeriu-se concentrar-se em atividades próprias das zonas costeiras que fossem influenciadas por normas internacionais. Dentro destes parâmetros abordou-se, exemplificativamente, normas referentes ao transporte marítimo e à atividade portuária, oriundas de tratados relacionados a diversas organizações internacionais, dentre as quais OMI, OMC, ONU, OMA, e os organismos criados pela Convenção sobre Direito do Mar. A sistematização e o estudo da compatibilidade destes diferentes regimes é um trabalho por empreender.

Para isso, são objetivos desse trabalho futuro: identificar as normas internacionais aplicáveis às atividades próprias das zonas costeiras, seus regimes jurídicos e instituições implicadas; identificar as normas nacionais incidentes sobre as mesmas atividades e as instituições brasileiras envolvidas; e analisar a compatibilidade dos diversos regimes jurídicos identificados. Tais objetivos requerem o desenvolvimento ao menos duas investigações de base: as relações entre o Direito Internacional e o Direito Interno dos Estados e o exame dos conflitos de regimes no Direito

Internacional. Eis as bases sobre as quais deve se desenvolver um estudo sistemático sobre o regramento jurídico das zonas costeiras.

5. Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO. **Anuário Estatístico** – Produção de Petróleo (2000-2007). Disponível em: <www.anp.gov.br>.

AGYEBENG, William K. Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea. **Cornell International Law Journal**, v. 39, p. 371-400, 2006.

BARRAL, Welber (org.). **O Brasil e a OMC: os interesses brasileiros e as futuras negociações multilaterais**. Florianópolis: Diploma Legal, 2000.

BARRAL, Welber; PIMENTEL, Luiz Otávio. (org.) **Direito Ambiental e Desenvolvimento**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

BRASIL, Ministério da Marinha. **Mar territorial**. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1971.

BRASIL. **Decreto n. 97.409**, de 23 de dezembro de 1988. Promulga a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias. Diário Oficial da União, 27/12/1988. p. 25612.

_____. **Decreto n. ° 5.300**, de 7 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 08/12/2004. p. 2.

_____. **Decreto nº 1.355**, de 30 de dezembro de 1994. Promulga a Ata Final que Incorpora os Resultados da Rodada Uruguaí de Negociações Comerciais Multilaterais do GATT. Diário Oficial da União, 31/12/1994, p. 21394.

BRASIL. **Decreto nº 2.508**, de 04 de março de 1998. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV E V. Diário Oficial da União, 05/03/1998. p.1.

_____. **Decreto nº 28.840**, de 08 de novembro de 1950. Declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a êsse território, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 18/11/1950, p. 16617.

_____. **Decreto nº 50.215**, de 28 de janeiro de 1961. Promulga a Convenção relativa ao Estatuto dos Refugiados concluída em Genebra, em 28 de julho de 1951. Diário Oficial da União, 30/01/1961. p. 838.

_____. **Decreto nº 61.078**, de 26 de julho de 1967. Promulga a Convenção de Viena sobre Relações Consulares. Diário Oficial da União, 28/07/1967. p. 7946.

_____. **Decreto nº 875**, de 19 de julho de 1993. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Diário Oficial da União, 20/07/1993, p. 10049.

_____. **Decreto-Lei n. 666**, de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências. Diário Oficial da União, 03/07/1969. p. 5593.

_____. **Lei n. 9.537**, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Diário Oficial da União, 12/12/1997, p. 29510.

_____. **Lei n. 9.432**, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e da outras providências. Diário Oficial da União, 09/01/1997, p. 467.

_____. **Lei n. 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e da outras providências. Diário Oficial da União, 26/02/1993, p. 2351.

_____. **Lei nº 10.233**, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 06/06/2001. p. 1.

_____. **Lei nº 5.056**, de 29 de junho de 1966. Modifica dispositivos da Lei 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, alterada pela de 3.543, de 11 de fevereiro de 1959, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, e da outras providências. Diário Oficial da União, 05/07/1966, p. 7331.

_____. **Lei nº 6.815**, de 19 de agosto de 1980. Define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração e dá outras providências. Diário Oficial da União, 21/08/1980, p. 16534.

_____. **Lei nº 7.661**, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União, 18/05/1988. p. 8633.

CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. Reavaliação das fontes do Direito Internacional Público ao início da década de oitenta. **Revista de Informação Legislativa**, n. 69, p. 91-134, jan.-mar. 1981.

CARLUCCI, José Lence. **Uma introdução ao Direito Aduaneiro**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

CARNEGIE, A. Ralph. Conflict of International Law Regimes. *In*: CURSO DE DERECHO INTERNACIONAL, Rio de Janeiro, 2000. **XXVII Curso de Derecho Internacional**. Rio de Janeiro: Organização dos Estados Americanos, 2001. p. 521-563.

CASTRO, Luiz Augusto de Araujo. **O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1989.

COMMISSION on the Limits of the Continental Shelf. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Submission by Brazil**. 17th May 2004. Disponível em: <www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra.htm>.

CONAMA. **Resolução n. 23**, de 12 de dezembro de 1996. Diário Oficial da União de 20/01/1997.

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Golfe du Maine**. Arrêt du 12 octobre 1984. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

_____. **Affaire des Pêcheries**. Arrêt du 18 decembre 1951. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

_____. **Affaire du "Lotus"**. Recueil des décisions. Série A, n. 10. Arrêt du 7 septembre 1927. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

_____. **Affaire du Détroit de Corfou** (fond). Arrêt du 9 avril 1949. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

_____. **Plateau Continental de la Mer du Nord**. Arrêt du 20 février 1969. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

EVANS, M. (ed.). **International Law**. Oxford: Oxford, 2003.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

GUILCHNER, André. **Morfologia Litoral y Submarina**. Barcelona: Omega, 1957.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Case Concerning the Continental Shelf** (Lybia Arab Jamarhirya/Malta). Judgement of 03 June 1985. Disponível em: <www.icj-cij.org>.

LAFER, Celso. **A OMC e a regulamentação do comércio internacional: uma visão brasileira**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.

MEDEIROS, Antonio Paulo Cachapuz de (org.). **Pareceres dos Consultores Jurídicos do Itamaraty**. Brasília: Senado Federal, 2002.

PETROBRAS. **Tecnologia**. Disponível em: <www.petrobras.com.br>.

RANGEL, Vicente Marotta. Le droit de la mer dans la jurisprudence de la Cour Internationale de Justice. **Thesaurus Acroasium**, Thessalonik, v. 7, p. 261-339, 1977.

_____. **Natureza jurídica e delimitação do mar territorial**. 2.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970.

_____. Plateau continental dans la convention de 1982 sur le droit de la mer. **Recueil de Cours**, n.194, p. 269-427, 1985.

ROCHA, Paulo César Alves. **A valoração aduaneira e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar** na zona econômica exclusiva. São Paulo: Max Limonad, 1998.

SALIBA, Aziz. **Legislação de Direito Internacional**. São Paulo: Rideel, 2005.

SOARES, Guido Fernando. **A proteção internacional do meio ambiente**. Barueri: Manole, 2003.

SOUZA, João Ricardo Carvalho de. **Estudo sobre Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva**. Consultor Legislativo da Área XVII – Segurança e Defesa Nacional. Câmara dos Deputados, junho de 2001. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/105053.pdf>.

THORSTENSEN, Vera; JANK, Marcos S. (Coords.). **O Brasil e os Grandes Temas do Comércio Internacional**. São Paulo: Lex; Aduaneiras, 2005.

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER. **Affaire n. 13**, Juno Trader. Arrêt du 18 décembre 2004. Disponível em: <www.itlos.org>.

TRIBUNAL Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível n. 2001.04.01.019496-8/RS**. Terceira Turma. Relator Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz. D.J.U. de 03/07/2002, 356.

_____. **Apelação criminal n. 2004.71.01.002767-0/RS**. Oitava turma. Relator Luiz Fernando Wowk Penteado. D.J.U. de 29/06/2005, p. 831.

_____. **Embargos infringentes em recurso criminal n. 2003.72.01.000421-6/SC**. Quarta turma. Relator Élcio Pinheiro de Castro. D.J.U. de 03/11/2004, p. 265.

_____. **Recurso em sentido estrito n. 2004.71.01.002619-6/RS**. Sétima turma. Relator Néfi Cordeiro. D.J.U. de 01/06/2005, p. 601.

TRIEPEL, H. Les Rapports entre le Droit Interne et le Droit International. **Recueil de Cours de l'Académie de Droit International**. La Haye, p. 77-119, 1923.

UNITED NATIONS, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. **Chronological lists** of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 04 April 2007. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/los/>>.

UNITED NATIONS, General Assembly. **Resolution 2625 (XXV)**. Declaration on Principles of International Law concerning friendly relations and cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations. 24 October 1970. Disponível em: <www.un.org>.

_____. **Resolution 3067 (XXVIII)**. Reservation exclusively for peaceful purposes of the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil thereof, underlying the High Seas beyond the limits of present National Jurisdiction and use of their resources in the interests of Mankind, and Covering of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, 16 November 1973. Disponível em: <www.un.org>.

_____. **Resolution 263 (XLVIII)**. Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Adopted at the 101st plenary meeting, 28 July 1994. Disponível em <www.un.org>.

UNITED NATIONS. **Congress on Public International Law**. Proceedings, New York, 13-17 March 1995.

_____. **Report of the United Nations Conference on Environment and Development**. Rio de Janeiro, 3-14 June 1992. UN Doc. A/CONF.151/26 (v. I). Disponível em: <www.un.org>.

UNITED STATES OF AMERICA. Coastal Zones Management Act (October, 27, 1972). **International Legal Materials**, v. 12, p. 108-116, 1973.

UNIVALI. **Produção científica CEJURPS – 2006**. Itajaí: Universidade do Vale do Itajaí, 2006.

WITKER, Jorge. **Regras de origem nos Tratados de Livre Comércio**. Trad. Clarissa Franzoi Dri. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. **The Kyoto Convention: Customs contributing to the development of international trade**. Disponível em: <www.wcoomd.org>.

Notas:

⁰¹ UNITED STATES OF AMERICA. Coastal Zones Management Act (October, 27, 1972). **International Legal Materials**, v. 12, p. 108-116, 1973.

⁰² Cf. CARNEGIE, A. Ralph. Conflict of International Law Regimes. *In: CURSO DE DERECHO INTERNACIONAL*, Rio de Janeiro, 2000. **XXVII Curso de Derecho Internacional**. Rio de Janeiro: Organização dos Estados Americanos, 2001. p. 521-563.

⁰³ Neste sentido, deve-se ressaltar a formação de uma linha de pesquisa na área no Mestrado de Ciência Jurídica da UNIVALI, a evidenciar a crescente atenção ao tema no Brasil.

⁰⁴ Uma clara exposição desses critérios, que servirá ao autor para justificar sua posição dualista referente às relações entre o Direito Internacional e o Direito Interno, pode ser encontrada em TRIEPEL, H. *Les Rapports entre le Droit Interne et le Droit International. Recueil de Cours de l'Académie de Droit International*. La Haye, p. 77-119, 1923.

⁰⁵ O rol das fontes consta do art. 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, reproduzido, v.g., em SALIBA, Aziz. **Legislação de Direito Internacional**. São Paulo: Rideel, 2005. A inclusão das decisões das organizações internacionais e dos atos unilaterais é uma postulação doutrinária mais recente. Cf. CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. Reavaliação das fontes do Direito Internacional Público ao início da década de oitenta. **Revista de Informação Legislativa**, n. 69, p. 91-134, jan.-mar. 1981.

⁰⁶ O artigo 4º precisa a faixa terrestre descrita no artigo 3º: "Art. 4º. Os Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira serão: I - defrontantes com o mar, assim definidos em listagem estabelecida pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; II - não defrontantes com o mar, localizados nas regiões metropolitanas litorâneas; III - não defrontantes com o mar, contíguos às capitais e às grandes cidades litorâneas, que apresentem conurbação; IV - não defrontantes com o mar, distantes até cinquenta quilômetros da linha da costa, que contemplem, em seu território, atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental na zona costeira ou ecossistemas costeiros de alta relevância; V - estuarino-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar; VI - não defrontantes com o mar, mas que tenham todos os seus limites com Municípios referidos nos incisos I a V; VII - desmembrados daqueles já inseridos na zona costeira. § 1º. O Ministério do Meio Ambiente manterá listagem atualizada dos Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira, a ser publicada anualmente no Diário Oficial da União. § 2º. Os Estados poderão encaminhar ao Ministério do Meio Ambiente propostas de alteração da relação dos Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira, desde que apresentada a devida justificativa para a sua inclusão ou retirada da relação. § 3º. Os Municípios poderão pleitear, junto aos Estados, a sua intenção de integrar a relação dos Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira, justificando a razão de sua pretensão." BRASIL. **Decreto n.º 5.300**, de 7 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Diário Oficial da União de 08/12/2004. O Decreto vincula-se à Lei n. 7.661/88, artigo 2º, parágrafo único, cujo texto é o seguinte: "Para os efeitos

desta Lei, considera-se Zona Costeira o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre, que serão definidas pelo Plano." BRASIL. **Lei nº 7.661**, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Diário Oficial da União de 18/05/1988.

⁰⁷ A União Européia considera a zona costeira tomando por base uma faixa de 50 quilômetros, conforme a Conferência Européia de Conservação Costeira, que teve lugar em Haia, de 19 a 21 de Novembro de 1991. Vide: . A Agenda 21 dedicou seu capítulo 17 às zonas costeiras e definiu-as numa base terrestre de 60 quilômetros a contar do mar. UNITED NATIONS. **Report of the United Nations Conference on Environment and Development**. Rio de Janeiro, 3-14 June 1992. UN Doc. A/CONF.151/26 (v. I). Disponível em: <www.un.org>. Cf. tb. o *Coastal Zones Management Act*, doc. cit., *supra*.

⁰⁸ UNITED NATIONS, General Assembly. **Resolution 3067 (XXVIII)**. Reservation exclusively for peaceful purposes of the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil thereof, underlying the High Seas beyond the limits of present National Jurisdiction and use of their resources in the interests of Mankind, and Convening of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, 16 November 1973. Disponível em: <www.un.org>.

⁰⁹ Uma autorizada descrição do processo negociador encontra-se em RANGEL, Vicente Marotta. Codification du Droit de la Mer. *In*: UNITED NATIONS. **Congress on Public International Law**. Proceedings, New York, 13-17 March 1995. p. 263-270.

¹⁰ O acordo foi incorporado à Resolução 263 da 48ª Sessão da Assembléia Geral. UNITED NATIONS. **Resolution 48/263**. Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Adopted at the 101st plenary meeting, 28 July 1994. Disponível em <www.un.org>. O Brasil não o assinou (vide <http://www.un.org/Depts/los/>).

¹¹ UNITED NATIONS. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. **Chronological lists** of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 04 April 2007. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/los/>>.

¹² A análise dessa jurisprudência foi objeto do curso do Prof. Vicente Marotta Rangel em Tessalonica, RANGEL, Vicente Marotta. Le droit de la mer dans la jurisprudence de la Cour Internationale de Justice. **Thesaurus Acroasium**, Thessalonik, v. 7, p. 261-339, 1977.

¹³ Cf. EVANS, Malcolm. Law of the Sea. *In*: EVANS, M. (ed.). **International Law**. Oxford: Oxford, 2003. p. 623-657.

¹⁴ Pelo acordo contido na Resolução 48/263 da AG/ONU, a exploração pela Empresa deve ser promovida inicialmente por *joint-ventures*. Doc. cit.

¹⁵ Para uma exposição das teses jurídicas concernentes à largura do mar territorial, passando pelo *Domini Maris* de Bynkerhoek (1702) e pelas reivindicações européias do final do século XVIII (Portugal e Espanha, arrogando-se seis milhas de faixa litorânea, por exemplo), ver RANGEL, Vicente Marotta. **Natureza jurídica e delimitação do mar territorial**. 2.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970.

¹⁶ CASTRO, Luiz Augusto de Araujo. **O Brasil e o Novo Direito do Mar: Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1989. p. 7-31. Uma coletânea dos atos precedentes de países latino-americanos, assim como de iniciativas diplomáticas de afirmação do direito de estender a jurisdição do Estado costeiro, encontra-se em BRASIL, Ministério da Marinha. **Mar territorial**. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1971.

¹⁷ A primeira das duas Conferências, ocorrida em Genebra, conseguiu codificar diversas regras do Direito do Mar em quatro Convenções, sobre a plataforma continental, o Alto-Mar, a pesca e a conservação dos recursos vivos do Alto-Mar, e sobre o mar territorial e a zona contígua. Contudo, esta última não determina a largura do mar territorial. As convenções estão reproduzidas em BRASIL, Ministério da Marinha. Ob. cit.

¹⁸ Geralmente atribui-se o sucesso à possibilidade de negociações informais durante a Conferência, à adoção de um sistema de *package deal*, mediante o qual os temas foram discutidos em bloco, à formação de grupos de trabalho a partir dos interesses individuais dos Estados envolvidos, à autorização dada ao presidente das comissões de redigir os textos para debate e à regra do consenso, entendido como a ausência de objeção. De forma coerente com essa sistemática, o texto final não admite reservas (art. 309). Cf. RANGEL, V. M. *Codification...*, ob. cit.; FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 50-68.

¹⁹ CASTRO, Luiz Augusto de Araujo. Ob. cit., em especial, p. 65-72.

²⁰ Neste sentido decidiu o TRF 4ª Região, sobre crimes de pesca predatória, previstos pela Lei n. 9.605 de 1998, art. 34: **Apelação criminal n. 2004.71.01.002767-0/RS**. Oitava turma. Relator Luiz Fernando Wowk Penteadó. D.J.U. de 29/06/2005, p. 831; **Recurso em sentido estrito n. 2004.71.01.002619-6/RS**. Sétima turma. Relator Néfi Cordeiro. D.J.U. de

01/06/2005, p. 601; **Embargos infringentes em recurso criminal n. 2003.72.01.000421-6/SC**. Quarta turma. Relator Élcio Pinheiro de Castro. D.J.U. de 03/11/2004, p. 265. As duas últimas decisões consideram a Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, e a Baía de Babitonga, em Santa Catarina, pertencentes ao mar territorial brasileiro, consoante o artigo 1º da Lei n. 8.617. O critério adotado na decisão relativa à Lagoa dos Patos, baseado na variação das marés, parece colidir com as definições da Convenção sobre Direito do Mar, que situa as lagoas nas águas interiores, pois estão situadas no interior da linha de base do mar territorial (art. 8).

²¹ COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Affaire des Pêcheries**. Arrêt du 18 decembre 1951. p. 129-130. Disponível em: .

²² A jurisdição exclusiva e plena é um corolário dos princípios da soberania, da não-intervenção e da igualdade jurídica dos Estados, reconhecidos pela Declaração sobre os Princípios de Direito Internacional referentes às relações de Amizade e Cooperação entre os Estados de acordo com a Carta das Nações Unidas. UNITED NATIONS, General Assembly. **Resolution 2625 (XXV)**. 24 October 1970. Disponível em: <www.un.org>.

²³ AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO. **Anuário Estatístico – Produção de Petróleo (2000-2007)**. Disponível em: <www.anp.gov.br>. Segundo tais dados, cerca de 90% do petróleo brasileiro é proveniente do mar. A Petrobrás já usa tecnologia para exploração em águas ultraprofundas, além de 1800 metros de profundidade. Cf. PETROBRAS. **Tecnologia**. Disponível em: .

²⁴ No Brasil, a plataforma continental foi objeto do Decreto n.º 28.840, de 08 de novembro de 1950 (Declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a êsse território, e dá outras providências). Seu artigo primeiro tinha a seguinte redação: "Art. 1º Fica expressamente reconhecido que a plataforma submarina, na parte correspondente ao território, continental e insular, do Brasil se acha integrada neste mesmo território, sob jurisdição e domínio, exclusivos, da União Federal."

²⁵ NAÇÕES UNIDAS. Convenção de Genebra sobre a plataforma continental, de 1958. *In*: BRASIL, Ministério da Marinha. **Mar territorial**. Rio de Janeiro: Senado Federal, 1971. p. 205-209.

²⁶ GUILCHNER, André. **Morfologia Litoral y Submarina**. Barcelona: Omega, 1957. p. 196.

²⁷ Cf. RANGEL, Vicente Marotta. Plateau continental dans la convention de 1982 sur le droit de la mer. **Recueil de Cours**, n.194, p. 269-427, 1985.

²⁸ Sobre a ZEE, vide ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar na zona econômica exclusiva**. São Paulo: Max Limonad, 1998.

²⁹ Vide, p. ex., o parecer de Haroldo Valladão sobre a matéria, no qual sustenta que a pesca de recursos da plataforma continental só poderia ser feita com autorização do governo brasileiro, já que não havia norma internacional que obrigasse o Brasil a permitir a pesca de estrangeiros em área declarada por ato unilateral interno sob sua jurisdição. VALLADÃO, Haroldo. Entre os recursos naturais da plataforma continental inclui-se a lagosta. Parecer de 11 de junho de 1962. *In*: MEDEIROS, Antonio Paulo Cachapuz de (org.). **Pareceres dos Consultores Jurídicos do Itamaraty**. Brasília: Senado Federal, 2002. Volume VI (1961-1971), p. 75-79.

³⁰ Neste sentido, decidiu o TRF da 4ª Região, em conformidade com o artigo 11 da Lei n. 8.617, que plataformas privadas de pesca construídas sobre a plataforma continental sem autorização da Secretaria de Patrimônio da União são irregulares, por explorarem bem pertencente à União, *ex vi* do artigo 20 da CFRB. **Apelação Cível n. 2001.04.01.019496-8/RS**. Terceira Turma. Relator Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz. D.J.U. de 03/07/2002, 356.

³¹ COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Plateau Continental de la Mer du Nord**. Arrêt du 20 février 1969.

³² Vide COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Golfe du Maine**. Arrêt du 12 octobre 1984; INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. **Case Concerning the Continental Shelf** (Lybia Arab Jamarharya/Malta). Judgement of 03 June 1985.

³³ O Brasil já protocolou perante a Comissão as informações sobre os limites de sua plataforma continental, em conformidade com o artigo 76.8 da Convenção. COMMISSION on the Limits of the Continental Shelf. **Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines**: Submissions to the Commission: Submission by Brazil. 17th May 2004. Disponível em: <www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra.htm>. Os EUA contestaram partes da delimitação brasileira. *Idem, ibidem*.

³⁴ FIORATI, J.J. Ob. cit., p. 80-81.

³⁵ Essas competências são exercidas, em geral, no Brasil, pela Autoridade Marítima, constituída na Diretoria de Portos e Costas, vinculada ao Comando da Marinha e ao Ministério da Defesa, e pela Agência Nacional do Transporte Aquaviário, em conformidade com as Leis n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e n. 10.233, de 5 de junho de 2001, respectivamente.

Cumpra registrar que a competência para julgar "os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade" foi atribuída no Brasil ao "Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento". Art. 1º da Lei nº 5.056, de 29/06/66.

³⁶ COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Affaire du Déroit de Corfou** (fond). Arrêt du 9 avril 1949. p. 26-32.

³⁷ O regime da passagem em trânsito foi criado durante os trabalhos preparatórios da IIIª Conferência. As diferenças entre os dois regimes são apontadas por Fiorati: "a passagem inocente aplica-se a navios e aeronaves, enquanto que a passagem inocente somente a navios; durante a passagem em trânsito o navio ou a aeronave não poderão ancorar, fundear ou aterrissar, a não ser em casos de grave perigo, enquanto que na passagem inocente isto é permitido; na passagem em trânsito o Estado costeiro não poderá abordar e parar o navio, enquanto na passagem inocente isto é possível em casos em que o navio esteja contrariando as leis internas do Estado; a passagem inocente poderá ser suspensa conforme motivos de segurança do Estado costeiro, a passagem em trânsito não." Ob. cit., p. 184.

³⁸ AGYEBENG, William K. Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea. **Cornell International Law Journal**, v. 39, p. 371-400, 2006.

³⁹ BRASIL. **Decreto nº 875**, de 19 de julho de 1993. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Diário Oficial da União, 20/07/1993, p. 10049.

⁴⁰ CONAMA. **Resolução n. 23**, de 12 de dezembro de 1996. Diário Oficial da União de 20/01/1997. Sobre o Direito Internacional Ambiental vide SOARES, Guido Fernando. **A proteção internacional do meio ambiente**. Barueri: Manole, 2003. De modo mais específico, sobre o Direito Ambiental e o Direito Marítimo, que é mais amplo do que o Direito de Navegação, vide CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. Direito Ambiental Marítimo e Desenvolvimento: Breves Notas. In: BARRAL, Welber; PIMENTEL, Luiz Otávio. (org.) **Direito Ambiental e Desenvolvimento**. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006. p. 181-208.

⁴¹ COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE. **Affaire du "Lotus"**. Recueil des décisions. Série A, n. 10. Arrêt du 7 septembre 1927.

⁴² SOUZA, João Ricardo Carvalho de. **Estudo sobre Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva**. Consultor Legislativo da

Área XVII-Segurança e Defesa Nacional. Câmara dos Deputados, junho de 2001. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/105053.pdf>.

⁴³ BRASIL. **Decreto nº 2.508**, de 04 de março de 1998. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV E V. Diário Oficial da União, 05/03/1998. p.1.

⁴⁴ TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER. **Affaire n. 13**, Juno Trader. Arrêt du 18 décembre 2004. Disponível em: .

⁴⁵ BRASIL. **Decreto nº 1.355**, de 30 de dezembro de 1994. Promulga a Ata Final que Incorpora os Resultados da Rodada Uruguaia de Negociações Comerciais Multilaterais do GATT. Diário Oficial da União, 31/12/1994, p. 21394.

⁴⁶ Cf. LAFER, Celso. **A OMC e a regulamentação do comércio internacional: uma visão brasileira**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998.

⁴⁷ MERCADANTE, Araminta. Comércio de Serviços. *In*: BARRAL, Welber (org.). **O Brasil e a OMC: os interesses brasileiros e as futuras negociações multilaterais**. Florianópolis: Diploma Legal, 2000. p. 105-131.

⁴⁸ Cumpre anotar que o Brasil fez ofertas para o setor na negociação entre União Européia e Mercosul, com compromissos no modo de presença comercial para transporte de carga, manutenção e conservação de embarcações e serviços de rebocagem. OLIVEIRA, Amâncio J. *et alii*. Serviços. *In*: THORSTENSEN, Vera; JANK, Marcos S. (Coords.). **O Brasil e os Grandes Temas do Comércio Internacional**. São Paulo: Lex; Aduaneiras, 2005. p. 146-147.

⁴⁹ BRASIL. **Decreto-Lei n. 666**, de 2 de julho de 1969. Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e da outras providências. Diário Oficial da União, 03/07/1969. p. 5593. Segundo a Lei n. 9.432, têm direito a arvorar a bandeira nacional: "Artigo 3º. Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações: I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira; II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionando à suspensão provisória de bandeira no país de origem." BRASIL. **Lei n. 9.432**, de 8 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e da outras providências. Diário Oficial da União, 09/01/1997, p. 467.

⁵⁰ A isenção referida do IPI é aquela do artigo 1º da Lei n. 8.191 de 11 de junho de 1991. Outros casos são o de importação feita pela administração pública, importações beneficiadas por isenção ou redução de imposto (não se incluindo nesta categoria importações no regime de *drawback*, nem reduções de ICMS, tampouco bens doados, isenções de caráter geral e importações beneficiadas por reduções aplicáveis em função da aplicação das normas do GATT e da ALADI). CARLUCI, José Lence. **Uma introdução ao Direito Aduaneiro**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. p. 324-333.

⁵¹ O Brasil não ratificou a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras de Direito Concernentes aos Conhecimentos Marítimos de 1924 e seu Protocolo de 1968, de Bruxelas, que consagra o sistema de Haia, mas na prática ela é aplicada, já que a grande maioria dos parceiros comerciais do Brasil a ratificou. AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do (coord.). **Direito do comércio internacional: aspectos fundamentais**. São Paulo: Aduaneiras, 2004. p. 173.

⁵² Cf. CASTRO JR., Osvaldo A. A aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao contrato de transporte marítimo. *In*: UNIVALI. **Produção científica CEJURPS – 2006**. Itajaí: Universidade do Vale do Itajaí, 2006. p. 135-145.

⁵³ BRASIL. **Lei n. 8.630**, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e das outras providências. Diário Oficial da União, 26/02/1993, p. 2351.

⁵⁴ BRASIL. **Decreto nº 50.215**, de 28 de janeiro de 1961. Promulga a Convenção relativa ao Estatuto dos Refugiados concluída em Genebra, em 28 de julho de 1951. Diário Oficial da União, 30/01/1961. p. 838.

⁵⁵ A Convenção de Viena sobre Relações Consulares, artigos 5º, "k" e "l", 36 e 37, referentes à comunicação do consulado com seus nacionais e às informações sobre morte e naufrágio de navio do Estado que envia o cônsul. BRASIL. **Decreto nº 61.078**, de 26 de julho de 1967. Promulga a Convenção de Viena sobre Relações Consulares. Diário Oficial da União, 28/07/1967. p. 7946. Deve-se ver ainda o artigo 5º da Convenção Marpol, sobre notificação ao cônsul do país do navio ao qual se aplica uma restrição à navegação. Doc. cit., *supra*.

⁵⁶ BRASIL. **Lei nº 6.815**, de 19 de agosto de 1980. Define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração e dá outras providências. Diário Oficial da União, 21/08/1980, p. 16534.

⁵⁷ Segundo Rocha, há atualmente no Brasil quatro formas distintas de determinação do valor da importação, por vezes conflitantes entre si: o

calculado de acordo com as normas da OMC, o constante da licença de importação, o valor que pode ser deduzido para fins de cálculo do imposto de renda, e, finalmente, o valor do câmbio para efeitos de remessa de divisas para o exterior, regrado por normativas do Banco Central. Cf. ROCHA, Paulo César Alves. **A valoração aduaneira e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. p. 38-39.

⁵⁸ Cf. WITKER, Jorge. **Regras de origem nos Tratados de Livre Comércio**. Trad. Clarissa Franzoi Dri. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

⁵⁹ CARLUCI, J. L. Ob. cit., p. 273-296.

⁶⁰ BRASIL. **Decreto n. 97.409**, de 23 de dezembro de 1988. Promulga a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias. Diário Oficial da União, 27/12/1988, p. 25612. No âmbito da OMA foi elaborada a Convenção de Quioto sobre o Sistema Harmonizado, reformada em 1996, modificação que entrou em vigor em 2006 para cinquenta países. Cf. WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. **The Kyoto Convention**: Customs contributing to the development of international trade. Disponível em: <www.wcoomd.org>.

* Doutor em Direito pela Universidade de São Paulo, professor do Mestrado em Ciência Jurídica da Universidade do Vale do Itajaí (SC).

Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9959>>. Acesso em: 26 jun. 2007.