

Elsa da Conceição Lucas Maria

O Regime Jurídico do Direito de Trânsito dos Estados Sem Acesso ao Mar

UNIVERSIDADE POLITÉCNICA

A POLITÉCNICA

Escola Superior de Ciências Jurídicas

MAPUTO, 2011

Elsa da Conceição Lucas Maria

O Regime Jurídico do Direito de Trânsito dos Estados Sem Acesso ao Mar

UNIVERSIDADE POLITÉCNICA

A POLITÉCNICA

Escola Superior de Ciências Jurídicas

MAPUTO, 2011

NOME DA AUTORA: Elsa da Conceição Lucas Maria

NOME DO TUTOR: CLÁUDIO DINIS MATE

Parecer do Tutor

A Licencianda **Elsa da Conceição Lucas Maria** ao apresentar-me o projecto de trabalho do fim do curso intitulado “**O REGIME JURÍDICO DO DIREITO DE TRÂNSITO DOS ESTADOS SEM ACESSO AO MAR**”, logo a partida, pareceu-me não ser relevante o tema, após uma reflexão sobre o mesmo e analisado minuciosamente o regime jurídico sobre o direito de trânsito, julguei ser pertinente e extremamente importante entender a situação jurídica dos Estados sem acesso ao mar, dado que o mesmo poderá responder as seguintes questões: *Qual é a razão de se abordar o tema e tendo em conta que a República de Moçambique é um Estado costeiro? Qual é a implicação quer política ou jurídica que o tema encera no ordem jurídica interna? Qual é o regime jurídico do direito do trânsito em conformidade com instrumentos jurídicos internacionais?*

Neste contexto, a licencianda foi instruída a elaborar o trabalho com o título acima referido, no sentido o mesmo ser redigido tendo em a orientação da doutrina dominante dos vários especialista abalizado em direito internacional, particular o direito do mar, analisar os estudos feitos por organismos internacionais (ONU) e compulsar quadro jurídico internacional que define e regulam o regime jurídico do direito de trânsito dos Estados sem acesso ao mar.

O interesse particular do presente do trabalho consiste ainda em levantar a questão importante sobre a liberdade de navegação fluvial, aspecto que recentemente criou um incidente de relações diplomáticas entre a República de Moçambique e a República do Malawi, pelo que o trabalho tem uma abordagem sobre este enfoque.

Por último, importa referir que supervisionei o trabalho através da orientação da licencianda e julgo estar em conformidade com os objectivos que se pretendem, pelo que recomendo fortemente a sua aceitação para efeitos de apresentação e defesa do fim do curso em ciências jurídicas.

Este é o meu parecer.

Maputo, 25 de Março de 2011

O Tutor

Dr. Cláudio Dinis Mate

“Trabalho de Projecto apresentado à Universidade Politécnica como parte dos requisitos de graduação e obtenção do grau de Licenciada em Ciências Jurídicas.”

O presente trabalho de investigação está estruturado da seguinte forma:

- Introdução;
- Importância do Tema e Justificativa;
- Objectivo Geral;
- Metodologia de Investigação;
- Capítulo I: Generalidades;
- Capítulo II: Princípios, Doutrinas e Teorias que Influenciaram o Direito de Acesso ao Mar;
- Capítulo III: Evolução do Regime Jurídico do Direito de Trânsito, e;
- Capítulo IV: Influência do Direito Internacional à prática dos Estados;

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Declaro por minha honra que este trabalho de fim de curso para obtenção do grau de Licenciatura é de minha autoria e resulta da minha investigação. É pela primeira vez que o submeto numa instituição de ensino superior para obtenção do grau acima referido.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho em especial aos meus pais e irmãos que de forma incansável fizeram de tudo e até o impossível para que eu obtivesse a conclusão dos estudos e a todos que de forma directa ou indirecta contribuíram para a minha formação.

AGRADECIMENTOS

Aproveito este momento para apresentar o meu sincero e profundo agradecimento a todos quanto apoiaram-me na realização e na concretização deste trabalho.

Agradecer aos professores da Universidade Politécnica, pela transmissão dos seus conhecimentos, os quais contribuíram para a minha formação.

Ao grupo de docentes de Direito Internacional Público desta instituição de ensino superior pela transmissão dos conhecimentos nesta cadeira e, em particular ao meu tutor Dr. Cláudio Dinis Mate, pelo apoio incansável e incondicional que tornou possível a realização e concretização do presente trabalho.

A todos sem exceção, o meu profundo e singelo agradecimento.

ÍNDICE

I	Introdução	1
II	Importância do tema e justificativa	3
III	Objectivo geral	4
IV	Metodologia de investigação	5
CAPÍTULO I		
Generalidades		
1.1	Características e objectivos	6
1.2	Noção de Estados Sem Litoral	7
1.3	Perspectiva Histórica	9
1.4	Configuração geopolítica	11
1.5	Desafios de desenvolvimento económico	13
CAPÍTULO II		
Princípios, Doutrinas e Teorias que influenciaram o Direito de Acesso ao Mar		
2.1	Teorias básicas sobre a liberdade de trânsito	16
2.2	Liberdade de acesso e o princípio da liberdade dos mares	20
2.3	Liberdade de acesso ao mar como direito de servidão internacional	24
2.4	Direitos de compensação e desigualdade geográfica	28
2.5	Liberdade de navegação fluvial	31
CAPÍTULO III		
Evolução do regime jurídico do direito de trânsito		
3.1	Liberdade de trânsito no âmbito das Convenções sobre Direito do Mar	34
3.2	Liberdade de trânsito no quadro da Carta de Havana (GATT)	36
3.3	Reciprocidade do direito de acesso ao mar nos termos da Convenção de Genebra sobre o Alto Mar de 1958	41
3.4	Direito de acesso ao mar em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982	42
3.4.1	Direitos consagrados nos termos da Convenção	43
3.4.2	Afirmação de direitos reconhecidos	44
3.4.2.1	O direito de passagem inofensiva	44
3.4.2.2	O direito de acesso ao Alto Mar	46
3.4.2.3	O direito de trânsito	47
3.4.3	Criação de novos direitos nos termos da Convenção	48
3.4.3.1	Os direitos na zona económica exclusiva	48

3.4.3.2	Os direitos a respeito da Plataforma Continental	52
3.4.3.3	Os direitos a respeito dos fundos marítimos	53
CAPÍTULO IV		
Influência do Direito Internacional relativamente a prática dos Estados		
4.1	Tratados Internacionais concluídos nos diversos blocos regionais	56
4.2	Tratados concluídos na Europa	56
4.3	Tratados concluídos na América	58
4.4	Tratados concluídos na Ásia	59
4.5	Tratados concluídos em África	59
	Conclusão	64
	Recomendações	66
	Bibliografia	68

I INTRODUÇÃO

O princípio básico do presente trabalho orienta-se na perspectiva da análise jurídica no âmbito da solução das desvantagens dos Estados sem acesso ao mar, ou seja, Estados sem litoral, tendo em conta como principal aspecto físico a sua configuração geográfica e os problemas de acesso ao mar no trânsito das mercadorias dos portos dos Estados costeiros, com destino ao mercado internacional.

A disparidade geográfica dos Estados no plano internacional, levou a formação de bloco político forte, particularmente, na Terceira Conferência sobre o Direito do Mar, tendo levado os chamados Estados sem acesso ao mar e os Estados geograficamente desfavorecidos a comunidade internacional ao longo dos tempos a reflectir positivamente e criar condições com vista a atenuar o efeito de desfavorecimento. Com efeito, foram aprovados instrumentos jurídicos internacionais que consagram uma plataforma prática sobre a utilização do direito do trânsito.

O presente trabalho traz uma visão sobre a evolução do regime jurídico dos Estados sem acesso ao mar, dando especial atenção ao desenvolvimento progressivo das normas do direito internacional em consonância com o desenvolvimento dos Estados, bem como a extensão das relações políticas e económicas no quadro do movimento da integração regional.

Importa realçar ainda que o trabalho tem um enfoque particular para a região da África Austral, onde se caracteriza os Estados sem acesso ao mar e a pretensão de os mesmos manifestarem a pertinência de se utilizar a via fluvial no âmbito da liberdade de navegação, para ter acesso ao

mar, com particular destaque a susceptibilidade de navegação do Chire-Zambeze como via fluvial para o trânsito das mercadorias.

Por último, tecemos as nossas considerações sobre o presente tema, acreditando que a evolução do Direito Internacional levam os Estados a coordenar cada vez mais as suas acções na perspectiva de atenuar cada vez mais os efeitos do desfavorecimento dos Estados sem acesso ao mar, particularmente o caso do Malawi que pretende utilizar os rios Chire e Zambeze como meio fluvial de acesso ao mar, tal acto que depende em contrapartida do estudo de viabilidade do impacto ambiental na navegação dos dois rios internacionais.

II IMPORTÂNCIA DO TEMA E JUSTIFICATIVA

As razões para a escolha do tema “**O Regime Jurídico dos Estados de Direito sem acesso ao Mar**” visa em contribuir no entendimento sobre o direito de trânsito, o seu âmbito de aplicação e seu exercício pelos Estados Sem Litoral, bem como em que medida o mesmo constitui um constrangimento na transacção das mercadorias no mercado internacional.

Importa ainda realçar como destaque na justificação da escolha do tema, consiste pelo facto de que apesar do direito de trânsito ser reconhecido na generalidade dos membros da comunidade internacional, o seu exercício é regulamentado pelos Estados ribeirinhos através da celebração de Acordos Bilaterais, Sub-regionais ou Regionais, tal como preconiza a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Por último, o presente contribuirá ainda de ponto de vista prático na análise e no entendimento das disposições da Parte X da Convenção das Nações Unidas de 1982, que representam uma vitória significativa para os Estados sem acesso ao mar, dedicado ao Direito de Acesso ao mar e a liberdade de trânsito.

III OBJECTIVO GERAL

O presente estudo de investigação tem como objectivo fulcral análise do regime jurídico dos Estados sem litoral, tendo em conta a utilização do direito de trânsito, através da utilização dos territórios dos Estados costeiros, como via de transacção das mercadorias na importação e exportação com destino ao mercado internacional.

Como objectivos específicos, consiste no seguinte:

- Estabelecer o entendimento do regime jurídico do direito do trânsito em conformidade com as Convenções Internacionais;
- Analisar as dificuldades de acesso ao mar dos Estados sem litoral, tendo em conta as medidas compensatórias consagradas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982;
- Analisar o poder dos Estados costeiros o poder de regulamentação do direito do trânsito, através da celebração dos acordos bilaterais ou regionais;
- Reflectir sobre o âmbito de aplicação e concretização da liberdade de navegação fluvial através dos rios internacionais, como alternativa para o trânsito das mercadorias dos Estados sem acesso ao mar;
- Recomendar de ponto de vista académico a pertinência da realização do estudo de viabilidade sobre a possibilidade de se utilizar o rio Zambeze como via fluvial para o trânsito das mercadorias dos Estados sem acesso ao mar, tais como Malawi, Zâmbia e Moçambique.

IV METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

Qualquer trabalho investigativo carece de método, metodologia, estratégia para uma melhor apresentação mesmo para a selecção e valorização dos dados, bem como para a sistematização do conhecimento. Ao se elaborar o presente trabalho não se recorreu o método único porque cada item contém um mecanismo de tratamento *sui generis*. Recorrendo os métodos de investigação em ciências sociais iremos adoptar privilegiadamente o método comparativo.

A metodologia utilizada não exclui a consulta da bibliografia para o início da elaboração do trabalho e através da consulta das convenções internacionais, bem como acompanhado de entrevistas aos técnicos do Instituto do Mar e Fronteira e outros especialistas em Direito Internacional Marítimo.

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

1.1 Características e Objectivos

O desafio da globalização dos Estados resulta do processo da integração regional económica, todos os Estados tem se tornado parte activa da aldeia global, tendo em conta que o Direito Internacional evolui para o Direito Mundial. A integração regional económica, prova que os Estados tem o comprometimento em ser autor activo pelo que se exige cada vez mais os esforços para promover o desenvolvimento económico e reduzir a pobreza (¹).

Nesta perspectiva, a Organização Mundial do Comércio no âmbito da liberação do comércio, permite que todos os Estados possam ter acesso ao mercado internacional e participar no mercado mundial numa base equitativa. No entanto, nem todos os Estados têm o privilégio de entrar e participar no mercado internacional, por apenas uma única razão, a situação geográfica.

A situação geográfica dos Estados relativamente ao mar permite ordenar em: Estados sem litoral, Estados arquipélagos, Estados geograficamente desfavorecidos e os Estados costeiros. Para o presente estudo, apenas dedicar-se-á aos Estados sem acesso ao mar, ou seja, Estados sem litoral, como a própria designação indica, serão aqueles que não possuem costa marítima (²).

¹ Kishor Uprety, *The Transit Regime For Lacked States, International Law and Development Perspectives*, Edition 2006, página 3.

² Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, artigo 124.

Assim, no cômputo geral 58 (cinquenta oito) Estados são os categoricamente designados por Estados Sem Litoral ou sem Acesso ao Mar, por não possuírem uma costa marítima, estes Estados não tem acesso directo aos recursos marinhos e sofrem geralmente restrições de poder competir no mercado internacional na exportação dos produtos comerciais ⁽³⁾.

Como se pode constatar que nem todos os Estados se apresentam na mesma situação geográfica frente ao mar, logo o acesso ao mar ocorre por via indirecta, ou seja, estes Estados são obrigados a realizar o trânsito das mercadorias através do território de outros Estados, devido ao dever de cooperação económica entre os Estados e à liberdade das trocas comerciais ⁽⁴⁾.

Devido ao produto desta diversidade de situações, um grupo de Estados, durante a realização da 3ª Conferência do Direito do Mar, pugnou pela introdução de um novo conceito – “*Estados sem litoral*” - e pela introdução de mecanismos compensatórios capazes de atenuarem esse desfavorecimento, cujos mesmos encontra-se consagrados em diversas disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

1.2 Noção dos Estados Sem Litoral

Definir o conceito de Estado sem litoral, é necessário antes definir o termo “Estado”, que não acesso directo ao mar. O “Estado ” é por excelência o sujeito de direito internacional e no plano internacional tem direitos e obrigações. O Estado em virtude da sua soberania ocupa um lugar

³ Opcit, Jishor Uprety, p 3

⁴ Ibidem, p 4.

especial no sistema do Direito Internacional e a soberania estatal significa a superioridade do Estado em seu território e independência nas relações internacionais (⁵).

Aos países sem litoral, de acordo com o princípio da igualdade dos Estados perante o direito internacional é lhes assegurado:

- O direito de navegação com pavilhão próprio, como consequência do princípio da liberdade de navegação do Alto-Mar;
- O direito de acesso ao mar e consequentemente ao trânsito de pessoas e bens por territórios de outros Estados;
- O direito de desfrutarem da liberdade de pesca, de sobrevoo, de pesquisa científica (entre outras, no Alto-Mar, no mesmo plano que os outros Estados com litoral);
- O direito à não discriminação geográfica relativamente a outros espaços marítimos, como a Zona Económica Exclusiva e na exploração da Área.

Estes direitos foram concebidos para beneficiar os países desprovidos de litoral, trata-se de uma formulação jurídica recente. Por circunstâncias várias, o uso destes direitos encontra-se ainda bastante limitado, excluindo a liberdade de trânsito (⁶).

Importa ainda realçar, que no conceito dos Estados sem litoral, verifica-se uma multiplicidade de países com configuração geográfica desfavorecidos, pelo que a vantagem dos Estados costeiros é a de se apresentarem na mesma situação geográfica frente ao mar. Em contrapartida, há países com extensas superfícies de território e diminutas orlas marítimas, é o caso da República Democrática do Congo, que apenas possui de costa 22 milhas, o Iraque, com 10 milhas, estes

⁵ Gregory Tunkin, Curso de Derecho Internacional, Editorial Progreso, Moscú, 1979, p 149.

⁶ Opcit, Fernando Couto, p 22.

Estados não podem reclamar a jurisdição de zonas económicas exclusivas próprias e outros Estados apresentam uma configuração geográfico-política espalhando-se o seu território perante o mar (⁷).

Neste contexto, é importante distinguir que os Estados que fazem fronteiras com outros Estados para ter acesso ao mar e dos Estados categoricamente designados por enclaves, ou seja, encontram-se dentro do território de um Estado. Muitas das vezes cria-se uma confusão conceitual entre os Estados sem litoral e os Estados Enclaves. Por exemplo, a Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue são considerados Estados sem litoral e San Marino e o Vaticano, ambos se encontram cercados pelo território italiano, bem como o Reino do Lesotho que se localiza num território cercado pelo território sul-africano, são considerados categoricamente por Estados enclaves.

1.3 Perspectiva Histórica

Na Europa alguns Estados sem acesso ao mar manifestaram o interesse em ter acesso ao mar e tirar vantagens da sua utilização, podemos destacar a suíça que, nos finais do século XIX, primeiro defendeu a pertinência e a consagração do direito dos países sem litoral a possuírem frota comercial e navegando com o seu pavilhão (⁸).

⁷ Opcit, Fernando Couto, p 32.

⁸ Ibidem, p 22

Esses direitos, bem como a liberdade de trânsito, são reconhecidos pela primeira vez no tratado de Versalhes que pôs termo entre os países beligerantes da 1ª Guerra Mundial e posteriormente consagrado no Pacto da Sociedade das Nações no nº 4 do artigo 23 que estabelece o seguinte:

“Tomarão às disposições necessárias para assegurar a garantia e manutenção da liberdade do comércio e de trânsito, assim como equitativo tratamento comercial a todos os membros da Sociedade, ficando entendido que as necessidades especiais das regiões devastadas durante a guerra de 1914 a 1918 deverão ser tomadas em consideração (9).”

A 20 de Abril de 1921 foi elaborada uma Convenção Internacional, que passou a ser conhecida como a Declaração de Barcelona, em que se reconhece explicitamente e com a autonomia do direito ao pavilhão aos Estados desprovidos de litoral marítimo, desde que os navios sejam registados num local sito no seu território (10).

Em 1957, um ano antes da realização da 1ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Assembleia Geral das Nações Unidas emitiu uma resolução na qual convidava todos os Estados membros a reconhecer plenamente no comércio internacional o direito de trânsito, tem em conta as necessidades dos Estados sem litoral (11).

⁹ Pacto da Sociedade das Nações, aprovado no dia 28 de Junho de 1919, pode ser consultado em www.pfdc.pgr.mpf.gov.br.

¹⁰ Opcit, E. H Serra Brandão, p 99. Não obstante a sua natureza jurídica de *“coisas”*, os navios reúnem alguns dos atributos das pessoas; devem ter um nome, uma nacionalidade e um domicílio: o nome deve estar escrito na popa por forma bem visível.

¹¹ Resolução 1028 (XI) de 20 de Fevereiro de 1957.

A preocupação da Assembleia Geral das Nações Unidas, concretizou-se no sucesso da convocação da Conferência de Genebra sobre o Direito do Mar. Essa Conferência produziu com base em projectos da Comissão do Direito Internacional, a codificação quase total do Direito do Mar vigente à data, o que se traduziu na elaboração de quatro convenções, no dia 28 de Outubro desse ano, particularmente a Convenção sobre o Alto Mar que no artigo 2 que anuncia a liberdade do alto mar para os Estados com ou sem litoral ⁽¹²⁾.

Ainda sob a égide das Nações Unidas, em 1965 foi produzida uma Convenção relativa ao Comércio de Trânsito dos países sem litoral, cujos princípios desta serão tratados e analisados no presente trabalho ⁽¹³⁾.

Por último, foi adoptada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, adoptado em Montego Bay, Jamaica, que contém na sua parte X, intitulada Direito de Acesso ao Mar e a partir do mar dos Estados sem Litoral e liberdade de Trânsito, nos quais consagra um regime jurídico que se apresenta nos pontos básicos e similar da Convenção de 1965, que também será objecto de análise no presente trabalho.

1.4 Configuração Geopolítica

Os Estados sem litoral apresentam características geográficas comuns que consistem em não ter acesso directo ao mar, por esta razão esses Estados utilizam os principais portos dos Estados

¹² Ibidem p. 292. Opcit G. I Tunkin, 405..

¹³ United Nations Conference on Transit Trade of Land-Locked Countries, Convention on Transit of Land-Locked States, Done at New York, on 8 July 1965.

costeiros para efeito de transporte e trânsito das mercadorias por via marítima, terrestre e aéreo, dependendo tal regulamentação desta actividade, através da celebração de acordos bilateral e multilateral.

O presente estudo vai incidir sobre os países do continente africano, particularmente da região austral, onde se localiza a República de Moçambique, onde se verifica que os Estados sem litoral, devido a inacessibilidade do mar as importações e exportações de mercadorias são realizadas por outras vias de trânsito, tais como: a via ferroviária, aérea e terrestre ou combinação, utilizando os principais portos internacionais:

Estado sem Litoral	Continente	Principal Porto	Porto do País Costeiro
Botswana	África	Durban	África do Sul
Lesotho	África	Durban	África do Sul
Malawi	África	Nacala	Moçambique
Ruanda	África	Dar es Salaam	Tanzânia
Suazilândia	África	Durban	África do Sul
Zâmbia	África	Dar es Salaam	Tanzânia
Zimbabwe	África	Beira	Moçambique
Zimbabwe	África	Durban	África do Sul

Tabela 1: Representa os principais portos utilizados pelo Estados sem litoral da região da África Austral, com excepção do Ruanda que utiliza o porto de Dar es Salaam.

Os Estados situados entre o mar e os Estados desprovidos de litoral – Estados de trânsitos – devem em comum acordo, dar aos navios arvorando o pavilhão desse Estado, no acesso ao mar e na utilização dos portos, um tratamento igual àquele que é dado aos seus próprios navios e aos navios de outros Estados.

No alto mar prevalece do princípio da exclusividade do pavilhão do navio e a sua nacionalidade, trata-se de uma regra básica reconhecida pelo costume internacional que atribui os navios de guerra o direito de efectuar visitas sobre os navios mercantes ⁽¹⁴⁾.

1.5 Desafios de Desenvolvimento Económico

O desenvolvimento moderno requer um rápido progresso, dependendo muitas das vezes da apresentação e efectivação dos custos destinados apenas para o trânsito internacional. A liberdade de trânsito é uma via vital de acesso das mercadorias do Estados sem litoral que são utilizadas para o progresso económico, pese embora o obstáculo que se apresenta pela distância do mar e, por conseguinte, os resultados do custo de transporte são extremamente altos e estes não constituem como único elemento do problema dos Estados sem litoral.

Considerando a situação de um Estado sem litoral o trânsito das mercadorias atravessa o território de um Estado para a exportação e importação das mercadorias, sujeitando-se a processo burocráticos e obrigatoriedade de carácter legal e administrativo extremamente penosos, destacando com particular ênfase para os Estado enclaves ou Estados duplicamente sem litoral,

¹⁴ Opcit Malcom Shaw, p 422. ”

por essa razão trata-se de Estados que se encontram numa situação péssima, porque as suas relações económicas internacionais torna-se complicadas para proceder o trânsito das mercadorias atempadamente ⁽¹⁵⁾.

A Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento, designado pela sigla (UNCTAD) realizou um estudo na década de 1970, tendo-se notando que as dificuldades de acesso ao mar constituem um dos maiores obstáculos para o desenvolvimento económico e social. Assim, em conformidade com estudo refere que não é de surpreender que a maioria dos Estados sem litoral tem registado dígitos de crescimento económico relativamente baixos no Mundo ⁽¹⁶⁾.

Com efeito, os países africanos sofrem custos elevados sobre o transporte internacional de mercadorias que tende a ser ajustado gradualmente, dado que o problema não pode ser generalizado para todos os Estados sem litoral, por exemplo na Europa são poucos Estados que beneficiam desses incentivos, pelo que a conceder tais incentivos podem de certo modo permitir e encorajar que esses Estados africano sem acesso ao mar, nomeadamente Botswana, Suazilândia, Uganda e Zâmbia a possibilidade de poder competir em pé de igualdade com os países desenvolvidos na apresentação dos seus produtos no mercado internacional ⁽¹⁷⁾.

¹⁵ Estado enclaves temos o Lesotho e duplicamente sem litoral é Liechtenstein, a qual se encontra situado no meio de dois Estados sem litoral, nomeadamente Suíça e Áustria.

¹⁶ Study on the Establishment of Fund in Favor of the Landlocked Development Countries: UN Doc E/5501 (May 21, 1974).

¹⁷ Ibidem, UNCTAD Study.

O princípio acima anunciado é confirmado pela Comissão Económica para África das Nações Unidas (ECA) ao recomendar a necessidade de a percentagem dos custos de importação e exportação serem ajustados. Como se pode verificar, os Estados africanos sem litoral enfrentam grandes dificuldades no transporte das mercadorias. Por exemplo, transportando determinados bens do Porto de Mombassa, Quénia para uma distância de 1.700 quilómetros para Kigali, Ruanda, pode levar cerca de 30 dias e vice-versa, tratando-se de exportar mercadorias de um Estado sem litoral através do Porto de Mombassa para Europa, numa distância de 7.000 quilómetros leva 18 dias (¹⁸).

Por último, o Estudo da UNCTAD concluiu que a experiência actual prova que com as dificuldades de acesso ao mar constitui um dos maiores obstáculos para o desenvolvimento económicos dos Estados sem litoral, apesar de se registar consideráveis avanços de desenvolvimento dos Estados sem litoral, o estudo encontra uma base para a substituição das importações através da produção local e o desenvolvimento das importações para a mobilização do capital (¹⁹).

¹⁸ Ibidem, UNCTAD Study.

¹⁹ Ibidem, UNCTAD Study.

CAPÍTULO II
PRINCÍPIOS, DOUTRINAS E TEORIAS QUE INFLUENCIAM
O DIREITO DE ACESSO AO MAR

2.1 Teorias básicas sobre a liberdade de trânsito

O Direito Internacional Público é um ramo de direito que está em constante evolução ou dinâmica, não é estaque. O crescimento generalizado da participação dos Estados nas actividades internacionais, relacionadas com várias questões que requerem apresentação das soluções, leva os componentes da comunidade internacional a analisar e debater complicadas preocupações de carácter político, económico e social, cujas mesmas são solucionadas pelo próprio direito positivo.

A evolução do Direito Internacional relativamente a liberdade de acesso do mar, tem sido baseado em várias concepções e doutrinas, da qual existiu uma disparidade de posicionamento na doutrina e outras teorias totalmente controversas sobre o direito de acesso ao mar dos Estados sem litoral.

Actualmente, o problema de acesso ao mar orienta-se com base em dois princípios fundamentais: a soberania dos Estados e a liberdade de comunicação entre os povos. O direito das comunicações envolve o direito de entrada na soberania dos outros Estados, no quadro das relações do comércio internacional e no trânsito das mercadorias.

A este propósito o eminente Jurista francês, Paul Reuters considerou que especificamente que o problema do direito de trânsito concerne na realização da comunicação por via terrestre, sobretudo para o Estados sem litoral. Tendo em conta ainda o entendimento, do Paul Reuter considera que o direito de trânsito dos Estados sem litoral não se trata de um princípio reconhecido pelo direito internacional, dado que o direito depende da negociação e celebração dos acordos com os Estados costeiros ou Estados de trânsito ⁽²⁰⁾.

Outras opiniões da doutrina encontram-se divididas sobre o regime jurídico do direito do trânsito, dado que alguns autores consideram que o regime jurídico do direito do trânsito, trata-se de uma prática com aceitação generalizada e com carácter obrigatório dos Estados vizinhos ou costeiros que permitem que as mercadorias sejam transportadas através dos territórios de trânsito, tendo em conta os factores de ordem natural relacionado com a situação do desfavorecimento geográfico dos Estados sem litoral e Estado encravados.

Outras escolas de pensamento sugere que teoricamente a interdependência económica é uma importante base jurídica para o reconhecimento do direito do trânsito, os proponentes desta teoria argumentam que, pese embora, o direito do trânsito depender da soberania dos Estados, ao mesmo tempo impede que os Estado costeiros não permitem em absoluto a recusa do direito de passagem das mercadorias.

Os juristas das últimas seis décadas tal como *Lauterpach* e *Charles de Visscher* ofereceram vários entendimentos sobre o regime jurídico do direito do trânsito, particularmente, Lauterpacht

²⁰ Paul Reuter, *International Economic Law*, p 107, 1999.

conclui que a Convenção da Liga das Nações, a Convenção de Barcelona e outros instrumentos similares reconhece o princípio da liberdade do trânsito, o qual requer uma negociação entre as partes, numa base de razoabilidade, o que se designa por um acordo de trânsito ⁽²¹⁾.

Na prática internacional, a liberdade do trânsito é subordinado ao princípio fundamental da soberania e integridade territorial dos Estados, pelo que o exercício do direito do trânsito encontra-se a sujeito a prévia aprovação dos Estados costeiros, o qual depende da autorização do direito de passagem inofensiva ⁽²²⁾.

Esta posição encontra-se consubstanciada numa das conferências internacionais em 1950, que a delegação do Paquistão declarou que os Estados não são obrigados a conceder o privilégio do direito do trânsito nos seus territórios ⁽²³⁾.

Actualmente entende-se que a liberdade do direito de trânsito no território dos Estados vizinhos representa uma vantagem e conveniência para os Estados costeiros, mas para os Estados sem litoral representa uma base do mecanismo do desenvolvimento da economia do Estado, por esta razão, o Estado sem litoral não pode legitimamente demonstrar a obrigatoriedade do reconhecimento do direito de trânsito, pelo que o mesmo na prática internacional depende através da celebração dos acordos.

²¹ Lauterpacht artigo sobre os comentários das Convenções.

²² Opcit, Jishor Uprety, p 2 e vide - artigo 17 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

²³ Declaration of the Delegate of Pakistan, in Acts of United Nations Conference on Law of Sea (A/CONF 13/43, 1958).

Os Juristas franceses analisam o direito de passagem em trânsito ao referir que o mesmo é reconhecido aos navios e às aeronaves de todos os países nos estreitos pondo em comunicação das duas zonas marítimas nas quais a navegação é livre (Alto Mar ou na Zona Económica Exclusiva – artigo 37 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982), com exclusão dos “estreitos formados pelo território continental” de um Estado e uma ilha pertencente a este Estado, quando exista ao largo da ilha uma rota “atravessando o Alto Mar ou uma Zona Económica Exclusiva de comodidade comparável” (artigo 38 nº 1 da Convenção).

Referem ainda que a passagem em trânsito está definida pelo nº 2 do artigo 38 da Convenção das Nações sobre o Direito do Mar DE 1982, como sendo o exercício (...) da liberdade de navegação e de sobrevoo com único fim regras geralmente aceites em matéria de segurança da navegação e de poluição e, para as aeronaves, dos regulamentos aéreos estabelecidos pela Organização Internacional da Aviação Civil, designado pela sigla I.C.A.O, nos termos do artigo 39 da Convenção. Os principais traços que distinguem este regime do direito de passagem inofensivo são os seguintes:

- O reconhecimento da liberdade de sobrevoo;
- A faculdade para os submarinos de passar submersos;
- A proibição feita aos Estados ribeiros ou costeiros suspender seu exercício (artigo 44 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982).

Assim, os eminentes juristas franceses concluem ao dizer que a passagem em trânsito é uma “invenção” da Convenção de Montego Bay. As regras que ela prevê são correntemente respeitadas nos estreitos mais importantes, e nomeadamente no de Gibraltar e no de grandes

estreitos asiáticos e podemos, por esse facto, hesitar em reconhecer-lhe um carácter consuetudinário (24).

2.2 Liberdade de acesso e o princípio da liberdade dos mares

Com o desenvolvimento dos povos que tiveram o domínio sobre o mar sempre manifestaram a pretensão de considerar como parte da soberania dos Estados certos mares, reservando determinadas rotas aos navios da sua propriedade ou ao seu serviço. Esta foi a característica demonstrada nas tentativas de expandir o poder real os espaços marítimos resultante dos grandes descobrimentos geográficos dos séculos XV-XVI que incentivaram as aspirações de dividir os mares e os oceanos (25).

Por exemplo, o Mar Mediterrâneo foi considerado “*Mare Nostrum*” dos Romanos e, depois da queda de Roma, viu o seu domínio repartido por Veneza e por Génova. A Dinamarca e a Suécia sustentaram pretensões idênticas sobre o Báltico (26).

Uma vez que descoberto o caminho para a Índia, o eixo do comércio marítimo, do mediterrâneo para o Atlântico, afirmaram os portugueses os seus direitos soberanos sobre os mares descobertos, afirmaram e efectivaram desde o reinado de D. João II, querer, verdadeiramente, dizer que a terra descoberta lhe pertencia. Com a chegada dos Espanhóis à América, e para

²⁴ Nguyen Quoc Dinh, Patrick Daillier e Alain Pellet, Direito Internacional Público, 2ª Edição da Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa 2003, p 1193.

²⁵ E.H Serra Brandão, Direito Internacional Marítimo, Livraria Clássica Editora, Lisboa 1963, p 9.

²⁶ Opcit, E.H Serra Brandão, p 9

regular as esferas de influência e soberania dos dois países peninsulares, evitando a guerra entre eles, o Papa Alexandre VI dividiu o mundo em dois Hemisférios por um meridiano que passava do Arquipélago do Cabo Verde ⁽²⁷⁾.

No entanto, D João II protestou contra a divisão e entrando em negociações directas com os Reis Católicos, deste modo, conseguiu que a linha de demarcação se deslocasse 370 milhas para oeste, assinando-se o **Tratado de Tordesilhas** ⁽²⁸⁾.

No início do século XVII apareceu uma separata do livro “*De jure Belli pacis*” de **Hugo Grócio**, intitulado “*Mare Liberum*” onde se defendia o princípio de que nenhum país devem exercer a soberania do alto mar ⁽²⁹⁾.

Numerosos escritores prolongaram a polémica durante os séculos XVII e XVIII até que a França que, desde Luís XIV, defendia o princípio da liberdade dos mares, promoveu, no reinado de Luís XVI, a liga da neutralidade Armada, com a Dinamarca, a Suécia e a Rússia, para contrariar as pretensões inglesas ⁽³⁰⁾.

Com as ideias da Revolução Francesa retomaram as questões anteriores e firmaram-se os princípios de liberdade dos mares e da igualdade de direitos para todas as nações. Em 1917, o

²⁷ António G Mattoso Brandão, Compêndio da História Medieval, Moderna e Contemporânea, Livraria Sá a Costa, Lisboa 1933, p 299.

²⁸ Opcit E.H Serra Brandão, p 9. Com mais detalhes pode-se consultar Soares Martinez, Economia Política, Livraria Almedina, 6ª edição, p 160.

²⁹ Soares Martinez, Economia Política, Livraria Almedina, 6ª edição, p 91.

³⁰ Opcit E.H Serra Brandão, p 10.

Presidente Wilson declarava que: **“A Liberdade dos mares é condição *“sine qua non”* da paz, da igualdade e da colaboração (31)”**.

Actualmente e com a necessidade de regulamentar a navegação e a pesca condicionou a conclusão de convenções multilaterais e acordos bilaterais sobre várias questões, mas o regime próprio dos espaços marítimos era formado através de normas consuetudinárias do Direito Internacional (32).

Vários autores defenderam o princípio da liberdade dos mares, destacando-se o jurista Georges Scelles que escreveu que a essência da norma jurídica relativamente a liberdade de acesso ao mar consiste no reconhecimento do princípio da liberdade de utilização, não apenas para navegação e o comércio, também inclui outras actividades tais como, a pesca, lançamento de cabos submarinos e investigação científica. Assim, para o Georges Scelles a visão apresentada não incide sobre os direitos reservados ao Estado costeiro que estabelece os termos e condições de utilização, mas sim para os Estados sem litoral e Estados enclaves no sentido de que o *“alto mar”* enquadra-se numa zona do domínio público internacional e conseqüentemente, sujeito a jurisdição do direito internacional (33).

³¹ Ibidem, p 10.

³² Opcit G. I Tunkin, 405. Na Europa, antes de 1919 há sobretudo a referir a obra das Conferências de Haia de 1899 e 1907, delas resultou a codificação dos meios de solução pacífica de diferendos internacionais e do Direito de Guerra Terrestre e Marítima. Quanto à Sociedade das Nações (SDN), constitui em 1924 uma Comissão de Peritos para a Codificação do Direito Internacional, que deveria escolher temas aptos à codificação. Essa Comissão organizou em 1930 a Conferência de Haia, na qual tinha na ordem de trabalho temas para codificar: a nacionalidade, a responsabilidade pelos prejuízos sofridos por estrangeiros e as águas territoriais.

³³ Georges Scelles, Manuel de Droit International Public, p 382, Edição Domait Montchretien, 1964.

Sendo assim, nenhum Estado pode invocar direitos soberanos e proprietário do alto, este deve permanecer como benéfico para todos os membros da comunidade internacional, quer para os Estados costeiros e Estados sem litoral, bem como o reconhecimento do direito de navegação pelos rios como sendo um prolongamento natural no âmbito da liberdade de acesso ao mar.

No entanto, o entendimento foi alcançado ao consagrar-se o princípio da liberdade de utilização do alto mar não beneficia apenas aos Estados ribeirinhos, abrangendo também os Estados sem litoral, ao abrigo do disposto no artigo 87 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 que estabelece o seguinte:

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

Assim, são os seguintes os países sem litoral: Afeganistão, Alto Volta, Áustria, Bielorrússia, Bolívia, Botswana, Burundi, Chade, Hungria, Laos, Lesoto, Liechtenstein, Luxemburgo, Malawi, Mongólia, Nepal, Niger, Uganda, Paraguai, República Centro Africana, Ruanda, São Marino, Suíça, Suazilândia, Vaticano, Zâmbia e Zimbábwe.

Os países considerados geograficamente desfavorecidos, tendo em conta a proporção da costa com a zona económica que esta proporciona, são: Polónia, Gâmbia, Sudão, Argélia, Cambodja, Irão, Quênia, Costa do Marfim, Emiratos Árabes, Holanda, Tanzânia, Malta, Líbia, Nicarágua, Gabão, Serra leoa, Marrocos, Venezuela, Honduras.

Importa referir que dos quinze (15) Estados sem litoral do continente africano, apenas oito (8) se tornaram Parte da Convenção, dos quais sete (7) ainda não são Partes da Convenção os seguintes: Burundi, República Centro Africana, Etiópia, Lesotho, Níger, Ruanda e Suazilândia⁽³⁴⁾.

Com estas referências, sobre os Estados sem litoral torna-se difícil identificar quais são as razões que dificultam a ratificar ou aderir a Convenção, atendendo que alguns do Estados participaram activamente na terceira Conferência sobre o Direito do Mar. Na região Austral apenas Suazilândia assinou mas ainda não ratificou ou aderiu a Convenção.

2.3 Liberdade de Acesso ao Mar como Direito de Servidão Internacional

Tendo em conta os ensinamentos da doutrina, considera-se que no plano internacional as servidões internacionais constituem-se em restrições que determinado Estado tem em relação ao livre exercício de sua soberania territorial, estabelecidas por tratados expressos, consistindo ou na obrigação de permitir certo uso do território do Estado em favor de um ou mais Estados ou de não exercer o poder territorial em toda a sua extensão.

Assim, as servidões podem ser: positivas, ou permissivas, ou in faciendo: obrigam um Estado a permitir que outro Estado utilize seu território, ou parte dele, para diversos fins e as negativas, ou

³⁴ www.un.org/treaties/database

restritivas, ou in non faciendo: vedam a um Estado exercer o seu poder territorial completo. Exemplo: proibição de fortificar certa ilha ⁽³⁵⁾.

O Direito Internacional Público reconhece como válida apenas a segunda forma de servidão internacional, ou seja, as negativas e com efeito, estabelece requisitos nos tratados que institui uma servidão internacional, impondo que sejam ambas as partes (Estados), a determinar se for necessário uma permanência de tempo e haver uma incidência sobre certo território ⁽³⁶⁾.

Vistos os requisitos e as características das servidões internacionais, têm sido aplicadas para resolver o problema de acesso ao mar dos Estados sem litoral, deste modo, o Direito Internacional demonstra claramente que o direito de servidão internacional não garante a passagem absoluta sobre o direito de outros Estados para ter acesso ao mar, dado que apresenta-se como argumento forte o reconhecimento da soberania do Estado, ou seja, é um acto em que o mesmo Estado poderá extinguir por tratado, pois a permanência que lhe caracteriza não induz sua perpetuidade.

Importa realçar ainda que ao longo dos tempos o direito de servidão internacional foi um problema extremamente discutido pela doutrina, podemos citar alguns autores tais como: H.Dwight Reid e Pierre Labrousse, defenderam a necessidade do reconhecimento em termos absolutos do direito de servidão internacional, argumentando que, pese embora o direito de trânsito requerer muitas das vezes a celebração de acordos internacionais que garantem o direito de servidão internacional, os mesmos devem conter algumas disposições que regulam o seu exercício no âmbito do direito do trânsito, que não seja tão suficiente para cobrir o campo da sua

³⁵ www.proftiago.blogspot.com

³⁶ *Ibidem*, www.proftiago.blogspot.com

aplicação pelos Estados sem litoral, pelo que o simples facto de um Estado sem litoral requerer o direito de servidão por via de um acordo bilateral, é o mesmo

que reconhecer de forma implícita e significativa a garantia do estabelecimento de um direito permanente ⁽³⁷⁾.

Como referimos acima, a noção da servidão internacional é extremamente contestada devido a natureza jurídica do seu regime e é controversa, existem vários casos que foram submetidos ao Tribunal Internacional de Justiça envolvendo Estados, é o caso particular de Portugal e a Índia, sobre o direito de passagem.

Para o presente estudo, vamos analisar em particularmente, o caso do Direito de Passagem entre Portugal e Índia, ocorrido de 1957 a 1960, na qual Portugal solicitou ao Tribunal ao Tribunal Internacional de Justiça que declarasse e julgasse que era titular ou beneficiário de um direito de passagem, emanado de um costume bilateral, entre seu território de Damão (Damão do Litoral), seu enclaves de Dadra e Negar-Aveli, que o direito compreendia a faculdade de trânsito de pessoas e mercadorias, incluindo forças armadas, sem restrições ou dificuldades e na forma e medida requerida para o efectivo exercício da soberania portuguesa sobre os referidos territórios ⁽³⁸⁾.

Apenas três dias depois de Portugal ter depositado junto do Secretário-Geral das Nações Unidas a sua declaração de aceitação da competência jurisdicional do Tribunal, instaurou uma acção

³⁷ Opcit, Jishor Uprety, p 28.

³⁸ O presente caso encontra-se disponível na internet e na Colectânea de casos de Direito Internacional Público, Paula Escarameia.

contra a Índia relativa ao direito de passagem sobre o território indiano [*Right of Passage over Indian Territory (Portugal v. India) (1955-1960)*].

A primeira decisão, sobre os aspectos processuais, é datada de 26 de Novembro de 1957 e, ao dar razão aos argumentos de Portugal sobre a competência do Tribunal para julgar este caso, permitiu que o caso passasse para a fase em que seriam discutidas as questões de mérito, decididas em sentença lida no dia 12 de Abril de 1960.

Com esta acção judicial, Portugal pretendia ver reafirmada a sua soberania sobre as suas possessões coloniais na Índia, que esta contestava. Em concreto, Portugal pediu ao Tribunal Internacional de Justiça que confirmasse o direito de passagem de militares e civis (bens e pessoas) para os enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli que sustentava ter base, quer convencional quer consuetudinária, designadamente em virtude de um costume bilateral existente entre os dois Estados.

Apesar de a sentença ter dado razão em grande medida às pretensões portuguesas, ao reconhecer o tal direito de passagem a civis, bem como ao reafirmar a soberania portuguesa, e de ter ficado famosa por nela ter sido consagrada pela primeira vez a figura do costume bilateral, a União Indiana invadiu e anexou em 1961 os territórios portugueses na Índia, poucos meses após a decisão do principal órgão judicial das Nações Unidas. Só após o 25 de Abril de 1974 Portugal veio a reconhecer a integração destes territórios na Índia, que havia já sido aceite tacitamente pela comunidade internacional em nome do princípio da autodeterminação.

Por último, é importante ter em consideração que o contexto que pretendemos apresentar o sentido e o alcance do direito de servidão internacional, o mesmo encontra-se descrito na

analogia do direito de passagem sobre o território para ter acesso ao mar. Como se pode notar, os Estados sem litoral para a satisfação das suas necessidades dependem dos Estados costeiros, pelo que do ponto de vista do Direito Internacional a noção da servidão internacional é controversa e actualmente não tem qualquer tipo de importância, dado que independentemente de emanar do costume internacional ou tratar-se de uma invenção, os Estados reconhecem a sua aplicação nas suas relações internacionais.

2.4 Direitos de compensação e desigualdade geográfica

O princípio do reconhecimento dos direitos de compensação face aos Estados sem litoral, considera-se que a necessidade de enfatizar as necessidades económicas dos Estados sem litoral resulta através das soluções jurídicas e não pela desigualdade geográfica. O Professor *René-Jean Dupuy* analisado a questão no âmbito do direito do mar, entende que este ramo de direito internacional tem como principal objectivo resolver em particular o caso específico dos Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos (³⁹).

Com efeito e tendo em conta o exposto pelo ilustre Professor acima referido, podemos concluir que existe no Direito Internacional, um princípio geral que garante o livre acesso ao alto mar dos Estados sem litoral, estando porém, o exercício deste direito em cada caso, sujeito a regulamentação por via convencional.

³⁹ René-Jan Dupuy, *Law of the Sea: Current Problems*, Oceana Publications, 1974, p 19.

Com efeito, nos termos do nº 2 do artigo 70 da Convenção sobre o Direito do Mar de 1982 refere que:

“Para os fins da presente Convenção, «Estados geograficamente desfavorecidos» significa os Estados costeiros, incluindo Estados ribeirinhos de mares fechados ou semifechados, cuja situação geográfica os torne dependentes do aproveitamento dos recursos vivos das zonas económicas exclusivas de outros Estados da sub-região ou região para permitir um adequado abastecimento de peixe para fins nutricionais da sua população ou de parte dela, e Estados costeiros que não possam reivindicar zonas económicas exclusivas próprias.”

Em conformidade com o disposto na Convenção acima referida, tomou-se assim em conta dois critérios fundamentais: o de não possuir zona económica exclusiva própria e o de estar dependente da zona económica exclusiva de outro Estado da região ou sub-região para efeitos de capturas de peixe destinado a consumo próprio.

Neste sentido, os Estados geograficamente desfavorecidos e os Estados sem litoral têm o direito de participar numa base equitativa, no aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das Zonas Económicas Exclusivas de Estados costeiros, tendo em conta os factores económicos e geográficos pertinentes de todos os Estados interessados.

O nº 3 do artigo 70 da Convenção sobre o Direito do Mar de 1982 estabelece o seguinte:

“3. Os termos e condições desta participação devem ser estabelecidos pelos Estados interessados por meio de acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais, tendo em conta, inter alia

A necessidade de evitar efeitos prejudiciais às comunidades de pescadores ou às indústrias de pesca do Estado costeiro;

b) A medida em que o Estado geograficamente desfavorecido, de conformidade com as disposições do presente artigo, participe ou tenha o direito a participar no aproveitamento dos recursos vivos das zonas económicas exclusivas de outros Estados costeiros nos termos de acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais existentes;

c) A medida em que outros Estados geograficamente desfavorecidos e Estados sem litoral participem no aproveitamento dos recursos vivos da zona económica exclusiva do Estado costeiro e a consequente necessidade de evitar uma carga excessiva para qualquer Estado costeiro ou para uma parte deste;

d) As necessidades nutricionais das populações dos respectivos Estados”

A Convenção permite a participação dos Estados sem litoral e dos Estados geograficamente desfavorecidos no aproveitamento dos recursos vivos da zona económica exclusiva de um Estado costeiro, desde que a economia desse país *“depende preponderantemente do aproveitamento dos recursos vivos da sua zona económica exclusiva”*.

É importante recordar que após a segunda Guerra Mundial o reconhecimento dos direitos de compensação dos Estados sem litoral começou a cristalizar-se no âmbito do Direito Internacional Convencional ao consagrar-se na Carta das Nações Unidas no artigo 55 o seguinte: “Com o fim de criar condições de estabilidade e bem-estar, necessárias às relações pacíficas e amistosas entre as Nações” o que significa que é necessário promover condições do progresso económico e soluções dos problemas internacionais.

Com efeito, a Resolução 1028 (XI) da Assembleia Geral das Nações Unidas concernente aos Estados sem litoral recomenda a importância da expansão do comércio internacional, convidando os Estados membros a reconhecer o trânsito de mercadorias, como prioridade dos Estados sem acesso ao mar e garantir a adopção de medidas legislativas que facilitam as necessidades resultantes do desenvolvimento económico.

Os princípios acima enunciados, esclarecem que no quadro da cooperação internacional entre os Estados pretende-se que sejam eliminados todos os obstáculos do comércio internacional e que os mesmos sejam resolvidos de forma equitativa, particularmente para os Estados em desenvolvimento, por essa razão várias resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas tomaram em consideração a situação geográfica dos Estados sem litoral, garantido de lhes objectivamente o status preferencial, por não ter acesso ao mar no quadro do direito de compensação, como meio de eliminar os obstáculo no comércio e no desenvolvimento económico.

2.5 Liberdade de Navegação Fluvial

O domínio indirecto do Direito Internacional é também abrangido pelo domínio aquático, que normalmente se encontra inserido no domínio terrestre, domínio este que se distingue do domínio marítimo. O primeiro vem a ser composto por água doce, não salgada, e pode apresentar-se sob duas distintas modalidades geográficas: O domínio fluvial e o domínio lacustre.

O domínio fluvial é o espaço aquático dotado de corrente circulatório, no conjunto dos seus rios e respectivos afluentes, desde que limitados ao território terrestre estadual e o domínio lacustre é o espaço aquático desprovido de corrente circulatório, que forma os lagos e as lagoas, identicamente englobados pelo território terrestre ⁽⁴⁰⁾.

Do ponto de vista de uma qualificação jurídico-internacional, salvo raríssimas exceções, estão em causa espaços somente relevantes para aplicação do Direito Interno, uma vez que essas mesmas porções de água doce se contêm dentro das fronteiras da entidade estadual em causa ⁽⁴¹⁾.

A relevância directa internacional de tais espaços aquáticos surge quando os mesmos relacionam dois ou mais Estados: há, nessa circunstância, um espaço aquático de índole internacional. No caso dos cursos fluviais, essa relevância internacional pode mesmo apresentar-se numa dupla faceta: como rios internacionais sucessivos, se o respectivo trajecto atravessa vários Estados e rios internacionais contíguo, se as respectivas margens dizem respeito simultaneamente, a Estados diferentes ⁽⁴²⁾.

No caso dos lagos e lagoas, são normalmente situações cujo bordo atravessa a fronteira de dois ou mais Estados, não sendo poucos os exemplos elucidativos desta relevância, como o caso do lago Niassa, delimitado vários Estados no nosso continente.

⁴⁰ Jorge Bacelar Gouveia, Manual de Direito Internacional Público, 2ª Edição, Almedina 2005, página 566.

⁴¹ Ibidem, p 566.

⁴² Ibidem, p 567

A despeito da inegável importância dos rios internacionais à escala planetária, são escassos os sinais de uma genérica regulação jurídico-internacional dos mesmos, embora se possa referir dos instrumentos internacionais que regulamentam esta matéria: a Convenção de Barcelona, de 1921, no tocante à utilização para a navegação e a Convenção de Nova Iorque, de 1997, para outras utilizações e para a luta contra a poluição fluvial.

Daí que o estatuto dos rios internacionais são orientados fundamentalmente por normas onde se estabeleça a partir de celebração de tratados restritos que fixam o regime jurídico dos principais rios internacionais, daí que cumpre-nos dar alguns exemplo. Na Europa, (os rios Reno, Mosela e Danúbio), na América (os rios São Lourenço, Columbia, Grande, Colorado, Amazonas e Prata), na Ásia (os rios Mekong e Ganges) e na África (os rios Senegal, Níger, Congo, Nilo e Zambeze).

Segundo o Professor Jorge Bacelar Gouveia considera que não parece arriscado extrair como orientação dominante a proclamação de dois princípios: o princípio da liberdade de navegação e o princípio da igualdade de tratamento de terceiros Estados.

CAPÍTULO III

EVOLUÇÃO DO REGIME JURÍDICO DO DIREITO DE TRÂNSITO

3.1 Liberdade de Trânsito no âmbito das Convenções sobre o Direito do Mar

No início de 1950 e mais tarde reconheceu-se historicamente a função do direito internacional do mar como um ramo específico regulador da utilização das águas marítimas pelos Estados costeiros e Estados sem litoral, através da adopção de vários instrumentos internacionais sobre o Direito do Mar que foram de forma didácticas aludidas nos capítulos anteriores.

É importante recordar que autores citados *Myres S. McDougal* e *William T. Burke* influenciaram e contribuíram fortemente na necessidade da codificação sobre o direito do mar, ao apresentar o tema sobre a Crise sobre o Direito do Mar: Perspectivas da Comunidade Internacional e o Egoísmo nacional, em 1958 ⁽⁴³⁾

O primeiro grande sucesso consistiu na convocação da Conferência de Genebra sobre o Direito do Mar em 1958 que foram referidas nos capítulos anteriores. A Conferência produziu na base de projectos da Comissão do Direito Internacional, a codificação quase total do Direito do Mar vigente à data, o que se traduziu na elaboração de quatro convenções, de 28 de Outubro desse ano, particularmente a Convenção sobre o Alto Mar que no artigo 2 que anuncia a liberdade do alto mar para os Estados com ou sem litoral ⁽⁴⁴⁾.

⁴³ Myres S. McDougal and William T. Burke, *Crisis in the Law of the Sea: Community Perspectives Versus National Egoism*, p 67, Yale Edition, 1958.

⁴⁴ *Ibidem* p. 292. *Opit G. I Tunkin*, 405.

Particularmente devido ao produto desta diversidade de situações, um grupo de Estados, durante a realização da 3ª Conferência do Direito do Mar, pugnou pela introdução de um novo conceito – “*Estados sem litoral*” - e pela introdução de mecanismos compensatórios capazes de atenuarem esse desfavorecimento, tendo-se consagrado na Convenção das Nações Unidas de 1982 uma norma sobre o direito de trânsito com um âmbito de aplicação mais abrangente.

Nos termos da Convenção acima referida estabelece que os Estados sem litoral têm o seu direito de passar do território dos Estados de trânsitos, podendo utilizar todos os meios de transportes e devendo ser regulamentada.

Com efeito, o artigo 125 da Convenção de 1982 dispõe o seguinte:

“1 - Os Estados sem litoral têm o direito de acesso ao mar e a partir do mar para exercerem os direitos conferidos na presente Convenção, incluindo os relativos à liberdade do alto mar e ao património comum da humanidade. Para tal fim, os Estados sem litoral gozam de liberdade de trânsito através do território dos Estados de trânsito por todos os meios de transporte.

2 - Os termos e condições para o exercício da liberdade de trânsito devem ser acordados entre os Estados sem litoral e os Estados de trânsito interessados por meio de acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais.

3 - Os Estados de trânsito, no exercício da sua plena soberania sobre o seu território, têm o direito de tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os direitos e facilidades

conferidos na presente parte aos Estados sem litoral não prejudiquem de forma alguma os seus legítimos interesses.”

A parte X da Convenção de 1982, dedica-se com particular ênfase ao direito de acesso, para beneficiar os Estados sem litoral e não se pode aplicar o princípio da nação mais favorecida, dado que o direito de trânsito não será objecto de direitos aduaneiros ou qualquer outra taxa de serviço.

3.2 Liberdade de Trânsito no quadro da Carta de Havana (GATT)

Antes da primeira Guerra Mundial a instabilidade económica internacional e todas as relações económicas internacionais, encontravam-se em crise, porque toda a instabilidade estava afectada por causa do período da tensão política internacional. " Entretanto, os Estados Unidos estavam em condições semelhantes às que já se tinham verificado em 1914-1918, em termos mais amplos, reforçaram sua posição económica ⁽⁴⁵⁾.

A reorganização do sistema monetário internacional e ao esforço de reconstrução das economias devastadas pela guerra, submeteram aos aliados em Novembro de 1945, propostas com vista a expansão do comércio mundial e do emprego, os Estados Unidos da América antes do fim da Segunda Guerra Mundial, envidaram os devidos esforços no sentido de incrementar o comércio internacional ⁽⁴⁶⁾.

⁴⁵ Pedro Soares Martínez, *Economia Política*, editora livraria Almedina Coimbra, 6ª edição 1995.

⁴⁶ Medeiros, Eduardo Raposo, *Economia Internacional*, edição Lisboa 1990 página 128.

Convocada uma conferência pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas, tomaram a forma de um projecto de carta constitutiva de uma Organização Internacional do Comércio, durante esta época decorreram negociações para criar uma Organização Internacional para o Comércio a par da tentativa de redução imediata dos obstáculos as trocas internacionais. Tais contactos, no seio da comunidade aliada, vieram a concretizar-se na realização da conferência de Havana (⁴⁷).

Esta Organização Internacional, que deveria funcionar como uma instituição Especializada das Nações Unidas, tinha, assim, como ambição organizar as relações comerciais internacionais, mas a carta de Havana, que se propunha a redução das pautas aduaneiras e a eliminação das discriminações em matéria do comércio internacional não chegou a entrar em vigor, porque os Estados Contratantes não a ratificaram (⁴⁸).

Contudo, a carta de Havana não foi rejeitada *sui generis*, mesmo assim em 1947 os 23 países tinham convocado uma semi-conferência e destacaram a parte IV da carta referente à política comercial, que foi revisto e melhorada, tornando-se o Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio. Contudo, o Acordo de 1947, conhecido pela sigla GATT em língua inglesa o que

⁴⁷ Ibidem p 128. A chamada carta de Havana, tal como ficou designada a mais importante conferência foi aquela que decorreu entre 21 de Novembro de 1947 a 24 de Março de 1948, em Havana, na qual participaram 56 Estados.

⁴⁸ Op cit, Martinez, Soares p 849. Para entrar em vigor, a carta de Havana deveria ser ratificada por vinte países e não foi possível adquiri-los. Mesmo os países da América, não obstante terem sido os mentores da iniciativa, recusaram, através do seu congresso, a ratificação da carta com o fundamento a sua recusa na admissão pela carta de práticas proteccionista.

significa " *General Agreement on Tariffs and Trade*. Apesar do fracasso da carta de Havana, a sua influência em matéria de comércio internacional não deve ser negligenciada. ⁽⁴⁹⁾.

Em conformidade com o seu preâmbulo, o GATT tem como objectivo fundamental a liberalização do comércio internacional e a multilateralização do comércio, estes objectivos consistiam em promover os níveis de vida, na realização do pleno emprego e de um nível elevada cada vez maior do rendimento real e da procura efectiva, na plena utilização dos recursos mundiais e no acréscimo da produção e da troca de produtos ⁽⁵⁰⁾.

Como meio necessário a concretização dos objectivos enunciados, aponta-se a redução geral e progressiva das pautas aduaneiras e dos demais obstáculos ao comércio e a eliminação do tratamento discriminatório no comércio entre as partes contratante. O GATT tem como aspecto fundamental liberalizar o comércio e a sua multilateralização, por isso impõe as partes contratantes direitos e obrigações.

Nos termos da Carta de Havana, GATT o princípio da liberdade de trânsito encontra-se consagrado no artigo V ao dispor o seguinte ⁽⁵¹⁾:

⁴⁹ Ibidem, Martínez , Soares p 849. Em Inglês "**General Agreement on Tariffs and Trade**". Este Acordo teria como objectivo essencial servir de guia ao comércio internacional até a Organização Internacional de Comércio entrar em vigor. O GATT assinado em Genebra, em 30 de Outubro de 1947, o Acordo Geral entrou em vigor (provisoriamente) no dia 1 de Janeiro de 1948.

⁵⁰Nos termos do artigo 31, n.º 2 da Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados, o referido preâmbulo pode ser importante em matéria de interpretação de tratados, dado que com carta constitutiva da organização, pressupõe-se faculdade de auto-interpretação do Acordo. Esta Convenção pode ser encontrada na colectânea de textos de Direito Internacional Público-Martinez, Pedro Romano, 2º Edição, livraria Almedina Coimbra 1993, páginas 358 e 359.

⁵¹ Cifra Acordo Geral artigo II n.º 1 alínea a).

“ 1. As mercadorias (compreendidas as bagagens) assim como os navios e outros meios de transporte serão considerados em trânsito através do território de uma Parte Contratante, quando a passagem através desse território, quer se efectue ou não com baldeação, armazenagem, ruptura de carga ou mudança na forma de transporte, não constitua senão uma fracção de uma viagem completa, iniciada e terminada fora das fronteiras da Parte Contratante em cujo território se efectua. No presente artigo, um tráfego dessa natureza é denominado "tráfego em trânsito."

2. Haverá liberdade de trânsito através do território das Partes Contratantes para o tráfego em trânsito com destino a ou de procedência de territórios de outras Partes Contratantes pelas rotas mais cómodas para o trânsito internacional. Nenhuma distinção será baseada no pavilhão dos navios ou barcos, no lugar de origem, no ponto partida, de entrada, de saída ou destino ou sobre considerações relativas à propriedade das mercadorias, dos navios, barcos ou outros meios de transporte.

3. Qualquer Parte Contratante poderá exigir que o tráfego em trânsito pelo seu território seja objecto de uma declaração na Alfândega interessada; todavia, salvo quando houver falta de observação das leis e regulamentos alfandegários aplicáveis, os transportes dessa natureza procedentes de outras Partes Contratantes ou a eles destinados não serão submetidos a prazos ou restrições inúteis e ficarão isentos de direitos de trânsito e de qualquer outro encargo relativo ao trânsito, exceptuadas as despesas de transporte ou pagamentos correspondentes às despesas administrativas ocasionadas pelo trânsito ou ao custo, dos serviços prestados.

4. Todos os direitos e regulamentos aplicados pelas Partes Contratantes ao tráfego em trânsito proveniente de outras Partes Contratantes ou a eles destinado deverão ser equitativos, tendo em vista as condições do tráfego.

5. No que diz respeito aos direitos, regulamentos e formalidades relativos ao trânsito, cada Parte Contratante concederá, ao tráfego em trânsito procedente de outra Parte Contratante ou a ela destinado, um tratamento não menos favorável do que o concedido ao tráfego em trânsito proveniente de qualquer outro país ou a ele destinado.

6. Cada Parte Contratante concederá aos produtos que tenham transitado pelo território de qualquer outra Parte Contratante tratamento não menos favorável do que aquele que lhe seria concedido se tivessem sido transportados do seu lugar de origem ao de destino sem passar pelo referido território. Será, todavia, facultado a qualquer Parte Contratante manter as condições de expedição directa vigentes na data deste Acordo, em relação a todas as mercadorias para as quais a expedição directa constitua uma condição de admissão ao gozo de direitos preferenciais ou se relacione à forma de avaliação prescrita pela Parte Contratante para a fixação dos direitos alfandegários.

7. As disposições do presente artigo não serão aplicáveis às aeronaves em trânsito, mas serão aplicáveis ao trânsito aéreo de mercadorias, compreendidas as bagagens.”

3.3 Reciprocidade do Direito de Acesso ao Mar nos termos da Convenção de Genebra sobre o Alto Mar de 1958

Os princípios sobre a liberdade do mar foram codificados, pela primeira vez a nível universal na Convenção sobre o Alto Mar, adoptada em Genebra em 1958, também designada por Convenção de Genebra sobre o Alto Mar, que estabelece no artigo 2 os seguintes termos: «Estando o alto mar aberto a todas as nações nenhum Estado pode legitimamente pretendendo submeter qualquer parte dele à sua soberania.

A Convenção de Genebra acima aludida no acto da sua elaboração e/ou negociação e por forma a ultrapassar o impasse, houve esforço de integrar na redacção os compromissos internacionais de alguns países sem litoral, que é o caso da Suíça, pelo que o texto original proposto pela Suíça nos trabalhos preparatórios da Convenção junto das respectivas Comissões, sofreu muitas modificações a favor dos Estados costeiros, pelo que foi adoptado o famoso artigo 3 da Convenção sobre o Alto Mar, que estabelece os seguintes termos:

“ 1. A fim de usufruir das liberdades do mar, em igualdade de condições com os Estados ribeirinhos, os Estados sem litoral têm o livre direito de acesso ao mar. Para esse efeito, os Estados situados entre o mar e um Estado sem litoral concederão, de comum acordo e em conformidade com as convenções internacionais em vigor:

a) Ao Estado desprovido de litoral, o livre trânsito através do seu território, numa base de reciprocidade;

b) Aos navios arvorando o pavilhão deste Estado, um tratamento igual ao dos seus navios ou aos navios de qualquer outro Estado no que se refere ao acesso aos portos marítimos e sua utilização.

2. Os Estados situados entre o mar e um Estado desprovido de litoral regularão, de comum acordo com este, tendo em consideração os direitos do Estado ribeirinho ou de trânsito e as particularidades do Estado sem litoral, todas as questões relativas à liberdade de trânsito e à igualdade de tratamento nos portos, no caso em que estes Estados não sejam já partes às convenções internacionais em vigor (⁵²).”

3.4 Direito de Acesso ao Mar em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982

A preparação da nova Convenção Internacional sobre o Direito do Mar foi da iniciativa do Representante Permanente do Malta Juntos às Nações Unidas, Embaixador **Arvid Pardo**, através da Nota Verbal, datada de 17 de Agosto de 1967 colocou uma questão internacional e propondo que fosse incluído na Agenda da Assembleia Geral, com o seguinte teor:

“Declaration and Treaty Relating to the Exclusive Utilization for Peaceful Purpose of the Seabed and Ocean Floor Beyond the Limit of Actual National Jurisdiction and for the Exploitation of Their Resources for the Interest of the Mankind.”

⁵² Pode-se consultar a Convenção sobre o Alto Mar no endereço electrónica do Gabinete do Direito Comparado de Portugal no site www.gddc.pt.

Com efeito, a elaboração da Convenção, que foi orientada pela Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas, demorou cerca de 9 anos. O projecto foi aprovado em Nova Iorque, 30 de Abril de 1982, por 130 Estados, contra (EUA, Israel, Turquia e Venezuela) e 17 abstenções (República Federal da Alemanha, Bulgária, Espanha, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Luxemburgo, Bielorrússia, Holanda, Polónia, Roménia, Checoslováquia, Tailândia, Ucrânia e Ex-URSS) (⁵³).

O Direito Internacional do Mar encontra-se hoje codificado numa nova Convenção elaborada e publicada sob os auspícios das Nações Unidas, a Convenção abona todos os princípios fundamentais do Direito Marítimo Internacional em vigor, pode-se concluir que o Direito Internacional Marítimo entrou numa nova etapa importante do seu desenvolvimento, que responde completamente aos interesses da comunidade internacional.

3.4.1 Direitos consagrados nos termos da Convenção

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar afirma direitos em diversas disposições com vista beneficiar os Estados com litoral, geograficamente desfavorecidos e os Estados sem litoral. Assim, a Convenção no respeito dos Estados sem litoral, estabelece dois principais objectivos, ao afirmar os direitos existentes e ao criar novos direitos.

⁵³ Joaquim Moreira da Silva Cunha e Maria da Assunção do Vale Pereira, manual de Direito Internacional Público, editora Livraria Almedina – Coimbra, p574. A ideia não foi totalmente nova, dado que no dia 13 de Julho de 1966 o Presidente dos Estados Unidos da América declarou o seguinte: **“We must ensure that the deep seas and the ocean bottoms are, and remain, the legacy of all human beings”**.

3.4.2. Afirmação de Direitos Reconhecidos

Tendo em conta o reconhecimento dos direitos existentes que emanam do costume internacional, a Convenção reforçou os mesmos dando-lhes um conteúdo explícito sobre o seu âmbito da sua aplicação, nomeadamente, o reconhecimento universal da liberdade dos mares, materializado pelo direito de acesso ao mar, o direito de passagem inofensiva e o direito de trânsito, pese embora a doutrina considerar ser discutível a sua legitimidade.

3.4.2.1 O Direito de passagem inofensiva

Na perspectiva da afirmação de direitos para os Estados sem litoral, a Convenção estabelece que todos os Estados têm acesso ao direito de passagem inofensiva, ao dispor no artigo 17 o seguinte:

“Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inofensiva pelo mar territorial⁽⁵⁴⁾.”

Importa realçar que o princípio consagrado no artigo 17 da Convenção de 1982 emana do costume internacional, este direito existe para beneficiar os Estados sem litoral que não sejam parte da Convenção. Os navios de qualquer Estado gozam do direito de passagem inofensiva através do mar territorial.

⁵⁴ O mesmo princípio encontra-se consagrado no nº 1 do artigo 14 da Convenção de Genebra de 1958 sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua.

Segundo Serra Brandão apresenta uma concepção ao apresentar o seu entendimento do conceito de passagem inofensiva a que não prejudicar a paz, a ordem e a segurança do Estado ribeirinho e se efectuar em conformidade com o direito internacional (⁵⁵).

A doutrina sobre a passagem inofensiva foi elaborada no artigo 14 da Convenção de Genebra de 1958 sobre o Mar Territorial a qual compreende o direito de navegar no mar territorial, quer para o atravessar sem entrar nas águas interiores, quer entrar nas mesmas águas, parar e ancorar, mas somente na medida em que a paragem e a ancoragem constituam incidentes ordinários de navegação ou se tornem necessários por força maior ou perigo (⁵⁶).

Não é considerada inofensiva a passagem de barcos de pesca estrangeiros que não acatem as leis e regulamentos do Estado ribeirinho tendentes a evitar que tais barcos pesquem no mar territorial e perturbem a ordem e tranquilidade pública. Esta regra, aplica-se aos submarinos que são obrigados a navegar à superfície e a mostrar a sua bandeira (⁵⁷).

A Convenção do Direito do Mar de 1982 estabelece no artigo 18 que a passagem compreende a três tipos diferentes de passagem de navios pelo mar territorial:

- **A travessia do mar territorial, isto é, a passagem deverá ser contínua e rápida,**
- **Dirigir-se para as águas interiores a fim de fazer escala portuária; e**
- **Dirigir-se de um porto rumo ao alto mar.**

⁵⁵ Opcit, Serra Brandão, Direito Internacional Marítimo, p 56.

⁵⁶ Esta Convenção pode consultada na colectânea de Textos de Direito Internacional Público, Pedro Romano Martinez, páginas 389 e seguintes.

⁵⁷ Serra Brandão, p 56

O direito de passagem circunscreve-se apenas às águas territoriais. Não se aplica as suas regras às águas interiores. A entrada nas águas interiores é da inteira discricionariedade do Estado costeiro (⁵⁸).

3.4.2.2 Direito de acesso ao Alto Mar

Ainda na afirmação direitos estabelece que de que todos os Estados tem direito de acesso ao alto mar e que o mar está aberto para todos os Estados com ou sem litoral. O artigo 87 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 estabelece o seguinte:

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

A disposição acima referida não faz apenas a indicação exaustiva na lista das liberdades do alto, compreende o direito dos Estados costeiros e sem litoral, a liberdade de navegação, sobrevoo, de construir ilhas artificiais e ductos submarinos, de pesca e de investigação científica.

⁵⁸ Opcit, Fernando Couto, p 95

3.4.2.3 O Direito de trânsito

Nos termos da Convenção de 1982 estabelece que os Estados sem litoral têm o seu direito de passar do território dos Estados de trânsito, podendo utilizar todos os meios de transportes e devendo ser regulamentada. O artigo 125 da Convenção de 1982 dispõe o seguinte:

“1 - Os Estados sem litoral têm o direito de acesso ao mar e a partir do mar para exercerem os direitos conferidos na presente Convenção, incluindo os relativos à liberdade do alto mar e ao património comum da humanidade. Para tal fim, os Estados sem litoral gozam de liberdade de trânsito através do território dos Estados de trânsito por todos os meios de transporte.

2 - Os termos e condições para o exercício da liberdade de trânsito devem ser acordados entre os Estados sem litoral e os Estados de trânsito interessados por meio de acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais.

3 - Os Estados de trânsito, no exercício da sua plena soberania sobre o seu território, têm o direito de tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os direitos e facilidades conferidos na presente parte aos Estados sem litoral não prejudiquem de forma alguma os seus legítimos interesses.”

A parte X da Convenção de 1982, dedica-se com particular ênfase ao direito de acesso, para beneficiar os Estados sem litoral e não se pode aplicar o princípio da nação mais favorecida, dado que o direito de trânsito não será objecto de direitos aduaneiros ou qualquer outra taxa de serviço.

As disposições da Parte X da Convenção das Nações Unidas de 1982 representam uma vitória significativa para os Estados sem litoral comparado com as disposições relevantes da Convenção de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar.

3.4.3 A criação de novos direitos nos termos da Convenção

Feita a apresentação da afirmação dos direitos existentes nos termos da Convenção de 1982, a Convenção criou um certo número de direitos para os Estados sem litoral. Esses novos direitos não existiam nos termos da Convenção de Genebra de 1958 ou seu reconhecimento pelo costume internacional, estes direitos foram incorporados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreende os seguintes direitos: direitos sobre a zona económica exclusiva, direitos a respeito da plataforma continental e a respeito dos fundos marinhos.

3.4.3.1 Os Direitos na Zona Económica Exclusiva

O conceito de zona económica exclusiva encontra-se definido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ao dispor no artigo 55 o seguinte:

A zona económica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção”

Segundo Malcolm Shaw refere que *“This zone has developed out of earlier, more tentative claims, particularly relating to fishing zones, and as a result of developments in the negotiating process leading to the 1982 conventions. It marks a compromise between those states seeking a 200 mile territorial sea and those wishing a more restricted system of coastal state power⁽⁵⁹⁾”*

Segundo Joaquim da Silva Cunha ao considera a zona económica exclusiva refere que não faz parte do mar territorial do Estado ribeirinho, mas não se lhe aplica também o regime do alto mar, pelo que a sua natureza jurídica não é fácil de determinar, pelo que refere ainda que havendo quem a considere uma categoria nova de espaço marítimo, com carácter *sui generis*, qualificando-a como zona de transição.

Neste contexto, a zona económica exclusiva, daqui em diante passaremos a designar pela abreviatura (ZEE) é exterior aos limites do mar territorial e da zona contígua, pelo que seu regime jurídico encontra-se consagrado nos artigos 55 e 75 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, daqui em diante passaremos a designar apenas por Convenção.

Na ZEE os Estados costeiros ou ribeirinho tem o direito de proclamar a jurisdição da mesma até 200 milhas contadas desde a linha de base. Especificamente qualquer Estado costeiro tem o direitos soberanos sobre a ZEE para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar

⁵⁹ Opcit, Macolm Sham, p 411 e 412. vamos desenvolver os direitos na zona económica exclusiva, quando debrucarmos sobre os Estados sem litoral

e subsolo, bem como para desenvolver actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos (⁶⁰).

No que diz respeito a exploração dos recursos não vivos correspondentes os Estados costeiros tem o direito de exploração, este princípio emana da doutrina tradicional sobre a plataforma continental.

Neste contexto, ao abrigo das disposições da Convenção sobre o regime jurídico da ZEE a plataforma continental e os recursos não vivos são propriedade exclusiva do Estado costeiros. Os Estados sem litoral não têm o direito de reclamar juridicamente o acesso aos recursos não vivos que forem encontrados nas águas do Estado costeiro dentro do limite de 200 milhas.

No que diz respeito aos recursos vivos, a Convenção criou a possibilidade de os Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos terem acesso a ZEE dos Estados costeiros. Nos termos da Parte V da Convenção instrui a partilhar o excesso dos recursos vivos com os Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos.

As regras sobre a conservação e utilização dos recursos vivos encontram-se consagradas na Convenção nos seguintes artigos, particularmente nos artigos 61 onde se fixa que o Estado costeiro fixará as capturas permissíveis dos recursos vivos na sua zona económica exclusiva e tendo em conta os melhores dados científicos de que disponha, assegurará, por meio de medidas

⁶⁰ A Constituição da República afirma peremptoriamente no artigo 98 que os recursos naturais situados (...), na plataforma continental e na zona económica exclusiva são propriedade do Estado . Este aspecto é consubstanciado pela Lei do Mar.

apropriadas de conservação e gestão, que a preservação dos recursos vivos da sua zona económica exclusiva não seja ameaçada por um excesso de captura.

No caso do Estado costeiro tiver o excesso de recurso vivos poderá alocar a exploração desses excessos para várias categorias de Estados, incluindo os Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos. Neste contexto, a Convenção proclama os direitos para a categoria dos Estados acima referidos nos artigos 69 e 70 da Convenção.

O teor dos artigos acima citados indica que “*os termos e condições*” da participação dos Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos de terem acesso aos recursos vivos na ZEE são estabelecidos através da celebração dos acordos bilaterais, regional ou sub-regional.

Ainda nos termos artigos dos artigos 69 e 70 refere que quando a capacidade de captura de um Estado costeiro se aproximar de um nível em que não lhe seja possível efectuar a totalidade da captura permissível dos recursos vivos da sua zona económica exclusiva, o Estado costeiro e os demais Estados interessados cooperarão no estabelecimento de ajustes equitativos numa base bilateral, sub-regional ou regional, para permitir aos Estados em desenvolvimento geograficamente desfavorecidos da mesma sub-região ou região participarem no aproveitamento dos recursos vivos das zonas económicas exclusivas dos Estados costeiros da sub-região ou região de acordo com as circunstâncias e em condições satisfatórias para todas as partes.

Em termos práticos, se os Estados sem litoral ratificarem a Convenção, o Estado terá o direito de negociar com os Estados costeiros da mesma região ou sub-região sobre os direitos do excesso dos recursos vivos na ZEE dos Estados costeiros em conformidade com a Convenção, alguns direitos de acesso deverão ser garantidos. No entanto, se os Estados sem litoral não manifestarem

o desejo de ratificar a Convenção, terão menos possibilidade e interesse em negociar a partilha dos recursos vivos adjacentes nas águas da ZEE, assim os Estados costeiros poderão ignorar qualquer interesse dos Estados sem litoral em participar na exploração dos recursos vivos na ZEE.

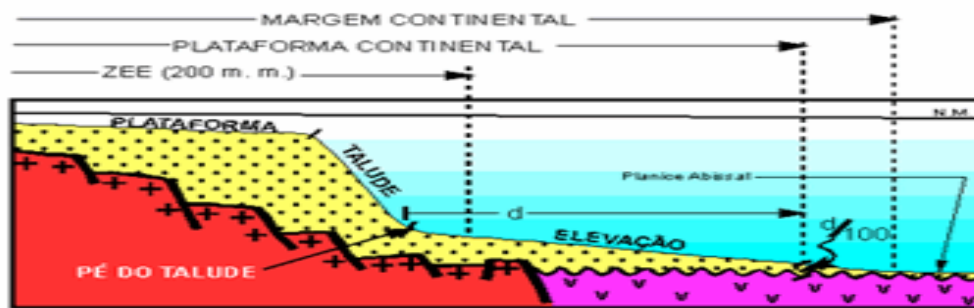
Por último, é importante referir que o conceito da ZEE emana do costume internacional, ou seja, do direito internacional geral, mas não existe uma evidência ou uma norma do costume internacional que obriga os Estados costeiros a exigência de partilhar com os recursos vivos nas suas ZEE's com os Estados sem litoral. Em outras palavras, significa que a exigência para beneficiar dos recursos vivos na ZEE não existe no costume internacional.

3.4.3.2 Os Direitos a respeito da plataforma continental

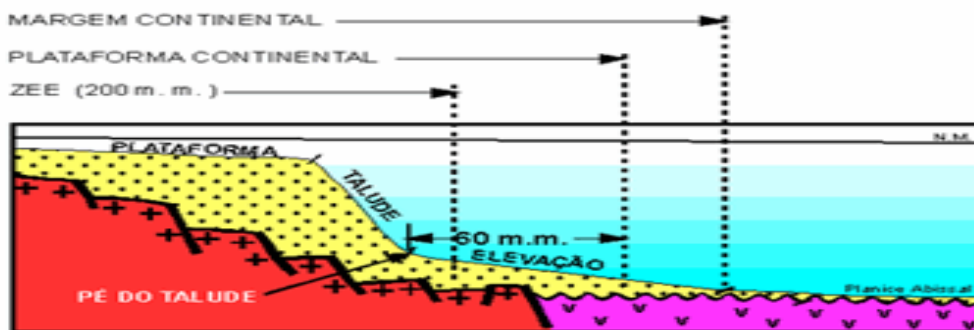
Como referimos no ponto anterior o regime da ZEE não permite que os Estados sem litoral tenham acesso os recursos não vivos na ZEE dos Estados costeiros e plataforma continental sobre a jurisdição do Estado. Em conformidade com a CNUDM estabelece direitos de os Estados sem litoral terem acesso a plataforma continental além de 200 milhas através das contribuições em espécie relativos ao aproveitamento dos recursos não vivos que varia de 1 % a 7% de contribuições anuais, ao abrigo do disposto no artigo 82 da Convenção de 1982.

CRITÉRIOS PARA DELIMITAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL "JURÍDICA"

a) Critério da Espessura Sedimentar



b) Critério da Distância Fixa de 60 m.m.



c) EXTENSÃO MÁXIMA DA PLATAFORMA CONTINENTAL: 350 milhas marítimas (648 km) ou 100 milhas marítimas (185 km) a partir da isóbata de 2500 metros.

A

figura demonstra os critérios para definição da plataforma continental.

3.4.3.3 Os Direitos a respeito dos Fundos Marinhos

A existência no solo coberto pelas águas do alto mar e no subsolo correspondente, rico e abundante de recursos minerais, cuja exploração é possível através de aplicação de progressos técnicos modernos, fez surgir o problema do regime jurídico a que deve subordinar-se a disciplina da exploração de tais recursos.

Até há pouco tempo, o solo e o subsolo cobertos pelas águas marinhas, fora do mar territorial e da plataforma continental obedeciam ao princípio da liberdade de utilização, o que conduzia a uma exploração anárquica dos recursos existentes e criava uma situação de desigualdade em favor dos Estados mais desenvolvidos em prejuízo principalmente dos países subdesenvolvidos ou em vias de desenvolvimento.

A ONU, por intermédio da Assembleia Geral, ocupou-se do problema, sobre o qual aprovou várias resoluções, a última das quais em 17 de Dezembro de 1970 (Resolução 2794-XXV). Nos termos da referida resolução estabelece o seguinte *«o fundo dos mares e dos oceanos, assim como o seu subsolo, para além dos limites de jurisdição nacional –designado zona- os recursos da zona constituem património comum da humanidade.»*

A Zona só deverá ser, de acordo, com a Resolução utilizada para fins económicos por todos os Estados, com ou sem litoral e sem discriminações, consoante o regime jurídico especial a estabelecer. A Resolução era omissa aos limites da «Zona», embora mencionasse que ela não abrangia a parte do fundo do mar sujeita à jurisdição dos Estados.

Do problema veio a ocupar-se a III Conferência Internacional do Mar, onde se aprovou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, que nos artigos 133 e ss se define o regime jurídico do aproveitamento, conservação e gestão dos recursos minerais existentes no fundo do alto mar e no subsolo correspondente na orientação fixada na Resolução da ONU, atrás referida.

Para efeitos da Convenção, a esta parte do mar dá-se o nome de zona ou área que é definida como fundos marinhos oceânicos e o seu subsolo além dos limites de jurisdição nacional, não abrangendo, os fundos marinhos e subsolos correspondentes, cobertos pelas zonas de mar territorial, plataforma e a zona económica exclusiva.

A área será utilizada para fins exclusivamente pacíficos nela podendo exercer actividades todos os Estados costeiros ou sem litoral, sem discriminação e sem prejuízo do que a convenção estabelece ao abrigo do artigo 140 e 141, o regime jurídico da área, é destinado para o benefício da humanidade, ou seja, o património comum da humanidade e nela dever ser utilizada exclusivamente para fins pacíficos.

Nos termos das disposições acima referidas e outras que definem a regulamentação do regime jurídico dos fundos marinhos, estabelecem o tratamento preferencial para os países em vias de desenvolvimento na exploração dos recursos dos fundos marinhos, esta situação poderá se reflectir através do encorajamento dos Estados em vias de desenvolvimento sobre o regime dos fundos marinhos, daí que acções serão levadas a cabo para a capacitação e transferência de tecnologia., pelo que há vantagens no futuro sobre o regime dos fundos marinhos em conformidade com as disposições da CNUDM.

CAPÍTULO IV

INFLUÊNCIA DO DIREITO INTERNACIONAL RELATIVAMENTE A PRÁTICA DOS ESTADOS

4.1 Tratados internacionais concluídos nos diversos blocos Regionais

Os Estados sem litoral dos diversos continentes do mundo ao longo dos tempos concluíram tratados bilaterais e multilateral, no âmbito da liberdade de navegação fluvial, tendo como principal objectivo o acesso ao mar e o exercício do trânsito.

Neste capítulo vamos apresentar e analisar de forma muito breve descrever suscitamente os princípios rios e lagos internacionais e em que medida influenciaram fortemente para a conclusão de convenções multilaterais, em diversos blocos regionais.

4.2 Tratados Concluídos na Europa

Na Europa o regime jurídico dos rios Reno e **Mosela**, cujos princípios foram aplicados pela **Convenção de Mayence de 31 de Março de 1831**, que deu vida à Comissão Central do Reno, cuja criação tinha sido prevista pela Acta Final de 1815. Esta Comissão foi criada a meio caminho entre o interestatismo e o superestatismo ⁽⁶¹⁾.

⁶¹ Opcit, Nguyen Quoc Dihn, p 1262.

O regime do Danúbio foi consagrado no tratado de Paris de 1865 que constitui, no plano normativo, um outro caso de aplicação dos princípios de liberdade e igualdade estabelecidos em Viena. No Plano institucional, este tratado criou duas comissões, uma para o Danúbio fluvial e outra para o Danúbio marítimo. Estreitamente ribeirinha, a primeira nunca funcionou. Em contrapartida, estando o Danúbio aberto à navegação internacional, a segunda comissão foi efectiva.

Actualmente existe a ligação entre os rios Reno-Meno-Danúbio, aberta em 1986, de uma via navegável de grande secção ligando, através do território da Alemanha, o Reno ao Danúbio pelo Meno e um canal indo de Bamberg (Meno) a Kelheim (Danúbio), fez ressaltar o problema da disparidade do estatuto dos dois grandes rios. Dado o carácter improvável de um tratado multilateral conjunto, a navegação de ligação deveria continuar a depender da competência da Alemanha, eventualmente enquadrada por acordos bilaterais com os Estados utilizadores e pela regulação comunitária ⁽⁶²⁾

Tendo em conta os vários esforços feitos, considera-se que a liberdade de navegação fluvial afirmada não é consagrada na prática, porque ela foi posta nas mãos dos Estados ribeirinhos, devido aos monopólios estatais dos países de leste, as companhias de navegação estão numa posição demasiada desigual para poderem estabelecer linhas do Danúbio.

⁶² Ibidem, p1264

4.3 Tratados Concluídos na América

Na América podemos apenas fazer referência alguns rios e lagos cujos mesmos foram objecto de regulamentação por tratado internacional entre os Estados. Sainrt-Laurent e os Grandes lagos, com um cumprimento de 3100 Kms (três mil e cem quilómetros), o Saint-Laurent é comum ao Canadá e aos Estados Unidos da América.

A liberdade de navegação foi proclamada por um Tratado Anglo-Americano de 8 de Maio de 1871 e reafirmado pelo de 11 de Janeiro de 1909, sobre o regime das águas limítrofes entre o Canadá e os Estados Unidos da América. Este tratado institui uma Comissão Mista Internacional dotada de amplos poderes em matéria administrativa e arbitral.

Para que os grandes navios de grande tonelagem pudesse subir até aos lagos, era necessário proceder o arranjo deste rio. Como este empreendimento tivesse como consequência a redução do tráfego nos portos americanos, o Senado dos Estados Unidos tinha, por muito tempo, recusado ao governo qualquer autorização. Esta só foi finalmente dada em 1954, os trabalhos necessários foram concluídos em 1959, o regime de navegação foi fixado por uma legislação paralela dos dois Estados (⁶³).

⁶³ Ibidem, p 1266.

4.4 Tratados Concluídos na Ásia

O principal rio do continente asiático é o Mekong com a extensão de 4500 Kms (quatro mil e quinhentos quilómetros) de comprimento, sem deixar de tomar em consideração o Indo, Ganges. Será objecto de análise o Mekong que foi regulado por um acordo de 29 de Dezembro de 1954 entre os Estados da Indochina, após o seu acesso à independência. A liberdade de navegação fluvial está reconhecida e organizada. A Comissão do Mekong é uma comissão puramente ribeirinha não dispondo de competências consultivas.

A Índia e o Paquistão concluíram em 19 de Setembro de 1960 um tratado de repartição (desigual) das águas do rio Indo, bem como um acordo concluído entre a Índia e Bangladesh, no dia 5 de Novembro de 1977, sobre o rio Ganges para a construção da barragem de Farakka e sobre a partilha das águas do rio.

4.5 Tratados Concluídos em África

No continente africano destaca-se os seguintes rios, Senegal, Níger, Congo e Nilo, este é o maior rio do mundo com 6670 kms (seis mil e seiscentos e setenta quilómetros), no dia 08 de Novembro de 1959, foi objecto de um acordo entre o Egipto e o Sudão, em troca de um aumento considerável do volume de água que lhe tinha sido atribuído para fins de irrigação por um anterior acordo celebrado designado por acordo anglo-egípcio de 1929, aceitou a construção da barragem de Assuan, terminada em 1970.

Vamos centralizar a nossa atenção ao regime jurídico do rio Zambeze, sendo este um dos grandes rios da África Austral, tendo em conta o período anterior à independência de Moçambique.

Até 1956 foram concluídos acordos bilaterais entre as colónias com vista a ter acesso ao mar por via fluvial. No dia 14 de Novembro de 1890, Portugal e a Grã-Bretanha assinaram um acordo que garantia a liberdade de navegação fluvial sobre o rio Zambeze, em conformidade com o disposto no artigo 3 do referido acordo estabelecia que o Rei de Portugal acorda em criar os meios de comunicação dos portos portugueses sobre as zonas de influência da Grã-Bretanha ⁽⁶⁴⁾.

No dia 17 de Junho de 1959 foi assinado um acordo entre a Grã-Bretanha e Portugal, concernente ao porto da Beira. Este acordo preconiza a necessidade de garantir o acesso ao mar das colónias britânicas, nomeadamente: Zâmbia, Botswana, Suazilândia e Lesotho. Os Estados contratantes acordaram em utilizar sem discriminação das respectivas tarifas pelos respectivos territórios o trânsito mercadorias por via ferroviária ⁽⁶⁵⁾.

Para o presente estudo vamos analisar em particular o regime jurídico do rio Zambeze, tendo em conta que o mesmo atravessa vários territórios de outros Estados e desaguada no território Moçambique, sendo um rio internacional, em que medida pode-se manifestar a liberdade de navegação para efeitos de transportes de pessoas e mercadorias para os países sem litoral.

⁶⁴ Opcit Opcit, Jishor Uprety, p 121.

⁶⁵ inbidem, p 121

Neste processo, o Governo da República do Malawi está a encorajar o Governo da República de Moçambique e o Governo da República da Zâmbia a procurarem fundos para recomeçar a navegabilidade através do rio Zambeze, visando retomar a ligação, também pelo rio Chire, no Malawi.

No dia 25 de Abril de 2007, os três países assinaram um Memorando de Entendimento com vista a materializar este esforço, numa cerimónia testemunhada por representantes da COMESA e da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e no mesmo mês, as autoridades governamentais do Malawi submeterem o projecto aos responsáveis governamentais subscritores da Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD), dando conta que, durante um século e meio, o rio Zambeze foi usado com êxito pelos navegadores missionários em trânsito para o país.

O preâmbulo do Memorando de Entendimento acima aludido, refere a necessidade de abertura de uma saída fluvial para o mar, para o Malawi e Zâmbia, como na parte de Moçambique e Tanzânia os quais poderão oferecer acesso mais curto e directo para os portos marítimos do Oceano Indico e conseqüentemente para o mercado mundial.

O artigo 3 do Memorando de Entendimento estabelece como principal objectivo criar uma nova saída para o mar para Malawi, Zâmbia e partes de Moçambique, Tanzânia e a República

Democrática de Congo, de forma a tornar mais curto e directo o acesso ao mercado mundial que melhorará os problemas ligados aos países naturalmente encravado, Malawi e Zâmbia (⁶⁶).

No quadro do referido memorando de entendimento, importa esclarecer que as autoridades governamentais da República do Malawi pretendem que a concretização dos esforços consista no consentimento de reabertura do canal entre os rios Zambeze e Chire, de modo a abrir uma nova rota do interior do Porto Nsanje, no Malawi, para o rio Chire, em Moçambique, numa distância de 238 kms (duzentos, trinta e oito quilómetros). Sobre o referido projecto, o Ministro dos Transportes e Comunicações da República de Moçambique, António Mungambe, teria afirmado que o Governo aguarda pelos resultados do estudo de viabilidade, para se tomar uma posição definitiva.

Assim, podemos concluir que a criação de um quadro legal sobre a regulamentação da navegação, é garantido através da celebração dos acordos específicos entre os Estados, de qualquer modo esta pretensão constitui uma inovação que neste domínio assegura a liberdade de trânsito dos Estados vizinhos encravados ou sem litoral, utilizando-se os territórios dos Estados costeiros.

⁶⁶ Vide O Memorando de Entendimento entre o Governo da República de Moçambique, o Governo da República do Malawi e o Governo da República da Zâmbia sobre o Projecto de Desenvolvimento e Implementação da via Fluvial Chire-Zambeze, artigo 2, 3 e 4.

Por essa razão, a manifestação do Malawi constitui-se em si numa tentativa de definir a fixação do quadro legal da navegação fluvial para ter o acesso ao mar, pese embora o respeito e observância dos direitos soberanos dos Estados ribeirinhos sobre a liberdade de navegação fluvial pelo território.

A realçar que na falta de uma evidência sobre o reconhecimento da liberdade de navegação como *opinio juris*, Estados como a Suíça e Áustria asseguraram os direitos de trânsito em conformidade com o regime jurídico da navegação fluvial, mas para o efeito foram concluídos acordos específicos, tendo em conta a categoria dos Estados sem litoral e contexto real do desenvolvimento económico entre os países.

Por último, através do Jornal Notícias, datado de 26 de Outubro de 2010, relativamente, a questão da navegabilidade do Chire-Zambeze, refere as decisões unilaterais do Malawi relativamente à navegabilidade dos mesmos rios, que estão a embaraçar as relações entre os dois países ⁽⁶⁷⁾.

⁶⁷ Vide Jornal Notícias, datado de 26 de Outubro de 2010 ou no site www.jornalnoticias.co.mz

CONCLUSÃO

O regime jurídico do direito de trânsito dos Estados sem acesso ao mar, designados por Estados sem litoral, constitui um dos problemas que os mesmos enfrentam para garantir eficazmente o transporte das mercadorias para o mercado internacional, pelo que os Estados sem litoral apresentam índice relativamente baixo do desenvolvimento económico.

Pese embora estes Estados devido a sua situação geográfica não terem acesso directo ao mar, apresentou-se uma solução jurídica que emana do costume internacional e da progressiva participação da consciência de valores, que foram produzidos os instrumentos jurídicos internacionais, tais como: a Convenção de Barcelona de 1921, Convenções de Genebra de 1958, Convenção de Nova Iorque de 1965 e Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, bem como entre outras Convenções regionais.

Olhando-se numa perspectiva de análise positiva, não se pode negar a existência jurídica do direito de acesso ao mar, dado que existe uma proliferação quantitativa de diferentes instrumentos continental, regional e bilateral que estabelecem mecanismos para facilitar o acesso ao mar, tendo como principal escopo o direito de trânsito.

Assim, e tendo em conta a evolução e a codificação do desenvolvimento progressivo do direito marítimo, fica devida esclarecido que o direito de acesso ao mar emana do costume

internacional, tendo em conta as obrigações que se impõe aos Estados e pelo facto de costume internacional ser reconhecido como fonte do Direito Internacional (⁶⁸).

A comunidade internacional sendo composta pelos componentes que a integram, com particular destaque para os Estados que são os principais intervenientes que no âmbito da cooperação bilateral e multilateral, estes tomem em consideração as dificuldades que os Estados sem litoral têm para o transporte das mercadorias, nos países de trânsito, particularmente os países africanos.

As previsões da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estabelecem as bases da negociação internacional sobre o acesso ao mar, pelo que as mesmas não devem ser ignoradas nas relações internacionais do futuro, tendo em conta os movimentos de integração regional demonstram a tendência do Direito Internacional de se perspectivar como Direito Mundial, por esta razão esta fase crucial os Estados sem litoral devem tomar em consideração esse aspecto.

⁶⁸ Vide nº 1 do artigo 38 do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça.

RECOMENDAÇÕES

Tendo em conta que o Estado costeiro é obrigado a não impedir o direito de passagem inofensiva de qualquer navio, o direito de trânsito tem um regime jurídico que se exige a celebração de tratados ou acordos internacionais.

Neste contexto, podemos estar a habilitados a afirmar que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1982, é um documento jurídico que mantém a sua actualidade e resulta do reflexo da vontade dos Estados, e representa os vários esforços da comunidade internacional para assegurar o desejo de promover a exploração equitativa do mar a favor dos Estados em vias de desenvolvimento, particularmente os Estados sem litoral e geograficamente desfavorecidos.

Tendo em conta as dificuldades que os países sem acesso ao mar têm para o transporte das mercadorias, com vista a competir no mercado internacional, recomenda-se o seguinte:

- Que os Estados sem acesso ao mar ratifiquem os instrumentos internacionais acima referidos e encetem negociações com base no respeito da soberania do Estado, paz e segurança nacional e o respeito do meio ambiente marinho;
- Que seja assegurado aos países sem acesso ao mar a possibilidade da utilização da via fluvial, tendo em conta o estudo de impacto ecológico e do meio ambiente marinho, particularmente para o caso do Malawi, dado que o meio ambiente constitui-se numa *ius cogens*, ao abrigo dos artigos 53 e 64 da Convenção de Viena sobre o Direito de Tratados de 1969;

- Que os Estados costeiros considerem a necessidade de permitir que as mercadorias dos países sem acesso ao mar, tenham um tratamento diferenciado tendo em conta os grandes constrangimento de carácter administrativo e controlo aduaneiro;
- Que o acesso ao mar dos Estados sem litoral constitua-se numa partilha da exploração dos recursos vivos, tendo em consideração os termos e condições e capacidade de captura de um Estado costeiro se aproximar de um nível em que não lhe seja possível efectuar a totalidade da captura permissível dos recursos vivos para fins nutricionais.

BIBLIOGRAFIA

- 1 **BRANDÃO**, António G Mattoso, *Compêndio da História Medieval Moderna e Contemporânea*, Livraria Sá e Costa, Lisboa 1933;
- 2 **BRANDÃO**, Serra E.H, *Direito Internacional Marítimo*, Livraria clássica Lisboa 1963;
- 3 **COUTO**, Fernando Amado, *Direito do Mar*, Departamento de Investigação e Legislação, Ministério da Justiça, EDICIL, Maputo, 1988;
- 4 **CUNHA**, Joaquim da Silva e Maria Assunção do Vale Pereira, *Manual de Direito Internacional Público*, Livraria Almedina, 2000;
- 5 **DINH**, Nguyen Quoc, **DARILIER**, Patrick e **PELLET**, Alain, *Direito Internacional Público*, 2ª edição, Fundação Callouste Gulbertian, Lisboa 2003;
- 6 **DUPUY**, René-Jan, *Law of the Sea: current Problems*, Oceana Publications, 1974;
- 7 **GOUVEIA**, Jorge Bacelar, *Manual de Direito Internacional Público*, 2ª edição, Almedina, 2005;
- 8 **MARTINEZ**, Pedro Romano, *Textos de Direito Internacional Público*, Edição Lisboa 1995;
- 9 **MARTINEZ**, Pedro Soares, *Economia Política*, 6ª edição, Livraria Almeida, 1995;
- 10 **MEDEIROS**, Eduardo Raposo, *Economia Internacional*, edição 1990;
- 11 **MCDOUGAL**, Myres and **BURKE**, William T.Burque, *Crisis in the Law of the Sea: Community Perspectives Versus National Egoism*, Yale Edition, 1958;
- 12 **PRATA**, Ana, *Dicionário Jurídico*, 4ª edição, Coimbra, edição Almeida 2005;
- 13 **REUTER**, Paul, *International Economic Law*;
- 14 **SCELLES**, Georges, *Manual de Droit International Public*, edição Montchretien, 1994;

- 15 **SHIDIES**, Melland Schill, International Law, THE LAW OF THE SEA, Juris Publishing, Manchester University Press, Third Edition, 1999;
- 16 **SOTOMANE**, Carlos Davide Cassimo, Guia de Elaboração e Apresentação do Trabalho de Projecto, ISPU, 2003;
- 17 **SHAW**, Malcolm N, International Law, Fourth edition, A Grotius Publication, Cambridge University Press 1997;
- 18 Copyright by Oceana Publications, Inc, PRESS RELEASE;
- 19 **TUNKIN**, G.I, Direito Internacional, Moscovo, Edição Progresso 1986;
- 20 **UPRETY**, Jishor, The Transit Regime For Lacked States, International Law and Development Perspectives, Edition 2006.

INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS

- A Convenção sobre o Mar Territorial e a zona contígua, 1958;
- A Convenção sobre o Alto Mar. 1958;
- A Convenção sobre a Pesca e Conservação de Recursos, Biológicos do Alto Mar, 1958;
- A Convenção sobre a Plataforma Continental, 1958;
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982;
- O Memorando de Entendimento entre o Governo da República de Moçambique, o Governo da República do Malawi e o Governo da República da Zâmbia sobre o Projecto de Desenvolvimento e Implementação da via Fluvial Chire-Zambeze;

- A Colectânea de textos de Direito Internacional Público-Martinez, Pedro Romano, 2º Edição, livraria Almedina Coimbra 1993;
- A Declaration of the Delegate of Pakistan, in Acts of United Nations Conference on Law of See (A/CONF 13/43, 1958);
- O Pacto da Sociedade das Nações aprovado no dia 28 de Junho de 1919;
- United Nations Conference on Transit Trade of Land-Locked Countries, Convention; on Transit of Land-Locked States, Done at New York, on 8 July 1965;
- A Resolução 1028 (XI) de 20 de Fevereiro de 1957.

LEGISLAÇÃO

- A Constituição da República de Moçambique de 2004;
- O Decreto-Lei nº 31/76, de 19 de Agosto;
- A Lei nº 4/96, de 4 de Janeiro (Lei do Mar);
- A Resolução nº 21/96, de 26 de Novembro (ratifica a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982);
- A Resolução nº 24/94 de 1 de Setembro, ratifica à Convenção para a Protecção Gestão e Desenvolvimento Marinho Costeiro da Região da África Austral.

INTERNET

- www.pfdc.pgr.mpf.gov.br;
- www.gddc.pt;

- www.proftiago.blogspot.com.

CASOS PRÁTICOS

- A Colectânea de casos de Direito Internacional Público, Paula Escarameia.