

Regime jurídico de estreitos marítimos é tema de interesse nacional

11/07/2026

Os regimes jurídicos do Estreito de Ormuz e dos Estreitos de Bósforo e Dardanelos voltaram ao centro do debate internacional em razão, respectivamente, das guerras entre Estados Unidos e Irã e entre Rússia e Ucrânia. No Brasil, o tema também ganhou projeção recente com a eleição do consultor jurídico do Ministério das Relações Exteriores, George Rodrigo Bandeira Galindo, para o cargo de juiz do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM/Itlos) no mandato de 2026 a 2035.

Embora Hugo Grócio não desenvolva, em *Mare Liberum*, uma teoria específica sobre os estreitos marítimos, a própria gênese da obra está intimamente ligada ao Estreito de Malaca. Em 1602, após a captura de um galeão português naquele estreito, a Companhia Holandesa das Índias Orientais encarregou Grócio de elaborar um parecer jurídico destinado a justificar, à luz do direito de presa, a legalidade da captura.

Posteriormente incorporado ao *De Jure Praedae* (*Sobre o Direito de Presa*) como seu Capítulo XII, esse parecer ultrapassou em muito as circunstâncias concretas que lhe deram origem. A partir de um litígio específico, Grócio formulou princípios gerais sobre a liberdade de navegação, o direito de acesso aos mares, a impossibilidade de apropriação exclusiva do oceano e a vedação ao bloqueio arbitrário das rotas marítimas.

Esses postulados exerceram influência decisiva sobre a evolução do Direito Internacional do Mar e, em particular, sobre a construção do regime jurídico dos estreitos internacionais, cuja expressão contemporânea se encontra no regime de passagem em trânsito consagrado na Parte III da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Unclos).

Estreitos marítimos internacionais são passagens naturais que ligam mares e oceanos entre si e cumprem função estratégica para o comércio global, a segurança internacional e a livre circulação de navios.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) não os enumera taxativamente. Limita-se a definir o regime jurídico aplicável aos chamados “estreitos utilizados para a navegação internacional”, aqueles que ligam uma parte do alto-mar ou da Zona Econômica Exclusiva a outra.

Marinha Real da Tailândia



A literatura especializada estima que existam entre 30 e 40 estreitos de relevância internacional, dos quais cerca de 20 são considerados estratégicos em razão do intenso fluxo de mercadorias, energia e embarcações que por eles transita. Entre os principais, destacam-se o já mencionado Estreito de Ormuz, por onde escoia parcela significativa das exportações mundiais de petróleo; o Estreito de Malaca, principal corredor entre o Oceano Índico e o Pacífico; o Babel-Mandeb, porta de acesso ao Mar Vermelho e ao Canal de Suez; o Estreito de Gibraltar, que liga o Mediterrâneo ao Atlântico; os Estreitos Turcos, também já citados, essenciais ao acesso ao Mar Negro; e, ainda, os estreitos de Taiwan, Bering, Magalhães, Lombok e Sunda; todos de elevada importância geopolítica e comercial.

Embora a CNUDM consagre, como regra geral, o direito de passagem em trânsito pelos estreitos internacionais, nem todos se submetem a esse regime uniforme. Alguns seguem disciplinas próprias, fixadas em tratados específicos que antecedem, e, em certa medida resistem à, a própria Convenção. Tais são os casos dos Estreitos Turcos, regidos pela Convenção de Montreux; e do Estreito de Magalhães, cujo regime decorre de acordos bilaterais entre Chile e Argentina

Os estreitos indonésios de Lombok e Sunda escapam à passagem em trânsito propriamente dita. Por estarem inseridos em um Estado arquipélago, submetem-se ao regime de passagem por rotas arquipelágicas, previsto nos artigos 53 e seguintes da CNUDM, que disciplina a terceira modalidade de passagem, mais restritiva que o trânsito e mais permissiva que a passagem inocente, e que a literatura sobre o tema, com frequência, deixa de diferenciar com a precisão devida.

A convivência de regimes distintos —marítimos (geral e especial) e arquipelágicos — que faz desses corredores um terreno fértil para disputas geopolíticas complexas, conflitos armados, operações navais e políticas de segurança energética, e um objeto indispensável para a compreensão do Direito Internacional contemporâneo.

Da Convenção de Lausanne à Parte III da CNUDM

O regime jurídico dos estreitos é produto de uma juridicização progressiva, não possuindo, dessarte, desenho institucional único, quicá tampouco coerente.

A Convenção de Lausanne, de 1923, e a própria Convenção de Montreux, de 1936, ambas aplicáveis aos estreitos turcos, antecederam em décadas a Parte III da CNUDM, de 1982, que buscou generalizar, para todos os estreitos usados para navegação internacional, categorias como a passagem em trânsito e a passagem inocente.

Spacca

A própria CNUDM, contudo, reconheceu os limites dessa generalização: o artigo 35, alínea “c”, ressalva expressamente o regime jurídico de estreitos “cuja passagem seja regulada, no todo ou em parte, por convenções internacionais de longa data em vigor especificamente referentes a tais estreitos”, cláusula de salvaguarda redigida sob medida para preservar Montreux, mas que também abrange os Estreitos Dinamarqueses (Grande Belt e Öresund), regulados desde o Tratado de Copenhague de 1857, e reforça o caráter fragmentado, e não sistêmico, do regime geral de estreitos.

A esse arcabouço convencional soma-se, ainda, uma camada de Direito Internacional consuetudinário anterior à própria CNUDM. Em 1949, no famoso caso do Canal de Corfu, a Corte Internacional de Justiça reconheceu a existência de um direito de passagem inocente por estreitos internacionais em tempos de paz, independentemente da vigência de tratado, fixando um precedente que informaria décadas depois a própria redação da convenção [1].

O resultado é uma convivência nem sempre harmoniosa entre normas especiais e normas gerais, de vocação universal. Essa tensão entre *lex specialis* e *lex generalis*, tema caro à teoria da fragmentação do Direito Internacional, exige do intérprete instrumentos de leitura sistêmica sempre que surgem antinomias. Nisto reside, de forma precisa, o problema com que se depara quem tenta, por exemplo, situar o Estreito de Ormuz num quadro normativo que o Irã apenas parcialmente reconhece, ou o Estreito de Taiwan, cujo próprio enquadramento como “estrito internacional”, em vez de águas internas ou zona de soberania contestada, permanece objeto de controvérsia jurídica e política entre Pequim, Taipé e Washington.

Juridicidade efetiva: o problema comum aos dois casos

O fio condutor que aproxima os dois casos é caro à teoria dos regimes internacionais: o que faz um regime jurídico ser efetivamente cumprido? A literatura sobre desenho institucional, associada a nomes como Kenneth Abbott, Barbara Koremenos, Duncan Snidal e Andrew Guzman, sustenta que o grau de obrigatoriedade, precisão e delegação de um regime, apenas sua existência formal, determina sua capacidade de gerar cumprimento. Christine Chinkin, por sua vez, demonstra como mesmo instrumentos de *soft law*, quando dotados de mecanismos verificáveis, podem ter eficácia prática comparável à de tratados rígidos.

Transposta para o Direito do Mar, essa moldura teórica permite tratar a juridicidade efetiva dos regimes de estreitos não como um dado, mas como uma variável a ser explicada: essa efetividade depende tanto da existência de cláusulas operacionais verificáveis quanto da convergência de interesses entre o Estado ribeirinho e as potências navais dominantes. Quando essa convergência se desfaz, como ocorreu entre Turquia e Rússia no Mar Negro após a invasão da Ucrânia em 2022, ou entre Irã e Estados Unidos no Golfo Pérsico, o regime entra em crise funcional, ainda que sua validade jurídica formal permaneça intacta.

Esse diagnóstico teórico ganha densidade empírica quando confrontado com a jurisprudência internacional disponível. Para além do *Corfu Channel Case*, a Corte Internacional de Justiça consolidou importantes parâmetros sobre o direito de passagem. No caso *Right of Passage over Indian Territory* (Portugal v. Índia, 1960), reconheceu a existência de um direito costumeiro de passagem entre territórios portugueses, limitado à circulação de pessoas, funcionários civis e

mercadorias, mas excluindo tropas e material militar por razões de segurança. Em conjunto, esses precedentes firmaram princípios essenciais sobre liberdade de circulação, soberania territorial e limites ao poder regulatório dos Estados, permanecendo referências centrais da jurisprudência internacional sobre direito de passagem.

Nos casos *M/V Saiga (nº 2)* (1999) e *M/V Norstar* (2019), afirmou que a liberdade de navegação constitui princípio fundamental do Direito do Mar, vedando restrições ou medidas jurisdicionais extraterritoriais incompatíveis com a Convenção. No mesmo ano, em matéria mais próxima aos estreitos internacionais, em sede dos casos *Detention of Three Ukrainian Naval Vessels*, relativo ao Estreito de Kerch, e *Land Reclamation (Malásia v. Singapura)* (2003), envolvendo o Estreito de Johor.

Nessas decisões, o Itlos reconheceu que controvérsias sobre navegação exigem cooperação entre os Estados, proteção da liberdade de passagem e prevenção do agravamento dos litígios. Embora ainda não disponha de uma jurisprudência extensa sobre passagem inocente e passagem em trânsito, o Tribunal vem reforçando a liberdade de navegação como princípio estruturante da Unclos, complementando a construção jurisprudencial iniciada pela Corte Internacional de Justiça.

O Itlos, em decisões relativas à passagem em trânsito e à liberdade de navegação, oferece parâmetros para aferir se o grau de legalização de um regime se traduz, na prática, em mecanismos reais de *enforcement*.

A jurisprudência do Itlos sobre o direito de passagem cinge-se a poucos casos. Em *M/V Saiga (nº 2)* (1999) e *M/V Norstar* (2019), o tribunal afirmou que a liberdade de navegação constitui um princípio fundamental da Unclos, vedando restrições e medidas jurisdicionais extraterritoriais incompatíveis com a Convenção. Em matéria mais diretamente relacionada aos estreitos internacionais, em *Detention of Three Ukrainian Naval Vessels* (2019), relativo ao Estreito de Kerch, e *Land Reclamation (Malásia v. Singapura, 2003)*, no Estreito de Johor, que reafirmou os deveres de cooperação entre os Estados, a proteção da navegação internacional e a necessidade de prevenir o agravamento de controvérsias.

A esse acervo soma-se a sentença arbitral de 2016 no caso *Filipinas v. China* [2], no âmbito do Mar do Sul da China, que, embora não trate diretamente de Ormuz ou de Montreux, fixou parâmetros interpretativos sobre os limites da soberania ribeirinha em face da liberdade de navegação que reverberam sobre qualquer estreito cujo Estado costeiro pretenda condicionar unilateralmente a passagem, inclusive o de Taiwan.

Importância para o Brasil

Embora não controle nenhum dos principais *chokepoints* marítimos mundiais, o Brasil possui interesse direto na preservação do regime jurídico dos estreitos internacionais. Como potência comercial e marítima, depende da livre navegação por corredores estratégicos como os estreitos de Gibraltar, Ormuz, Malaca, Bab-el-Mandeb e os Estreitos Turcos para escoar exportações, importar insumos essenciais e assegurar suas linhas de comunicação marítima.

Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro, em volume, é realizado por via marítima, de modo que restrições à circulação nesses estreitos repercutem diretamente sobre a economia nacional. Os dados de exportação da última década confirmam essa dependência: importantes parceiros comerciais do Brasil — notadamente China, Índia, Japão, Coreia do Sul, Singapura e diversos mercados do Oriente Médio, da Europa e do Sudeste Asiático — têm seu acesso marítimo condicionado, em maior ou menor medida, à passagem por esses corredores.

A estabilidade jurídica e operacional dos estreitos internacionais, portanto, constitui interesse estratégico brasileiro, com impactos diretos sobre a segurança das cadeias globais de suprimentos, a previsibilidade do comércio exterior e a inserção econômica do país.

Compreender a disciplina jurídica desses corredores deixou de ser apenas um exercício de Direito do Mar para tornar-se questão de interesse nacional.

[1] O Caso do Canal de Corfu (Reino Unido v. Albânia), primeiro julgado pelo Tribunal Internacional de Justiça, teve origem quando dois destróieres britânicos atingiram minas no Canal de Corfu, em 22 de outubro de 1946, causando mortes e graves danos. No julgamento de Mérito (1949), por 11 votos a 5, concluiu que a Albânia era responsável pelas explosões, pois, embora não tivesse instalado as minas, deveria conhecer sua existência e tinha o dever de alertar a navegação.

[2] A sentença arbitral de 12 de julho de 2016, proferida por tribunal constituído nos termos do Anexo VII da Unclos no caso *Philippines v. China*, constitui um dos mais relevantes precedentes do Direito Internacional do Mar. O tribunal concluiu que as reivindicações chinesas de direitos históricos sobre o Mar do Sul da China eram incompatíveis com a Convenção, afirmou que as principais formações das Ilhas Spratly não geravam, por si sós, Zona Econômica Exclusiva e reconheceu que a China havia violado direitos soberanos das Filipinas relativos à exploração de recursos naturais e à pesca em sua ZEE. O laudo também concluiu que as atividades chinesas de aterro e construção de ilhas artificiais causaram graves danos ao meio ambiente marinho e agravaram a controvérsia durante a arbitragem. Embora a China tenha recusado participar do procedimento e rejeitado posteriormente a decisão, a sentença consolidou importantes parâmetros interpretativos da Unclos, especialmente quanto aos limites dos direitos históricos, ao regime jurídico das formações marítimas e à proteção da liberdade de navegação, tornando-se um dos precedentes mais influentes do Direito do Mar contemporâneo.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-jul-11/regime-juridico-de-estreitos-maritimos-e-tema-de-interesse-nacional/>