
A GUERRA NAVAL E O DIREITO

Armando M. Marques Guedes

A GUERRA NAVAL E O DIREITO

SUMÁRIO

1. O Direito da Guerra Naval
2. A guerra naval
3. O teatro da guerra naval
4. (i) Meios de combate
5. Navios militares
6. Navios corsários
7. Navios piratas
8. Minas
9. Meios terrestres
10. Meios aéreos e acroespaciais
11. Outros meios
12. (ii) Modos de combate
13. Abalroamento e abordagem
14. Tiro
15. Bloqueio
16. Apresamento
17. Zonas de guerra
18. Ardis de guerra
19. (iii) Alvos de combate
20. Navios e embarcações de comércio
21. Embarcações de pesca costeira e cabotagem local
22. Navios encarregados de missões religiosas, científicas e filantrópicas
23. Organismos de protecção civil
24. Estabelecimentos fixos dos serviços de saúde e formações sanitárias móveis, instalados na costa
25. (iv) Neutralidade perante a guerra naval
26. Neutralização
27. Direitos e deveres dos Estados neutros e neutralizados
28. Direitos e deveres dos cidadãos dos Estados neutros e neutralizados
29. Direitos e deveres dos beligerantes

1. *O Direito da Guerra Naval*

a. Ainda que mais antigo o fundo consuetudinário sobre que assenta e mais numerosos os textos internacionais que servem de repositório a boa parte das suas regras, o Direito Internacional da Guerra Naval cobre um conjunto menos extenso de situações e casos do que o Direito Internacional da Guerra Terrestre. Além disso, não regula directamente a guerra naval em geral, mas apenas uma das suas variantes: a constituída pela guerra marítima. Mesmo essa, de modo tão-só parcelar⁽¹⁾.

Por outro lado, não se verifica em relação a ele uniformidade de concepções básicas comparável àquela sobre que assenta o Direito Internacional da Guerra Terrestre. Valha como exemplo o que se passa com as potências marítimas ocidentais, herdeiras da tradição europeia, entre as quais são vincadas as divergências em muitos aspectos de fundamental importância.

b. Perante tal situação, a II Conferência da Paz, reunida na Haia em 1907, aprovou e fez figurar na sua acta final o voto de que a III Conferência, aprazada para 1915, deveria atender à necessidade

(¹) Assim, a Declaração Naval de Paris de 1856 (16 de Abril) sobre Direito Marítimo, que aboliu a guerra de corso, estabeleceu regras para garantir o respeito pela propriedade privada, excepto em caso de contrabando ou de bens inimigos sob pavilhão inimigo, e regular o bloqueio naval; a III Convenção vot. pela I Conferência da Paz, reunida na Haia em 1899, ref. à aplicação à guerra no mar da Convenção de Genebra de 1864 (Cruz Vermelha); as oito Convenções aprovadas pela II Conferência da Paz, realizada na Haia em 1907, respeitantes à guerra marítima (a VI sobre navios mercantes inimigos e regime aplicável no início das hostilidades; a VII sobre a sua transformação em navios de guerra; a VIII sobre minas submarinas automáticas de contacto; a IX sobre bombardeamento de objectivos terrestres por forças navais; a X sobre a adaptação à guerra marítima da Convenção de Genebra de 1906 (Cruz Vermelha); a XI sobre o direito de presa na guerra marítima; a XII sobre a instituição de um Tribunal Internacional de Presas, e regras processuais aplicáveis aos recursos perante ele interpostos; e a XIII sobre direitos e deveres das potências neutras em caso de guerra marítima); a Declaração Naval de Londres de 1909, sobre o Direito Internacional da Guerra no Mar; o Tratado Naval de Washington de 1922 (6 Fev.); o Tratado Naval de Londres de 1930 (22 Abr.); e o Protoc. de Londres de 1936 (6 Nov.), ref. à guerra submarina e ao torpedeamento de navios mercantes; a II Convenção de Genebra de 1949 (Cruz Vermelha), sobre melhoria da situação de feridos, doentes e náufragos das forças armadas no mar, e o I Protoc. adic. de 1977; o Trat. de 1971 (11 Fev.), sobre interdição de utilizar o fundo do mar e subsolo correspondente para instalação de armas nucleares e outras de destruição maciça.

de compilação das leis e costumes da guerra marítima, de modo a tornar aplicáveis à guerra no mar, até onde fosse viável, os princípios acolhidos no regulamento anexo à IV Convenção quanto à guerra terrestre (2).

Apressou-se a dar seguimento a este voto, sem esperar pela III Conferência, a Grã-Bretanha. A reunião, para que foi convocado limitado número das potências marítimas do tempo (3), realizou-se em Londres e ocupou o final de 1908 e os dois primeiros meses do ano seguinte. Dela resultou a Declaração sobre o Direito da Guerra Marítima, que ficou conhecida como Declaração Naval de Londres de 1909 e coligiu em nove capítulos o que se entendeu representar uma equilibrada conciliação entre os usos aceites em matéria de bloqueio em tempo de guerra, de contrabando de guerra, de assistência hostil, de destruição de presas neutrais, de mudança de pavilhão, de definição de propriedade inimiga, de salvos-condutos, de resistência ao direito de visita, e de indemnizações (4). A não ratificação pela Grã-Bretanha, em resultado da renitente oposição da Câmara dos Lordes, determinou os outros participantes a absterem-se de também eles o fazerem.

Em 1913 o prestigioso Instituto de Direito Internacional tentou forçar o impasse. Na sua reunião desse ano, efectuada em Oxford, foi debatido e aprovado um projecto de codificação das regras aplicáveis entre beligerantes na guerra naval, daí em diante conhecido como Manual de Oxford (5). A eclosão da Grande Guerra não somente obstou a que a obra de codificação realizada tivesse o destino imaginado pelos que a haviam empreendido, como impediu a realização, em 1915, da III Conferência da Paz.

(2) *Deuxième Conférence de la Paix — Actes et Documents* — Paris (1908-9) 3 vv; Scott, *Reports to the Hague Conferences of 1899 and 1907* — Nova York (1917).

(3) Alemanha, Austria-Hungria, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Itália, Japão e Rússia — além da Grã-Bretanha.

(4) O texto da Declaração Naval de Londres (1909) pode ver-se em *British and Foreign State Papers* (104 BFSP, 242); ou em *The Law of War: A Documentary History*, editado por L. Friedman — Londres (1972) V. I.

(5) L. Friedman — cit.

- c. A acrescer a estas dificuldades e incertezas, lembre-se haver a aplicabilidade das Convenções da Haia, sem excluir as referentes à guerra marítima, ficado dependente da verificação da cláusula *si omnes*. O que quer dizer que só poderia (e pode) ter lugar entre as partes contratantes ou aderentes, e no caso de no conflito não participarem terceiros Estados⁽⁶⁾.

Alguns dos outros convénios citados ou não chegaram a entrar formalmente em vigor, por carência de ratificação⁽⁷⁾, ou viram o seu âmbito de aplicação restringido, passando a vigorar com respeito a um número mais limitado de Estados do que o dos intervenientes iniciais⁽⁸⁾.

Nenhuma destas circunstâncias no entanto obstou a que fossem amiudadamente invocados, no decorrer das duas conflagrações mundiais, como colectâneas de regras consagradas por reiterado uso ou beneficiárias de geral consenso acerca da necessidade da sua observância.

O facto de não haverem entrado formalmente em vigor como regras convencionais, e de sob este aspecto se destinarem originariamente a um limitado círculo de países, pesou de igual modo para com não menor frequência serem desrespeitadas.

2. A guerra naval

- a. A guerra naval, em contraste com a guerra terrestre, não visa de modo directo o aniquilamento do adversário. Tem uma finalidade dupla, de carácter predominantemente económico: (i) assegurar, e conservar, a liberdade de navegação própria; e (ii) opor-se à do adver-

(6) VI Convenção, art.º 6.º; VII Convenção, art.º 7.º; VIII Convenção, art.º; 8.º IX Convenção, art.º 8.º; X Convenção, art.º 18.º; XI Convenção, art.º 9.º; XII Convenção, art.º 51.º; XIII Convenção, art.º 21.º. Portugal só não ratificou a VIII Conv.; as demais aprovou-as e ratificou-as o Gov. Provis. (Decr. c.f. de lei de 24 Fev. 1911, em *D. G.* — I Série, de 2 Mar. seg.).

(7) Assim a Decl. Naval de Londres (1909); ou o Tratado Naval de Washington (1922), este por recusa de ratific. da França.

(8) É o caso do Tratado Naval de Londres (1930), ratific. pelos EUA, pela Grã-Bretanha e pelo Japão.

sário, ou daqueles a quem recorrer, por forma a reduzir (e se possível a impedir) o seu reabastecimento.

O segundo destes dois objectivos complementares, que constitui a tónica das orientações britânica e norte-americana em matéria de guerra marítima, aproxima-a da guerra de sítio e explica que se não limite ao combate entre navios militares e recaia, do mesmo modo, sobre o tráfego marítimo da parte adversa e abranja operações contra objectivos terrestres — com ou sem emprego concorrente ou suplementar de meios terrestres, aéreos e aeroespaciais.

- b. O alargamento a objectivos terrestres e a utilização de meios não estritamente navais põem em relevo as dificuldades com que depara a caracterização da guerra naval, ou mesmo apenas a sua versão mais importante: a guerra marítima.

«As operações marítimas tornaram-se também extremamente complexas em termos de instrumentos empregados. Durante séculos os únicos disponíveis eram os navios de superfície, com a complicação menor das baterias costeiras. As duas guerras mundiais deram a este panorama novas dimensões com a aeronave e o submarino. No momento presente, são os satélites espaciais de vigilância, navegação e comunicação que fazem adiantar a diversificação um passo mais. Tomadas em conjunto estas modificações significam que, de um lado, o poder marítimo que, salvo no caso de operações anfíbias, podia levar a cabo apenas penetrações pouco profundas para além da linha de costa, está presentemente em condições de desferir golpes terrestres profundos com aeronaves e mísseis. Ao mesmo tempo, sem embargo, as forças marítimas passaram a ser vulneráveis a ataques de origem terrestre, ainda que lançados de pontos muito distantes do mar. Assim a guerra no mar não é já monopólio das forças navais»⁽⁹⁾.

A conclusão tirada é exacta. Se bem que a regulamentação internacional continue a supor como conteúdo próprio da guerra marítima as operações e actos bélicos praticados *no mar* ou a *partir do mar*

(9) L. Martin, *Arms and Strategy — An international survey of modern defence* — Londres (1973) p. 109.

(esta última perspectiva é, por exemplo, a da IX Convenção da Haia de 1907), a verdade é que deixaram de ser suficientes, como critérios caracterizadores, a consideração do ponto de onde é lançada a acção hostil ou do domínio em que se situa o alvo a atingir: o texto transcrito evidencia-o de modo claro. Mas tão-pouco o são critérios como o dos *efeitos visados*: «Uma via de aproximação para classificar e agrupar o complexo conjunto das manifestações do poder marítimo seria ter em conta os aspectos positivos e negativos que envolve. Propósitos positivos poderiam ser os de utilização do mar para procurar resultados em terra; propósitos negativos os esforços para contrariar os propósitos positivos [do adversário]. Assim o transporte de abastecimentos, o apoio de invasões e o bombardeamento de objectivos terrestres podem ser olhados como positivos. A defesa costeira, os bloqueios, as acções contra a navegação comercial, como negativos. Mas, ainda que tal classificação pareça esclarecer algumas questões e explique a configuração características das armadas superiores e inferiores, perde-se em detalhes. Mesmo descontadas as confusões usuais que procedem do facto de as estratégias defensivas poderem muitas vezes servir políticas ofensivas e vice-versa, o certo é que muitos instrumentos do poder marítimo são adaptáveis tanto a propósitos negativos como a propósitos positivos. Meios anti-submarinos, por ex., podem ser empregados para combater submersíveis armados com mísseis, o que é positivo, ou para contrabater um ataque à navegação de comércio, o que é negativo». (10).

Tal como os dois anteriores, também este critério, por conseguinte, não fornece a chave da caracterização procurada.

Aquele que pelo realismo das conclusões a que conduz parece dever ser retido é o da natureza dos *meios básicos utilizados*, para que o qualificativo de «naval» precisamente aponta. Conjugado com a dupla finalidade logo de início sublinhada, permite definir a guerra naval com a feita com navios, com o intuito de assegurar a liberdade de navegação própria e não consentir (ou ao menos reduzir) a do adversário ou a por ele utilizada.

(10) Id., id.

- c. Semelhante definição justifica a não subordinação à disciplina instituída para a guerra naval das acções empreendidas com meios anfíbios, aéreos e aeroespaciais, ainda quando desencadeadas a partir, ou com o apoio, de forças navais. Tais acções estarão sujeitas aos regimes estabelecidos pelo Direito Internacional Público para a guerra terrestre, a guerra aérea, ou a aeroespacial.

De pé ficará sem dúvida sempre o facto de o equipamento tanto de navios de superfície como de submersíveis com armas de destruição maciça ter vindo pôr em causa os conceitos tradicionais, esbatendo as linhas de fronteira entre a guerra terrestre, a naval, a aérea e a aeroespacial e transformando os meios correspondentes em factores a ter em conta, em termos de polivalência, numa concepção bélica global.

Nem por isso, no entanto, a dependência da guerra naval, da guerra aérea e da guerra aeroespacial em relação à guerra terrestre, de que são o complemento e em certas circunstâncias não mais do que o acessório, se mostra obscurecida. Pelo contrário, já que o papel preponderante caberá sempre ao domínio da terra e das populações. A terra firme é o *habitat* do homem, e é por isso natural que os resultados terrestres sejam sempre em última instância os procurados; e sejam eles em última instância, de igual modo, os que comandam a selecção e o emprego sucessivo ou combinado de quaisquer formas, por mais diversificadas, de actuação bélica.

A regulamentação jurídica internacional da guerra, como luta armada, não o pode perder de vista; nem alhear-se da versatilidade e multivalência de alguns meios de combate, assim como das novas armas que de modo incessante o progresso tecnológico acrescenta aos arsenais militares. Sob este particular ângulo, deixou de ter sentido o carácter genérico da proibição de tomar como alvo objectivos terrestres não militares, imposta pela IX Convenção da Haia de 1907, quando o bombardeamento por forças navais seja efectuado com recurso a meios não selectivos como o são as armas de destruição maciça, ainda que só de teatro. Mas a proibição continua de pé se o bombardeamento for levado a cabo com a artilharia de bordo, ou outros meios que facultem uma adequada discriminação de objectivos: nenhuma razão então haverá, dada a identidade de situações, para que o regime imaginado em 1907 deixe de ser aplicado.

3. O teatro da guerra naval

- a. A caracterização da guerra naval pôde repousar, durante séculos, sobre dois critérios fundamentais: (i) o da especificidade do meio em que era travada (a superfície do mar) e (ii) a dos meios que punha em acção (os navios).

Em consonância, a delimitação do seu teatro próprio — ou seja: do espaço em que se desenrolava e em que era aplicável a regulamentação para ela estabelecida — fazia-se por exclusão de partes: nesse espaço não se incluíam nem as águas neutrais⁽¹¹⁾, nem as neutralizadas⁽¹²⁾. O que significava em termos positivos que o teatro da guerra naval compreendia, em princípio, as águas interiores e territoriais dos beligerantes; e, ainda, o alto mar.

- b. Esta delimitação continua hoje a ser a corrente⁽¹³⁾; mas nunca correspondeu, rigorosamente, à realidade. A guerra naval compreende outros domínios além dos citados.

Antes de mais, e principando pelas águas sob a soberania dos beligerantes, é artificioso restringir o teatro da guerra naval às águas marítimas e deixar de fora as águas territoriais continentais (fluviais ou lacustres) que sejam navegáveis e em que, por se prestarem à manobra e ao combate, podem ter lugar acções navais. É certo não ser a este propósito clara a regulamentação internacional. Procurando condensá-la, o Manual de Oxford consignou no seu art.º 1.º que «as regras específicas da guerra marítima não são aplicáveis senão no alto mar e nas águas territoriais dos beligerantes, com exclusão das águas que, do ponto de vista da navegação, não devam ser consideradas como marítimas». As águas territoriais que o preceito refere incluem, sem dúvida, os espaços hídricos continentais compartilhados

⁽¹¹⁾ Cfr. XIII Convenção da Haia (1907), art.º 1.º e 2.º

⁽¹²⁾ Assim certos canais e estreitos (como o dos Dardanelos ou o Bósforo); e mares (v.g. o mar Negro, por efeito da Decl. de Paris de 1856, situação que findou com a Convenção de Londres de 13 de Março de 1871, ou o mar da Marmara, em consequência do Tratado de Sèvres, de 10 Ago. 1920).

⁽¹³⁾ Cfr., por exemplo, G. Cansacchi, op. cit., pp. 64 e 119; P. Reuter, op. cit., p. 383; e, entre os AA. portugueses, E. H. Serra Brandão, *Direito Internacional Marítimo* — Lisboa (1963) pp. 175-6

por dois ou mais Estados; a ressalva feita no final implica além disso, *a contrario sensu*, a equiparação às marítimas das águas susceptíveis de serem sulcadas por unidades iguais ou equivalentes às utilizadas na guerra no mar, sem exclusão das águas continentais nessas condições. A solução é a única razoável, pois a alternativa consistiria no absurdo de ter de submeter às regras da guerra terrestre as hostilidades navais em grandes rios e lagos internacionais, mesmo quando os meios envolvidos não difiram dos postos em acção na guerra marítima. Contudo, não pode asseverar-se que se trate de solução incontroversa, como foi notado logo após a Grande Guerra (14).

Em segundo lugar, e quanto às águas internacionais, o teatro da guerra naval não se restringe à superfície das águas. Abrange de igual maneira a sua espessura, utilizada pelos submersíveis; o leito e subsolo correspondentes, também susceptíveis de serem usados para fins bélicos; e ainda, como o mostra a mais uma vez citada IX Convenção da Haia de 1907, a franja costeira do território dos beligerantes.

- c. Revertendo para as implicações de uma concepção bélica global (15), cabe perguntar se a delimitação do teatro da guerra naval continuará a ter relevância. Por efeito da diversificação dos meios de combate e da multiplicação dos que são comuns à luta em terra, na água, no ar e no espaço, é, em verdade, cada vez mais contestado e incerto o traçado da linha que demarca os seus teatros próprios.

Por isso nas zonas de transição se situam os pontos mais sensíveis de atrito e entrecruzam as dificuldades, relativamente à organização e articulação dos diferentes ramos das forças armadas.

Deste carácter movediço brotam as dúvidas e algumas das mais sérias objecções acerca da actualização da regulamentação internacional, quando se trata de caracterizar os teatros de cada uma dessas formas de guerra por modo a assegurar a adequação dos regimes neles aplicáveis às exigências que lhes são próprias, do ponto de vista da contenção da actividade militar dentro dos limites do Direito da Guerra em geral e, em particular, do Direito Humanitário.

(14) Fauchille, op. cit., t. II, pp. 347-8.

(15) N.º 2. c. — *ante*.

4. (i) *Meios de combate*

- a. Os meios de combate postos em acção num teatro de guerra naval são ou especificamente navais (unidades militares de superfície e submersíveis); ou navais apenas por atribuição (fortificações, armas e sistemas de vectores de armas, implantados em geral nas áreas costeiras); ou terrestres, aéreos e aeroespaciais.

O costume e a lei internacionais reservam para cada um destes meios regimes diferenciados, independentemente da sua integração num ou noutro dos ramos das forças armadas, ou em mais do que que um ao mesmo tempo.

- b. O regime prescrito para a guerra naval é aplicável, num teatro de operações navais, tão-só aos meios de combate dos dois primeiros grupos.

Mais do que a versatilidade ou a polivalência de que sejam capazes os restantes, é a natureza de cada qual que assim o determina. A pluralidade de utilizações possíveis não é suficiente, perante o costume e a lei internacionais, para abrir excepções e igualar ou confundir regimes.

É cada um desses regimes diferenciados, tanto em relação aos meios propriamente navais como aos outros, que a seguir vão ser, nas suas grandes linhas, descritos.

5. *Navios militares*

- a. O estatuto de *navio militar* ou *de guerra* é comum (i) às unidades de combate (de superfície ou submersíveis), (ii) aos múltiplos tipos de navios auxiliares (navios-oficinas, navios de apoio, navios de transporte, navios-tanques, unidades de desembarque, e outros) e (iii) aos navios de comércio transformados.

Na terceira categoria incluem-se os cruzadores auxiliares; as unidades de menor tonelagem convertidas em caça-minas ou em unidades anti-submarinas e de cobertura e defesa de comboios de navios mercantes; e os navios de passageiros e de carga integrados nas forças navais.

b. A VII Convenção da Haia de 1907 fixa as regras a observar em caso de transformação de navios de comércio em navios de guerra. O princípio fundamental é o de que o navio transformado deve, com a maior brevidade, ser mencionado na lista da marinha militar⁽¹⁶⁾.

Em razão disto, terá de passar a ostentar os sinais exteriores distintivos dos navios de guerra do seu país⁽¹⁷⁾; o nome do seu comandante de figurar na lista dos oficiais da marinha militar⁽¹⁸⁾; e a sua tripulação de ficar sujeita à disciplina militar⁽¹⁹⁾, sendo em operações aqueles que a compuserem obrigados a cumprir as leis e costumes da guerra naval⁽²⁰⁾. Só poderá reivindicar os poderes inerentes aos navios militares (nomeadamente o direito da visita e o direito de apresar) enquanto se mantiver sob a autoridade directa, a fiscalização imediata, e a responsabilidade da potência cuja bandeira arvo-
rar⁽²¹⁾.

A Convenção nada dispõe com relação ao lugar em que a transformação pode ser realizada. A XII Convenção, que se ocupa dos direitos e deveres dos neutros em caso de guerra marítima, proíbe que a ela se proceda em águas neutrais, ficando o Estado neutro obrigado a usar de todos os meios ao seu alcance para a impedir «na área da sua jurisdição» e obstar à partida do navio transformado, ou destinado a tomar parte em acções hostis, «para fora da sua jurisdição»⁽²²⁾.

Não é pacífico o entendimento de que a transformação, a integração, ou ambas, se possam efectuar no alto mar. A Alemanha, a França e a Rússia pronunciaram-se em 1907, na Haia, pela afirmativa, atenta a liberdade que deve ser tida como contrapartida de o alto mar ser *res communis omnium*; mas outros países opuseram-se. O contraste de opiniões manifestou-se de novo em 1908-9, na Con-

⁽¹⁶⁾ Art.º 6.º

⁽¹⁷⁾ Art.º 2.º A mesma exigência em tempo de paz (n.º 2 do art.º 8.º da Conv. de Genebra de 1958 sobre o alto mar).

⁽¹⁸⁾ Art.º 3.º A mesma exigência em tempo de paz (n.º 3 do art.º 8.º da cit. Convenção de Genebra de 1958).

⁽¹⁹⁾ Art.º 4.º

⁽²⁰⁾ Art.º 5.º

⁽²¹⁾ Art.º 1.º

⁽²²⁾ Art.º 8.º

ferência Naval de Londres. A prática seguida nas duas conflagrações mundiais revelou a crescente aceitação que acabou por merecer a orientação primeiro adiantada.

- c. Nenhuma das treze Convenções votadas na Haia em 1907 se refere aos submarinos.

Engenhos submersíveis eram, no entanto, de há muito conhecidos e utilizados com fins militares. Os americanos a eles tinham recorrido na Guerra da Independência, e de novo na da Secessão. No início do século actual contavam-se por dezenas os navios submersíveis de que as maiores potências militares dispunham.

A Grande Guerra, durante a qual foi deles feito pela Alemanha vasto e intenso uso, veio mostrar que a pura e simples equiparação do seu emprego ao dos navios de superfície era do ponto de vista jurídico, em muitos casos de vital importância, totalmente inadequada. Os tratados navais de Washington (1922) e de Londres (1930) persistiram, apesar disso, em manter essa orientação. Os submersíveis deveriam consequentemente preceder de aviso o ataque a navios de comércio; e ficariam obrigados a recolher as suas equipagens, antes de os destruir.

A obrigatoriedade de aviso não só eliminava a possibilidade do efeito de surpresa como impedia o torpedeamento em imersão — aspectos, ambos, de capital importância nas acções contra navios militares ou no ataque a comboios.

Por outro lado, o prévio embarque das equipagens não era praticável, dada a exiguidade das acomodações dos submarinos. Não constituía remédio, tão-pouco, a solução acolhida em 1936 pelo Protocolo Naval de Londres de não poder um navio ser afundado ou incapacitado sem primeiro os seus passageiros, a tripulação e os papéis de bordo serem colocados em segurança, por isso que esta ficava condicionada a condições favoráveis de mar e de tempo e à proximidade de terra firme, na hipótese de serem utilizadas baleeiras e salva-vidas; ou à presença, não longe, de navios ou embarcações capazes de recolher a bordo os passageiros, a tripulação e esses papéis.

A determinação da necessidade de aviso não foi respeitada na Guerra de 1939-45; e a antecipada colocação a salvo dos passageiros e da

equipagem substituída por outras formas de procedimento humanitário, como o fornecimento de água, de alimentos, de instrumentos de navegação e da indicação de rumo aos embarcados nas baleeiras ou em outros meios, cuja utilização o comandante do submersível não deverá dificultar, e antes facilitar, até onde as exigências militares a isso se não opuserem. Foi esta a via adoptada na II Guerra Mundial pela armada alemã. A marinha norte-americana seguiu idêntica orientação na guerra do Pacífico; e o mesmo, na fase final das hostilidades, faria a da Grã-Bretanha⁽²³⁾.

6. Navios corsários

- a. Da categoria constituída pelos navios militares deixaram de fazer parte, a partir do começo da segunda metade do século passado, os navios corsários.

O corsário recebia do Estado por que combatia autorização para fazer a guerra de corso. A autorização era formalizada por uma *carta de marca*, credencial que legitimava a sua actuação e a distinguia da pirataria.

Ao contrário do pirata, o corsário podia licitamente apropriar-se dos navios e embarcações apresados e da carga que transportassem. Essa era, aliás, a sua remuneração.

Para garantir o pagamento de eventuais indemnizações a súbditos ou Estados neutrais, devia o corsário prestar caução perante o Estado que o tivesse ao seu serviço.

- b. A Declaração de Paris de 16 de Abril de 1856 proclamou que o «corso é e fica abolido»⁽²⁴⁾.

Muito embora algumas potências navais, como os Estados Unidos e a Espanha, não houvessem ratificado a Declaração, a abolição acabou por criar raízes e ser generalizadamente aceite.

A qualificação de «corsários», atribuída na Primeira e na Segunda Guerra mundiais a navios alemães que interferiam, isolados, nas

⁽²³⁾ *Judgement of the International Military Tribunal — Nuremberg* — Londres (H. M. S. Off., (1946), *Miscellaneous n.º 12.*), parte relativa aos almirantes Dönitz e Raeder, principalmente p. 109.

⁽²⁴⁾ Art.º 1.º

linhas de abastecimento aliados, interceptavam navios de guerra e procuravam afundar navios mercantes, não era apropriada porque se tratava de unidades da marinha militar.

Também, neste particular, coube na II Guerra Mundial às marinhas aliadas, no Pacífico, o papel que no Atlântico pertenceu à armada germânica. O que, adicionado aos excessos e represálias de parte a parte praticados, levou o Tribunal de Nuremberga a absolver dessa acusação, como já foi referido, os almirantes Dönitz e Raeder; e o Tribunal de Tóquio a proceder de modo idêntico para com os chefes das forças navais nipónicas.

7. *Navios piratas*

- a. Desde a alta Idade Média que a pirataria é tida como crime contra a Humanidade, previsto e punido pelo Direito das Gentes.

Ao contrário de em relação ao corsário, a actuação do pirata não era a nenhum título legítimo. Qualquer navio, mesmo particular, o podia aprisionar e conduzir a porto nacional para aí ser julgado de harmonia com as leis do país; ou fazer sumariamente justiça, se as circunstâncias o justificasse.

O Código Penal Português de 1886 reflecte ainda este modo de ver. Segundo o art.º 162.º «Qualquer pessoa que cometer o crime de pirataria, comandando navio armado, e cursando o mar, sem comissão de algum príncipe ou Estado soberano, para cometer roubos ou quaisquer violências, será condenado a uma pena de oito anos de prisão maior celular, seguida de degredo por doze anos, ou, em alternativa, na pena fixa de degredo por vinte e cinco anos, e, em ambos os casos, no máximo da multa». A pena podia ser alargada se se verificasse a morte de pessoas, e era extensiva à tripulação se outras leis especiais não fossem aplicáveis⁽²⁵⁾.

- b. Embora defina ela própria o crime da pirataria no mar⁽²⁶⁾, é para as jurisdições penais dos Estados que realizem a captura e para as

⁽²⁵⁾ Id., §§ 1.º a 3.º

⁽²⁶⁾ Conv. de Genebra de 1958 sobre o alto mar, art.º 15.º

suas leis, inclusivamente no tocante à cominação das penas a infligir, que a lei internacional continua a remeter⁽²⁷⁾.

Reserva, contudo, aos navios de guerra e aeronaves militares, e a outros navios e aeronaves afectados a um serviço público e para esse efeito autorizados, a captura ou apreensão⁽²⁸⁾.

Nas águas sob a jurisdição nacional, é para o Estado ribeirinho que reverte esta competência⁽²⁹⁾.

8. Minas

a. O emprego de minas, também utilizadas na guerra terrestre, constitui um dos meios de combate admitidos na guerra naval.

Refere-se-lhes a VIII Convenção da Haja de 1907⁽³⁰⁾, que consente a sua colocação quer nas águas interiores e territoriais próprias, quer nas do inimigo e no alto mar. Nestes dois últimos casos, precedendo aviso à navegação mercante⁽³¹⁾.

Às potências neutras cabe proceder do mesmo modo, se decidirem minar as suas águas⁽³²⁾.

b. A VIII Convenção proíbe a colocação de minas automáticas de contacto não amarradas e deixadas à deriva, a não ser que se tornem inofensivas uma hora, no máximo, após o lançamento⁽³³⁾; a colocação de minas automáticas de contacto fundeadas, que de maneira semelhante se não tornem inofensivas se se soltarem das amarrações ou estas garrarem⁽³⁴⁾; o lançamento de torpedos que não fiquem desarmados, se falharem o alvo⁽³⁵⁾.

Não se reporta a Convenção a outras espécies de minas, como as acústicas, vibratórias, sonoras e mistas, que tão grande difusão viriam ulteriormente a ter; mas o espírito que a dita é suficientemente com-

⁽²⁷⁾ Id., art.º 19.º

⁽²⁸⁾ Id., art.º 21.º

⁽²⁹⁾ Id., art.º 14.º, cfr. art.º 19.º — final do primeiro parágrafo.

⁽³⁰⁾ Esta Convenção foi a única, de entre as de 1907, não ratificada por Portugal.

⁽³¹⁾ Art.º 2.º, *a contrario*; e art.º 3.º — primeiro parágrafo.

⁽³²⁾ Art.º 4.º

⁽³³⁾ Art.º 1.º, n.º 1.

⁽³⁴⁾ Art.º 1.º, n.º 2.

⁽³⁵⁾ Art.º 1.º, n.º 3.

preensivo para não repelir a aplicabilidade (e não somente por analogia) das suas disposições a estas e outras espécies, e a formas diversas de minagem — designadamente as levadas a cabo, com tipos apropriados de engenhos, por aeronaves.

- c. A proibição da utilização do leito e subsolo do mar para a instalação de armas nucleares e outras armas de destruição maciça, estabelecida pelo Tratado de 11 de Fevereiro de 1971, completa em certo sentido o disposto na VIII Convenção.

As armas a que o Tratado se refere não se destinam no entanto unicamente, nem na maioria dos casos sequer principalmente, à guerra naval. A ideia dominante é a sua condenação como armas cegas, não discriminatórias, de efeitos cuja amplitude e duração não podem de maneira exacta, para mais, ser avaliadas.

De notar que o Tratado, apesar disso, não põe obstáculos a que os Estados instalem armas deste tipo no leito e subsolo das suas águas costeiras.

9. *Meios terrestres*

- a. Os efectivos, armados de modo idêntico aos utilizados na guerra terrestre, incorporados nas forças navais, vão desde pequenos destacamentos, destinados a subjugar, após abordagem, as tripulações inimigas ou a levar a cabo golpes de mão em zonas da costa, até unidades capazes de se abalançarem a operações de maior vulto.

A tendência parece ser no sentido de transformar os contingentes tradicionais de fuzileiros em corpos mais vastos de infantaria de marinha, ou mesmo converter estes em grandes unidades, com larga autonomia e dotadas dos meios necessários para agirem, a par de outras tropas especiais, como pontas de lança em operações anfíbias ou de carácter puramente terrestre.

- b. Uma tal evolução, e a cada vez mais frequente utilização de meios deste tipo para além do quadro próprio da guerra naval, retira-lhes a feição originária que tão estreitamente as ligava às forças de marinha ou atenua-a, pelo menos, de modo marcado.

Do ponto de vista do Direito Internacional, a actuação de tais cor-

pos militares só deverá ser considerada sujeita às regras específicas da guerra naval na hipótese de se limitar às formas de combate descritas, ou seja a abordagem e os golpes de mão em zonas costeiras; em todos os demais casos, o regime aplicável será o da guerra terrestre, se os meios postos em acção e objectivos visados a esta se circunscreverem.

10. Meios aéreos e aeroespaciais

- a. As Convenções da Haia de 1907 não prevêm o emprego de meios aéreos pelas forças navais; mas também os não excluem *apertis verbis*, ao contrário do que implicitamente fazem com relação às forças terrestres.

Assim é que o art.º 25.º do Regulamento sobre as leis e costumes da guerra terrestre, aprovado pela IV Convenção, proíbe o ataque ou bombardeamento por «qualquer modo que seja» de cidades, povoações, habitações ou edifícios não defendidos. A frase «de qualquer modo que seja» não figurava no artigo correspondente do Regulamento anexo à II Convenção, votada em 1899. Propô-la em 1907 a delegação francesa com a intenção de afastar o entendimento de que, vedada a utilização dos meios tradicionais de ataque e bombardeio, não ficaria por isso impedido o recurso a meios mais recentes. Entre eles, justamente, os aéreos⁽³⁶⁾.

Frase idêntica não ocorre no texto do art.º 1.º da IX Convenção de 1907, que para as forças navais estabelece proibição paralela de visar portos, cidades, vilas, habitações ou edifícios não defendidos. Na mesma ordem de ideias, esta ausência parece dever ser tomada como indicativo de que é legítimo o uso, pelas forças navais, de outros meios, incluindo os aéreos⁽³⁷⁾.

A verdade é que a Declaração anexa ao Acto final da II Conferência da Paz, ao prolongar até ao encerramento da Conferência seguinte a «interdição do lançamento por meio de balões ou por

⁽³⁶⁾ Cfr. o *Report of the Second Comission — Second Hague Conference* — em Scott, op. cit., pp. 889-91.

⁽³⁷⁾ Cfr. B. M. Carnahan (USAF), *The Law of Air Bombardment in Its Historical Context* — em *The Air Force Law Rev.* (1975) pp. 39 e sêgs.

outros novos meios análogos, de projecteis e explosivos», obrigava em rigor a distinguir entre os menos pesados e os mais pesados do que o ar e a só considerar atingidos pela interdição os primeiros. Ao tempo, o emprego dos segundos apenas podia ser entrevisto; o primeiro voo autónomo de um aeroplano verificara-se nos Estados Unidos em 1903, e só três anos mais tarde na Europa. A Grande Guerra ia impedir a realização da terceira Conferência da Paz, e fornecer o impulso para o rápido alargamento do emprego militar de meios aéreos. A Marinha e o Exército alemães, a par de aviões nas frentes terrestres, utilizaram dirigíveis rígidos no bombardeamento de solo inglês; a Marinha Real britânica foi pioneira na utilização estratégica de aviões.

Não é fácil tomar partido na polémica em torno de saber se as marinhas de guerra devem, ou não, dispor de meios aéreos. Notar-se-á tão-somente que a partir do termo da I Guerra Mundial, sem embargo da construção dos primeiros porta-aviões e, de há algumas décadas, do aparecimento de porta-helicópteros, a questão não tem tido solução única e uniforme. A preterição dos navios de linha e a sua substituição por unidades destes novos tipos resulta do reconhecimento de que as forças navais carecem da cooperação do poder aéreo, quer para garantir a sua própria cobertura quando a parte contrária disponha de meios aéreos significativos, quer para permitir o envolvimento vertical do adversário e poderem contra ele agir como plena eficácia. Não se trata, por conseguinte, de meras aviações auxiliares, encarregadas da regulação do tiro, do aviso antecipado, da observação em geral, ou do apoio a golpes de mão vibrados na orla costeira; mas de formações poderosas e diversificadas, capazes de actuações não apenas complementares, mas independentes, e de acções estratégicas sobre as retaguardas, que se não circunscrevam forçosamente aos fins privativos da guerra naval nem ao específico teatro que lhe cabe. Quanto a certos tipos de engenhos novos, em crescente número integrados nos arsenais das maiores potências sobretudo para operações anfíbias, como é o caso das naves pairantes que se movem sobre colchão de ar (*hovercrafts*) e são indistintamente utilizáveis sobre as águas e sobre a terra, não se pode, por outro lado, singelamente pretender que se trata de

meios acessórios do poder naval. Não só a sua polivalência, apontando para formas de guerra novas e irreconduzíveis às formas clássicas, a isso se opõe, como o teatro em que operam não é sempre, nem unicamente, o da guerra naval⁽³⁸⁾ ⁽³⁹⁾.

Do peculiar ângulo do Direito Internacional Público, decorre daqui a não sujeição necessária e automática de tais meios às regras por que deve reger-se a guerra naval.

- b. Situação semelhante é a dos meios aeroespaciais operados pelas marinhas militares.

Os submersíveis atômicos foram as primeiras unidades equipadas com mísseis balísticos intercontinentais. Os navios de superfície dispõem hoje correntemente de mísseis de médio alcance mar-mar, mar-terra e mar-ar.

Também aqui, nem o ponto de lançamento nem o alvo visado podem ser tidos como critérios; nem juridicamente valerem como circunstâncias relevantes para ditar a submissão a regime diferente do admitido pelo Direito Internacional Público para o emprego bélico de meios aeroespaciais.

11. *Outros meios*

- a. Os constantes progressos do conhecimento científico e dos processos técnicos permitem encarar a utilização, com fins militares, de meios diversos dos mencionados.

A entrega de alguns desses meios às forças navais, unicamente ou em concorrência com outros ramos, conta a seu favor com a imprevisibilidade ou pelo menos com a dispersão dos pontos de lançamento, de modo a que o seu uso se torne mais eficaz e com menores riscos de destruição das plataformas ou bases de tiro.

Refira-se, a título de ilustração, a alternativa que o equipamento de unidades de superfície ou submersíveis representa, em confronto

⁽³⁸⁾ Cfr., n.º 2. c. e 3. c. — *supra*.

⁽³⁹⁾ Sobre este ponto, e em geral este número, Cfr. *Soviet Military Power* — Washington (1981); Vice-Marechal S. Menaul, *The Relentless Growth of Soviet Military Power* — Londres (1981); e *Whence the Threat to Peace* — Moscovo (1982).

com os sistemas fixos ou de deambulação em áreas predeterminadas, com os circuitos de lançamento MX. Rememore-se, ainda, a instalação de armas nucleares, ou outras de destruição maciça, no leito do mar ou no seu subsolo.

- b. Em qualquer hipótese, é o especial carácter do meio que comanda o regime a que fica juridicamente sujeito.

O Direito Internacional limita-se, nesta linha geral de orientação, a enquadrá-lo e a opor-lhe as interdições que a coerência com os princípios sobre que assenta exigirem⁽⁴⁰⁾.

12. (ii) *Modos de combate*

- a. Aos três modos clássicos de combate (o choque, o tiro, e o movimento) correspondem na guerra naval versões próprias.

É dessas versões, enquanto para cada uma delas o Direito Internacional institui regimes diferenciados e as desdobra numa pluralidade de figuras e de relações típicas, suporte de outros tantos institutos, que a exposição subsequente se vai ocupar.

- b. Principiar-se-á pelo abalroamento, que é provavelmente, isolado ou em conjunto com a abordagem, uma das formas mais antigas do combate naval.

Alusão será a seguir feita ao tiro e ao bombardeamento.

Para o final ficarão o bloqueio e o apresamento, este podendo ter lugar independentemente do primeiro e recair tanto sobre unidades militares como sobre navios e embarcações de comércio.

Breve menção será dedicada, a encerrar, aos ardis de guerra.

13. *Abalroamento e abordagem*

- a. As birremes e as trirremes da Antiguidade destinavam-se a afundar, pelo choque, as naves adversárias.

Eram construídas a partir de troncos de grandes dimensões, que ocupavam o lugar da quilha e eram guarnecidos, no topo de vante,

⁽⁴⁰⁾ Cfr. o princípio geral, quanto a armas novas, consignado no art.º 36.º do I Protocolo adicional (1977) às Convenções de Genebra de 1949.

por uma ponta única ou múltipla de bronze. A manobra de combate consistia na sua utilização como aríetes.

Na ponte superior, aberta, arqueiros e fundibulários submetiam ao seu tiro as tripulações inimigas e tinham por missão, se se viesse a mostrar possível, subjugar-las após abordagem. Para facilitar esta, as trirremes romanas dispunham de passadiços móveis (*corvi*) suspensos de paus de carga, que eram lançados sobre o tombadilho do navio adverso.

- b. Um tal esquema de combate perdurou durante toda a Idade Média, manteve-se mesmo depois de os navios passarem a ser artilhados, e levou a armar as rodas de proa dos navios de casco metálico, até perto do final do século passado, com um esporão.

O desaparecimento dos esporões não assinalou o abandono do abalroamento, nem a renúncia à abordagem.

Na Guerra de 1914-18, como na II Guerra Mundial, os navios mercantes britânicos tinham instruções precisas do Almirantado para procurarem abalroar os submarinos alemães; e as unidades militares aliadas de superfície a esse modo de combate deliberada e repetidamente recorreram, tanto no Atlântico como no Pacífico.

À abordagem incidentalmente se refere a X Convenção da Haia de 1907, ao dispor que em «caso de combate a bordo de um navio de guerra» deverão ser respeitadas e poupadas, quanto possível, as enfermarias ⁽⁴¹⁾.

14. Tiro

- a. Historicamente, os projecteis lançados por arqueiros e fundibulários, os disparos de catapultas e balistas montadas a bordo, e mais tarde o chamado «fogo grego», empregado pelos bizantinos com devastadores efeitos, representaram as mais antigas formas conhecidas de tiro no combate naval.

Seguiram-se-lhes a artilharia, os torpedos, as cargas explosivas transportadas por foguetões, mísseis, e meios aéreos e aeroespaciais em-

(41) Art.º 7.º — primeiro parágrafo.

barcados, formando vectores de armas, ou vectores de vectores, articulados em sistemas por vezes altamente complexos.

Também de modo somente incidental o Direito Internacional Público se refere ao tiro, seja ao fixar limites aos tipos de armas utilizáveis ou à sua implantação⁽⁴²⁾; seja estabelecendo a proibição de abrir ou continuar o fogo contra navio que se renda, arriando o pavilhão⁽⁴³⁾; seja regulando o bombardeamento, por forças navais, de objectivos terrestres⁽⁴⁴⁾.

- b. O bombardeamento de objectivos terrestres não abarca, de harmonia com a IX Convenção, apenas o efectuado com a artilharia de bordo. Às mesmas regras fica sujeito o que envolva meios igualmente selectivos, conforme se anotou já⁽⁴⁵⁾; ou que não devam ser submetidos pela sua natureza, como é o caso dos meios aéreos e aeroespaciais⁽⁴⁶⁾, ao regime próprio da guerra naval.

A IX Convenção assenta no princípio geral da proibição de bombardear portos, cidades, vilas, habitações e edifícios não defendidos⁽⁴⁷⁾, ainda que não hajam sido pagas contribuições em dinheiro previamente impostas ou acordadas⁽⁴⁸⁾. «Não defendidos» não é o mesmo que não fortificados: a existência de obras de fortificação, definitivas ou não, desde que não guarnecidas ou desactivadas, não invalida a proibição. Como a não invalida a existência de meios apenas passivos de defesa: a proibição mantém-se mesmo que, por exemplo, se achem «colocadas diante do porto minas automáticas de contacto»⁽⁴⁹⁾.

Ao contrário do que sucede quanto à guerra terrestre⁽⁵⁰⁾, este princípio geral admite excepções. Da proibição ficam excluídas as obras militares, os estabelecimentos de forças terrestres ou navais, os depósitos de armas ou material de guerra, oficinas ou instalações pró-

⁽⁴²⁾ V. g. cit. Trat. de 11 Fev. 1971.

⁽⁴³⁾ Cfr. *Manual de Oxford*, art.º 17.º

⁽⁴⁴⁾ IX Conv. da Haia (1907).

⁽⁴⁵⁾ N.º 2. a. — *in. fin.*

⁽⁴⁶⁾ N.º 10. a. e b. — *supra.*

⁽⁴⁷⁾ Art.º 1.º — primeiro parágrafo.

⁽⁴⁸⁾ Art.º 4.º

⁽⁴⁹⁾ Art.º 1.º — segundo parágrafo.

⁽⁵⁰⁾ Cit. art.º 25.º do Regul. anexo à IV Conv.

prias do exército ou da armada inimigos, e navios de guerra surtos no porto. A destruição destes objectivos pode ser procurada através de bombardeamento se as autoridades locais, intimadas, a ela não tiverem procedido no prazo fixado pela força naval atacante. Este prazo deve ser razoável; mas pode nem sequer ser marcado, se as necessidades militares requererem acção imediata. Em semelhante emergência, o comandante da força atacante deverá adoptar todas as providências para que o menor dano possível resulte, eventualmente, para a localidade⁽⁵¹⁾. O mesmo haverá de fazer se as autoridades locais não realizarem as destruições no prazo comunicado, nenhuma responsabilidade lhe cabendo pelos prejuízos não procurados que decorram do bombardeamento⁽⁵²⁾.

A abertura do fogo será sempre antecedida de aviso às autoridades locais, a menos que o impeçam as exigências militares de ocasião⁽⁵³⁾. Da proibição geral não beneficiarão os portos, cidades, vilas, habitações ou edificios não defendidos se as autoridades locais, intimadas formalmente, se recusarem a satisfazer as requisições de víveres ou aprovisionamentos necessários à força atacante. As requisições deverão ser proporcionadas aos recursos da localidade, e feitas com a autorização do comandante. O pagamento realizar-se-á, se possível, no acto da entrega; caso contrário, a entrega será certificada mediante recibo⁽⁵⁴⁾.

Deverão em qualquer caso ser poupados os edificios que se destinem ao culto, às artes, às ciências, ou à beneficência; os monumentos históricos; os hospitais e os locais onde tiverem sido concentrados doentes e feridos. O comandante tomará as providências para tanto necessárias, sob condição de os edificios não serem utilizados para fins militares⁽⁵⁵⁾.

Aos habitantes cabe assinalar os monumentos, edificios, e lugares de concentração com marcas bem visíveis, que consistirão em quadros rectangulares rígidos divididos em diagonal, sendo o triângulo supe-

(51) Art.º 2.º — primeiro e terceiro parágrafos.

(52) Art.º 2.º — segundo parágrafo.

(53) Art.º 6.º

(54) Art.º 3.º

(55) Art.º 5.º — primeiro parágrafo.

rior pintado a negro e o inferior a branco⁽⁵⁶⁾. As «obras de arte e instalações que contenham forças perigosas, a saber barragens, diques e centrais nucleares para produção de energia eléctrica» ostentando sinalização especial, constituída por uma sequência de três círculos, separados entre si e dispostos segundo um mesmo eixo horizontal, pintados a laranja vivo⁽⁵⁷⁾.

As cidades ou localidades atacadas não podem ser saqueadas ou entregues à pilhagem, mesmo quando tomadas de assalto por forças desembarcadas⁽⁵⁸⁾.

15. Bloqueio

- a. Do mesmo modo que o cerco terrestre, o bloqueio traduz-se no corte das comunicações exteriores do inimigo. Toda a navegação de ou para a costa passa a ser interdita.

Na sua forma inicial, posta em prática no final do século XVI pela Inglaterra, a interdição era absoluta e recaía indistintamente sobre navios e embarcações mercantes tanto inimigos como neutrais, cujas cargas eram confiscadas.

A reacção das restantes potências marítimas conduziu à adopção do princípio da efectividade do bloqueio. Este tinha de ser assegurado por forças capazes de impedir o acesso ao litoral inimigo ou, a partir deste, ao alto mar ou às águas de terceiros Estados⁽⁵⁹⁾.

A este princípio juntou a prática posterior o da publicidade.

Dada a impossibilidade de acordo que se verificou no decurso da II Conferência da Paz, a codificação das regras decorrentes de um e outro destes dois princípios foi tentada em 1909 pela Conferência Naval de Londres. A Declaração que a Conferência aprovou não chegou a ser ratificada; mas as regras nela contidas foram daí em diante olhadas como a expressão de modos de proceder não contestados e de validade geralmente reconhecida.

Assim, para que possa ser considerado legítimo, o bloqueio tem de

⁽⁵⁶⁾ Art.º 5.º — segundo parágrafo.

⁽⁵⁷⁾ I Protoc. adic. às Convs. de Genebra de 1949, art.º 56.º, n.º 7; e art.º 16.º do Anexo I a este Protoc.

⁽⁵⁸⁾ IX Conv., art.º 7.º

⁽⁵⁹⁾ Decl. russa de 27 Fev. 1780; Decl. de Paris de 1856, art.º 4.º

acordo com essas regras (i) de ser efectivo e (ii) de haver sido dado a conhecer, através de notificação, ao inimigo e às potências neutras. A notificação deverá indicar a data de início do bloqueio; as coordenadas geográficas, ou pelo menos os limites gerais, da área ou áreas do litoral a ele sujeitas; e o prazo concedido aos navios e embarcações neutras para as abandonarem.

Em segundo lugar, o bloqueio legitimamente estabelecido autoriza (i) o apresamento dos navios e embarcações que o infringirem; e (ii) o apresamento, ou até o confisco, das cargas que transportarem. Salvo, quanto a estas, se for feita a prova de que o carregador não conhecia, nem tivera a possibilidade de conhecer, à data do embarque, a intenção por parte do transportador, ou do capitão, de desrespeitar o bloqueio.

Não existia coincidência de pontos de vista relativamente à questão de saber se o navio ou embarcação que rume para porto bloqueado pode ser objecto de apresamento antes de transpor a orla exterior da área ou áreas bloqueadas, denominada *linha de investimento*, quando o seu propósito seja conhecido ou se mostre evidente; ou somente depois de o fazer.

A primeira solução era sustentada pelos países anglo-saxónicos, apoiados num genérico direito de actuação preventiva que era, em seu entender, o mesmo que justifica a legítima defesa perante agressão iminente; abraçava a segunda a França, que contestava esse genérico direito e considerava indispensável a efectiva transgressão do bloqueio. A Declaração de Londres pendeu para o modo de ver francês, que procurou no articulado consagrar.

- b. Durante a primeira e a segunda conflagrações mundiais estas divergências não apenas se mantiveram como, em não poucos casos, se acentuaram.

As potências beligerantes, que haviam de início das duas vezes protestado conformar-se com as regras enunciadas na Declaração Naval de Londres, cedo regressaram às suas práticas.

Entre estas também se não verificava concordância acerca da licitude do apresamento de navio ou embarcação que se dirija para porto neutro, mas cuja carga se suspeite destinada ao inimigo. A ati-

tude britânica era a de que, mesmo minimamente fundada, a suspeita deve ser olhada como presunção suficiente que legitima o apresamento, tornando irrelevante a consideração da escala em porto neutro (tese da *viagem contínua*). De modo semelhante ao que fizera relativamente ao momento a partir do qual pode ser efectuado o apresamento, a Declaração Naval de Londres rejeitou a prática britânica, admitindo em todos os casos a ilidibilidade da presunção. Seja qual for, por consequência, o destino do navio ou da embarcação e o da carga transportada.

Nem por isso, tanto na Primeira como na Segunda Guerra Mundial, a Grã-Bretanha se afastou da sua tradicional linha de orientação.

- c. As divergências versam, ainda, sobre a extensão do direito de perseguição, quando esta seja movida a navios ou embarcações mercantes provenientes da área ou áreas bloqueadas.

Na linha da orientação britânica tal direito não conhece, nem lhe podem validamente ser opostas, quaisquer limitações.

A Declaração Naval de Londres sancionou o entendimento diverso de que a perseguição só pode ser empreendida contra navios ou embarcações que rompam o bloqueio, e durar enquanto o navio perseguidor a mantiver ou o bloqueio persistir.

As infracções a este regime condicionado foram frequentes na Primeira Guerra Mundial e na Segunda.

Após a queda da França, no Verão de 1940, a Grã-Bretanha instituiu um sistema de certificados (*navicerts*), passados pelas suas autoridades consulares em estreita ligação com a Armada Real, relativos aos navios, aos carregamentos, e eventualmente às pessoas embarcadas. A posse de certificado não isentava do direito de visita; mas valia como salvo-conduto. Após a ocupação total do solo metropolitano francês por forças germânicas e italianas, perto do final de 1942, tornaram-se mais severas as exigências para a concessão destes títulos.

O regime manteve-se até ao termo das hostilidades.

16. *Apresamento*

a. O apresamento até aqui referido é o efectuado em situações de bloqueio, e na área ou áreas a ele submetidas.

Mas o direito de presa pode de igual modo ser exercido, no decurso das hostilidades, fora dessas situações e dessas áreas. Subordina-se então a regras, apoiadas em práticas seculares nem sempre em todos os pormenores coincidentes, que a VI Convenção da Haia de 1907 procurou parcialmente compilar.

Mesmo assim, a compilação feita e a confirmação de um genérico direito de presa em que redundava tiveram a oposição da América do Norte, fiel à atitude logo em 1899 adoptada na I Conferência da Paz.

A VI Convenção representa a vitória do ponto de vista de longa data perfilhado pela Grã-Bretanha de que a guerra naval é travada sob o signo da finalidade económica e o apresamento não pode, por consequência, deixar de ser encarado como intrinsecamente lícito e susceptível de recair quer sobre navios e embarcações do Estado inimigo, e suas cargas, quer sobre navios e embarcações particulares adversários, e respectivos carregamentos. Ao contrário do que sucede na guerra terrestre, durante a qual é inviolável, a propriedade privada pode pois, em caso de guerra naval, ser apreendida, confiscada ou até destruída.

b. A Declaração de Paris de 1856 tinha introduzido algumas restrições ao exercício do direito de presa e ao confisco. Admitia a captura de navios e embarcações de comércio adversários, e dos bens de propriedade inimiga encontrados a bordo; mas não das mercadorias neutras sob pavilhão inimigo, nem das mercadorias inimigas sob pavilhão neutro.

A VI Convenção de 1907 tentou impor novas limitações. Por exemplo, a recomendação de um prazo de favor para os navios e embarcações de comércio de uma das partes, surpreendidos pelas hostilidades em portos da outra, poderem fazer-se livremente ao mar e, a coberto de documentação de livre-trânsito, seguir sem serem molestados para os seus portos ou para aqueles que pelas autoridades portuárias lhes forem designados. Do mesmo regime deverão beneficiar os navios e embarcações entrados em porto inimigo, vindos

de portos deixados antes do início das hostilidades e sem destas terem tido conhecimento ⁽⁶⁰⁾.

Em vez de assim proceder, o governo local tem a possibilidade de optar pela apreensão do navio ou embarcação, para só ser entregue depois de terminadas as hostilidades, sem pagamento de indemnização; ou pela requisição contra indemnização, conjunta ou separadamente, do navio ou embarcação e das mercadorias de propriedade inimiga que tiver a bordo ⁽⁶¹⁾. A idêntico regime têm as autoridades locais a faculdade de submeter os navios e embarcações que por motivo de força maior não houverem abandonado o porto no prazo estabelecido; aqueles a que tiver sido negada autorização para zarpar; ou os que, saídos do último porto antes de desencadeada a guerra, tiverem sido interceptados no alto mar sem haverem tido conhecimento do começo das hostilidades ⁽⁶²⁾.

Num e noutro destes casos o apresador tem a obrigação de prover à segurança das pessoas, e à conservação dos papéis de bordo ⁽⁶³⁾. De nenhuma destas garantias podem aproveitar-se os navios e embarcações inimigos, em trânsito à data do rompimento da paz, logo que toquem num porto do seu país ou em porto neutro ⁽⁶⁴⁾; nem navios ou embarcações de comércio cuja construção denote destinarem-se a ser transformados, ou a poder sê-lo, em unidades militares ⁽⁶⁵⁾.

- c. Os Estados Unidos voltaram em 1919 a protestar contra a admissibilidade de um genérico direito de apresamento. Mas em vão. Esse direito não somente continuou a ser invocado e exercido, como as restrições contidas na VI Convenção a não serem observadas. A Grã-Bretanha, que se havia erguido contra a criação de um Tribunal Internacional de Presas e com o seu exemplo tinha obstado à ratificação e subsequente entrada em vigor da Convenção (a XII)

⁽⁶⁰⁾ Art.º 1.º

⁽⁶¹⁾ Art.º 4.º

⁽⁶²⁾ Cit. art.º 4.º; e art.ºs 2.º e 3.º

⁽⁶³⁾ Princípio geral, enunciado no art.º 3.º

⁽⁶⁴⁾ Ref. art.º 3.º — segundo parágrafo.

⁽⁶⁵⁾ Art.º 5.º

através da qual a II Conferência da Paz procurara concretizar esse intento, acabou em 1926 por denunciar a VI Convenção.

É verdade que para lá de considerações de conveniência militar e de portos deixados antes do início das hostilidades e sem destas terem peso, a exacta aplicação da VI Convenção se mostrou desde o primeiro instante dificultada por certas questões de fundo. Uma, relativas aos navios e embarcações; outras, às cargas. Tais questões não eram (e ainda hoje o não são) encaradas de modo uniforme pelas principais potências marítimas, com notórios reflexos nas soluções práticas seguidas.

Quanto aos navios e embarcações, marcado desacordo se registava (e continua a registar) acerca da sua classificação como *inimigos*. Na interpretação britânica de final do século passado, compartilhada pelo Japão, o critério deveria ser o do domicílio do proprietário, mostrando-se irrelevantes a sua nacionalidade ou o pavilhão arvorado pelo navio ou embarcação. Na maneira de ver francesa, era à nacionalidade do navio ou embarcação, indicada pelo pavilhão, que se teria de atender. Outras discrepâncias a estas se somavam, designadamente na hipótese de substituição do pavilhão originário por pavilhão neutral. Do ponto de vista britânico, a substituição seria em princípio válida, mesmo operada já depois da eclosão das hostilidades; deixaria porém de o ser quando efectuada *in transitu*, em porto bloqueado, ou mediante contrato de venda a retro ou com cláusula de retrocessão. Do ponto de vista francês, a mudança só teria validade se realizada antes de desencadeadas as hostilidades. A Declaração Naval de Londres de 1909 aderiu à opinião francesa, no que respeita à qualificação do navio ou embarcação como inimigo; mas buscou, relativamente à troca de pavilhão, uma conciliação dos dois pontos de vista em presença, combinando-os a partir da ideia de que a troca anterior ao início das hostilidades é em princípio válida e a posterior nula, com as correcções que a ocorrência de determinadas circunstâncias ou a admissão de certas presunções impuserem⁽⁶⁶⁾. A transferência anterior poderá, por exemplo, vir a apurar-se ser fraudulenta; a nulidade presumir-se-á se os documentos comprovativos da transferência se não acharem a

(66) Art.º 55.º e 56.º

bordo e ela se tiver efectuado menos de sessenta dias antes do começo das hostilidades. Em contrapartida, é de presumir a validade da transmissão se se tiver concretizado mais de trinta dias antes desse começo; se tiver sido completa, definitiva, e conforme com as legislações nacionais envolvidas; e se nem a exploração nem o comando continuarem «nas mesmas mãos que antes»⁽⁶⁷⁾. A transferência posterior é tida como inatacável se for feita a prova da licitude do título a que se alegar haver sido realizada; a presunção será no entanto de nulidade se levada a efeito no decorrer de viagem, em porto bloqueado, ou por intermédio de contrato de retrocessão ou com estipulação de retrovenda⁽⁶⁸⁾. Na II Guerra Mundial a observância destas regras cedeu gradualmente o passo ao regresso às antigas práticas de cada um dos beligerantes, que acabaram por se lhes sobrepor inteiramente. O simples facto de um navio ou embarcação serem propriedade adversária passou a constituir, de certa altura em diante, motivo suficiente para serem considerados boa presa.

No tocante às cargas, a Declaração de Paris de 1856 proclamou o princípio, escudado por longa prática, de que «o pavilhão neutro protege a mercadoria inimiga». Nem a carga inimiga transportada por navio ou embarcação neutros, nem a carga neutra transportada por meio ou embarcação inimigos, deviam ser apresados. Não coincidiam no entanto as concepções britânicas e europeia continental quanto à determinação do carácter inimigo ou neutro da carga. Para a concepção britânica, factor decisivo a ter em conta era o domicílio do dono; para a concepção europeia continental, a sua nacionalidade. A Declaração Naval de Londres de 1909, na mira de acabar com a divergência, prescreveu que a «condição neutral ou inimiga das mercadorias que se encontrem a bordo de navio inimigo depende da condição neutral ou inimiga do proprietário»⁽⁶⁹⁾.

E caso de dúvida, são presumidas inimigas; o proprietário pode, porém, fazer a prova do contrário⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁷⁾ Art.º 55.º

⁽⁶⁸⁾ Art.º 56.º

⁽⁶⁹⁾ Art.º 59.º

⁽⁷⁰⁾ Id.

d. De um ponto de vista formal, o apresamento tem de subordinar-se a processo cuja sequência, nas suas fases e diligências capitais, é regulada pelo Direito Internacional Público.

A primeira destas fases é de natureza estritamente administrativa. Tem o carácter de uma acção de polícia. Principia pela intimação de paragem, dirigida ao navio ou embarcação suspeito, e desenrola-se através da visita. Esta, que comporta não apenas o exame dos papéis de bordo e conhecimentos de carga mas, sendo o caso, a vistoria do próprio carregamento, conduz ou à libertação do navio ou embarcação ou ao seu apresamento. Em casos excepcionais ou de absoluta necessidade, o navio ou embarcação visitado poderá ser destruído. Nessa contingência serão conservados os papéis de bordo e postos previamente a salvo os passageiros, se os houver, e a equipagem. Esta última não deverá ser feita prisioneira. Tendo lugar a captura, o navio ou embarcação será conduzido, por tripulação colocada a bordo, para porto do captor.

Segue-se a segunda fase, de feição judicial, destinada a apurar se se trata, ou não, de boa presa. Se o apresamento for julgado irregular ou inválido, o navio ou embarcação e a sua carga deverão ser libertados, incorrendo o Estado captor em responsabilidade internacional a saldar através de indemnização. Esta segunda fase compreenderia, segundo a XII Convenção da Haia de 1907, duas instâncias: uma primeira, que deveria correr os seus termos perante os tribunais nacionais competentes do captor; uma segunda, de recurso, que haveria de desenrolar-se, sendo o caso, ante o Tribunal Internacional de Presas que a Convenção instituía (⁷¹).

A não ratificação da Convenção impediu este regime, que implicava um manifesto progresso, de entrar em vigor.

Ainda hoje as questões sobre presas continuam, por inteiro, confiadas às jurisdições internas (⁷²).

e. O costume e a lei internacionais, mais do que simples restrições, consagram verdadeiras excepções ao direito de presa.

(⁷¹) Art.ºs 2.º e 3.º

(⁷²) Sobre os pormenores formais do apresamento, em particular no que respeita à primeira fase, cfr. E. H. Serra Brandão, *Direito Internacional Marítimo* — cit., pp. 209 e segs.

A XI Convenção da Haia de 1907 fá-lo de modo expresso ao afirmar inviolável a correspondência encontrada a bordo do navio neutro ou inimigo interceptado, independentemente de haver sido expedida por neutros ou beligerantes ou a uns ou outros se destinar, e do seu carácter oficial ou privado, cabendo ao captor a sua reexpeção com a menor demora possível⁽⁷³⁾; ao isentar da captura as embarcações empregadas na pesca costeira ou em serviço local de cabotagem, os respectivos aparelhos, artes, aprestos e carregamentos, a menos que «tomem parte de qualquer modo nas hostilidades» ou sob a sua aparência pacífica e inofensiva sejam aproveitados para fins militares⁽⁷⁴⁾; ao dilatar a isenção, integrando nela os navios encarregados de missões religiosas, científicas e filantrópicas⁽⁷⁵⁾; e ao não sancionar o aprisionamento de tripulantes nacionais de Estado neutro senão no caso de o navio mercante inimigo, a cuja equipagem pertecerem, tomar parte nas hostilidades⁽⁷⁶⁾.

Os capitães e oficiais de nacionalidade neutra não serão feitos prisioneiros se formalmente prometerem, por escrito, não voltar a servir em navio inimigo durante a guerra⁽⁷⁷⁾. O uso desta faculdade ser-lhes-á negado se os navios que comandarem, ou em que servirem, intervierem nas hostilidades⁽⁷⁸⁾. De idêntico tratamento beneficiarão os capitães, oficiais e membros da tripulação de nacionalidade inimiga, que «sob fé de uma promessa formal por escrito» se comprometerem a não prestar, até ao termo das hostilidades, serviço relacionado com «as operações de guerra»⁽⁷⁹⁾. A possibilidade de por este modo se furtarem ao cativo ser-lhes-á no entanto recusada se os seus navios tiverem tomado parte nas hostilidades⁽⁸⁰⁾.

A Grã-Bretanha não aceitou nunca de bom grado a isenção referente às embarcações de pesca costeira e de cabotagem local. Violou-a sistematicamente, mesmo fora das excepções previstas no segundo

⁽⁷³⁾ Art.º 1.º

⁽⁷⁴⁾ Art.º 3.º

⁽⁷⁵⁾ Art.º 4.º

⁽⁷⁶⁾ Art.º 5.º — primeiro período.

⁽⁷⁷⁾ Art.º 5.º — segundo período.

⁽⁷⁸⁾ Art.º 8.º

⁽⁷⁹⁾ Art.º 6.º

⁽⁸⁰⁾ Art.º 8.º

e terceiro períodos do art.º 3.º da Convenção, no segundo conflito mundial a partir de 1941.

17. Zonas de guerra

- a. Constitui ainda modo de combate peculiar da guerra naval a criação de «zonas de guerra».

Definidas unilateralmente pelos beligerantes, as zonas de guerra podem abranger unicamente as águas costeiras inimigas ou alargar-se a áreas mais ou menos extensas de mar alto.

Quaisquer navios ou aeronaves, inimigos ou neutrais, que nelas penetrem ou as sobrevoem correm o risco de ataque sem prévio aviso.

- b. As zonas de guerra ou zonas militares (*war zones* ou *military zones*) foram pela primeira vez estabelecidas pela Grã-Bretanha. Pela nota de 13 de Novembro de 1914, todo o Mar do Norte foi declarado zona de guerra. A nota advertia que a destruição de navios inimigos ou neutrais não daria direito ao recebimento de indemnização alguma. A Alemanha ripostou em princípios de 1915, afirmando sujeitas a idêntico regime as águas circundantes da Inglaterra, da Escócia e da Irlanda.

As zonas britânica e germânica foram posteriormente ampliadas, perto do final da Grande Guerra⁽⁸¹⁾.

A prática era de duvidosa licitude, quando cotejada com as regras internacionais que para os navios e embarcações de comércio estabelecem em princípio, como destino, o apresamento e não a destruição; que precisam o âmbito e os limites dentro dos quais se deverá manter o bloqueio; e que consagram a imunidade dos neutros, enquanto terceiros, relativamente aos actos de guerra dos beligerantes e aos modos de combate por eles escolhidos.

Apesar disto, com a ajuda ou a coberto do clima de guerra total que então prevaleceu, voltaram a ser criadas zonas de guerra durante o conflito de 1939-45.

A Grã-Bretanha socorreu-se de novo deste meio logo no início do confronto que na Primavera de 1982 a opôs à Argentina a propósito das ilhas Falkland ou Malvinas, proclamando zona de guerra a faixa

(81) Cfr. Von Liszt, op. cit., pp. 460-61.

de 200 milhas marítimas em redor do arquipélago, que denominou zona marítima de exclusão (*maritime exclusion zone*) e a partir de certo momento, por forma a vincar o seu carácter integral e a intenção de não excluir a camada aérea superjacente, zona de exclusão total (*total exclusion zone*).

A Argentina replicou declarando passíveis de ataque, por parte das suas forças, quaisquer navios ou aeronaves encontrados dentro de um raio de 200 milhas a partir das ilhas.

18. *Ardis de guerra*

- a. Tal como na guerra terrestre, também na guerra naval o recurso a ardis é, dentro de limites determinados, procedimento lícito de combate. Nomeadamente para fazer valer o efeito de surpresa; ou, tratando-se de unidade com meios menos potentes ou de mais reduzido alcance, para tirar o melhor partido daqueles de que dispõe, para se colocar a distância de tiro mais eficaz ou mais preciso, ou para induzir em erro o adversário e levá-lo a expor-se ou a agir de modo imprudente.

Assim é que, de acordo com prática muito tempo contestada⁽⁸²⁾ mas hoje acolhida pela lei internacional⁽⁸³⁾, o navio de guerra pode içar pavilhão alheio para conseguir aproximar-se do antagonista, embora o deva arriar e içar o seu pavilhão nacional antes de abrir fogo ou dar início à acção de polícia que se propuser.

Com idênticos propósitos o navio militar pode modificar as suas superestruturas e a sua aparência geral, inclusivamente de maneira a fazer-se passar por navio de comércio, para confundir o adversário e em mais vantajosas condições empenhar o combate. O estratagemas foi repetidas vezes utilizado nas duas últimas guerras mundiais, socorrendo-se com frequência a Marinha britânica de navios-armadilhas (os famosos *Q-ships*) na luta anti-submarina.

- b. O I Protocolo adicional às Convenções de Genebra de 1949 cita exemplificativamente como ardis consentidos pelas regras internacionais, e sancionadas por uma prática insistente e generalizada, a

⁽⁸²⁾ Cfr. P. Fauchille, *Traité...* — cit., t. II, pp. 408-10; e *Manual de Oxford*, art.º 15.º

⁽⁸³⁾ I Protoc. adic. às Conv. de Genebra de 1949, art.º 39.º, n.º 3 — in *Fine*.

camuflagem, as operações simuladas, e as falsas informações⁽⁸⁴⁾; e como ardis interditos todos os que impliquem perfídia⁽⁸⁵⁾.

Como na guerra terrestre, a chave da distinção entre ardis pérfidos e não pérfidos reside no modo como fazem apelo à boa-fé do adversário e com ela jogam. É pérfido todo o expediente que traiçoeiramente o procure levar a crer que lhe é reconhecido o direito à protecção assegurada pelas regras de Direito Humanitário; ou, sendo o caso, que tem o dever de conceder essa mesma protecção⁽⁸⁶⁾.

Registe-se, além disto, que é maior o número de ardis permitidos no campo da guerra naval do que no da guerra terrestre. Assim a utilização de pavilhão alheio, que a lei internacional de forma expressa acolhe com respeito à guerra naval⁽⁸⁷⁾, mas não quanto à terrestre⁽⁸⁸⁾; ou a admissibilidade da assunção da falsa qualidade, como no caso dos navios-armadilha, não obstante o fingimento do estatuto de não-combatente que para unidades militares e respectivas equipagens eventualmente implique⁽⁸⁹⁾.

19. (iii) *Alvos de combate*

- a. Constituem alvos de acção naval (i) os meios militares do inimigo, incluindo objectivos terrestres e meios aéreos e aeroespaciais; e (ii) os seus navios e embarcações de comércio.

Os navios e embarcações de comércio devem, em princípio, ser objecto de apresamento; em determinadas circunstâncias podem, porém, ser confiscados ou destruídos. No decurso das duas guerras mundiais, a posição da regra e da excepção inverteu-se.

- b. De qualquer modo, é pelos dois grupos referidos que se repartem os alvos do combate naval.

A exposição que vai seguir-se não se ocupará senão do segundo, por isso que o essencial foi já adiantado quanto ao primeiro⁽⁹⁰⁾.

⁽⁸⁴⁾ Art.º 37.º, n.º 2. Cfr. Regul. anexo à IV Conv. da Haia de 1907, art.º 24.º

⁽⁸⁵⁾ Art.º 37.º, n.º 1.

⁽⁸⁶⁾ Cit. art.º 37.º, n.º 1 — segundo parágrafo.

⁽⁸⁷⁾ I Protoc. adic. às Conv. de Genebra de 1949, cit. art.º 39.º, n.º 3 — parte final.

⁽⁸⁸⁾ Id., id., id., n.ºs 1 e 2, e Regul. anexo à IV Conv. da Haia de 1907, art.º 23.º, al. f).

⁽⁸⁹⁾ Cfr. o I Protoc. adic. às Conv. de Genebra de 1949, art.º 37.º, n.º 1, al. c).

⁽⁹⁰⁾ N.ºs 4 a 11.

Não deixará, todavia, de ser feita complementarmente menção das excepções estabelecidas pela XI Convenção da Haia de 1907 e do regime de protecção que a II Convenção de Genebra de 1949 e o I Protocolo adicional de 1977 definem para as formações e transporte sanitários, as organizações de defesa civil, o pessoal que nessas formações, transportes e organizações preste serviço, e as populações e bens civis.

20. *Navios e embarcações de comércio*

- a. A noção de navio ou embarcação de comércio foi, até depois do final da Guerra de 1939-45, questão disputada.

Na concepção anglo-saxónica e francesa eram mercantes os navios e embarcações que se destinassem — e enquanto se destinassem — ao tráfico mercantil.

Na concepção alemã, mantida nas duas Guerras, a qualificação devia caber aos navios e embarcações que não fossem propriedade do Estado.

A falta de coincidência entre estes dois critérios conduzia a notórias divergências, sobretudo em relação aos navios e embarcações estaduais. As dificuldades tomaram maior vulto à medida que cresceram em número de unidades e em tonelagem as frotas públicas de comércio, fenómeno que se verificou mesmo em países não marxistas.

Das quatro Convenções votadas em 1958 pela I Conferência sobre o Direito do Mar, e relativa ao mar territorial e à zona contígua, submeteu os navios do Estado afectados a fins comerciais ao regime dos navios mercantes⁽⁹¹⁾; a referente ao mar alto equiparou os navios do Estado ou por ele explorados, adstritos a serviço governamental sem carácter comercial, aos navios de guerra no que concerne à imunidade completa de jurisdição quanto a Estado que não seja o do pavilhão⁽⁹²⁾.

As duas soluções são conformes com a concepção anglo-saxónica e francesa. Ainda que válidas somente para tempo de paz, parecem

(91) Art.º 21.º Conv. de 1982, vot. pela III Conf., art.ºº 27.º e 28.º

(92) Art.º 9.º Conv. de 1982, art.º 96.º

representar um primeiro passo para a presumível consagração em tempo de guerra.

- b. O apresamento de que em princípio deviam ser objecto os navios e embarcações inimigos de comércio, que só poderiam ser atacados e eventualmente destruídos se se recusassem a parar, activamente resistissem à visita ou apresamento, auxiliassem navios militares inimigos, ou atacassem navios militares adversários, representava um tratamento diferenciado, mais favorável do que o reservado às naves militares. A estas, em razão da sua própria natureza, aguardava-se o combate e o risco de destruição.

Ainda antes do começo das hostilidades de 1914 o Almirantado britânico anunciou que artilharia os navios mercantes, com fins meramente defensivos, se a Alemanha contra eles desencadeasse guerra submarina. A Alemanha iniciou-a em 1916, tomando como justificação o uso ofensivo que os navios mercantes vinham fazendo da artilharia instalada a bordo e as instruções do Almirantado para o abalroamento⁽⁹³⁾, ao mesmo tempo que fazia saber não considerar imunes à possibilidade de ataque directo os navios mercantes armados⁽⁹⁴⁾.

Na II Guerra Mundial, tanto no teatro de operações do Atlântico como no do Pacífico, acentuou-se este retorno ao regime que imperara desde o final da Idade Média até meados do século XIX. As razões eram diversas, pois não se tratava já, para os navios de comércio, de enfrentar a pirataria e a guerra de corso; mas de ripostar à guerra submarina. Como observa um Autor⁽⁹⁵⁾, o processo terá sido iniciado pelos beligerantes que adoptaram como modo de combate o torpedeamento sem aviso prévio; mas «uma vez que os navios mercantes recorreram a contramedidas como o uso ofensivo do armamento instalado, o abalroamento dos submarinos, a indicação da sua posição, ou a navegação em comboios, os navios de guerra inimigos passaram a ter fundamento para os tratar como parte das forças navais adversárias e, por essa razão, a olhá-los como

⁽⁹³⁾ Cfr. n.º 13. b. — *supra*.

⁽⁹⁴⁾ Von Liszt, *op. cit.*, pp. 447-8.

⁽⁹⁵⁾ K. Skubiszewski, *Use of Force by States. Collective Security. Law of War and neutrality* — em *Manual of Public International Law*, edit. por M. Sörensen — Londres (reimpr., 1978) p. 824.

susceptíveis de medidas de violência»⁽⁹⁶⁾. Não se afigura todavia inteiramente líquido que em contrapartida, «se o navio mercante se abster de por qualquer forma participar activamente nas hostilidades ou de tomar a iniciativa de actos hostis, não navegar sob a protecção de vasos de guerra e não lhes prestar auxílio em operações militares no mar, então terá direito à plena e tradicional imunidade relativamente a qualquer forma de ataque»⁽⁹⁷⁾. Nem os submersíveis e navios de superfície abdicarão de vantagem da surpresa, que a ausência de aviso ou o recurso a ardis lhes proporcionem; nem os navios e embarcações de comércio abandonarão com facilidade, ao revés de antiga prática, a provada maior segurança da navegação em comboio. Para «darem comboy» aos navios mercantes devia de acordo com essa prática a Companhia Geral do Comércio do Brasil, instituída no começo de 1649 por D. João IV, aparelhar duas esquadras de dezoito naus de guerra cada⁽⁹⁸⁾. A questão não é já hoje a defesa contra ataques de corsários; mas o círculo vicioso em que se entrou, como as duas guerras mundiais de modo inequívoco mostraram, conduziu a idênticos resultados e não se vê que tão cedo a situação venha a mudar, por iniciativa de atacantes ou atacados.

21. *Embarcações de pesca costeira e cabotagem local*

- a. A XI Convenção da Haia de 1907 isenta de captura as embarcações exclusivamente empregadas na pesca costeira, seus aparelhos, artes, aprestos e carga, e as utilizadas em serviços de pequena navegação local e respectivos carregamentos⁽⁹⁹⁾.

Os beligerantes, frisa a Convenção, não deverão aproveitar-se do carácter inofensivo destas embarcações para, a coberto da sua aparência pacífica, as usarem com fins militares. Se por qualquer modo o fizerem, participando com elas nas hostilidades, a isenção deixará

⁽⁹⁶⁾ Id., p. 825.

⁽⁹⁷⁾ Id. id.

⁽⁹⁸⁾ Cit. por J. Veríssimo Serrão, *História de Portugal* — Lisboa (s. d.) v. V., p. 120.

⁽⁹⁹⁾ Art.º 3.º — primeiro parágrafo.

de se lhes aplicar⁽¹⁰⁰⁾ e passarão, conseqüentemente, a ser alvo lícito de combate⁽¹⁰¹⁾.

- b. A Grã-Bretanha não acatou na Grande-Guerra, nem a partir de 1941 na II Guerra Mundial, o benefício prescrito em favor de um e outro tipo de embarcações.

O recurso persistente à utilização delas nas últimas décadas, por parte das duas superpotências, como meios de detecção e espionagem electrónica, parecem acentuar a tendência para uma inflexão nesse sentido — se é que não significa em rigor, já, a tácita aceitação de regime oposto ao previsto na XI Convenção.

22. Navios encarregados de missões religiosas, científicas e filantrópicas

- a. Isenção idêntica perante a possibilidade de captura estabelece a XI Convenção para «os navios encarregados de missões religiosas, científicas ou filantrópicas»⁽¹⁰²⁾.

O regime de isenção veio mais em pormenor a ser regulado, com referência aos navios-hospitais, aos salva-vidas costeiros, aos navios e embarcações sanitários em geral, e ao pessoal religioso, médico e hospitalar, pela II Convenção de Genebra de 1949 e pelo I Protocolo adicional de 1977. De acordo com as regras de Direito Humanitário na II Convenção contidas, relativamente, à melhoria da situação dos feridos, doentes e náufragos das forças armadas no mar, depois ampliadas mesmo a não-membros das forças armadas pelo Protocolo, deverão ser poupados, protegidos e auxiliados pelos beligerantes não apenas (i) os navios-hospitais (militares, transformados, ou civis), seus salva-vidas e embarcações, mas de igual modo (ii) as embarcações costeiras de salvamento, (iii) quaisquer outros navios e embarcações sanitários, (iv) as entidades suas proprietárias ou que assegurem a sua operação, (v) as equipagens e pessoal ao seu serviço, e (vi) os feridos, doentes e náufragos que transportarem ou neles estiverem recolhidos ou em tratamento⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Id. — segundo e terceiro parágrafos.

⁽¹⁰¹⁾ Cfr. n.º 17. e. — *supra*.

⁽¹⁰²⁾ Art.º 4.º

⁽¹⁰³⁾ I Conv., art.ºs 22.º e segs; I Protoc., art.ºs 22.º e 23.º

Durante e após o combate, os navios e embarcações citados agem por sua conta e risco⁽¹⁰⁴⁾ e devem obedecer às ordens e indicações que nos termos do Direito Internacional lhes sejam transmitidas pelos beligerantes, designadamente quanto a paragem, visita, ou alteração de rumo⁽¹⁰⁵⁾.

Por nenhum modo dificultarão as operações de guerra, serão utilizados, ou deverão deixar-se utilizar, para as facilitar ou levar a cabo⁽¹⁰⁶⁾.

Se praticarem «actos nocivos ao inimigo», e neles persistirem não obstante intimação para deles se absterem, perderão o direito a protecção e auxílio⁽¹⁰⁷⁾.

Não são considerados «nocivos» o porte de armas pelo pessoal dos navios ou enfermarias, para manutenção da ordem, para defesa própria, ou para defesa dos feridos e doentes; a existência a bordo de aparelhos destinados exclusivamente a assegurar a navegação ou as transmissões; a existência a bordo de armas portáteis e munições, recolhidas dos doentes, feridos ou náufragos, e ainda não entregues aos serviços competentes; a extensão da actividade humanitária a civis feridos, doentes ou náufragos; a existência de pessoal e material sanitário em excesso, em relação ao habitualmente necessário⁽¹⁰⁸⁾.

- b. A protecção em princípio concedida ao pessoal médico, religioso e hospitalar⁽¹⁰⁹⁾, devidamente identificado⁽¹¹⁰⁾, que no essencial consiste em não ser aprisionado nem impedido de exercer as suas funções ou o seu *munus*⁽¹¹¹⁾, será retirada se, intimado para o não fazer, continuar a cometer actos nocivos ao adversário⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ II Conv., art.º 30.º — quarto parágrafo.

⁽¹⁰⁵⁾ I Protoc., art.º 23.º

⁽¹⁰⁶⁾ II Conv., art.º 30.º — segundo e terceiro parágrafos.

⁽¹⁰⁷⁾ II Conv., art.º 34.º — primeiro parágrafo; I Protoc., art.º 23.º, n.º 3.

⁽¹⁰⁸⁾ II Conv., art.º 35.º

⁽¹⁰⁹⁾ II Conv., art.ºs 36.º e 37.º; I Protoc., art.ºs 15.º e 16.º

⁽¹¹⁰⁾ I Protoc., art.º 18.º

⁽¹¹¹⁾ II Conv. cits. art.ºs 36.º e 37.º

⁽¹¹²⁾ I Protoc., art.º 13.º, n.º 1.

Não serão, porém, tidos como «nocivos» o porte de armas ligeiras individuais, para defesa própria ou dos feridos e doentes à sua guarda; a existência de piquetes, sentinelas ou escoltas; a existência de armas portáteis e munições, recolhidas dos feridos e doentes; a presença de membros das forças armadas, ou outros combatentes, nos quadros das unidades sanitárias em que esse pessoal estiver integrado ⁽¹¹³⁾.

23. *Organismos de protecção civil*

a. Da mesma protecção beneficiam, em linhas gerais, os organismos de protecção civil; e o pessoal que deles faça parte ⁽¹¹⁴⁾, desde que apropriadamente identificado ⁽¹¹⁵⁾.

Os edifícios e material de tais organismos não podem ser objecto de ataques nem de actos de represália ⁽¹¹⁶⁾, nem destruídos ou utilizados para fim diverso pelos beligerantes ⁽¹¹⁷⁾.

b. A protecção cessará se se verificar insistência na prática de actos nocivos ao adversário, não obstante intimação ⁽¹¹⁸⁾.

Como «nocivos» não poderão ser considerados o enquadramento, direcção e fiscalização militar do organismo e seu pessoal; a presença de elementos militares nos seus quadros; a protecção ou auxílio dados a membros das forças armadas; o porte de armas ligeiras individuais, para manutenção da ordem ou protecção própria ⁽¹¹⁹⁾.

24. *Estabelecimentos fixos dos serviços de saúde, e formações sanitárias móveis, instalados na costa*

a. A IX Convenção da Haia de 1907 determina que nos bombardeamentos por forças navais sejam tomadas providências para poupar,

⁽¹¹³⁾ Id., n.º 2.

⁽¹¹⁴⁾ I Protoc., art.º 61.º e 62.º

⁽¹¹⁵⁾ Id., art.º 68.º

⁽¹¹⁶⁾ Id., art.º 52.º — *ex vi* do disposto no art.º 62.º, n.º 3.

⁽¹¹⁷⁾ Id.

⁽¹¹⁸⁾ Id., art.º 65.º, n.º 1.

⁽¹¹⁹⁾ Id., n.º 2 e 3; e art.º 67.º

quanto possível, os edifícios reservados aos cultos, às artes, às ciências e à beneficência, os monumentos históricos, os hospitais e os lugares onde estiverem concentrados doentes e feridos⁽¹²⁰⁾. Mas acrescenta: «sob condição desses edifícios não serem ao mesmo tempo utilizados para fins militares»⁽¹²¹⁾.

A II Convenção de Genebra de 1949 acrescenta não deverem ser bombardeados nem atacados, do mar, os estabelecimentos fixos dos serviços de saúde e as formações sanitárias móveis, que se encontrem instalados na costa⁽¹²²⁾.

- b. Nos termos gerais antes referidos, a comissão de actos nocivos ao inimigo, após intimação, fará caducar este regime de protecção⁽¹²³⁾. Nos mesmos termos gerais, não deverão ser tomados com «nocivos» o porte de armas ligeiras individuais, para defesa própria ou dos feridos e doentes, pelo pessoal que nesses estabelecimentos ou formações servir; a presença de piquetes de guarda, sentinelas ou escoltas; a existência de armas portáteis e munições, recolhidas dos feridos e doentes e ainda não entregues aos serviços competentes; e o encontrarem-se neles, por motivos médicos, membros das forças armadas ou outros combatentes⁽¹²⁴⁾.

25. (iv) *Neutralidade perante a guerra naval*

- a. A neutralidade é instituto relativamente recente. A sua lenta consolidação deve-se à acção de países como os Estados Unidos da América, desenvolvido a partir do final do século XVIII contra a prática das grandes potências marítimas, em especial a Grã-Bretanha.

Até ao termo do século XIX a neutralidade conservou uma feição maleável, considerando-a bom número de países compatível com o direito de passagem, a permissão de recrutamento em território da potência neutral, o equipamento, armamento e reabastecimento nos

⁽¹²⁰⁾ Cfr. n.º 14. b. — *supra*.

⁽¹²¹⁾ Art.º 5.º — primeiro parágrafo.

⁽¹²²⁾ Art.º 23.º

⁽¹²³⁾ I Protoc., art.º 13.º, n.º 1.

⁽¹²⁴⁾ Id., n.º 2.

seus portos, a concessão de facilidades financeiras, e outras formas de auxílio a uma das partes em luta.

Foi a II Conferência da Paz que através de duas Convenções (a V para o caso de guerra terrestre e a XIII para o de guerra marítima) a configurou como situação jurídica de contornos precisos.

- b. O estado de neutralidade implica direitos e deveres recíprocos para neutros e beligerantes.

Direitos e deveres nem sempre, na prática, exactamente observados⁽¹²⁵⁾; e não só referentes aos Estados, mas também aos seus nacionais ou cidadãos. Este é um dos domínios em que, de modo expresso, a personalidade e a capacidade internacional de gozo e de exercício, tanto dos indivíduos como das pessoas colectivas privadas, se mostram reconhecidas pelo Direito Internacional Público contemporâneo.

- c. Tanto a adopção como o abandono da posição de neutralidade são actos inteiramente livres.

O Estado pode renunciar *de motu proprio* a essa liberdade, declarando-se perpetuamente neutro ou neutralizado⁽¹²⁶⁾; ou limitá-la voluntariamente em relação quer a certos⁽¹²⁷⁾, quer a quaisquer Estados. Esta última situação é por exemplo a que decorre da integração nas Nações Unidas: o Estado-membro não pode manter-se neutro quando a Organização empreenda acção preventiva ou coercitiva, e antes deve prestar-lhe «assistência plena», inclusive militar, e abster-se de auxiliar o Estado ou Estados que sejam objecto de tal acção⁽¹²⁸⁾.

(125) Sobre as formas de neutralidade dita «qualificada» ou «imperfeita», a que alguns Estados recorreram na I e II Guerras internacionais, v. L. Oppenheim, *International Law* — Londres (7.ª ed., 1952) t. II, p. 664.

(126) Assim a neutralização da Suíça, proclamada no séc. XIII, consagrada pelo Congresso de Viena (1815) e reconhecida pelo Trat. de Versailles (1919); a da Bélgica e do Luxemburgo, iniciadas respectivamente em 1831 e 1867 e a que ambos os países renunciaram após a Grande Guerra; a da Áustria, declarada em 1955; ou a do Laos proclamada em 1962.

(127) Assim no Trat. germano-soviético de 24 Abr. 1926, pelo qual as duas partes se obrigavam a conservar-se neutrais no caso de a outra se envolver em conflito; ou, em geral, os acordos de defesa mútua.

(128) Carta das Nações Unidas, art. 2.º — n.º 5; e art.º 42.º a 50.º

26. Neutralização

- a. A neutralização corresponde estatuto jurídico de conteúdo idêntico ao da neutralidade.

Todavia, não apenas pela origem como pela duração, a neutralização pode divergir da neutralidade.

- b. A neutralização não resulta sempre de acto unilateral do Estado. É umas vezes de origem pactícia, com ou sem intervenção do Estado neutralizado; outras constitui consequência da pequenez demográfica ou da limitação dos meios disponíveis, como acontece com os denominados Estados exíguos.

Por outro lado, seja qual for a sua origem, a neutralização difere da neutralidade mesmo total (isto é: não circunscrita a determinada ou determinadas áreas, onde não poderão ser instaladas bases nem estacionar ou transitar forças que possam constituir ou ser olhadas como potenciais ameaças quanto a um dos contendores, na hipótese de conflito) por não ter duração necessariamente limitada. Embora o Estado ou Estados que de modo voluntário a tiverem assumido sejam a todo o tempo livres de por novo acto de vontade a fazer cessar, nada impede que a neutralização tenha carácter duradouro. Ao contrário da neutralidade, não está condicionada à duração do conflito entre terceiros Estados.

27. Direitos e deveres dos Estados neutros e neutralizados

- a. O princípio por que se norteia a atitude do Estado neutro ou neutralizado é o da recusa de participação no conflito que opõe os beligerantes. Esta recusa implica, como corolário, uma estrita igualdade de tratamento.

A estes dois princípios, que denomina respectivamente da *abstenção* e da *imparcialidade*, acrescenta um Autor o da *prevenção*, que consistiria no dever de tomar as precauções necessárias para impedir que o seu território seja utilizado para apoio de uma das partes

— designadamente consentindo que por ele se encaminhem, ou dele partam, reforços e abastecimentos⁽¹²⁹⁾. Em rigor, no entanto, o princípio da prevenção não representa senão o desenvolvimento, ou um caso particular de aplicação, do princípio da imparcialidade: este seria desrespeitado se o Estado neutro ou neutralizado de maneira expressa ou tácita permitisse actos que, em detrimento de uma das partes, favorecessem a outra.

- b. Na sequência dos princípios da recusa de participação e da igualdade de tratamento, a XIII Convenção da Haia de 1907 qualifica como infracção da neutralidade ou neutralização a tolerância perante actos hostis dos beligerantes, praticados nas águas da potência neutra ou neutralizada, como o exercício do direito de visita ou a captura⁽¹³⁰⁾; a instalação de tribunal de presas em terra ou a bordo de navio surto nessas águas⁽¹³¹⁾; a utilização das águas ou dos portos neutrais para a instalação de estações de comunicações ou de bases de operações⁽¹³²⁾; a cedência, a qualquer título e por qualquer modo, de navios militares, munições e material de guerra⁽¹³³⁾; o equipamento e armamento de navios militares ou adaptados, para fazerem cruzeiro ou tomarem parte em acções de guerra⁽¹³⁴⁾; a autorização, ou a não oposição, à importação ou trânsito, por um ou outro dos beligerantes, de armas, munições, e em geral tudo quanto possa ser útil às suas forças⁽¹³⁵⁾.

O Estado neutro ou neutralizado deve, numa base de estrita paridade, aplicar a ambas as partes em conflito tanto as condições como as restrições e interdições que tiver promulgado sobre a entrada nos seus portos, ancoradouros e águas territoriais⁽¹³⁶⁾; permitir a passagem, pelas suas águas, de navios de guerra beligerantes e de presas

⁽¹²⁹⁾ P. Reuter, op. cit., p. 392. Na trad. portuguesa, *Direito Internacional Público* — Lisboa (1981) p. 310.

⁽¹³⁰⁾ Art.ºs 1.º e 2.º

⁽¹³¹⁾ Art.º 4.º

⁽¹³²⁾ Art.º 5.º

⁽¹³³⁾ Art.º 6.º

⁽¹³⁴⁾ Art.º 8.º

⁽¹³⁵⁾ Art.º 7.º

⁽¹³⁶⁾ Art.º 9.º — primeiro parágrafo.

feitas fora delas⁽¹³⁷⁾; consentir que esses navios utilizem os serviços dos seus pilotos diplomados⁽¹³⁸⁾.

O Estado neutro ou neutralizado deve libertar os navios e embarcações apresados nas suas águas enquanto se encontrem dentro delas, e internar as equipagens colocadas a bordo pelos captores. Se a presa se encontrar já fora da faixa das águas sob a sua jurisdição, deverá pedir ao Governo do captor que ordene a libertação da presa, e dos oficiais e equipagem que tenha a bordo⁽¹³⁹⁾.

Como sanção de ordem geral, o Estado neutro ou neutralizado pode proibir o acesso aos seus portos e ancoradouros dos navios beligerantes que se não tiverem conformado com as ordens e prescrições que tiver editado, ou que por qualquer modo houverem violado a sua neutralidade⁽¹⁴⁰⁾.

No caso de incumprimento da ordem de partida imediata de presa que (justificada ou injustificadamente) for conduzida a porto seu, a potência neutral ou neutralizada deverá empregar todos os meios ao seu alcance para a restituir à liberdade, com os seus oficiais e tripulantes, e internar a equipagem posta a bordo pelo captor⁽¹⁴¹⁾. Cabe-lhe, além disso, o direito de exercer a vigilância requerida para impedir, nos seus portos, ancoradouros e águas territoriais, violações às regras precedentemente referidas⁽¹⁴²⁾; e de tornar incapazes para se fazerem ao mar, enquanto durar a guerra, os navios militares beligerantes que desobedecerem às suas ordens para abandonar o porto onde não tenham o direito de ficar, detendo os seus comandantes, oficiais e equipagens e deixando a bordo apenas os homens necessários para cuidar dos navios. Os oficiais poderão ser deixados em liberdade se tomarem o compromisso, sob palavra, de não abandonar o território neutral sem autorização⁽¹⁴³⁾.

⁽¹³⁷⁾ Art.º 10.º

⁽¹³⁸⁾ Art.º 11.º

⁽¹³⁹⁾ Art.º 3.º

⁽¹⁴⁰⁾ Art.º 9.º — segundo parágrafo.

⁽¹⁴¹⁾ Art.º 21.º e 22.º

⁽¹⁴²⁾ Art.º 25.º

⁽¹⁴³⁾ Art.º 24.º

O exercício de quaisquer destes direitos não pode ser invocado como acto pouco amigável pelos beligerantes⁽¹⁴⁴⁾.

A XIII Convenção preceitua, ainda, que as partes contratantes deverão entre si dar-se a conhecer as leis, ordenanças e outras disposições definidoras do regime a que os navios militares dos beligerantes ficam sujeitos nas suas águas, portos e ancoradouros, mediante notificações dirigidas com esse fim ao Governo holandês⁽¹⁴⁵⁾.

- c. Os Estados neutros ou netralizados não podem ampliar desmesuradamente a largura das suas águas territoriais, nem fixar unilateralmente, para além delas, *zonas de segurança* com idêntico fim.

A Declaração do Panamá, assinada no início da II Guerra Mundial⁽¹⁴⁶⁾ por mais de uma vintena de Estados que reivindicavam ao largo das suas costas zonas deste tipo com 300 milhas marítimas de largura, não foi tida em conta pelos beligerantes nem obteve posterior consagração pelo ordenamento internacional.

28. *Direitos e deveres dos cidadãos dos Estados neutros ou neutralizados*

- a. Através do conjunto de direitos e deveres enunciados, os Estados neutros ou neutralizados procuram preservar um clima de boas relações com os beligerantes.

Os seus nacionais são livres, em princípio, de prosseguir no comércio com esses países, observadas as restrições que em tão delicado transe as circunstâncias naturalmente impuserem.

- b. Tais restrições visam, antes de mais, o contrabando de guerra. Entre elas se inclui o direito de visita, que poderá ser dispensada (nesse sentido se tem orientado a prática internacional) quando os navios ou embarcações de comércio neutros navegarem, em comboio ou isolados, com escolta de navios de guerra do seu país.

⁽¹⁴⁴⁾ Art.º 26.º

⁽¹⁴⁵⁾ Art.º 27.º

⁽¹⁴⁶⁾ 3 Out. 1939.

A Declaração Naval de Paris (1865) referia-se já ao contrabando de guerra; a XIII Convenção da Haia de 1907 alargou-o por forma a abranger, além de armas, munições e mercadorias militares (*res usui belli*), tudo o que possa ser útil «a um exército ou a uma esquadra» (*res ancipitis usus*)⁽¹⁴⁷⁾; a Declaração Naval de Londres (1909) esforçou-se por elaborar uma lista minuciosa do que deveria ser considerado contrabando de guerra, permitindo o confisco do navio e da carga onde quer que se encontrem. Salvo, claro, em águas territoriais neutras⁽¹⁴⁸⁾.

Na I e na II Guerras Mundiais as potências aliadas não fizeram aplicação das regras compiladas pela Declaração Naval de Londres, na parte em que para os navios e embarcações mercantes neutros estabelece regime mais favorável (de acordo com o princípio da viagem contínua) quanto às mercadorias não necessariamente destinadas a fins militares. A Grã-Bretanha pôs em prática de certa altura em diante, no conflito de 1939-45, o sistema dos *navicerts*, de que já foi feita menção⁽¹⁴⁹⁾.

- c. Os cidadãos dos Estados neutros ou neutralizados devem coibir-se de, por qualquer forma, prestar assistência hostil aos beligerantes. A assistência hostil é tratada como contrabando por analogia, nela considerando a prática internacional incluídas todas as formas de actuação que redundem em benefício de uma das partes em luta. A Declaração Naval de Londres (1909) refere-se-lhe em duas circunstâncias. A primeira, é a de o navio ou a embarcação neutral transportarem membros das forças armadas do adversário do navio que realiza a intercepção; a segunda, é a de o navio ou embarcação neutral tomar parte directa nas hostilidades ao lado do inimigo, ou estarem fretados pelo inimigo. Numa como noutra hipótese, deverá o navio ou embarcação ser considerado e tratado como adversário⁽¹⁵⁰⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ Art.º 7.º

⁽¹⁴⁸⁾ Art.º 37.º

⁽¹⁴⁹⁾ N.º 15. c. — *supra*.

⁽¹⁵⁰⁾ Art.º 46.º

29. *Direitos e deveres dos beligerantes*

a. Como corolário da delimitação do teatro da guerra naval às suas águas e ao alto mar ⁽¹⁵¹⁾, os beligerantes não podem praticar actos de guerra fora dessas águas.

A XIII Convenção da Haia de 1907 alarga a proibição à parte terrestre do território do Estado neutro ou neutralizado e à prática «de todos os actos» que, mesmo sem oposição, constituam «infracção à sua neutralidade» ⁽¹⁵²⁾.

Ficam assim interditas não só quaisquer formas de combate ⁽¹⁵³⁾, mas também a utilização de terra firme para a instalação de tribunais de presas ⁽¹⁵⁴⁾, de bases de operações e, em especial, de estações radiotelegráficas e de outros meios de comunicação ⁽¹⁵⁵⁾. O comportamento dos beligerantes é, além disso, dominado pela limitação do tempo de permanência e do número de unidades que podem simultaneamente manter em águas neutrais.

Assim, os seus navios militares não podem conservar-se mais de 24 horas em portos e ancoradouros da potência neutra ou neutralizada ⁽¹⁵⁶⁾, excepto por motivo de avaria ou em razão do estado do mar. A partida deverá verificar-se logo que cesse a causa da demora ⁽¹⁵⁷⁾. A limitação do tempo de permanência não é aplicável aos navios, ainda que militares, «exclusivamente afectados a missão religiosa, científica ou filantrópica» ⁽¹⁵⁸⁾.

Em cada porto ou ancoradouro do Estado neutro ou neutralizado, a menos que a legislação deste disponha diversamente, cada beligerante não pode ter ao mesmo tempo mais do que três navios militares ⁽¹⁵⁹⁾.

Se num mesmo porto ou ancoradouro neutral se acharem navios militares das duas partes em guerra, deverão mediar pelo menos

⁽¹⁵¹⁾ Cfr. n.º 3. — *supra*.

⁽¹⁵²⁾ Art.º 1.º

⁽¹⁵³⁾ Cfr. art.º 2.º, qt. ao exercício do d. de visita e ao apresamento.

⁽¹⁵⁴⁾ Art.º 4.º

⁽¹⁵⁵⁾ Art.º 5.º

⁽¹⁵⁶⁾ Art.º 12.º

⁽¹⁵⁷⁾ Art.º 14.º — primeiro parágrafo.

⁽¹⁵⁸⁾ Id. — segundo parágrafo.

⁽¹⁵⁹⁾ Art.º 15.º

24 horas entre as partidas de uma e outra. A ordem das saídas, a não ser em caso de avaria ou de estado do mar que o impeça, será a das chegadas. Haverá lugar à aplicação das mesmas regras quando navios mercantes das duas partes em conflito se acharem, na mesma altura, fundeados no porto ou ancoradouro⁽¹⁶⁰⁾.

A reparação de avarias será limitada ao indispensável para a segurança da navegação, e nunca para aumento do poder e capacidade militares⁽¹⁶¹⁾. Na mesma ordem de ideias, os beligerantes não podem servir-se da estadia nos ancoradouros e águas neutrais para renovar ou aumentar os seus meios de combate, ou completar as suas tripulações⁽¹⁶²⁾.

O reabastecimento em provisões não poderá exceder o montante normal de tempo de paz; e, em combustível, o suficiente para alcançar o porto mais próximo do seu país, se o Estado neutro ou neutralizado não consentir o enchimento total dos paióis ou depósitos. A permanência poderá ser prolongada por mais 24 horas se a legislação ou as determinações locais só consentirem o fornecimento decorridas vinte e três horas após a chegada⁽¹⁶³⁾. O navio reabastecido em combustível, apenas passados três meses poderá de novo fazê-lo em porto da mesma potência neutra ou neutralizada⁽¹⁶⁴⁾. As presas realizadas pelos beligerantes só poderão ser conduzidas a porto neutral por motivo de inavegabilidade, de mau estado do mar, ou de falta de provisões ou de combustível. A partida terá lugar logo que remediadas as razões determinantes da entrada. Caso contrário, será intimada a partida imediata. Na falta de cumprimento da intimação, as presas serão libertadas; e, com elas, os seus oficiais e tripulações⁽¹⁶⁵⁾.

À libertação deverão também proceder as autoridades neutrais se a presa tiver sido conduzida ao porto ou ancoradouro fora das condições mencionadas⁽¹⁶⁶⁾.

Pode pelos beligerantes ser pedida autorização para nos portos e

⁽¹⁶⁰⁾ Art.º 16.º

⁽¹⁶¹⁾ Art.º 17.º

⁽¹⁶²⁾ Art.º 18.º

⁽¹⁶³⁾ Art.º 19.º

⁽¹⁶⁴⁾ Art.º 20.º

⁽¹⁶⁵⁾ Art.º 21.º

⁽¹⁶⁶⁾ Art.º 22.º

ancoradouros neutrais fazer entrar as suas presas, escoltadas ou não, a fim de aí aguardarem sob sequestro decisão do tribunal de presas. Se as presas forem escoltadas, os oficiais e homens colocados a bordo pelo captor podem ser autorizados a passar para o navio de escolta; se as presas tiverem viajado sem escolta, o destacamento colocado a bordo será deixado em liberdade. O Estado neutro ou neutralizado pode ordenar a remoção da presa para outro dos seus portos ⁽¹⁶⁷⁾.

Armando M. Marques Guedes

⁽¹⁶⁷⁾ Art.º 23.º