REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

CRIMES EM ÁGUAS INTERNACIONAIS

Iara Cristina Pita Silveira
Carolina Martinez Pula Daltoé
observatorioportuario@unisanta.br

Resumo: A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), firmada em 1982, estabelece o marco legal global para a regulação dos oceanos, abrangendo desde questões de soberania e gestão de recursos naturais até a proteção ambiental e resolução de disputas. Esse tratado internacional delimita as zonas marítimas, atribuindo direitos específicos e responsabilidades para os Estados em águas territoriais, zonas econômicas exclusivas (ZEEs), e águas internacionais. O princípio da liberdade dos mares, essencial para o alto-mar, garante a navegação, pesca, e pesquisa científica, mas também levanta desafios significativos em termos de aplicação da lei e governança. Em águas internacionais, a jurisdição é geralmente determinada pela bandeira que o navio arvora, o que permite a existência de navios sob bandeiras de conveniência, complicando o controle e a fiscalização. Essa situação é exacerbada pela vastidão do oceano e pela limitada capacidade de vigilância dos Estados, resultando em crimes como pirataria, tráfico humano, e pesca ilegal. A resolução efetiva dessas questões exige cooperação internacional robusta e mecanismos de aplicação aprimorados, que são desafios persistentes para a governança global dos oceanos.

Palavras-chave: Águas internacionais, direito do mar, liberdade dos mares

Abstract: The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), signed in 1982, establishes a global legal framework for the regulation of the oceans, encompassing issues from sovereignty and natural resource management to environmental protection and dispute resolution. This international treaty delineates maritime zones, assigning specific rights and responsibilities to states in territorial waters, exclusive economic zones (EEZs), and international waters. The principle of the freedom of the seas, essential for the high seas, ensures navigation, fishing, and scientific research but also poses significant challenges in terms of law enforcement and governance. In international waters, jurisdiction is generally determined by the flag the ship flies, which allows for the existence of ships under flags of convenience, complicating control and oversight. This situation is exacerbated by the vastness of the ocean and the limited surveillance capacity of states, resulting in crimes such as piracy, human trafficking, and illegal fishing. Effective resolution of these issues requires

robust international cooperation and enhanced enforcement mechanisms, which remain persistent challenges for global ocean governance.

Keywords: International waters, maritime law, freedom of the seas

1 INTRODUÇÃO

As águas internacionais, ou alto-mar, constituem áreas marítimas que escapam à jurisdição exclusiva de qualquer Estado, situando-se fora dos limites das zonas econômicas exclusivas ou das águas territoriais de qualquer país. Governadas por um conjunto de normas complexas e internacionais, essas regiões são palco de uma variedade de atividades, algumas das quais caem no espectro da ilegalidade e do crime. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) de 1982 é o principal instrumento legal que regula estes espaços, estabelecendo diretrizes para o uso dos oceanos e recursos marinhos e visando a manutenção da paz, justiça e progresso para todos os povos do mundo (United Nations, 1982).

A importância de uma compreensão robusta e atualizada dos crimes em águas internacionais não pode ser subestimada. Com o aumento do comércio global e a intensificação da interdependência entre nações, o alto-mar torna-se um vetor crucial não só para a economia global, mas também para as atividades ilícitas transnacionais. Crimes como pirataria, tráfico humano, pesca ilegal e contrabando de mercadorias e drogas representam ameaças significativas à segurança e à ordem legal internacionais (Bowden, 2010). A pirataria, em particular, tem recebido atenção considerável nas últimas décadas devido aos seus impactos diretos sobre a segurança das rotas marítimas internacionais e o bem-estar dos marinheiros (Murphy, 2007).

A UNCLOS procura estabelecer um marco legal que equilibre os direitos de navegação livre com a necessidade de combater esses crimes eficazmente. No entanto, a aplicação da lei em águas internacionais é complicada pela natureza fluida e pela vastidão do ambiente marítimo, criando desafios únicos para a jurisdição e a governança (Kraska, 2011). A falta de clareza jurisdicional, juntamente com a dificuldade de coordenação entre as nações, facilita a impunidade dos perpetradores de crimes marítimos.

Estes desafios são exacerbados pela limitada capacidade de patrulha e vigilância dos Estados, que muitas vezes estão restringidos por recursos financeiros e técnicos limitados. O alto custo do patrulhamento marítimo e a necessidade de cooperação entre múltiplas agências e países dificultam uma resposta eficaz aos crimes no alto-mar. Ademais, a complexidade tecnológica necessária para monitorar

vastas áreas do oceano global exige investimentos significativos e colaboração internacional (Treves, 2009).

No contexto da pirataria, por exemplo, a cooperação internacional tem-se mostrado uma ferramenta valiosa. Iniciativas como a Combined Maritime Forces têm contribuído para a redução significativa dos ataques de pirataria na região do Corno de África, demonstrando que esforços colaborativos podem ser eficazes (Bueger, 2013). No entanto, esses esforços muitas vezes carecem de um suporte contínuo e de uma integração efetiva entre as diferentes jurisdições e capacidades nacionais.

Além dos crimes diretamente relacionados à segurança, as violações ambientais, como a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (IUU), também são prevalentes em águas internacionais. Estas atividades não só degradam os ecossistemas marinhos, mas também ameaçam a biodiversidade e a sustentabilidade dos recursos marinhos globais (Agnew et al., 2009). A luta contra essas práticas exige uma abordagem multidimensional que combine vigilância, tecnologia e legislação reforçada.

Adicionalmente, o tráfico humano e a migração ilegal por vias marítimas continuam a ser problemas persistentes. Os contrabandistas exploram a falta de vigilância em águas internacionais para transportar refugiados e migrantes em condições perigosas e desumanas. Este aspecto dos crimes marítimos destaca a intersecção entre segurança, direitos humanos e governança marítima (Moreno-Lax & Papastavridis, 2017).

Portanto, a necessidade de fortalecer a governança internacional das águas internacionais é clara e urgente. Isso envolve não apenas a melhoria da capacidade de patrulha e vigilância, mas também a implementação de leis mais rigorosas e a criação de um ambiente de cooperação mais robusto entre as nações. Atualizações e reformas na UNCLOS, junto com uma maior integração e coordenação entre os esforços nacionais e internacionais, são essenciais para abordar as lacunas existentes na legislação e na execução da lei no alto-mar.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 ÁGUAS INTERNACIONAIS

Águas internacionais, também conhecidas como alto-mar, são aquelas áreas do oceano que não se encontram sob a jurisdição exclusiva de nenhum Estado específico, diferenciando-se das zonas econômicas exclusivas, das águas territoriais ou de qualquer outra forma de águas sob soberania nacional. Essas áreas são regidas por um conjunto complexo de normas internacionais, primariamente estabelecidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), que foi adotada em 1982. A convenção define águas internacionais como todas as partes do

mar que não estão incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, ou nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (United Nations, 1982).

A definição legal de águas internacionais estabelece que nenhum estado pode reivindicar ou exercer soberania ou controle exclusivos sobre qualquer parte do alto-mar. Isto é fundamentado no princípio do mare liberum, ou "mar livre", que foi uma ideia proposta inicialmente pelo jurista holandês Hugo Grotius em 1609. Grotius argumentava que o mar era internacional e infinito e, portanto, deveria ser livre para a navegação de todos, uma noção que tem moldado as políticas marítimas internacionais desde então (Grotius, 1609).

O alto-mar é, portanto, considerado um recurso comum a todos os Estados e está aberto a várias atividades, incluindo navegação, sobrevoo, pesca e pesquisa científica, desde que estas atividades sejam conduzidas de acordo com os princípios da liberdade do mar e da consideração mútua entre nações. A UNCLOS estipula que todos os Estados, quer sejam costeiros ou sem litoral, têm direito à liberdade de navegação no alto-mar e devem exercer essa liberdade com devida consideração aos interesses de outros Estados (United Nations, 1982).

A liberdade de navegação, no entanto, não é absoluta. Enquanto a UNCLOS promove a liberdade dos mares, também impõe limitações destinadas a prevenir abusos. Por exemplo, enquanto a pesca é livremente permitida, ela não deve ser realizada de maneira que prejudique a capacidade dos stocks de peixes de se recuperarem, nem deve interferir com os esforços de conservação empreendidos em águas territoriais adjacentes. Além disso, a convenção também regula atividades como a instalação de ilhas artificiais, a pesquisa marinha e a proteção do ambiente marinho, estipulando que tais atividades devem ser realizadas de forma responsável e sustentável (Churchill & Lowe, 1999).

Embora a UNCLOS forneça um quadro abrangente para a regulamentação das atividades no alto-mar, a aplicação efetiva dessas regras continua a ser um desafio significativo. A vastidão do alto-mar e a falta de recursos para monitoramento e aplicação da lei dificultam a governança eficaz dessas áreas. Crimes como pirataria, tráfico humano e pesca ilegal continuam a ocorrer, muitas vezes explorando as lacunas na capacidade de aplicação da lei das nações (Klein, 2005).

Além disso, a crescente importância dos recursos naturais localizados no fundo do mar e abaixo dele está levando a novas discussões sobre como esses recursos devem ser gerenciados. A Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, que foi estabelecida pela UNCLOS para regular a mineração mineral em águas internacionais, esforça-se para equilibrar os interesses econômicos com a necessidade de proteger o ambiente marinho (Lodge, 2017).

Em conclusão, as águas internacionais representam uma parte vital do nosso ambiente global, funcionando como um bem comum global que exige cooperação e

consideração mútua entre as nações para garantir sua gestão sustentável e justa. A governança dessas águas continua a evoluir, enfrentando desafios complexos que exigem uma colaboração internacional contínua e inovadora para garantir que o alto-mar permaneça livre e aberto para o benefício de todos.

2.2 CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (UNCLOS)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), também conhecida como a Lei dos Mares, é um acordo internacional que foi finalizado em 1982 e entrou em vigor em 1994 após ser ratificado por um número suficiente de países. Este tratado abrangente foi criado para regular todas as questões relacionadas aos oceanos e mares, e serve como um "manual" global para a gestão dos recursos marinhos e a preservação do ambiente marinho. A UNCLOS delineia as diretrizes para a utilização dos mares e oceanos, a exploração de seus recursos, a proteção do ambiente marinho, e a delimitação das áreas marítimas (United Nations, 1982).

Antes da UNCLOS, o mar era um domínio livre regido pelo princípio de "mare liberum", uma doutrina proposta por Hugo Grotius no início do século XVII, que defendia que o mar deveria ser aberto a todos e não sujeito à soberania de nenhum Estado. No entanto, com o aumento do uso dos oceanos para transporte, pesca e exploração de recursos, tornou-se evidente a necessidade de uma governança mais estruturada e de um acordo formal que equilibrasse os interesses de todos os Estados costeiros e sem litoral (Churchill & Lowe, 1999).

A UNCLOS estabelece claramente a divisão das áreas marinhas em várias zonas com diferentes graus de controle por parte dos Estados costeiros, enquanto preserva certas liberdades para todos os países. As principais zonas incluem águas internas, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental. No mar territorial, que se estende até 12 milhas náuticas da costa de um Estado, esse Estado exerce soberania quase completa, com algumas exceções para a passagem inocente de navios estrangeiros. A ZEE se estende até 200 milhas náuticas, onde um Estado tem direitos exclusivos para explorar e gerir recursos naturais. Além da ZEE, encontra-se o alto-mar, onde prevalece a liberdade de navegação, sobrevoo, pesca e pesquisa científica, sujeita a condições definidas pela Convenção (United Nations, 1982).

Um dos principais avanços da UNCLOS é o seu tratamento detalhado sobre a proteção ambiental. A Convenção inclui disposições específicas destinadas a proteger e preservar o ambiente marinho de todas as fontes de poluição e ameaças à biodiversidade marinha. Isso inclui a poluição proveniente de navios, da atmosfera, da exploração e explotação de recursos do fundo do mar, e outras atividades humanas

(Boyle, 2005). As partes da Convenção são obrigadas a tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do ambiente marinho e cooperar em nível global e regional para atingir esses objetivos.

Outro aspecto significativo da UNCLOS é o seu mecanismo de resolução de disputas, que inclui a arbitragem, a mediação e outros meios pacíficos. A Convenção estabelece o Tribunal Internacional do Direito do Mar, um órgão judicial independente destinado a resolver disputas entre Estados relacionadas à interpretação ou aplicação da Convenção. Esta é uma faceta crucial para garantir que os conflitos sobre recursos marinhos ou fronteiras marítimas sejam resolvidos de maneira justa e equitativa, proporcionando um ambiente estável para a navegação e o comércio marítimo (Klein, 2005).

Além disso, a UNCLOS promove a cooperação científica marinha, incentivando os Estados a colaborar em pesquisas e a compartilhar informações e dados relevantes. Isso é fundamental para a gestão sustentável dos oceanos e para o avanço do conhecimento científico sobre os ambientes marinhos, uma preocupação cada vez mais importante à medida que se reconhece a importância dos oceanos para o sistema climático global e para a biodiversidade (Lodge, 2017).

2.3 DESAFIOS JURISDICIONAIS NA APLICAÇÃO DE LEIS EM ÁGUAS INTERNACIONAIS

A aplicação de leis em águas internacionais apresenta desafios jurisdicionais complexos e multifacetados devido à natureza única do mar como um espaço que é, em grande parte, fora do alcance direto de qualquer jurisdição nacional. Esses desafios são amplificados pela estrutura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), que, apesar de proporcionar um arcabouço legal para as águas internacionais, deixa várias áreas sujeitas a interpretações variadas e à cooperação voluntária entre Estados.

Um dos principais desafios é o princípio da liberdade dos mares, que é fundamental para a UNCLOS. Este princípio assegura que as águas fora da zona econômica exclusiva (ZEE), que se estende até 200 milhas náuticas da costa de um Estado, são abertas a todos os Estados, sejam eles costeiros ou sem litoral. Enquanto isso promove a liberdade de navegação, também dificulta a regulação e o monitoramento de atividades como a pesca, o transporte marítimo e, especialmente, ações ilícitas como o tráfico de drogas, pirataria e tráfico humano (Churchill & Lowe, 1999).

A questão da jurisdição é particularmente problemática. Em águas internacionais, a jurisdição primária é frequentemente baseada na bandeira que o navio arvora. Cada embarcação é sujeita à lei do país cuja bandeira está hasteada, conforme descrito no artigo 92 da UNCLOS. Isso cria uma situação onde navios

podem escolher registrar-se sob bandeiras de conveniência, de países que talvez não tenham a capacidade ou a vontade de regulamentar suas atividades de maneira eficiente. Esse fenômeno complica ainda mais a aplicação das leis, pois a fiscalização depende significativamente da capacidade e disposição de tais Estados em regulamentar suas próprias frotas (Klein, 2005).

Outro desafio significativo é a falta de capacidade de execução. A vastidão do oceano torna praticamente impossível para qualquer nação monitorar efetivamente todas as atividades em suas ZEEs e muito menos em águas internacionais. Além disso, a cooperação internacional, embora fundamental, é muitas vezes dificultada por interesses nacionais conflitantes, falta de recursos e, em alguns casos, diferenças significativas nas legislações ambientais e criminais. Este problema é exacerbado em áreas como a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (IUU), onde a falta de transparência e a dificuldade de monitorar navios em alto-mar levam a uma gestão insustentável dos recursos pesqueiros e a violações ambientais (Agnew et al., 2009).

Além disso, a pirataria e o tráfico humano ilustram como as águas internacionais podem se tornar áreas onde os criminosos capitalizam a dificuldade de aplicação de leis. A resposta internacional a esses desafios muitas vezes requer a mobilização de uma gama de recursos estaduais, como a presença naval, que nem todos os Estados podem proporcionar. Por exemplo, a luta contra a pirataria ao largo da costa da Somália envolveu uma cooperação internacional significativa, que resultou na diminuição dos ataques piratas na região, mas tais esforços são caros e difíceis de sustentar a longo prazo (Bueger, 2013).

Os desafios jurisdicionais também são evidentes na questão emergente da mineração dos fundos marinhos. Enquanto a UNCLOS estabelece a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISA) para regular a mineração em águas internacionais, a implementação de regulamentos que equilibrem interesses econômicos com a proteção ambiental ainda está em desenvolvimento. A falta de clareza regulatória e a preocupação com os impactos ambientais de tais atividades continuam sendo questões controversas entre os Estados e os atores não estatais envolvidos (Lodge, 2017).

Por fim, a aplicação da lei em águas internacionais é ainda complicada pela evolução da tecnologia e da geopolítica. O aumento do uso de tecnologias avançadas por parte de atores estatais e não estatais pode tanto auxiliar quanto complicar a vigilância e a aplicação da lei. A cibersegurança e o uso de drones e outras tecnologias de monitoramento remoto são promissores, mas também levantam questões sobre privacidade, soberania e legalidade internacional (Kraska, 2011).

A UNCLOS fornece um quadro legal abrangente, a aplicação prática dessas leis em águas internacionais enfrenta desafios substanciais que exigem cooperação internacional contínua, compromisso político e inovação tecnológica para serem

superados. A complexidade dos desafios jurisdicionais na aplicação das leis em águas internacionais continua a ser um campo dinâmico e evolutivo no direito internacional.

3 METODOLOGIA

Marconi e Lakatos (2017) afirmam que essa metodologia coloca os pesquisadores em contato direto com as publicações acerca do tema. O objetivo dessa metodologia não é replicar o que já foi escrito anteriormente e sim, apresentar outra visão crítica sobre o assunto, introduzindo uma nova abordagem e outro enfoque ao tema, enriquecendo a bibliografia sobre o tema.

A revisão bibliográfica utilizada para a realização deste trabalho tem um caráter exploratório e qualitativo. Segundo Gil (2008) as pesquisas exploratórias tem como finalidade permitir a familiarização com um determinado assunto, permitindo que o pesquisador conheça mais sobre o tema após o término das pesquisas. As pesquisas bibliográficas são um exemplo claro disso, os pesquisadores precisam buscar conhecimento sobre o assunto para que tenham conhecimento específico para formular hipóteses e opinar sobre o tema no qual está estudando. Quanto à forma de abordagem qualitativa

Marconi e Lakatos (2017) afirmam que o método qualitativo não se baseia em dados estatísticos para realizar as análises, mas, analisa profundamente um determinado assunto, indicando mais detalhes sobre tendências, comportamentos, dentre outros aspectos. Essas características requerem que o pesquisador analise os dados de forma indutiva após a coleta dos dados.

A metodologia inicial para a composição da amostra foi conduzida a partir da leitura dos títulos e resumos e identificação dos estudos que atenderam aos objetivos estabelecidos para o estudo. Foram utilizados artigos científicos nacionais e internacionais indexados a base de dados da Scientific Electronic e Library Online (Scielo), LILACS e BDENF.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 TRÁFICO DE SERES HUMANOS E MIGRAÇÃO ILEGAL

O tráfico de seres humanos e a migração ilegal são problemas críticos em águas internacionais, onde a falta de jurisdição clara e a vastidão do mar proporcionam um ambiente propício para essas atividades ilícitas. O tráfico de seres humanos refere-se ao recrutamento, transporte, transferência, alojamento ou recepção de pessoas, através de meios como a ameaça, uso da força ou outras formas de coação, com o objetivo de exploração. A migração ilegal, por sua vez, envolve o movimento de pessoas através das fronteiras sem a devida autorização legal (UNODC, 2020).

A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, também conhecida como Convenção de Palermo, juntamente com seus Protocolos, fornece o quadro jurídico internacional para combater o tráfico de pessoas. Este tratado obriga os Estados a criminalizar tais atos, proteger as vítimas e promover a cooperação internacional (United Nations, 2000).

Os traficantes frequentemente utilizam rotas marítimas para transportar pessoas, aproveitando-se da falta de vigilância e da fiscalização insuficiente em alto-mar. Os migrantes são muitas vezes transportados em condições perigosas e desumanas, o que resulta frequentemente em mortes devido a naufrágios ou outras emergências no mar (UNHCR, 2019). As operações de resgate em alto-mar são complexas e envolvem diversos desafios logísticos e legais. De acordo com a Organização Internacional para as Migrações (OIM), milhares de migrantes morrem a cada ano tentando cruzar o Mediterrâneo em embarcações precárias e superlotadas (IOM, 2021).

Além disso, os traficantes de seres humanos frequentemente aproveitam as bandeiras de conveniência, registrando seus navios em países que têm regulamentações marítimas mais relaxadas. Isso dificulta ainda mais a fiscalização e a responsabilização dos criminosos (Shelley, 2010).

Os esforços para combater o tráfico de seres humanos e a migração ilegal no mar exigem uma abordagem multifacetada que inclua a vigilância aprimorada, a cooperação entre os Estados, a capacitação das autoridades marítimas e a implementação rigorosa das leis internacionais. Organizações internacionais, como a Interpol e a Europol, também desempenham um papel vital ao facilitar a cooperação e a troca de informações entre as nações (UNODC, 2020).

4.2 CONTRABANDO DE MERCADORIAS E DROGAS.

O contrabando de mercadorias e drogas em águas internacionais é um problema significativo que desafia as capacidades de fiscalização e aplicação da lei dos Estados. A vasta extensão do oceano e a natureza transnacional dessas atividades ilegais complicam os esforços de monitoramento e intervenção. O contrabando envolve o transporte ilegal de bens, incluindo produtos falsificados, armas e substâncias controladas, como drogas ilícitas, sem a devida autorização ou pagamento de impostos e tarifas (McNicholas, 2008).

O tráfico de drogas é uma das formas mais lucrativas e perigosas de contrabando marítimo. Organizações criminosas transnacionais frequentemente utilizam navios de pesca, embarcações de recreio e até submarinos para transportar grandes quantidades de drogas através do oceano. Essas redes criminosas aproveitam-se das rotas marítimas menos vigiadas para mover seus produtos de

países produtores para os mercados consumidores, principalmente na América do Norte e na Europa (UNODC, 2020).

A Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas, de 1988, estabelece medidas para combater o tráfico de drogas, incluindo a cooperação internacional, a troca de informações e a autorização para que navios de um Estado possam ser abordados e inspecionados por outro Estado com o devido consentimento (United Nations, 1988). No entanto, a implementação dessas medidas enfrenta desafios significativos devido à falta de recursos, a complexidade da coordenação internacional e a resistência dos próprios criminosos, que frequentemente estão bem armados e organizados.

O contrabando de mercadorias também inclui produtos falsificados e armas. A venda e distribuição de produtos falsificados não apenas prejudicam a economia global, mas também podem representar sérios riscos à saúde e segurança dos consumidores. Por exemplo, medicamentos falsificados podem conter ingredientes perigosos ou ineficazes, enquanto produtos eletrônicos falsificados podem não atender aos padrões de segurança (OECD/EUIPO, 2019).

A interdição eficaz do contrabando marítimo exige uma abordagem multifacetada. Isso inclui o aumento da capacidade de vigilância e fiscalização por meio do uso de tecnologia avançada, como drones e satélites, bem como a formação de parcerias robustas entre Estados e organizações internacionais. Programas de capacitação e compartilhamento de informações entre as autoridades marítimas de diferentes países são essenciais para melhorar a detecção e a interdição de atividades de contrabando (Bowden, 2010).

O contrabando de mercadorias e drogas em águas internacionais representa um desafio significativo para a segurança global e a economia. A cooperação internacional e a adoção de tecnologias avançadas são cruciais para enfrentar eficazmente esse problema e proteger as rotas marítimas de atividades ilícitas.

4.3 LIMITAÇÕES DAS JURISDIÇÕES NACIONAIS.

As limitações das jurisdições nacionais em águas internacionais representam um desafio significativo para a aplicação da lei e a manutenção da ordem em alto-mar. De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), a jurisdição nacional se estende apenas até as 12 milhas náuticas do mar territorial de um Estado e até 200 milhas náuticas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) para questões de exploração de recursos (United Nations, 1982). Além dessas zonas, as águas internacionais ou alto-mar são áreas onde nenhum Estado possui soberania exclusiva, dificultando a aplicação de leis nacionais.

Uma das principais limitações é a questão da bandeira de conveniência. Navios podem registrar-se sob bandeiras de Estados que oferecem regulamentações mais flexíveis e fiscalização menos rigorosa. Esse fenômeno permite que os armadores

escapem das rigorosas leis nacionais de seus próprios países, criando um ambiente propício para atividades ilícitas, como tráfico de drogas, contrabando e até mesmo pesca ilegal (Eagle, 2008).

Outro desafio é a aplicação extraterritorial das leis nacionais. Embora a UNCLOS permita a abordagem e inspeção de navios suspeitos em certas circunstâncias, a necessidade de obter consentimento do Estado de bandeira e as complexidades jurídicas envolvidas frequentemente retardam ou impedem ações efetivas (Klein, 2005). Isso é particularmente problemático em casos de pirataria e tráfico humano, onde a resposta rápida é crucial.

A cooperação internacional é essencial para superar essas limitações, mas também enfrenta desafios significativos. Diferentes Estados podem ter prioridades e capacidades distintas, o que pode dificultar a coordenação eficaz. Além disso, a soberania nacional e a desconfiança mútua podem impedir a partilha de informações e a realização de operações conjuntas. Iniciativas como a Interpol e a Organização Marítima Internacional (IMO) têm trabalhado para promover a cooperação e a coordenação, mas a implementação prática ainda é um desafio (Bueger, 2015).

Além disso, a vastidão e a natureza remota das águas internacionais tornam a vigilância e a fiscalização extremamente difíceis e caras. A tecnologia avançada, como satélites e drones, pode ajudar a monitorar essas áreas, mas a implementação desses recursos é frequentemente limitada por restrições financeiras e logísticas (Boyle, 2005).

As limitações das jurisdições nacionais em águas internacionais são um obstáculo significativo para a aplicação da lei e a manutenção da ordem. Superar esses desafios exige cooperação internacional robusta, avanços tecnológicos e um compromisso contínuo para fortalecer os mecanismos legais e operacionais existentes.

4.4 REFORÇAR A VIGILÂNCIA E A INTELIGÊNCIA MARÍTIMAS

Reforçar a vigilância e a inteligência marítimas é crucial para enfrentar os desafios de segurança em águas internacionais, onde a ausência de uma jurisdição clara e a vastidão dos oceanos dificultam a aplicação efetiva das leis. A vigilância e a inteligência são componentes essenciais para detectar, prevenir e responder a atividades ilícitas como pirataria, tráfico de drogas, contrabando de mercadorias e pesca ilegal.

A vigilância marítima envolve o monitoramento contínuo das atividades no mar, utilizando uma combinação de tecnologias avançadas e patrulhamento físico. Satélites de observação da Terra, aeronaves de vigilância, drones e sistemas de radar costeiro são ferramentas importantes nesse esforço. Satélites fornecem cobertura global e podem detectar e monitorar movimentos de navios em tempo real, ajudando

a identificar atividades suspeitas (Tetreault, 2017). O uso de drones, ou veículos aéreos não tripulados (VANTs), complementa essa capacidade, oferecendo flexibilidade e a capacidade de operar em áreas onde a presença de aeronaves tripuladas seria arriscada ou impraticável (Tatham, 2014).

A inteligência marítima envolve a coleta, análise e disseminação de informações relevantes sobre ameaças e atividades ilícitas. A coleta de inteligência pode ser feita através de várias fontes, incluindo interceptação de comunicações, relatórios de navios, dados de satélite e informações compartilhadas por outros países e organizações internacionais. A análise desses dados permite a identificação de padrões e tendências que podem indicar atividades ilegais, facilitando a tomada de decisões informadas e a coordenação de respostas (Bueger, 2015).

A cooperação internacional é fundamental para o sucesso das operações de vigilância e inteligência marítimas. Nenhum país possui os recursos ou a capacidade de monitorar sozinho todas as áreas de interesse no oceano global. Iniciativas como a Interpol, a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Combined Maritime Forces (CMF) promovem a colaboração entre países, compartilhando informações e recursos para melhorar a eficácia das operações de segurança marítima (Kraska, 2011). A troca de informações entre nações pode ser facilitada por centros de inteligência regional, que servem como hubs para a coleta e análise de dados e para a coordenação de operações conjuntas.

Além das tecnologias avançadas e da cooperação internacional, o treinamento e a capacitação das forças de segurança marítima são cruciais. As tripulações de navios de patrulha e as equipes de inteligência devem ser bem treinadas para operar equipamentos de vigilância sofisticados e para analisar dados de inteligência de maneira eficaz. Programas de treinamento e exercícios conjuntos podem ajudar a melhorar as habilidades e a coordenação entre as diferentes forças de segurança marítima (Liss, 2013).

A legislação também desempenha um papel importante no reforço da vigilância e da inteligência marítimas. Leis claras e robustas que regulamentam a coleta e o compartilhamento de dados de inteligência, bem como a execução de operações de vigilância, são essenciais para garantir que essas atividades sejam conduzidas de maneira legal e eficaz. A implementação de acordos internacionais, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), fornece um quadro legal para a cooperação e a coordenação em segurança marítima (United Nations, 1982).

Reforçar a vigilância e a inteligência marítimas é essencial para enfrentar as crescentes ameaças à segurança em águas internacionais. A combinação de tecnologias avançadas, cooperação internacional, treinamento adequado e um sólido arcabouço legal pode melhorar significativamente a capacidade de detectar, prevenir e responder a atividades ilícitas no mar. O investimento contínuo nessas áreas é

necessário para proteger os interesses econômicos e de segurança global e para garantir que os oceanos permaneçam seguros e livres para todos.

5 CONCLUSÃO

A segurança em águas internacionais é um desafio multifacetado que exige abordagens inovadoras e cooperativas. O fortalecimento da vigilância e da inteligência marítimas é crucial para lidar com as inúmeras ameaças que permeiam os oceanos, desde atividades ilícitas como tráfico de drogas e contrabando de mercadorias até crimes mais complexos como pirataria e tráfico humano. A vastidão dos oceanos, a ausência de uma jurisdição clara e a natureza transnacional dessas atividades ilícitas complicam significativamente a aplicação efetiva das leis e a manutenção da ordem em alto-mar.

Uma abordagem eficaz para enfrentar esses desafios começa com a implementação de tecnologias avançadas de vigilância. Satélites de observação da Terra, drones e sistemas de radar costeiro são ferramentas indispensáveis para monitorar atividades no mar em tempo real. Os satélites oferecem cobertura global e a capacidade de detectar e rastrear movimentos de navios, identificando padrões suspeitos que podem indicar atividades ilícitas. Drones, ou veículos aéreos não tripulados, complementam essa capacidade, permitindo operações de vigilância flexíveis e em áreas inacessíveis ou perigosas para aeronaves tripuladas. A integração de sistemas de radar costeiro também é vital para a vigilância contínua das águas territoriais e zonas econômicas exclusivas.

Além da vigilância, a inteligência marítima desempenha um papel fundamental na identificação e mitigação de ameaças. A coleta, análise e disseminação de informações sobre atividades suspeitas são essenciais para a detecção precoce e a resposta eficaz. A inteligência marítima pode ser obtida de várias fontes, incluindo a interceptação de comunicações, relatórios de navios, dados de satélite e informações compartilhadas por outros países e organizações internacionais. A análise desses dados permite a identificação de padrões e tendências que ajudam na tomada de decisões informadas e na coordenação de respostas.

A cooperação internacional é um pilar fundamental para o sucesso das operações de vigilância e inteligência marítimas. Nenhum país possui os recursos ou a capacidade de monitorar e proteger sozinho todas as áreas de interesse no oceano global. A colaboração entre Estados, através de organizações como a Interpol, a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Combined Maritime Forces (CMF), facilita a troca de informações e recursos, melhorando a eficácia das operações de segurança marítima. Centros de inteligência regionais podem servir como hubs para a coleta e análise de dados e para a coordenação de operações conjuntas, promovendo uma resposta mais integrada e eficiente às ameaças.

O treinamento e a capacitação das forças de segurança marítima são igualmente cruciais. As tripulações de navios de patrulha e as equipes de inteligência devem ser bem treinadas para operar equipamentos de vigilância sofisticados e para analisar dados de inteligência de forma eficaz. Programas de treinamento e exercícios conjuntos podem ajudar a melhorar as habilidades e a coordenação entre as diferentes forças de segurança marítima, assegurando que estejam preparadas para enfrentar uma variedade de cenários.

A legislação também desempenha um papel vital no reforço da vigilância e da inteligência marítimas. Leis claras e robustas que regulamentam a coleta e o compartilhamento de dados de inteligência, bem como a execução de operações de vigilância, são essenciais para garantir que essas atividades sejam conduzidas de maneira legal e eficaz. A implementação de acordos internacionais, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), fornece um quadro legal para a cooperação e a coordenação em segurança marítima, estabelecendo diretrizes para a ação conjunta e o respeito aos direitos de todos os Estados envolvidos.

A aplicação eficaz dessas estratégias exige um compromisso contínuo com o investimento em tecnologias avançadas, treinamento e capacitação, e a promoção de um ambiente de cooperação internacional robusta. Os desafios apresentados pela vasta extensão dos oceanos e pela complexidade das ameaças transnacionais não podem ser subestimados. É necessário um esforço coordenado e sustentado para melhorar a capacidade de detecção, prevenção e resposta a atividades ilícitas no mar.

Em resumo, a segurança em águas internacionais depende da combinação de tecnologias avançadas de vigilância, inteligência eficaz, cooperação internacional e um arcabouço legal sólido. A integração dessas áreas pode melhorar significativamente a capacidade dos Estados de monitorar, detectar e responder a ameaças em alto-mar, garantindo que os oceanos permaneçam seguros e livres para todos. A vigilância e a inteligência marítimas, apoiadas por cooperação internacional e legislação robusta, representam a melhor defesa contra as atividades ilícitas que ameaçam a segurança e a ordem global em águas internacionais. O compromisso contínuo com essas estratégias é essencial para proteger os interesses econômicos e de segurança global e para garantir a preservação e o uso sustentável dos recursos marinhos. A segurança marítima é, portanto, um objetivo coletivo que exige esforços coordenados e sustentados de todos os atores envolvidos, tanto no nível nacional quanto internacional.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGNEW, D. J., PEARCE, J., PRAMOD, G., PEATMAN, T., WATSON, R., BEDDINGTON, J. R., & PITCHER, T. J. (2009). Estimar a extensão mundial da pesca ilegal. PLoS ONE, 4(2), e4570. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570'

BOWDEN, A. (2010). *O Custo Econômico da Pirataria Marítima*. Fundação One Earth Future.

BOYLE, A. (2005). Desenvolvimento da Convenção sobre o Direito do Mar de 1982: Mecanismos para a mudança. Direito Internacional e Comparado Trimestral, 54, 563-584.

BUEGER, C. (2013). Respostas à pirataria contemporânea: Desembaraçando o campo organizacional. Pirataria Moderna e Segurança Marítima. Routledge.
BUEGER, C. (2015). O que é segurança marítima? *Política Marítima*, 53, 159-164.

CHURCHILL, R. R., & LOWE, A. V. (1999). A Lei do Mar. Imprensa da Universidade de Manchester.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2008

GROTIUS, H. (1609). Égua Líbero.

KLEIN, N. (2005). Solução de Controvérsias na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Cambridge University Press.

KRASKA, J. (2011). *O Poder Marítimo e o Direito do Mar: Operações Expedicionárias na Política Mundial*. Imprensa da Universidade de Oxford.

LISS, C. (2013). As raízes da pirataria marítima no Sudeste Asiático. Em *Pirataria no Sudeste Asiático*. Routledge.

LOJA, M. (2017). Autoridade dos Fundos Marinhos e Desenvolvimento Mineral na Área Internacional dos Fundos Marinhos. In: Política e Direito Ambiental. Imprensa IOS.

MARCONI, M.A. ; LAKATOS, E.M. Metodologia Científica. São Paulo. Editora Atlas, 2017

MARTINS, G. A. & Pinto, R.L.Manual para elaboração de trabalhos acadêmicos, São Paulo: Atlas, 2012.

MCNICHOLAS, M. (2008). *Segurança Marítima: Uma Introdução*. Butterworth-Heinemann.

OCDE/EUIPO. (2019). *Tendências do Comércio de Produtos Falsificados e Pirateados*. Publicação OCDE.

TATHAM, P. (2014). O uso de veículos aéreos não tripulados para vigilância marítima na ZEE: uma análise custo-benefício. *Revista de Sensoriamento Remoto Aplicado*, 8(1), 083649.

TETREAULT, B. (2017). Consciência do domínio marítimo. In *Manual de Segurança Marítima*. Praeger Segurança Internacional.

NAÇÕES UNIDAS. (1982). Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Retirado do site da ONU.

NAÇÕES UNIDAS. (1988). *Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas*.

UNODC. (2020). *Relatório Mundial sobre Drogas 2020*. Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime.