

FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

SOFIA BASTOS DE VASCONCELOS

**TRÁFICO MARÍTIMO DE MIGRANTES: ENTRE A AUSÊNCIA DE GOVERNANÇA
E A VIOLAÇÃO ESTRUTURAL DE DIREITOS HUMANOS**

VITÓRIA
2025

SOFIA BASTOS DE VASCONCELOS

**TRÁFICO MARÍTIMO DE MIGRANTES: ENTRE A AUSÊNCIA DE GOVERNANÇA
E A VIOLAÇÃO ESTRUTURAL DE DIREITOS HUMANOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Graduação de Direito da Faculdade de
Direito de Vitória, como requisito para aprovação
do Trabalho de Conclusão de Curso.

Orientador: Professor Dr. Marcelo Fernando
Quiroga Obregon

VITÓRIA
2025

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me conceder força, sabedoria e serenidade ao longo desta jornada, por guiar meus passos nos momentos de incerteza, iluminando meus caminhos e me mantendo firme, mesmo quando tudo que eu queria era desistir.

Aos meus pais, Cilmara e Maurilio, por serem meu alicerce e meus maiores apoiadores. Agradeço profundamente pelo amor, pela dedicação incansável, pelos conselhos que moldaram quem sou e pelo apoio incondicional que sempre me sustentou, mesmo nos dias mais desafiadores. Sem vocês, este sonho não teria se tornado realidade. Aos meus irmãos, Vanessa, Maurilio e Leticia, por serem os melhores, eu atravessaria o fogo por vocês.

Ao meu professor e orientador, Marcelo Fernando Quiroga Obregon, pela paciência, pelo rigor acadêmico e pela confiança no desenvolvimento deste trabalho. Sua orientação foi essencial para meu crescimento intelectual e para a construção deste estudo, sem o seu apoio não seria possível.

Aos meus amigos, Sofia, Kayo, Gabriel, Beatriz, Luiza, Nathália, Guilherme, Maria Alyce, Pedro e Ricardo que me acompanharam ao longo dessa caminhada, oferecendo apoio emocional, muitas risadas e momentos de leveza que facilitaram o percurso. E, em especial, à Flavia, que amenizou ainda mais esse processo, compartilhando comigo não apenas os momentos bons, mas também os surtos, com sensibilidade, acolhimento e amizade verdadeira. Aos demais, saibam que a presença de vocês fez toda a diferença.

À LADIN, expresso minha profunda gratidão por ter sido não apenas um espaço de aprendizado, mas também um ambiente de construção coletiva, troca de ideias e fortalecimento intelectual.

A todos que, direta ou indiretamente, fizeram parte desta trajetória, mesmo que por um certo período de tempo, minha eterna gratidão.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso examina a instrumentalização do espaço marítimo pelo Crime Organizado Transnacional para a prática do tráfico marítimo de migrantes. A pesquisa investiga os profundos impactos dessa dinâmica sobre a vulnerabilidade humana, os direitos fundamentais e os desafios impostos à cooperação internacional e à governança marítima. O estudo demonstra que a exploração do meio marítimo é facilitada pela estrutura altamente lucrativa das redes criminosas e por falhas estatais sistêmicas, as quais englobam deficiências na fiscalização portuária, fragmentação jurisdicional e a ineficácia da governança, bem como a omissão deliberada de alguns Estados em prover ações de busca, salvamento e proteção às vítimas, principalmente em regiões como as do Mediterrâneo e Sudeste Asiático. A partir dos marcos normativos internacionais, notadamente o Protocolo de Palermo e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, são identificadas lacunas jurídicas e dificuldades de aplicação. Tais problemas decorrem da soberania limitada em alto-mar e da prevalência da jurisdição do Estado de bandeira, fatores que, juntos, favorecem a impunidade e dificultam a repressão efetiva do Crime Organizado. Urge o reforço da cooperação jurídica internacional, o fortalecimento rigoroso da fiscalização portuária e a adoção de políticas públicas que coloquem como principal objetivo a garantia dos direitos fundamentais dos seres mais necessitados.

Palavras-chave: Tráfico marítimo de migrantes; Contrabando de migrantes; Crime organizado transnacional; Vulnerabilidade; Direitos humanos; Direito do Mar; Protocolo de Palermo; Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Alto-mar.

ABSTRACT

This Course Completion Work examines the instrumentalization of the maritime space by Transnational Organized Crime for the practice of the maritime trafficking of migrants. The research investigates the profound impacts of this dynamic on human vulnerability, fundamental rights, and the challenges imposed on international cooperation and maritime governance. The study demonstrates that the exploitation of the maritime environment is facilitated by the highly profitable structure of criminal networks and by systemic state failures, which include deficiencies in port inspection, jurisdictional fragmentation, and governance ineffectiveness, as well as the deliberate omission of some States to provide search, rescue, and protection to victims, especially in regions such as the Mediterranean and Southeast Asia. Based on international normative frameworks, notably the Palermo Protocol and the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), legal gaps and difficulties in application are identified. Such problems stem from the limited sovereignty on the high seas and the prevalence of the flag State's jurisdiction, factors that, together, favor impunity and hinder the effective repression of Organized Crime. The conclusion advocates for the urgent reinforcement of international legal cooperation, the rigorous strengthening of port inspection, and the adoption of public policies whose main objective is the guarantee of the fundamental rights of the most vulnerable individuals

Key-Words: Maritime trafficking of migrants; Smuggling of migrants; Transnational Organized Crime; Vulnerability; Human rights; Law of the Sea; Palermo Protocol; United Nations Convention on the Law of the Sea; High seas.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	TRÁFICO DE PESSOAS E CONTRABANDO DE MIGRANTES.....	9
2.1	CONCEITUAÇÃO SOBRE O TRÁFICO DE PESSOAS.....	9
2.2	CONCEITUAÇÃO SOBRE O CONTRABANDO DE MIGRANTES.....	11
2.3	PONTOS DE INTERSEÇÃO E SOBREPosição ENTRE AMBOS OS FENÔMENOS.....	13
3	MARCOS NORMATIVOS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS.....	17
3.1	A APLICAÇÃO DEFINITIVA DO PROTOCOLO DE PALERMO E UMA ANÁLISE DO CRIME ORGANIZADO INTERNACIONAL.....	17
3.2.	A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR.....	20
3.2.1	Primeira Conferência sobre o Direito do Mar das Nações Unidas (1958)	22
3.2.2	Segunda Conferência sobre o Direito do Mar das Nações Unidas (1960)...	26
3.2.3	Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o direito do Mar (1982) - Convenção de Montego Bay.....	27
3.3	A IMPORTÂNCIA DO ESTUDO SOBRE AS ÁGUAS INTERNACIONAIS.....	29
4.	DINÂMICA OPERACIONAL E LETALIDADE DAS ROTAS MARÍTIMAS.....	32
5	A INTERSEÇÃO JURÍDICA: SINERGIAS, CONFLITOS E A JURISDIÇÃO EXTRATERRITORIAL - SOB A ÓTICA DOS INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS..	40
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
	REFERÊNCIAS.....	44

1. INTRODUÇÃO

A intensificação dos fluxos migratórios internacionais nas últimas décadas expôs, de maneira contundente, a vulnerabilidade de milhares de pessoas que, em busca de condições dignas de vida, tornam-se alvos fáceis de redes criminosas transnacionais.

Nesse contexto, é imperioso fazer um destaque, ao direito humanitário, construído pela própria sociedade e que passa, ao longo do tempo, por incontáveis processos de mutação e evolução, ligado, intrinsecamente, às lutas sociais que visavam tão somente afirmar a dignidade da pessoa humana. Desta forma, leciona Daury César Fabríz (2006, p. 16):

Direitos fundamentais constituem um espectro de valores normalizados que se apresentam como essenciais; portanto indisponíveis, para a realização de todos os potenciais do ser humano. Uma sociedade elege entre esse espectro de valores, os mais importantes, elevando-os à condição de normas jurídico-constitucionais, no plano da soberania interna.

A consolidação desses direitos representa, portanto, um marco civilizatório voltado à proteção do indivíduo contra as violações perpetradas tanto por estruturas estatais quanto por agentes privados. Ao firmar um Direito Humanitário Internacional, buscou-se estabelecer limites à atuação dos Estados-Nação e reconhecer o indivíduo como sujeito do Direito Internacional (Piovesan, 2013).

Nessa mesma linha, Adriano Sant'Ana Pedra (2012, p. 9) expõe que:

Os direitos fundamentais cumprem um papel primordial de neutralizar algumas das desgraças que assolam a Humanidade, causadas por formas autoritárias e totalitárias de dominação, através da submissão dos indivíduos pelas armas ou no campo das relações interpessoais, como historicamente tem ocorrido especialmente com aqueles mais vulneráveis.

A violação dos direitos humanos deve ser vista como um grave problema e deve ser tratada com a devida relevância e enfrentamento por meio da cooperação internacional, visto que ainda traz muitos desafios jurisdicionais (Chiaretti, 2019).

Assim, o tráfico de pessoas é uma crítica violação à esfera do direito humanitário, visto que se trata de um esquema que envolve o crime transnacional organizado, necessitando de extrema atenção e cooperação da comunidade internacional para o seu efetivo combate.

Trata-se de um crime que interliga fatores econômicos, sociais, culturais e psicológicos que levam os indivíduos a um estado de vulnerabilidade. Para além do mero tráfico humano, existe também o tráfico de migrantes. A intensificação dos fluxos migratórios internacionais nas últimas décadas expôs, de maneira contundente, a vulnerabilidade de milhares de pessoas que, em busca de condições dignas de vida, tornam-se alvos fáceis de redes criminosas transnacionais.

O tráfico marítimo de migrantes, nesse contexto, configura uma das expressões mais graves da violação contemporânea dos direitos humanos, revelando a fragilidade dos mecanismos de controle portuário e a insuficiência das respostas jurídicas e humanitárias no plano internacional.

O estado de vulnerabilidade desses indivíduos é tangível, afinal, estão sujeitos aos deslocamentos, os quais são feitos de maneira clandestina e com o auxílio dos contrabandistas de migrantes, popularmente conhecidos como “coiotes” (Araújo, Silva, 2023).

O fenômeno insere-se em uma dinâmica complexa que interliga fatores econômicos, sociais e políticos, agravados pela globalização e pela desigualdade estrutural entre os Estados. A instrumentalização do espaço marítimo por organizações criminosas evidencia a necessidade urgente de cooperação entre as nações para a prevenção e repressão desses crimes.

Diante disso, instrumentos jurídicos como a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional e seus Protocolos complementares, notadamente o Protocolo de Palermo, representam esforços multilaterais de enfrentamento. (Brasil, 2020).

Contudo, a distância entre o plano normativo e a realidade prática demonstra que as medidas ainda são insuficientes diante da crescente letalidade das rotas marítimas e da sofisticação das redes criminosas.

Diante desse panorama, o presente trabalho tem por objetivo analisar como o crime organizado transnacional instrumentaliza o espaço marítimo para a prática do tráfico de migrantes, investigando os desafios jurídicos, institucionais e operacionais da repressão a essas condutas sob a ótica dos direitos humanos.

Busca-se compreender, assim, quais são os limites e as potencialidades do Direito Internacional, especialmente no que concerne à cooperação entre os Estados, para o enfrentamento de um fenômeno que ultrapassa fronteiras e desafia os fundamentos da dignidade humana.

O presente trabalho adota o método indutivo, por ser o mais adequado ao desenvolvimento e ao aprimoramento dos conceitos e problemáticas levantados ao longo da pesquisa. A partir desse método, serão examinadas notícias, relatórios e estudos recentes relacionados ao tráfico e ao contrabando de migrantes, bem como às fragilidades estruturais e operacionais do meio marítimo.

Seguindo essa lógica, a análise inicia-se pela compreensão das dinâmicas que compõem o tráfico marítimo de migrantes, investigando as causas que impulsionam sua perpetuação, bem como as rotas utilizadas e a resposta adotada pelo poder público, por meio de políticas, ações governamentais e cooperação internacional.

Ao final, busca-se alcançar uma compreensão ampla da problemática, evidenciando os desafios jurídicos relacionados à proteção dos direitos humanos e à efetividade da cooperação entre Estados diante da atuação do crime transnacional organizado (Lakatos, Marconi, 2003).

1. TRÁFICO DE PESSOAS E CONTRABANDO DE MIGRANTES

1.1. CONCEITUAÇÃO SOBRE O TRÁFICO DE PESSOAS

Inicialmente faz-se necessário conceituar e distinguir dois fenômenos que, embora frequentemente utilizados como sinônimos, possuem naturezas jurídicas distintas e demandam uma análise específica (Silva, 2005).

Em primeiro plano, ao falar-se em tráfico de pessoas, trata-se de um fenômeno muito antigo que está presente desde as primeiras civilizações, o qual há registro de práticas que reduziram os indivíduos à uma condição de mercadoria, submetendo-os à exploração e a negociação de sua dignidade (Silva, 2005).

Durante a Antiguidade, as redes de exploração e mercantilização de africanos já representavam uma forma organizada de tráfico humano, uma realidade que se intensificou em larga escala com o período das Grandes Navegações e o comércio Transatlântico de escravos, os quais refletem em um período brutal para a história da humanidade e os direitos do homens (Birol, Rollemberg, 2015).

A partir desse legado, baseando-se nos modelos evolutivos do contexto global, é nítido que a sistemática violação aos direitos humanos passou por uma etapa de inovação quando consideradas a globalização e modernização da mobilidade humana (Birol, Rollemberg, 2015).

Assim, no cenário atual, essa prática se articula por meio de um crime transnacional organizado, assumindo, portanto, um novo dinamismo e práticas cada vez mais aperfeiçoadas para assegurar a impunidade do crime (Pacheco, 2009).

Nessa toada, com o intuito de combater tais práticas, a comunidade internacional, aprovou nos anos 2000 o **Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças**, conhecido popularmente como **Protocolo de Palermo**, instrumento que representa um marco jurídico fundamental para o enfrentamento ao tráfico de pessoas e mais um passo para a cooperação internacional.

Nos termos do Protocolo, o tráfico de pessoas é:

Artigo 3. Definições. Para efeitos do presente Protocolo:

a) a expressão “tráfico de pessoas” significa o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas, recorrendo à ameaça ou ao uso da força ou a outras formas de coação, ao rapto, à fraude, ao engano, ao abuso de autoridade ou à situação de vulnerabilidade ou à entrega ou aceitação de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma pessoa que tenha autoridade sobre outra para fins de exploração. A exploração incluirá, no mínimo, a exploração da prostituição de outrem ou outras formas de exploração sexual, o trabalho ou serviços forçados, escravatura ou práticas similares à escravatura, a servidão ou a remoção de órgãos. (Protocolo de Palermo, 2000, art. 3º, “a”)

Desta forma, para a configuração desse crime são necessários que estejam presentes 3 elementos: a ação (seja por meio do recrutamento, do transporte, transferência, o alojamento ou acolhimento); o meio (utiliza-se de condutas que viciam a vontade do ser como fraude, coerção ou força); e a finalidade (exploração sexual, escravidão e outras formas de trabalho forçado (Chiaretti, 2019).

Ademais, a mera hipótese de se alegar consentimento da vítima é afastada, uma vez que irrelevante levando em conta a utilização de meios que levam ao vício da manifestação da vontade (Birol, Rollemberg, 2015).

Nessa vertente, o Brasil adotou o Protocolo de Palermo, sendo que sua promulgação ocorreu em 12 de março de 2004, sob o Decreto de nº 5.107 (Brasil, 2004). Para fins, visando atingir a jurisdição mais restritiva, o Estado brasileiro tipifica a conduta de tráfico interno e internacional no Código Penal por meio da Lei nº 13.444 de 6 de outubro de 2016, *in verbis*:

Art. 149-A. Agenciar, aliciar, recrutar, transportar, transferir, comprar, alojar ou acolher pessoa, mediante grave ameaça, violência, coação, fraude ou abuso, com a finalidade de:

I - remover-lhe órgãos, tecidos ou partes do corpo;

II - submetê-la a trabalho em condições análogas à de escravo;

III - submetê-la a qualquer tipo de servidão;

IV - adoção ilegal; ou

V - exploração sexual.

Pena - reclusão, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos, e multa.

§ 1º A pena é aumentada de um terço até a metade se:

I - o crime for cometido por funcionário público no exercício de suas funções ou a pretexto de exercê-las;

II - o crime for cometido contra criança, adolescente ou pessoa idosa ou com deficiência;

III - o agente se prevalecer de relações de parentesco, domésticas, de coabitação, de hospitalidade, de dependência econômica, de autoridade ou de superioridade hierárquica inerente ao exercício de emprego, cargo ou função; ou

IV - a vítima do tráfico de pessoas for retirada do território nacional.

§ 2º A pena é reduzida de um a dois terços se o agente for primário e não integrar organização criminosa.

O motivo para a ascensão desse fenômeno está interligado aos efeitos da globalização, visto que acelerou e deixou visível as desigualdades sociais, econômicas e políticas vivenciadas pelos diferentes Estados (Chalub, 2022).

Fato é que o processo de globalização *“enquanto de imposição do sistema neoliberal, marcada pela pobreza estrutural e pela propagação do desemprego, serviu de cenário para instalação de organizações criminosas mais sistematizadas e complexas”* (Pacheco, 2009).

Isso fica evidente, uma vez que o tráfico de pessoas está ligado diretamente com problemas de infraestrutura e as escassas condições de vida, os quais levam a um acesso precário à educação, ao trabalho e alta mortalidade no local (Sosinho, 2011). Para além, as redes de crime organizado vem se consolidando cada vez mais, por meio das complexas e extensas redes de organização criminosa, criando verdadeiras teias de interação (Santos, 2015).

Estabelecendo as premissas inerentes ao tráfico de pessoas, é imperioso destacar que quantos a situação fica ainda mais crítica quando o assunto são os imigrantes, visto que estes estão em uma posição de maior vulnerabilidade, propícios à exploração (Almeida, 2021).

1.2. CONCEITUAÇÃO SOBRE O CONTRABANDO DE MIGRANTES

Entende-se que a migração é um procedimento em que há o deslocamento de indivíduos de um certo local para outro, pode ser relativo ao deslocamento nacional, isto é, dentro do próprio território de sua nação ou de um Estado para outro (Silva, 2005). A migrações podem ocorrer de forma legal, observando as legislações do Estado destino, ou, mais comumente, de maneira ilegal, sem que haja a leitura dessas legislações (Sales, Alencar, 2008).

A definição de migração está presente na Organização Internacional para as Migrações (OIM), o qual diz que:

Processo de atravessamento de uma fronteira internacional ou de um Estado. É um movimento populacional que compreende qualquer deslocação de pessoas, independentemente da extensão, da composição ou das causas; inclui a migração de refugiados, pessoas deslocadas, pessoas desenraizadas e migrantes econômicos (OIM, 2009, p. 42)

Os motivos capazes de justificar a migração são infinitamente variados, indo de crises políticas e econômicas a conflitos armados e perseguições, ou, muitas vezes está diretamente relacionada a uma busca por melhores condições de vida, uma vez que, como será exposto ao longo desta discussão, os fluxos partem de países de terceiro mundo em direção à países desenvolvidos ou subdesenvolvidos.

De acordo com os dados fornecidos pelo relatório da Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (2017-2020), os fluxos migratórios referentes a América Latina, principalmente tratando-se dos venezuelanos, demonstram muita vulnerabilidade, os quais acabam expostos às redes de exploração das organizações criminosas, principalmente nas rotas de menor fiscalização (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes, 2012). Nos termos do relatório:

No contexto do tráfico, “vulnerabilidade” é geralmente usada para referir-se a fatores inerentes, ambientais ou contextuais que aumentam a suscetibilidade de um indivíduo ou grupo a serem traficados. Esses fatores, que são consensuais, incluem violações dos direitos humanos, como a pobreza, a desigualdade, a discriminação e a violência de gênero – todos os quais contribuem para a criação de privação econômica e condições sociais que limitam a escolha individual e tornam mais fácil para os traficantes e exploradores a operação (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes. 2012)

Apesar do fator migração estar intrínseco na história dos seres humanos, é inegável que, na contemporaneidade, o tema se tornou mais delicado. Isso se deve, em grande medida, ao endurecimento das políticas migratórias e ao surgimento de medidas protecionistas por parte dos Estados, o que acaba por fomentar práticas migratórias clandestinas (Silva, 2008).

O tráfico de migrantes tem sua definição no art. 3º do Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, relativo ao Combate ao Tráfico de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea, promulgado pelo Decreto nº 5.016/2004, estabelecendo que:

A expressão "tráfico de migrantes" significa a promoção, com o objetivo de obter, direta ou indiretamente, um benefício financeiro ou outro benefício material, da entrada ilegal de uma pessoa num Estado Parte do qual essa pessoa não seja nacional ou residente permanente;

Fato é que a ilegalidade dos fluxos migratórios favoreceu a ação das redes do crime organizado internacional, popularmente conhecido como “coiotes” (Pinto,

Sparemberger, 2023). O sistema dos coiotes, amplamente conhecido pelas nações latino-americanas, demonstra a expansão e variação das redes do contrabando de migrantes (Pinto, Sparemberger, 2023).

O contrabando envolve a vantagem financeira ou até mesmo material aqueles que auxiliam a entrada irregular dos indivíduos em Estados alheios ao de origem (Almeida, 2021). Diferentemente do tráfico de pessoas, observa-se que os migrantes, nessa modalidade, têm ciência do ato ilícito e dos riscos envolvidos, ainda que, em muitos casos, sejam submetidos a condições desumanas e exploratórias durante o processo (Almeida, 2021).

Não obstante, tem-se o envolvimento de atos criminosos associados, forjando documentação, fraudes, corrupção, suborno e lavagem e até mesmo lavagem de dinheiro (Sales, Alencar, 2008). Demonstrando, na verdade, uma grande organização das redes criminosas e altamente lucrativas, ainda mais levando em consideração os altos custos para o deslocamento.

1.3. PONTOS DE INTERSEÇÃO E SOBREPOSIÇÃO ENTRE AMBOS OS FENÔMENOS

É inegável que os processos migratórios colocam-se como um dos principais meios lucrativos para o tráfico de seres humanos, isto porque, há uma conexão entre o contrabando e o tráfico, apesar de suas distinções. (Hedwards, Bird, Traxl, 2023). Nas palavras de Sales e Alencar:

Uma pessoa contrabandeada, como muitas (mas não todas) pessoas traficadas, atravessaram clandestinamente fronteiras ou foram transportadas, mas diferente do tráfico, o contrabando de pessoas não está necessariamente vinculado ao trabalho. Considerando que a travessia ilegal de fronteiras é o objetivo do contrabando de imigrantes, a finalidade do tráfico é a exploração do trabalho de alguém. Em outras palavras, o tema do contrabando de imigrantes se refere à proteção do Estado contra imigrantes ilegais, enquanto que o tema do tráfico se refere à proteção das pessoas contra violência e abuso. (Sales, Alencar, 2008, pg. 36)

No contrabando, é comum que o fim da relação se dê com a conclusão da viagem/percurso, todavia, este estudo visa analisar a possibilidade do contrabando evoluir para o tráfico de migrantes. Nessa lógica, os migrantes passam a ser vistos como moedas e uma forma de proveito ainda mais lucrativa, momento em que são

vendidos e até mesmo transferidos (sem o consentimento), visando a exploração (Pinto; Sparemberger, 2023).

O relatório da UNODC aponta justamente esse fato, o que começa como contrabando, poderá evoluir para uma situação de tráfico. Veja-se:

Algumas pessoas traficadas podem começar sua jornada concordando em serem contrabandeadas para um país, mas se encontram enganados, coagidas ou forçadas a uma situação de exploração mais tarde no processo (por exemplo, ser forçado a trabalhar por salários extraordinariamente baixos para pagar para o transporte).

Os traficantes podem apresentar uma "oportunidade" que soa mais como contrabando para o potencial vítimas. Eles podem ser solicitados a pagar uma taxa em comum com outras pessoas contrabandeadas.

No entanto, a intenção do traficante desde o início é a exploração da vítima. A 'taxa' era parte da fraude e do engano e uma forma de ganhar um pouco mais de dinheiro.

O contrabando pode não ser a intenção planejada no início, mas um "bom demais para perder" oportunidade de traficar pessoas se apresenta aos contrabandistas / traficantes em algum ponto do processo.

Os criminosos podem contrabandear e traficar pessoas, empregando as mesmas rotas e métodos de transportá-los (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes, 2010, p. 6, tradução livre).

É muito comum que em situações de contrabando, há o consenso inicial para atravessar fronteiras de maneira irregular, com a total ciência do ato, contudo, em inúmeras situações, frente a condição de vulnerabilidade socioeconômica que os acompanha, esses indivíduos frequentemente são alvos de coerção, exploração e até mesmo violência durante o processo migratório (Sales, Alencar, 2008).

Assim, situações inicialmente configuradas como contrabando podem assumir as características do tráfico de pessoas, especialmente quando há violação da autonomia do migrante e imposição de condições degradantes de trabalho, servidão por dívida, exploração sexual ou outras formas de abuso (Almeida, 2021).

As redes de contrabando marítimo operam com uma lógica empresarial e hierárquica muito bem delimitadas e organizadas, estabelecendo logística de pagamentos que levam ainda a uma maior vulnerabilidade das vítimas (Hedwards *et al.*, 2023). Nas palavras dos autores:

The payment modalities carrying the greatest risk to the migrant or refugee are the 'pay as you go', where migrants work along the journey to pay the smuggling fee, and 'travel now, pay later' schemes, where the migrant or refugee commences the journey indebted to the smuggling network, with the debt to be worked off either during or after the journey. This often leads to situations of debt bondage and makes the migrant or refugee extremely vulnerable to abuse, including exploitation and trafficking.¹⁷⁸ 'Pay as you

go' modalities are typically chosen by migrants and refugees unable to pay for their journeys at the outset, especially protracted refugee populations who often lack livelihoods and are unable to raise funds. The impact of the pandemic on livelihoods has also worsened the financial situation of many prospective migrants and refugees. This may make 'pay as you go' and 'travel now, pay later' schemes more common. (Hedwards, Bird e Traxl, 2023, pg. 27)¹

Assim, conforme estabelecido pelos autores, os métodos de pagamentos podem ser feitos por meio das etapas da viagem, com inúmeros intermediários, como por exemplo, recrutadores locais, pescadores, donos de embarcações, os quais recebem pagamento ao longo do percurso (Hedwards *et al.*, 2023). Para mais, é comum a utilização de uma forma de pagamento que garantirá a travessia primeiro e somente com a chegada ao destino final será discutido as questões financeiras.

Esses métodos já fazem com que muitos migrantes iniciam a jornada extremamente endividados com as redes, sem saber como arcarão com as despesas em um novo continente. Por óbvio, que tais fatores acabam gerando as chamadas servidões por dívidas, elevando ainda mais o status de vulnerável ao qual já estão inseridos. (Hedwards *et al.*, 2023).

Conforme leciona os autores *"if the migrant or refugee is not able to pay the remaining fee upon completion of the journey, this can lead to debt bondage and trafficking"* (Hedwards *et al.*, 2023)².

Nesse sentido, o contrabando representa, muitas vezes, uma porta de entrada para o tráfico de pessoas, demonstrando a complexidade e a inter-relação entre esses dois fenômenos no âmbito do crime transnacional organizado (Almeida, 2021).

¹ "(...) as modalidades de pagamento que apresentam maior risco para o migrante ou refugiado são o "pague à medida que avança", em que os migrantes trabalham ao longo da viagem para pagar a taxa de contrabando, e os esquemas "viaje agora, pague depois", em que o migrante ou refugiado inicia a viagem endividado com a rede de contrabando, devendo a dívida ser paga durante ou após a viagem. Isso muitas vezes leva a situações de servidão por dívida e torna o imigrante ou refugiado extremamente vulnerável a abusos, incluindo exploração e tráfico.¹⁷⁸ As modalidades "pague conforme usa" são normalmente escolhidas por migrantes e refugiados incapazes de pagar por suas viagens no início, especialmente populações de refugiados prolongadas que muitas vezes carecem de meios de subsistência e são incapazes de levantar fundos. O impacto da pandemia nos meios de subsistência também agravou a situação financeira de muitos migrantes e refugiados em potencial. Isso pode tornar os esquemas de "pague conforme usa" e "viaje agora, pague depois" mais comuns." (tradução nossa)

² "(...) se o imigrante ou refugiado não puder pagar a taxa restante ao final da viagem, isso pode levar à servidão por dívida e ao tráfico de pessoas." (tradução nossa)

A verdade é que ambas as atividades apresentam-se como floreios lucrativos, pois exploram as vulnerabilidades dos indivíduos, sejam elas econômicas, políticas, religiosas, sociais ou étnicas.

Ademais, existe uma confusão visto que as vítimas de tais crimes utilizam rotas e serviços irregulares muitas vezes semelhantes. A vulnerabilidade social, econômica e política dos migrantes constitui elemento central tanto na dinâmica do tráfico de pessoas quanto do contrabando de migrantes.

Nesse contexto, a vulnerabilidade assume formas variadas. A pobreza extrema, a desigualdade de renda, a ausência de oportunidades de trabalho, a fome, instabilidade política, violência generalizada, conflitos armados, perseguições estatais ou religiosas, crises humanitárias e colapsos institucionais figuram entre os fatores mais recorrentes. Esses elementos produzem ambientes sociais onde a migração se torna menos uma escolha e mais um imperativo de sobrevivência (Chalub, 2022).

A vulnerabilidade funciona como combustível para ambos os crimes: quanto mais precarizado é o contexto de vida do indivíduo, maior sua exposição à exploração. Assim, a mobilidade humana é influenciada por pressões externas que restringem a liberdade de decisão, criando condições que facilitam a atuação de intermediários criminosos.

2. MARCOS NORMATIVOS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS

2.1. A APLICAÇÃO DEFINITIVA DO PROTOCOLO DE PALERMO E UMA ANÁLISE DO CRIME ORGANIZADO INTERNACIONAL.

A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, conhecida como Protocolo de Palermo, sobre o Tráfico de Pessoas aparece como um meio específico para o combate ao crime organizado internacional, que é evidentemente uma das maiores violações aos direitos humanos (Cardoso, 2014).

Em seu contexto de surgimento, visava-se preencher as lacunas jurídicas do Direito Internacional, visto que até o momento em que entrou em vigor não havia um combate ao crime transnacional a níveis mundiais, o que se mostrou ineficaz no contexto geopolítico atualizado (Cardoso, 2014).

Isso porque, após as Grandes Guerras e o período de bipolaridade mundial vivenciado, os fluxos migratórios aumentaram, ao mesmo tempo em que a fiscalização estava cada vez menos rigorosa, o que abriu margens para o que o tráfico, principalmente de pessoas, ganhasse força a partir da década de 1990 (Shelley, 2010).

O Protocolo de Palermo aponta que o tráfico de pessoas é uma falha para com a sociedade internacional e a efetiva aplicação das leis internacionais, portanto, o texto normativo visa alcançar três objetivos: prevenir, combater, proteger e assistir as vítimas, visando assegurar os direitos humanos (Isquierdo, 2014).

Como exposto anteriormente, tais crimes apresentam um esquema operacional e organização de alta complexidade, envolvendo grandes esquemas por meio das “redes”. Essas redes se mostram como “tocas”, é toda uma infraestrutura que envolve laboratórios clandestinos, meios de locomoção clandestinos, instituições para a lavagem de dinheiro, envolvendo a grande parte das nações globais (Castells, 2011).

Toda essa forma de trabalho e imposição perante a sociedade acaba por dificultar as investigações e o combate efetivo ao crime, tornando-se essencial para a efetiva caracterização do tráfico de pessoas, visto que, são responsáveis por fazer o aliciamento das vítimas, o transporte e a venda (Cardoso, 2014) .

Segundo a revista *Veja*³ (2025) o Brasil, recentemente, foi alvo das redes de organizações criminosas que adotam a fraude para levar cidadãos estrangeiros para países como a Rússia, por meio do programa Alabuga Start, ligado a uma zona de recrutamento no Tartaristão. As redes de organizações criminosas inovaram suas abordagens, utilizando os *influencers* digitais, por meio de plataformas como TikTok e Instagram, como forma de recrutamento .

O esquema tinha como principais vítimas mulheres entre 18 a 22 anos, em países em desenvolvimento, o qual, eram ludibriadas por meio de publicidades que passam uma falsa sensação de confiabilidade, com promessas de intercâmbios culturais,

³ VEJA. Com ajuda de influencers brasileiras, Rússia recruta mulheres para fabricar drones no país. *Veja*, 1 out. 2025. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/mundo/com-ajuda-de-influencers-brasileiras-russia-recruta-mulheres-para-fabricar-drones-no-pais/>. Acesso em: 01 de novembro de 2025

com salários elevados, despesas de viagem e moradia totalmente cobertas (Veja, 2025).

Não obstante, o Brasil não foi o único alvo do Alabuga Start, isso porque, as redes criminosas possuem alta sofisticação e uma dimensão transnacional, as quais as tornam capazes de adaptar os métodos de recrutamento em conformidade com a vulnerabilidade do Estado-nação. Por exemplo, em Moçambique, o foco se desloca para o aliciamento de crianças e jovens em extrema pobreza, com relatos de tráfico de menores, alguns com menos de 18 anos, para o mesmo destino no Tartaristão (BBC, 2025).

Assim, Castells (2012, pg. 205), estabelece que *“essa internacionalização das atividades criminosas faz que o crime organizado dos mais diversos países estabeleça alianças estratégicas para cooperar com as transações pertinentes a cada organização, em vez de lutar entre si, mediante acordos de subcontratação (...)”*.

Portanto, essa rede demonstra como o crime organizado atua para desviar o fluxo migratório em busca de oportunidades legítimas, transformando-o em um ciclo de tráfico que viola direitos humanos em escala global, fornecendo mão de obra forçada para suprir demandas geopolíticas.

Desta feita, notável a necessidade de estabelecer um certo tipo de governança para o gerenciamento dos fluxos migratórios, isto é, implementar mecanismos que visam a proteção e controle ao tráfico de contrabando de imigrantes, partindo, então, de adoção de políticas macro, para a aplicação interna dos Estados.

Desta forma, o Protocolo de Palermo estabelece uma espécie de governança global, partindo do macro para as aplicações regionais (Braz, 2018), visando sempre os direitos sociais e civis dos migrantes (Silva, 2020). O Protocolo reconhece que o combate eficaz exige uma abordagem internacional abrangente, incluindo a cooperação e a troca de informações.

Todavia, apesar de sua análise crítica e essencial, é imperioso destacar que ainda se mostra ineficaz para uma real proteção das vítimas, principalmente dos imigrantes. A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, e seus Protocolos Adicionais, são documentos de natureza criminal

focados na cooperação e punição dos criminosos (Cardoso, 2014), refletindo questões de soberania e segurança internacional.

As disposições sobre a proteção das vítimas no Protocolo são intencionalmente conservadoras e sugestivas, utilizando termos que mantêm a discricionariedade dos Estados (Cardoso, 2014). Assim, a norma visa estabelecer uma cooperação internacional, por meio da adoção de instrumentos nas legislações nacionais para o combate ao crime, como a extradição, a integração policial e assistência (Silva, 2020).

Diante todo o exposto, o Protocolo mostra-se como uma integração dos direitos humanos, garantindo a aplicação dos princípios universais como o Princípio da Primazia da Norma mais favorável à vítima (Piovesan, 2013). Nessa lógica, trata-se, a bem da verdade, de uma norma de *jus cogens*⁴, isto é, sua aplicação é oponível *erga omnes*, mesmo que o Estado não tenha ratificado o Protocolo.

2.2. A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

Sabe-se que os espaços marítimos foram responsáveis ao longo do tempo por influenciarem questões políticas, econômicas e sociais, nas palavras de Gibertoni “*O Direito Marítimo está ligado diretamente à própria civilização, uma vez que o mar foi o espaço físico utilizada pelos povos da Antiguidade em sua conquistas (...)*” (Gibertoni, 2014)

Os aspectos relacionados às navegações foram aprimorados com o tempo, ante a vasta tecnologia aplicada em tais atividades (Gibertoni, 2014). Assim, diante do uso exploratório e comercial do mar, houve necessidade da criação de normas específicas, conhecido atualmente como direito do mar (Gibertoni, 2014).

⁴ Cançado Trindade (2003, pg. 10) destaca que o termo faz referência às normas de caráter peremptório do Direito Internacional, isto é, não estão sujeitas ao conteúdo normativo tradicional, em suas palavras “*Jus cogens*, identificado com princípios gerais de direito de ordem material, serve aos interesses superiores da comunidade internacional como um todo; tais interesses, por sua vez, encontram expressão nas normas peremptórias do Direito Internacional (*jus cogens*), emanando da consciência jurídica universal em cada momento histórico e abrindo caminho para a construção de um novo *jus gentium*, o Direito Internacional para a humanidade. O *jus cogens* existe, de fato, em benefício dos seres humanos e, em última análise, da humanidade.” (Trindade, 2003, pg. 28) tradução nossa).

Nessa vertente, aponta-se a importância do meio marítimo para a modernidade, ante as atividades ali implicadas, todavia, não se pode negar que com moderna globalização o mundo foi atingindo com transformações certamente negativas. Isso porque, ainda há muito a se discutir e aprimorar quanto a aplicação das legislações marítimas, afinal se tornou um ambiente propício para o cometimento de crimes, como o tráfico de migrantes.

Assim, é imprescindível a compreensão do crime organizado no espaço marítimo, para isso, é de extrema importância que sejam analisados os instrumentos jurídicos internacionais que regem tanto o direito do mar, como também o tráfico de migrantes. É relevante ressaltar que a soberania de um Estado não está limitada somente ao território terrestre, se estendendo também sobre zonas marítimas adjacentes às costas, o que é fundamental para análise do tema em questão.

Portanto, esse artigo tem o objetivo de analisar extensamente dois dos principais pilares desse regime: a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o qual estabelece o arcabouço jurisdicional fundamental para todas as questões relativas aos oceanos; bem como o Protocolo de Palermo, que visa o combate ao crime organizado transnacional.

Após o fim da Segunda Grande Guerra, o mundo deparou-se em um cenário caótico, havendo uma extrema necessidade de criação de um organismo que visava a paz e prezava pela segurança internacional (Trindade, Riani, Granziera, Martins, 2016). Desta forma, em 1945, foi criada a Organização das Nações Unidas, também conhecida como ONU.

Outrossim, ante a extrema necessidade de se regulamentar e delimitar os espaços marítimos, bem como solucionar questões voltadas à exploração do ambiente, tornou-se imprescindível iniciar as discussões por meio de uma Conferência Internacional.

Nas palavras de Milena Barbosa de Melo (2012), a Convenção sobre o direito do Mar, popularmente conhecida como a Convenção de Montego Bay:

“[...] pode ser considerada mais abrangente do que os demais Tratados e Convenções anteriormente existentes, tendo sido inclusive conceituada como um verdadeiro Código para o Direito do Mar, em decorrência do fato de no mesmo texto convencional, terem sido abordadas diversas questões eminentemente importantes para o desenvolvimento desta área jurídica relacionada com o meio

ambiente, tais como: 1. A definição de novos limites para o mar territorial, Zona Econômica Exclusiva e Zona Contígua; [...] 2. Liberdade de Navegação; [...] 3. Proteção Ambiental; [...] 4. Plataforma Continental; [...] 5. A criação da Área, bem como da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e da Empresa (Pesquisa Científica Marinha); [...] 6. O novo regime de Solução Pacífica de Conflitos”.

Desta feita, o maior feito da CNUDM é estabelecer um regime universal regulamentatório de uma série de temas que envolvem os oceanos e ambientes marinhos (Trindade *et al.*, 2016).

2.2.1. Primeira Conferência sobre o Direito do Mar das Nações Unidas (1958)

A Primeira Conferência sobre o Direito do Mar iniciou-se em 24 de fevereiro de 1958, contando com a presença de 86 Estados, todos com o objetivo de discutir questões jurisdicionais acerca das áreas e espaços marítimos, como também as questões relativas à soberania estatal (Obregon, 2020).

A primeira conferência tratou sobre o Direito do Mar em quatro documentos distintos, também chamados de Convenções, elaboradas por quatro Comissões diferentes, tratavam sobre: Mar Territorial e Zona Contígua; Plataforma Continental; Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar; e Alto-Mar.

a) Comissão sobre o Mar Territorial e Zona Contígua

Essa comissão voltou seus debates amplamente para as questões relativas a soberania nesses espaços marítimos, isso porque, havia a necessidade de se definir se o mar territorial seria uma parte do alto-mar, o qual os Estados poderiam fazer o uso de recursos; ou, se o mar territorial seria na verdade uma parte do território costeiro estatal, em que há soberania na sua forma mais plena (Fiorati, 1999).

As primeiras discussões acerca do mar territorial tiveram início com a Convenção de Genebra (1949), o qual entendeu pela soberania relativa, ante as medidas adotadas quanto à passagem inocente (Obregon, 2020) . Todavia, a partir da Comissão da UNCLOS, o entendimento firmado foi pela soberania absoluta sobre o mar territorial, assim o Estado costeiro estaria livre para insurgir-se contra o tratado quando infringir seus direitos (Obregon, 2020).

Desta feita, a Convenção determinou que a soberania estatal se estende também sobre leitos e subsolos marítimos, bem como o espaço aéreo sobre o mar em seu artigo 2º⁵(Gibertoni, 2014).

Nessa lógica, o artigo 5º⁶, trouxe fundamentação extensa quanto ao conceito de águas interiores, as quais são todas aquelas situadas no lado da linha base usada para medir o mar territorial, incluindo portos, rios, lagos e baías (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1958).

Não obstante, ainda nessa Comissão, foram realizadas discussões relativas à Zona Contígua, artigo 24 da CNUDM, um espaço marítimo com um aspecto preventivo, com o intuito de impedir quaisquer tipos de violações à soberania do Estado em seu mar territorial (Obregon, 2020).

Assim, em suma, ao falar de águas interiores, trata-se de uma zona que abrange todas as águas navegáveis na margem costeira, portanto, o Estado costeiro exerce soberania total e completa sobre as suas águas interiores, equivalente ao seu território terrestre. Um importante fator é que os navios estrangeiros só obtêm direito de passageiros quando permitido (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1994).

Nessa lógica, o mar territorial se estende até 12 milhas náuticas da linha de base, com soberania do Estado costeiro sobre esta zona, o espaço aéreo acima dela e o leito e subsolo abaixo, conforme estabelecido na Terceira Conferência das Nações Unidas (1982). Destaca-se que soberania é exercida de acordo com a Convenção, o que inclui a concessão do "direito de passagem inocente" a navios de bandeira estrangeira.

Por fim, a zona contígua se estende até 24 milhas náuticas da linha de base, aqui, não há soberania plena do Estado costeiro, todavia poderá exercer o controle

⁵ **Article 2** Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil 1. **The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.** 2. This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil. 3. The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.

⁶ **Article 5** Normal baseline Except where otherwise provided in this Convention, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.

necessário para prevenir ou punir infrações às suas leis alfandegárias, fiscais, imigratórias ou sanitárias, cometidas dentro de seu território ou mar territorial.

b) Comissão sobre plataforma marítima ou continental

Por sua vez, a segunda Comissão trata sobre a Plataforma Continental, espaço conhecido por ser uma extensão submarina do continente (Fiorati, 1999), isto é, uma prolongação do território terrestre a qual a jurisdição está nas mãos do Estado Costeiro, bem como estão presentes nessa zona recursos vivo e minerais de extrema importância para economia de um país (Fiorati, 1999).

Essa extensão alcança até 200 milhas náuticas, conforme o artigo 76, §1º, estando o Estado costeiro garantido de direitos até esse limite. Para mais, em alguns casos esse limite pode ser estendido até 350 milhas náuticas, conforme artigo 76, §§4ª a 6º (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1994).

Ponto que é imprescindível destacar é que, o exercício da soberania, está limitada a fins de exploração e extração de seus recursos naturais (Obregon, 2020), assim, é somente direito do Estado costeiro explorar a região, não sendo possível que outros entes infligem sua soberania, a não ser quando concedida os direitos de exploração e pesquisa (Obregon, 2020).

c) Comissão sobre pesca e os recursos vivos do alto-mar

A regulamentação da pesca no alto-mar surgiu da necessidade de conter a exploração predatória promovida por potências marítimas, sobretudo a partir do século XIX, quando o aumento populacional e os avanços tecnológicos transformaram a pesca de subsistência em atividade econômica estratégica (Fioratti, 1999).

O problema se agravou diante da diminuição de espécies marinhas, levando à criação de mecanismos jurídicos internacionais, como tratados e convenções, entre eles a Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Alto-Mar de 1958, que inovou ao instituir uma comissão especial para solução de controvérsias entre Estados (Obregon, 2020).

Nesse contexto, a proteção dos recursos vivos passou a ser compreendida não apenas como questão de soberania, mas como um desafio coletivo que demanda

cooperação internacional. Assim, conforme observa Obregon (2020), a preservação dos recursos biológicos do mar é indissociável da construção de normas jurídicas multilaterais, que buscam equilibrar os interesses econômicos com a necessidade de conservação ambiental.

d) Comissão sobre Alto-Mar

A I Conferência de Direito do Mar de Genebra (1958), que deu origem à Convenção sobre o Alto-Mar, considerada um marco do Direito Internacional do Mar, estabelece em seu artigo 2º que *“o alto mar aberto a todas as 41 nações, nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte dele à sua soberania”*.

A Convenção de 1958 reconheceu que o alto-mar é área comum a todas as nações, vedando qualquer pretensão de apropriação por parte de Estados, e fixou quatro liberdades essenciais, quais sejam: a liberdade de navegação; a liberdade de pesca; a liberdade de colocação de cabos e oleodutos submarino; e a liberdade de sobrevoo (Obregon, 2020).

Um avanço significativo foi a equiparação dos Estados sem litoral aos Estados costeiros, garantindo-lhes igualdade no exercício dessas liberdades. Esse reconhecimento reforçou o princípio da igualdade soberana dos Estados, consolidando a universalidade do Direito Internacional do Mar (Cortes, 2010).

Para mais, a Convenção positivou a prática costumeira de que todo navio deve estar registrado sob um pavilhão nacional, o que implica a sujeição à jurisdição plena (penal, civil, técnica e trabalhista) do Estado de bandeira. Nessa vertente, impetrou limites, visto que é verdade a embarcação com mais de uma bandeira. (Fiorati, 1999).

Em relação aos navios de guerra, a Convenção conferiu-lhes imunidade total perante outros Estados, desde que devidamente identificados e comandados por oficiais em nome do Estado de pavilhão. Estendeu ainda essa prerrogativa a navios governamentais não comerciais, como hospitais e escolas navais.

A Convenção também disciplinou responsabilidades dos comandantes, como a obrigação de prestar socorro em caso de naufrágio e a repressão a práticas ilícitas como pirataria e tráfico de escravos (arts. 11º a 17º). Ademais, introduziu os direitos

de visita (art. 22) e de perseguição (art. 23), permitindo que navios de guerra inspecionaram embarcações suspeitas em alto-mar ou perseguissem aquelas que violassem leis costeiras, prevendo indenização em caso de abuso.

Finalmente, destacou-se a preocupação ambiental pioneira, ao prever medidas de proteção contra poluição causada por derramamento de óleo e despejo de resíduos nocivos, sinalizando o início de uma agenda internacional de preservação marinha, posteriormente consolidada no Direito Internacional Ambiental (Cortes, 2010).

Nesse sentido, a Convenção de 1958 representou a primeira sistematização moderna do regime jurídico do alto-mar, ao compilar normas consuetudinárias e transformá-las em instrumentos escritos, ainda que limitada por tensões entre países desenvolvidos e em desenvolvimento (Gibertoni, 2014). Ela estabeleceu as bases para a evolução posterior consagrada na Convenção de Montego Bay (1982), reforçando a visão do alto-mar como espaço de uso comum, guiado por princípios de cooperação internacional.

2.2.2. Segunda Conferência sobre o Direito do Mar das Nações Unidas (1960)

A Segunda Conferência, ao contrário de sua antecessora e sucessora, não foi de todo um sucesso, vide todo o contexto político ao qual estava inserido. Na década de 60 o mundo se encontrava em um iminente alerta, ante a Guerra Fria entre duas grandes nações da época Estados Unidos e Rússia (Obregon, 2017).

Não obstante a isso, existia um certo tipo de tensão entre os países de primeiro e terceiro mundo, devido às diferenças de caráter político, social e econômico (Obregon, 2020). Todo esse contexto, cheio de divergências quanto às questões exploratórias do ambiente marítimo, culminou no fracasso dessa Conferência.

Todavia, a Conferência apresentou uma pauta de extrema importância para o início dos debates da Terceira Conferência. Nas palavras de Obregon (2020):

A Segunda Conferência foi considerada um fracasso, posto que nenhuma das propostas foram aprovadas por falta de consenso, mas, mesmo assim, ficou como um precedente positivo sobre a necessidade de dar continuidade à discussão da utilização das doze milhas marítimas como o limite da extensão do mar territorial, ou o uso da fórmula de 6x6, ou seja, seis milhas

marítimas de mar territorial e seis milhas marítimas adjacentes como uma zona de pesca.(Obregon, 2020, pg. 65)

Desta feita, ante a ineficácia criou-se a necessidade de realizar uma terceira conferência, que ficou popularmente conhecida como Convenção de Montego Bay.

2.2.3. Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o direito do Mar (1982) - Convenção de Montego Bay

Em dezembro de 1973, foram iniciadas as sessões em Nova York, a fim de elaborar um projeto definitivo para uma Convenção, isso porque, o contexto político da época, de conflitos envolvendo a soberania das nações subdesenvolvidas e as potências marítimas da época (Obregon, 2020). Ocorre que, apesar da reunião inicial, o texto final da Convenção foi aprovado definitivamente em 30 de abril de 1982, na cidade de Montego Bay, na Jamaica (Obregon, 2020).

Para a elaboração do texto final da Convenção foram feitos três comitês iniciais: o primeiro buscava definir um regime jurídicos e estabelecer limites jurisdicionais do ambiente marinho; o segundo, responsável pelas zonas marítimas definidas na primeira comissão; e um terceiro responsável por analisar todas as questões ambientais atinentes ao tema (Obregon, 2020).

O texto normativo trouxe conceitos e definições importantes para o que hoje é conhecido como Direito do Mar, alguns desses conceitos foram fortemente explicitados acima (no tópico 3.1.1), todavia, outros conceitos foram melhor elaborados, precisando de uma ressalva.

A Passagem Inocente é um princípio fundamental do Direito Internacional do Mar, codificado principalmente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982. Este direito assegura que navios de todos os Estados, sejam eles costeiros ou sem litoral, tenham a permissão de navegar pelo mar territorial de um Estado costeiro.

De acordo com o Artigo 19 da CNUDM, a passagem é considerada inocente apenas se não for prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. Adicionalmente, o Artigo 18 exige que essa navegação seja contínua e rápida, embora permita a parada e a fundação como incidentes normais de navegação ou em situações de força maior.

A CNUDM é clara ao listar no Artigo 19, parágrafo 2, uma série de atividades que, se realizadas durante a navegação, tornam a passagem prejudicial e, portanto, não inocente. Isso inclui qualquer ameaça ou uso da força, manobras com armas, espionagem, lançamento de aeronaves ou atos de embarque/desembarque de pessoas ou mercadorias em violação das leis alfandegárias ou de imigração do Estado costeiro. Em resumo, este direito é um equilíbrio entre a soberania do Estado costeiro sobre seu mar territorial e a liberdade de navegação da comunidade internacional.

Quanto às Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), estas se estendem até 200 milhas náuticas da linha base, nesse momento o Estado costeiro tem direitos soberanos para fins de exploração e aproveitamento de recursos naturais, mas não soberania total. Aplicado o artigo 73, da UNCLOS, *in verbis*:

Article 73

Enforcement of laws and regulations of the coastal State 1. The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, as may be necessary to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention. 2. Arrested vessels and their crews shall be promptly released upon the posting of reasonable bond or other security. 3. Coastal State penalties for violations of fisheries laws and regulations in the exclusive economic zone may not include imprisonment, in the absence of agreements to the contrary by the States concerned, or any other form of corporal punishment. 4. In cases of arrest or detention of foreign vessels the coastal State shall promptly notify the flag State, through appropriate channels, of the action taken and of any penalties subsequently imposed.

O direito do Estado costeiro de explorar os recursos vivos na ZEE é um direito de soberania, conforme estipulado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Isso significa que cabe exclusivamente ao Estado costeiro determinar a Captura Total Permissível (CTP) dos recursos vivos em sua ZEE, com base em dados científicos e procurando evitar a sobre-exploração, garantindo assim a conservação e a gestão adequada dos recursos.

2.3. A IMPORTÂNCIA DO ESTUDO SOBRE AS ÁGUAS INTERNACIONAIS

Estabelecido alguns importantes conceitos referente às zonas marítimas, é de extrema importância passar ao estudo das águas internacionais, também conhecida

como o alto-mar. Essas áreas oceânicas não estão sujeitas à soberania ou aos direitos de soberania específicos de nenhum Estado costeiro.

A definição jurídica do alto-mar é feita por exclusão, conforme estabelece o artigo 86 da CNUDM (1982), compreendendo todas as partes do mar que não estão incluídas em: águas interiores, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e águas arquipelágicas.

Fato é, estabelecer e implementar ao longo dos séculos fundamentos jurídicos que visam regular e garantir o Direito de Navegação em alto-mar, é, nada menos do que garantir princípios políticos, econômicos e de segurança (Zanella, 2013a)

O regime jurídico do alto-mar é regido pelo princípio da liberdade do alto-mar. Este princípio significa que o alto-mar está aberto a todos as Nações, sejam eles costeiros ou sem litoral, e nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte dele à sua soberania. Estes são os termos do art. 87 e ss. da referida Convenção:

ARTIGO 87

Liberdade do alto mar

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

- a) liberdade de navegação;
- b) liberdade de sobrevôo;
- c) liberdade de colocar cabos e dutos submarinos nos termos da PARTE VI;
- d) liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, nos termos da parte VI;
- e) Liberdade de pesca nos termos das condições enunciadas na seção f) liberdade de investigação científica, nos termos das Partes VI e XIII.

2. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na Área previstas na presente Convenção.

ARTIGO 88

Utilização do alto mar para fins pacíficos

O alto mar será utilizado para fins pacíficos.

ARTIGO 89

Ilegitimidade das reivindicações de soberania sobre o alto mar

Nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.

Atualmente, após disputas doutrinárias envolvendo qual seria a natureza jurídica das águas internacionais, se seria a *res nullius*⁷ e *res communis*⁸, é aplicada a última, em que o espaço se mostra aberto a todos, pertencente a todos, porém não há sujeição à alguém (Zanella, 2013a).

Tais considerações acerca das águas internacionais delimitadas, imperioso adentrar na discussão quanto às questões relativas à liberdade em alto-mar. Conforme exposto aos *alhores*, a Convenção em seu artigo 87 impõe o princípio da liberdade dos mares, isso porque, o oceano é um ponto de sinergia entre as nações (Mazzuoli, 2018).

Entretanto, tal princípio possui restrições as quais estão estabelecidas dentro do próprio texto normativo e demais normas do Direito Internacional (Zanella, 2013b). Assim, o mar não pode ser visto como um espaço sem leis, não podendo utilizar de tal espaço para promover ações criminosas, por mais contraditória que essa afirmação se mostra na atualidade, ante a aplicação de leis internacionais.

A CNUDM (1982) estabelece seis tipos de liberdades em seu texto normativo, todavia, a principal para o entendimento desta pesquisa é a liberdade de navegação. Essa ideia está pautada “*no conceito da proibição de interferência em tempos de paz de um pavilhão sobre outro*” (Zanella, 2013b).

Porém, novamente, não se pode tratar tal afirmação como absoluta e imutável, afinal, o princípio está condicionado a instrumentos normativos que visam a segurança e repressão de delitos internacionais, como tráfico de pessoas e à pirataria (Mazzuoli, 2018).

Em relação ao tráfico de pessoas a CNUDM, estipula no artigo 99º que:

PROIBIÇÃO DO TRANSPORTE DE ESCRAVOS

Todo Estado deve tomar medidas eficazes para impedir e punir o transporte de escravos em navios autorizados e arvorar a sua bandeira e para impedir que, com esse fim, se use ilegalmente a sua bandeira. Todo escravo que se refugie num navio, qualquer que seja a sua bandeira, ficará, *ipso facto*, livre.

⁷MELLO, Celso D. de Albuquerque. Alto mar. Rio de Janeiro: Renovar, 2001, pg. 14. Para os defensores dessa tese, as águas internacionais não se sujeitam a qualquer regulamentação, portanto, não estavam sob a jurisdição de um Estado Nação específico. Não há qualquer pertencimento há um indivíduo, portanto não se pode ser objeto de direitos privativos de qualquer Estado.

⁸ ZANELLA, Tiago Vinícius. Curso de Direito do Mar. Curitiba: Juruá, 2013a. 378, pg. 236. Esta corrente sugere que as águas internacionais se portam como “coisa-comum”, isto é, espaço que pertence a todos os Estados e sujeitos de Direito Internacional.

Assim, a própria Convenção aborda medidas de cooperação entre os Estados para o combate ao tráfico em alto-mar, contudo, o exercício da jurisdição não é ampla, isso porque no alto-mar, a jurisdição do Estado sobre um navio é exercida primariamente pelo Estado de Bandeira, conforme estabelece o artigo 91, da CNUDM (Zanella, 2013a).

A única exceção a essa regra de exclusividade é o direito de visita, o qual necessita da autorização do Estado de bandeira ou um tratado prévio para anuir à medida (Reis, 2019). É imperioso destacar que, conforme o artigo 110 da CNUDM, mesmo que haja a suspeita de que as embarcações estejam cometendo os ilícitos previstos na região, é necessária a absoluta presunção que envolve tráfico de pessoas e à pirataria (Zanella, 2013a).

É imprescindível que seja feita a delimitação dessas zonas, uma vez que trata-se do alvo para a aplicação de qualquer instrumento jurídico de segurança normativa. O seu foco principal é a regulação do uso dos oceanos e a promoção da cooperação, mas o tratamento detalhado se limita à pirataria e ao tráfico de drogas.

3. DINÂMICA OPERACIONAL E LETALIDADE DAS ROTAS MARÍTIMAS

Desta feita, introduzido os pontos sobre o tráfico e contrabando de migrantes, bem como os marcos normativos que se aplicam ao acaso, é imperioso destacar que em um mundo voltado para ideais de livre mercado, comércio e concorrência, bem como os grandes fluxos de transporte internacional, as fiscalizações acabam por se mostrar escassas (Isquierdo, 2020) .

A repressão a esse fenômeno exige, muito além de um domínio conceitual e normativo, estabelecido nos capítulos 1 e 2, envolvendo também a compreensão logística e da dinâmica operacional com que o Crime Organizado Transnacional instrumentaliza o espaço marítimo (Isquierdo, 2020).

Não se pode analisar o mar apenas como um espaço geográfico, devendo observá-lo como um mecanismo acelerador de vulnerabilidade, assim como uma das rotas mais letais para as vítimas do crime (Hedwards, Bird e Traxl, 2023)

Com base em relatórios recentes fornecidos pelas Nações Unidas, o ano de 2023 foi o ano com mais mortes registradas, com um total de 8.565 mortes, um aumento de 20% comparado ao ano de 2022 (Organização das Nações Unidas, 2024). Deste número, 3.129 casos fatais foram na travessia do Mar Mediterrâneo, considerada a rota mais fatal (Organização das Nações Unidas, 2024). Não obstante, desde a criação do Projeto Migrante Desaparecidos pela Organização Internacional para as Migrações⁹, no ano de 2014, foram registradas cerca de 63 mil mortes de migrantes em todo o mundo (Organização das Nações Unidas, 2024).

Ademais, observando os dados fornecidos pela Organização Internacional para as Migrações, entre 2014 e 2018, cerca de 30.000 pessoas morreram por causa de migrações irregulares, sendo que destes números, aproximadamente 19.000 mortes foram causadas por afogamento nos oceanos (Organização Internacional para as Migrações, 2019).

⁹ INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION (IOM). Missing Migrants Project – tracking migrant deaths and disappearances worldwide. O Projeto Migrante Desaparecidos é uma criação da Organização Internacional para as Migrações (OIM), no ano de 2014, responsável por contabilizar os desaparecimentos e mortes dos indivíduos durante as rotas migratórias.

Nesa mesma lógica, com base em pesquisas fornecidos ao *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*¹⁰, nos anos de 2018 e 2019, cerca de 1 a cada 69 pessoas que embarcam em uma jornada de migração por vias marítimas, acabam por perder a suas vidas ou desaparecem no Sudeste Asiático (Hedwards, Bird e Traxl, 2023). Para mais, somente na América Latina cerca de 3,8 mil pessoas perderam a vida nas tentativas migratórias, desde o ano de 2014 (Organização das Nações Unidas, 2020).

A taxa de letalidade alarmante, conforme demonstrado pelos números, não é um mero acidente, pelo contrário, trata-se de consequência direta das condições aos quais os imigrantes estão submetidos, seja pelo uso de embarcações em condições ilegais e não seguras e a precariedade envolvendo a logística das operações criminosas (Hedwards, Bird e Traxl, 2023).

Assim, o que esses dados demonstram é que os meios e transportes marítimo atuam como um tipo de facilitador para o cometimento de crimes como o tráfico e o contrabando de imigrantes (Silva, Oliveira, 2021).

Isso porque, não há um exercício único de soberania ou uma regulamentação por um Órgão competente, resultando, assim, em dilemas jurisdicionais e conflitos entre os Estados (costeiros e de bandeira, levando a uma dificuldade em identificar a bandeira dos navios e, conseqüentemente, sua punição (Silva, Oliveira, 2021).

Desta maneira, uma das grandes dificuldades para o combate ao tráfico de pessoas, está em reconhecer a legitimidade para a investigação e processamento de crimes transnacionais (Usman *et al.*, 2021).

A triste realidade apontada, quanto às taxas de letalidade, trata-se nada mais do que um subproduto direto das táticas e criadas pelos criminosos, visando burlar os controles de fronteiras, principalmente de países desenvolvidos que levam há uma limitação da operação (Usman *et al.*, 2021).

Desta forma, para a eficácia dos esquemas operacionais, são utilizadas rotas cada vez mais perigosas, em conjunto com a métodos de transportes que transferem os

¹⁰ GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME. *Human Trafficking in the Context of Organized Crime*. Disponível em: <https://globalinitiative.net/analysis/human-trafficking/>. Acesso em: 3 nov. 2025.

riscos da travessia diretamente para os migrantes, fatores essenciais para elevar as taxas de letalidade .

A título de exemplificação, houve um aumento de oito vezes nas fatalidades no Golfo de Bengala nos anos de 2020 e 2021, justamente pelos fatos narrados anteriormente (Hedwards *et al.*, 2023). Deste modo, a análise das rotas irregulares demonstra o alto grau de resiliência e flexibilidade das redes do Crime Organizado Transnacional.

Todas essas questões apontadas são suficientes para demonstrar que existem falhas grosseiras nos sistemas de fiscalização, bem como violação direta do disposto na Convenção de Montego Bay, quanto às normas de proteção às águas internacionais. A bem da verdade, trata-se não somente de uma afronta a Convenção acerca do Direito ao Mar, como também, violação direta ao Protocolo de Palermo.

Basicamente, o que se vê é que os riscos que entornam a jornada migratória por via marítima ultrapassam uma questão somente de segurança pública, envolvendo, na verdade, uma grave falha institucional na aplicação das normas internacionais que visam garantir direitos fundamentais.

Ocorre que, não se pode olvidar que o aumento das fiscalizações é essencial, todavia se mostram insuficientes para a minimização de fluxos migratórios e combate ao crime organizado. Ao invés de serem eliminados, os fluxos migratórios são frequentemente direcionados para rotas mais remotas e perigosas, como resposta direta às estratégias de fiscalização e securitização dos Estados de destino (Usman *et al.*, 2021).

O Protocolo de Palermo, ao estabelecer diretrizes acerca do direito à visita, visa limitar a liberdade em alto-mar, assim, a interseção de navios suspeitos impõe a clara obrigação aos Estados de agirem de modo a assegurar o cumprimento de normas e combate a ilícitos.

Entretanto, sob outro ponto de vista, os mesmos Estados signatários, mostram inúmeras vezes a recusa em prover resgate de migrantes, intervenção em navios suspeitos e até mesmo uso de mecanismo violentos para virar embarcações , prática comumente utilizada no Mediterrâneo.

Assim, torna-se nítido que a responsabilidade pelo aumento contínuo no balanço de mortes devido às migrações forçadas recai diretamente nos governos que estão mais preocupados em manter os migrantes fora do seu território do que em salvar vidas, transformando o espaço marítimo em rota eficaz para o crime, como um instrumento de política securitária contra os direitos.

Acontece que, somente as fiscalizações são insuficientes se não há a criminalização e punição dos traficantes. Ao invés de serem eliminados, os fluxos migratórios são frequentemente direcionados para rotas mais remotas e perigosas, como resposta direta às estratégias de fiscalização e securitização dos Estados de destino (Alto Comissariado das Nações Unidas, 2011).

Em outras palavras, pela análise o fenômeno demonstra a concentração direta entre as rotas utilizadas em corredores geográficos específicos, os quais conectam inúmeros pontos de instabilidade e pobreza a áreas com maior oportunidade econômica. Adiante, neste ensaio, serão retratadas algumas das rotas geográficas com alto grau de periculosidade, mas amplamente utilizadas.

Merece destaque especial, o Mediterrâneo, região a qual permanece como epicentro das travessias globais irregulares. Neste corredor euro-africano, a rota central do Mediterrâneo se impõe como a mais letal, com jornadas iniciando no Norte da África e no Oriente Médio, com destino principal para a Itália (Organização Internacional para Migração, 2024).

Estudos revelam a Líbia, país transitório com uma das redes mais estabelecidas e organizadas para o contrabando e tráfico (Organização das Nações Unidas, 2023). Segundo dados da OIM (2024), a região conta com a presença de 787 mil migrantes e refugiados, os quais são expostos à agressões físicas, a tortura, as violências sexuais e o trabalho forçado de migrantes vem sendo bem documentados (Médicos Sem Fronteiras, 2025).

Em resposta a estes desafios constantes ao longo da rota do Mediterrâneo Central, a Comissão Europeia propôs um plano de ação da União Europeia em Novembro de 2022, o qual buscou instaurar 20 ações com o intuito de conter a migração irregular. O plano de desenvolvimento foi dividido em três focos: (i) o combate ao tráfico de pessoas e medidas preventivas de travessias ilegais; (ii) resgates no mar e

cooperação entre os Estados membros do Bloco; e (iii) o acolhimento de refugiados (Público, 2022).

Para além, a Rota do Atlântico da África Ocidental, é outro destaque, ante aos inúmeros riscos proporcionados. Essa rota, que parte dos países costeiros da África Ocidental e Marrocos em direção às Ilhas Canárias, na Espanha, é considerada muito perigosa devido à extensão da viagem e ao uso constante de embarcações inadequadas (Organização Internacional para as Migrações, 2024).

Relatórios indicam que, nessas áreas do Oceano Atlântico, os migrantes frequentemente ficam presos no mar por longos períodos em zonas que carecem de operações de resgate dedicadas (Hedwards *et al.*, 2023).

Já a dinâmica migratória no Sudeste Asiático, impulsionada em grande parte pela procura por mão-de-obra não qualificada e pela crise de refugiados, apresenta um risco agudo de exploração que se manifesta no mar (Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, 2015).

A região é marcada pelo trânsito, origem e destino para o tráfico de migrantes, envolvendo países como Malásia e Indonésia (Hedwards *et al.*, 2023). De acordo com fontes da ACNUR (2019)¹¹, 1 a cada 69 pessoas que embarcam viagens pelo mar acabam perdendo sua vida na região.

O aumento expressivo no número de migrantes em situação irregular atravessando a Baía de Bengala coincidiu com o aumento da lucratividade do crime organizado na região (Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, 2015). Nessa área, os traficantes adaptaram suas estratégias, utilizando barcos de pesca para transportar passageiros para navios de maior porte com destino à Tailândia e à Malásia (Hedwards *et al.*, 2023).

Além do risco de naufrágio, o grande perigo nessas rotas é a evolução do contrabando para o tráfico: os traficantes chegam a prometer um embarque barato ou inclusive grátis com a condição de que o migrante pague a dívida com seus ganhos no país de destino, o que imediatamente gera um cenário de servidão por

¹¹ ALTO COMISSARIADO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS REFUGIADOS (ACNUR). Refugee Movements in South-East Asia: 2018 – June 2019. Genève: ACNUR, 2019. Disponível em: <https://www.unhcr.org/in/sites/en-in/files/legacy-pdf/5d91e2564.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2025.

dívida e exploração após o desembarque (Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, 2015).

O uso intencional de embarcações em condições ilegais e não seguras (*unseaworthy vessels*)¹² são o cerne da tática operacional das redes criminosas e, simultaneamente, os meios utilizados são centrais para o risco e a letalidade da jornada (Hedwards *et al.*, 2023).

O perigo para os migrantes não se limita apenas ao uso de barcos de pesca ou botes infláveis, os quais não são projetados para as condições extremas do oceano, mas também à superlotação, à violência exercida pelos contrabandistas e à insuficiência de suprimentos como comida, água e até mesmo combustível.

A decisão de utilizar meios náuticos tão precários reflete uma lógica de negócio de baixo custo para o Crime Organizado Transnacional. Tais embarcações são consideradas ativos descartáveis; seu baixo valor permite que os criminosos as abandonem se confrontados com autoridades (Usman *et al.*, 2021).

A dinâmica do contrabando de migrantes por via marítima, revela um padrão de operação caracterizado pela escalada deliberada de risco, que visa evitar a captura e transferir a responsabilidade para os migrantes e os Estados costeiros (Usman *et al.*, 2021).

A repressão política é frequentemente acompanhada por uma estratégia de comunicação focada na dissuasão brutal. Por exemplo, a Austrália adota uma política de combate ao tráfico de migrantes por meio do programa *Operation Sovereign Borders*¹³, o qual é descrito como um meio muito eficaz para dissuadir os criminosos (Hedwards *et al.*, 2023).

Essa pesquisa muito expôs acerca das rotas marítimas, mas é imperioso destacar que os portos e ancoradouros também representam vulnerabilidades sistêmicas exploradas pelo crime organizado. Isso porque, não se pode presumir que países de

¹² HEDWARDS *et al.*, 2023. São embarcações que não estão apropriadas para o uso, em razão do mau estado de conservação que se encontram, gerando um risco para a tripulação e passageiros.

¹³ AUSTRALIA. Department of Home Affairs. Operation Sovereign Borders. Disponível em: <https://osb.homeaffairs.gov.au/>. Acesso em: 09 nov. 2025. A Operação Fronteiras Soberanas é uma operação de segurança de fronteiras conduzida pelas forças militares australianas, estabelecida em 2013 para cumprir o objetivo de combater o tráfico de pessoas e impedir as altas taxas de letalidade no mar.

baixa renda e muito precários tenham uma estrutura portuária capaz de combater grandes redes de tráfico.

Segundo reportagem da *Folha de S.Paulo* (2025), foi realizada uma auditoria pelo Tribunal de Contas da União, o qual foi apontado que o controle de cargas e contêineres nos portos brasileiro ainda carece de capacidade para o combate ao tráfico de entorpecentes, o que evidencia a potencialidade para a realização de outros crimes.

Se a situação no contexto brasileiro, um país com um dos maiores complexos portuários da América Latina, já apresenta lacunas importantes, torna-se ainda mais preocupante a realidade em países como Líbia, Malásia e Indonésia (como já mencionado anteriormente), com cenários marcados pela instabilidade política, limitações financeiras e falta de recursos humanos qualificados, agravando ainda mais esses riscos.

Além disso, a complexidade dos processos logísticos e a pressão por eficiência no fluxo de contêineres e cargas criam um ambiente propício para a camuflagem de pessoas em embarcações comerciais, prática evidenciada por casos documentados de migrantes encontrados em compartimentos de navios de carga¹⁴.

É evidente que as redes de contrabando operam sua logística evitando grandes portos fiscalizados, explorando ativamente instalações de menor escala, como ancoradouros, instalações de comunidades de pesca e uso de embarcações de pesca de baixo valor, uma vez que oferecem baixa fiscalização e ajuda de nativos (Hedwards *et al.*, 2023).

Conforme exposto no capítulo dois, a ausência de uma autoridade central responsável pela fiscalização efetiva das embarcações em alto-mar, constitui um dos

¹⁴ MAIA, Elijonas. PF encontra imigrantes em condições precárias escondidos em navio cargueiro no Rio. CNN Brasil, 19 ago. 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/pf-encontra-imigrantes-em-condicoes-precarias-escondidos-em-navio-cargueiro-no-rio/>. Acesso em: 01 de novembro de 2025. A reportagem informa que a Polícia Federal resgatou cinco imigrantes clandestinos, todos originários da Guiné-Conacri (África Ocidental), que estavam escondidos em um navio cargueiro atracado no Rio de Janeiro. A embarcação, de bandeira maltesa, partiu de Dakar (Senegal) e chegou ao Brasil no dia 17 de agosto de 2024. Esse caso ilustra a utilização de navios cargueiros como “rotas invisíveis” para transporte irregular de migrantes, vinculando diretamente à vulnerabilidade dos migrantes em alto-mar, à falibilidade da fiscalização portuária e à interseção entre migração irregular e crime organizado internacional.

principais desafios contemporâneos no enfrentamento ao tráfico de migrantes, isso porque, as águas internacionais não estão sujeitas à soberania de um Estado.

A CNUDM, de 1982, estabelece que as embarcações estão sujeitas à jurisdição exclusiva do Estado cuja bandeira ostentam, é a lei do pavilhão¹⁵, o que, na prática, fragmenta a responsabilidade internacional, favorecendo a criação de zonas de impunidade, principalmente em casos bandeiras de conveniência¹⁶ que negligenciam deveres de fiscalização .

A dificuldade de regulamentar e monitorar essas embarcações decorre, em grande parte, da coexistência de dois fenômenos: de um lado, a reivindicação de soberania de certos países sobre algumas zonas marítimas; e, de outro, a incapacidade técnica, operacional e financeira de diversos Estados em desenvolver sistemas eficientes para o controle.

Essa assimetria cria lacunas jurisdicionais que são amplamente exploradas por redes envolvidas no tráfico internacional Enquanto potências marítimas buscam expandir sua autoridade sobre Zonas Econômicas Exclusivas, utilizando argumentos de segurança nacional e defesa territorial, países em desenvolvimento, com menor capacidade de patrulha, tornam-se vulneráveis à utilização de suas águas por embarcações irregulares.

Essa discrepância revela uma contradição estrutural do regime jurídico internacional do mar: o equilíbrio entre soberania estatal e interesse coletivo na preservação da segurança e dos direitos humanos em espaços de uso comum ainda está longe de ser alcançado.

Além disso, a ausência de mecanismos eficazes para identificar as bandeiras de algumas embarcações, ante a ilegalidade das utilizadas, contribui para que redes criminosas ocultem a origem e o propósito das viagens, dificultando a responsabilização penal dos envolvidos.

¹⁵ ZANELLA, Tiago V. Liberdades e Restrições à Navegação Marítima em Alto Mar no Direito Internacional. "O princípio da lei do pavilhão rege todo o direito do mar e da navegação. A regra geral é a de que apenas o país de nacionalidade da embarcação pode lhe impor regras e jurisdição" (2013a, pg. 11799)

¹⁶ As bandeiras de conveniência são a bandeira do Estado a qual está vinculado a nacionalidade do navio.

Dessa forma, o mar, que deveria ser um espaço de cooperação e solidariedade entre as nações, acaba transformando-se em um ambiente propício para a prática de crimes, visto que reúne a fragmentação de soberanias e ineficientes tipos de fiscalização.

É nesse ponto que se destaca a necessidade de fortalecer mecanismos multilaterais de governança marítima, ampliando a atuação conjunta entre os Estados, Organismos Internacionais e Agências de Segurança, de modo a assegurar que a proteção dos direitos humanos prevaleça sobre os interesses políticos e econômicos.

4. A INTERSEÇÃO JURÍDICA: SINERGIAS, CONFLITOS E A JURISDIÇÃO EXTRATERRITORIAL - SOB A ÓTICA DOS INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS

Apresentadas as principais considerações, torna-se evidente que o combate ao uso do domínio marítimo pelo Crime Organizado Transnacional repousa sobre dois pilares jurídicos essenciais: a Convenção de Montego Bay, que estabelece o arcabouço jurisdicional e espacial do mar, e o Protocolo de Palermo, que define e instrumentaliza a repressão penal transnacional.

A análise da interligação entre estes documentos revela tanto uma sinergia necessária quanto às lacunas estruturais e falhas de implementação que são ativamente exploradas pelo crime organizado, resultando nas letalidades observadas acima nas rotas marítimas.

A Convenção de Montego Bay, ao delimitar as zonas marítimas estabelece, primordialmente para este estudo, os pontos em que a soberania e a jurisdição podem ser exercidas. Ao passo em que, o Protocolo de Palermo, preenche a lacuna tangente ao enfrentamento e a repressão tanto do contrabando, quanto do tráfico de migrantes.

A despeito da coesão normativa entre os documentos, a aplicação prática demonstra que o sistema legal internacional possui falhas estruturais e políticas que são sistematicamente exploradas, o que garante a impunidade do crime. A ausência

de uma autoridade central responsável pela fiscalização das águas internacionais cria lacunas jurisdicionais e conflitos de competência entre os Estados.

Cientes de tal fato, as organizações criminosas usam e abusam dessas lacunas jurídicas, utilizando como forma de circulação e transbordo. Essas estratégias possibilitam que embarcações permaneçam fora da jurisdição plena de qualquer país, o que dificulta a investigação e, sobretudo, a responsabilização penal dos agentes de alto escalão, como os financiadores e coordenadores das operações

A maior contradição surge nas posturas adotadas pelos Estados-nações, as quais buscam endurecer suas políticas migratórias, como é o caso da União Europeia, por exemplo. O endurecimento de medidas e a intensificação da fiscalização não elimina o fluxo migratório, pelo contrário, apenas desloca as rotas para áreas mais remotas, perigosas e sem qualquer tipo de infraestrutura de resgate, conforme já abordado nesta pesquisa.

Pesquisas realizadas pelo MST (2023) apontam que em inúmeros casos os Estados europeus por meio da ação ou omissão, de forma consciente, colocam a vida dessas pessoas em estado de migração em risco, por meio do atraso ou quando deixam de operar os devidos resgates.

Portanto, apesar de existirem meios de combate, tais se mostram plenamente ineficazes. Enquanto os governos priorizarem políticas de dissuasão e securitização em detrimento da obrigação de salvar vidas, o arcabouço normativo internacional continuará a ser uma ferramenta poderosa, porém ineficaz, no enfrentamento à crise humanitária marítima.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo propôs-se a analisar como o Crime Organizado Transnacional instrumentaliza o espaço marítimo para a prática do tráfico e contrabando de migrantes, investigando os desafios jurídicos e operacionais da repressão a essas condutas sob a ótica dos direitos humanos.

A análise demonstrou que o fenômeno da migração marítima irregular não é um acidente geográfico, mas sim o subproduto de falhas institucionais e políticas

exploradas por um modelo de negócio altamente adaptativo e lucrativo. As conclusões centrais do trabalho consolidam-se na constatação de que o risco e a letalidade do mar são, paradoxalmente, criados pela própria ausência de governança e pela política de dissuasão dos Estados.

O capítulo II comprovou que o mar se tornou o vetor mais letal da migração irregular global, uma letalidade que é deliberada e economicamente racional para o tráfico de migrantes. A letalidade observada não é um mero acidente, mas um elemento estrutural do modelo de negócio das organizações criminosas, funcionando como mecanismo de controle, coerção e lucro.

A análise também evidenciou que os Estados, embora cientes da atuação das redes criminosas, frequentemente adotam posturas ineficazes ou omissas, como é o caso reportado pela imprensa internacional sobre o programa que recrutava mulheres, com ajuda de influenciadores digitais, para trabalhar na Rússia. As redes de organizações criminosas inovaram suas abordagens, utilizando influencers digitais, por meio de plataformas como *TikTok* e *Instagram*, como forma de recrutamento.

O esquema, como o *Alabuga Start*, ludibriou mulheres, em países em desenvolvimento, com promessas de intercâmbios culturais e salários elevados. Trata-se de um caso paradigmático em que estratégias de comunicação digital são instrumentalizadas para transformar fluxos migratórios legítimos em mecanismos de exploração, violando direitos humanos, com a ciência de autoridades que nada fazem a respeito.

Embora o Direito Internacional apresenta lacunas decorrentes de assimetrias políticas, econômicas e institucionais, o próprio sistema jurídico oferece instrumentos relevantes para o enfrentamento do problema. A cooperação internacional, formalizada por meio de tratados e convenções, constitui uma resposta fundamental ao caráter transnacional do crime.

No contexto brasileiro, a Lei de Imigração (Lei n.º 13.445/2017) prevê mecanismos de cooperação como transferência de pessoas condenadas e extradição, enquanto, no âmbito processual civil, a carta rogatória e a homologação de sentença estrangeira fortalecem a articulação jurídica entre Estados.

Em síntese, o estudo concluiu que o mar se tornou o ambiente ideal para a atuação do crime organizado em razão da confluência de lacunas jurisdicionais, fiscalização fragmentada e corrupção sistêmica nas estruturas portuárias e costeiras.

Uma repressão ao tráfico marítimo de imigrantes requer uma mudança de paradigma: o foco não deve residir na proteção das fronteiras, mas na proteção do indivíduo. É preciso que as nações observem as condições de vulnerabilidade dos imigrantes, parando de tratá-los como seres inferiores, sem direito a ter direitos (Arendt, 1951)

REFERÊNCIAS

ALTO COMISSARIADO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS REFUGIADOS (ACNUR). **ACNUR alerta para aumento alarmante de tráfico de pessoas no Sudeste Asiático. Brasil:** Nações Unidas no Brasil, 8 maio 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/69459-acnur-alerta-para-aumento-alarante-de-tr%C3%A1fico-de-pessoas-no-sudeste-asi%C3%A1tico>. Acesso em: 20 out. 2025.

ALTO COMISSARIADO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS REFUGIADOS (ACNUR). Mais de 100 mil refugiados e migrantes chegaram ao lêmén por via marítima em 2011, afirma ACNUR. 24 jan. 2012. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/58771-mais-de-100-mil-refugiados-e-migrantes-chegaram-a-o-i%C3%A1men-por-mar%C3%A1tima-em-2011-afirma-acnur>. Acesso em: 10 nov. 2025.

ALMEIDA, Thaís Farias de. **As Inter-Relações Entre A Migração, O Contrabando De Migrantes E O Tráfico De Pessoas.** Revista Juris UniToledo, [S. l.], v. 6, n. 01, p. 158–171, 2023. Disponível em: <https://wyden.periodicoscientificos.com.br/index.php/jurisunitoledo/article/view/299>. Acesso em: 3 set. 2025.

ARAÚJO, Maria da Conceição Oliveira; SILVA, Ruy Barbosa de Andrade. **Tráfico de pessoas em águas internacionais: desafios à proteção dos direitos humanos e à jurisdição penal brasileira no contexto do uso de navios cargueiros.** Revista Direito & Diálogo, Crato (CE), v. 10, n. 2, p. 151-165, jul./dez. 2023. Disponível em: <https://revistas.urca.br/index.php/DirDialog/article/view/1045/560>. Acesso em: 24 maio 2025.

ARENDT, Hannah. **Origens do totalitarismo.** Tradução de José Geraldo Couto. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AUSTRALIA. Department of Home Affairs. **Operation Sovereign Borders.** Disponível em: <https://osb.homeaffairs.gov.au/>. Acesso em: 09 nov. 2025

BBC NEWS BRASIL. **Crianças e adolescentes de Moçambique traficados para a Rússia para construir drones.** BBC News Brasil, 06 de nov. 2025. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/c98nj6zee1ro>. Acesso em: 07 nov. 2025.

BIROL, Alline Pedra Jorge; ROLLEMBERG, Lucicleia Souza e Silva. **Tráfico de pessoas enquanto violação de direitos humanos.** In: VELTEN, Paulo; POMPEU, Julio (orgs.). Educação em Direitos Humanos III. Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo, Secretaria de Ensino a Distância, 2014. p. 134–159.

BRASIL. Decreto - Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm

BRASIL. Decreto nº 5.017, de 12 de março de 2004. **Promulga o Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional Relativo à Prevenção, Repressão e Punição do Tráfico de Pessoas, em Especial Mulheres e Crianças.** Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D501-7.htm. Acesso em: 12 out. 2025.

BRASIL. Lei nº 13.344, de 6 de outubro de 2016. Dispõe sobre prevenção e repressão ao tráfico interno e internacional de pessoas e sobre medidas de atenção às vítimas; altera a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); e revoga dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13344.htm. Acesso em: 14 out. 2020.

BRASIL. Ministério Da Justiça E Segurança Públicos (MJSP). **Brasil vira rota de contrabando de migrantes e MJSP muda regras para a entrada no país**. Brasília, 22 ago. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/noticias/brasil-vira-rota-de-contrabando-de-migrantes-e-mj-sp-muda-regras-para-a-entrada-no-pais>. Acesso em: 26 maio 2025.

CARDOSO, Arisa Ribas. *Uma leitura do Protocolo de Palermo sobre tráfico de pessoas à luz do Direito Internacional dos Refugiados*. 2014. Dissertação (Mestrado em Direito) — Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Florianópolis, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/128916>. Acesso em: 20 de out. 2025

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. 6ª ed. Tradução de Roneide Venacio Majer com a colaboração de Klauss Brandini Gerhardt. São Paulo: Paz e Terra, 2011. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, vol. 1)

CHIARETTI, D. **Migrações, tráfico de pessoas e contrabando de migrantes: entre a securitização e a garantia de direitos**. Revista do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, [S. l.], v. 30, n. ESPECIAL, p. 46–65, 2019. Disponível em: <https://revista.trf3.jus.br/index.php/rtrf3/article/view/218>. Acesso em: 4 nov. 2025.

CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. **The law of the sea**. 3º ed, Manchester University Press, Inglaterra; 1999.

COMISSÃO EUROPEIA. **Migration routes**: Commission proposes action plan for Central Mediterranean to address immediate challenges. Press release IP / 22 / 7068. Bruxelas, 21 nov. 2022. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_7068. Acesso em: 09 nov. 2025. Acesso em: 01 de nov. de 2025

DE MORAIS SALES, Lília Maia; ONOFRE DE ALENCAR, Emanuela Cardoso. **Tráfico De Seres Humanos, Migração, Contrabando De Migrantes, Turismo Sexual E Prostituição: Algumas Diferenciações**. Novos Estudos Jurídicos, Itajaí (SC), v. 13, n. 1, p. 29–42, 2009. DOI: 10.14210/nej.v13n1.p 29-42. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/1225>. Acesso em: 3 nov. 2025.

ESCRITÓRIO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DROGAS E CRIME (UNODC). **O abuso de uma posição de vulnerabilidade e outros “meios” no âmbito da definição de tráfico de pessoas**. Viena: Escritório das Nações Unidas sobre

Drogas e Crime, 2012. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/2015/Issue_Paper_Consent_PT.pdf. Acesso em: 08 set. 2025.

FABRIZ, D. C. **A crise do direito fundamental ao trabalho no início do século XXI. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, [S. l.], n. 1, p. 15–38, 2006. DOI: 10.18759/rdgf.v0i1.59. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/59>. Acesso em: 3 set. 2025.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e jurisprudência internacional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 1999.

GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME. **Human Trafficking in the Context of Organized Crime**. Disponível em: <https://globalinitiative.net/analysis/human-trafficking/>. Acesso em: 3 nov. 2025.

HEDWARDS, Bodean; BIRD RUIZ-BENITEZ DE LUGO, Lucia; TRAXL, Perkha. **Maritime people smuggling and its intersection with human trafficking in South and South East Asia: Trends and issues**. [S.l.]: Global Initiative Against TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, 09 Mar. 2023. Disponível em: <https://globalinitiative.net/analysis/maritime-people-smuggling-human-trafficking-south-east-asia/>. Acesso em: 8 agosto de 2025.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION (IOM). **Missing Migrants Project – tracking migrant deaths and disappearances worldwide**. Disponível em: <https://missingmigrants.iom.int/>. Acesso em: 20 de outubro de 2025.

ISQUIERDO, Bárbara Alves. **Os desafios do crime de tráfico internacional de pessoas no sistema normativo brasileiro sob a perspectiva do Protocolo de Palermo**. Monografia (Graduação em Direito) — Centro Universitário de Brasília (UnICEUB), Brasília, 2014

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 11ª Edição. Rio de Janeiro: Forense, 2018. ISBN 978-85-309-7931-7.

MÉDICOS SEM FRONTEIRAS. **‘Líbia: migrantes enfrentam violência extrema e exclusão da saúde.’** 17 fev. 2025. Disponível em: <https://www.msf.org.br/noticias/libia-migrantes-enfrentam-violencia-extrema-e-exclusao-da-saude/>. Acesso em: 01 nov. 2025.

MÉDICOS SEM FRONTEIRAS. **“Ninguém veio nos resgatar”**: as políticas de migração da União Europeia no Mediterrâneo Central’. São Paulo, 27 nov. 2023. Disponível em: <https://www.msf.org.br/noticias/ninguem-veio-nos-resgatar-as-politicas-de-migracao-da-uniao-europeia-no-mediterraneo-central/>. Acesso em: 01 nov. 2025.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001, General Aspects About Trafficking in Persons and Migrant Smuggling - Legal Framework,

CHALUB, Victor Hugo Barboza. **Aspetos Gerais Sobre o Tráfico de Pessoas e Contrabando de Migrantes – Enquadramento Jurídico**. Universidade Portucalense (Portugal) ProQuest Dissertations & Theses, 2022. ISBN 31171772.

MELO, Milena Barbosa de. **Direito Internacional do Mar**. Campinas, SP: Servanda, 2012.

OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **Direito marítimo ambiental: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**. Belo Horizonte: Fórum, 2020. 185p. ISBN 978-85-450-0594-0.

OIM. Glossário sobre migração. Genebra: OIM, 2009. Disponível em: <https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml22.pdf>. Acesso em: 14 out. 2020

OLIVEIRA, Maria. Auditoria do TCU aponta controle frágil contra tráfico de cocaína em portos brasileiros. Folha de S.Paulo, 12 ago. 2025. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2025/08/auditoria-do-tcu-aponta-controle-fragil-contra-traffic-de-cocaina-em-portos-brasileiros.shtml>. Acesso em: 24 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. 2023 foi o ano com mais mortes em rotas migratórias em todo o mundo. Nova Iorque: ONU News, 6 mar. 2024. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2024/03/1828737>. Acesso em: 19 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Investigação aponta violações de direitos humanos na Líbia. 28 mar. 2023. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2023/03/1812002>. Acesso em: 09 nov. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Novos dados do UNODC alertam sobre o contrabando de migrantes por mar. Brasil: ONU, [s. d.]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/58570-novos-dados-do-unodc-alertam-sobre-contrabando-de-migrantes-por-mar>. Acesso em: 20 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. ONU: mais de 30 mil migrantes morreram no mundo em travessias irregulares em 2014-2018. Brasília: As Nações Unidas no Brasil, 11 jan. 2019. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/82123-onu-mais-de-30-mil-migrantes-morreram-no-mundo-em-travessias-irregulares-em-2014-2018>. Acesso em: 9 nov. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Pelo menos 810 pessoas morreram na América Latina em tentativa de migração. Nova Iorque: ONU News, 28 jan. 2020. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/01/1702092>. Acesso em: 19 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Tráfico humano, tortura e desumanização de migrantes se alastram pela Líbia. 09 jul. 2024. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2024/07/1834256>. Acesso em: 09 nov. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. UN News – Mais de 11 mil crianças cruzaram sozinhas o Mar Mediterrâneo este ano. 29 set. 2023. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2023/09/1821082>. Acesso em: 20 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (IOM). World Migration Report 2024 – Capítulo 3. Genebra: IOM, 2024. Disponível em: <https://publications.iom.int/system/files/pdf/pub2024-011-l-wmr2024-ch3-pt.pdf>. Acesso em: 20 out. 2025.

PACHECO, Rafael (2009). **Crime Organizado**: medidas de controle e infiltração policial. Curitiba: Juruá, p. 18.

PEDRA, A. S. **Justificação e proteção dos direitos fundamentais**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais, [S. l.], n. 10, p. 9–13, 2012. DOI: 10.18759/rdgf.v0i10.198. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/198>. Acesso em: 4 set. 2025.

PINTO, Joseane Mariéle Schuck; SPAREMBERGER, Raquel Fabiana Lopes. **O contrabando de migrantes**: a ocorrência do crime organizado transnacional no contexto brasileiro na última década. Revista Direito & Dialogicidade, Crato, v. 8, n. 2, 2023. Disponível em: <https://revistas.urca.br/index.php/DirDialog/article/view/1045>. Acesso em: 26 maio 2025.

PÚBLICO. “Bruxelas avança plano de ação para travar pressão migratória no Mediterrâneo Central”. Lisboa: Público, 21 nov. 2022. Disponível em: <https://www.publico.pt/2022/11/21/mundo/noticia/bruxelas-avanca-plano-accao-travar-pressao-migratoria-mediterraneo-central-2028578>. Acesso em: 19 out. 2025.

REIS, Ulisses Levy Silvério dos; MONT’ALVERNE, Tarin Cristino Frota. **Terrorismo Internacional e Armas de Destruição em Massa**: relativizando a liberdade de navegação, a soberania e o direito de visita em alto-mar. Sequência (Florianópolis), n. 82, p. 92-119, 2019.

SALES, Lília Maia de Moraes Sales; ALENCAR, Emanuela Cardoso Onofre de. **Tráfico de seres humanos, migração, contrabando de migrantes, turismo sexual e prostituição -algumas diferenciações**. Revista Novos Estudos Jurídicos, Itajaí, v. 13, n. 1, p. 29-42, jan-jun. 2008. Disponível em: <https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/nej/article/view/1225>. Acesso em: 08 out. 2019

SANTOS, Alessandra Rufino. **Tráfico humano e contrabando de migrantes em regiões de fronteiras**. Revista Textos e Debates, Boa Vista, v. 2, n. 27, p. 349-367, jan-jun. 2015. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/textosedebates/article/view/3213/Tr%C3%A1fico%20Humano%20e%20Contrabando%20de%20Migrantes%20em%20Regi%C3%B5es%20de%20Fronteiras>. Acesso em: 13 out. 2025.

SHELLEY, Louise. **Human Trafficking: A Global Perspective**. 1. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2010. 356 p. ISBN 978-0521130875.

SILVA, FERNANDA CLÁUDIA. **O Protocolo De Palermo No Controle Migratório Mundial**. Revista de Direitos Humanos em Perspectiva, Florianópolis, Brasil, v. 6, n. 1, p. 101–116, 2020. DOI: 10.26668/IndexLawJournals/2526-0197/2020.v6i1.6610. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/direitoshumanos/article/view/6610>. Acesso em: 6 nov. 2025.

SILVA, João; PEREIRA, Maria. **O contrabando de migrantes**. Direito em Diálogo, Crato, v. 10, n. 2, p. 1-15, jul./dez. 2024. Disponível em: <https://revistas.urca.br/index.php/DirDialog/article/view/1045/560>. Acesso em: 26 maio 2025.

SILVA, Maria Aparecida da; OLIVEIRA, João Carlos de. **Crimes em Águas Internacionais: A Jurisdição Penal Brasileira e a Proteção dos Direitos Humanos**. Revista Opinião Jurídica, v. 23, n. 2, p. 45-60, 2021. Disponível em: <https://periodicos.unisanta.br/ROP/article/view/2542/2530>. Acesso em: 24 maio 2025.

SOSINHO, Flavia Antunes. **Tráfico de pessoas: a nova institucionalidade brasileira. 2011. 116 f. Dissertação (Mestrado)** –Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/images/pos-graduacao/pped/dissertacoes_e_teses/Flvia_Antunes_Sosinho.pdf. Acesso em: 10 out. 2025

TRINDADE, A. A. Cançado. A Humanização do Direito Internacional. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

TRINDADE, Allexandre Guimarães; RIANI, Rhiani Salamon Reis; GRANZIERA, Maria Luiza Machado; MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **A inserção de novos atores na construção de regimes internacionais: a Convenção de Montego Bay e a proteção do meio ambiente marinho**. In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (orgs.). Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2016. p. 25–39.

USMAN, Muhammad; AMJAD, Sohail; KHAN, Asif. **Human trafficking and smuggling: intersection with maritime law and international cooperation**. International Review of Social Sciences, v. 9, n. 1, p. 504-510, jan. 2021. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=4756395>. Acesso em: 13 maio 2025.

VEJA. Com ajuda de influencers brasileiras, Rússia recruta mulheres para fabricar drones no país. Veja, 1 out. 2025. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/mundo/com-ajuda-de-influencers-brasileiras-russia-recruta-mulheres-para-fabricar-drones-no-pais/>. Acesso em: 01 de novembro de 2025

ZANELLA, Tiago V. **Liberdades e Restrições à Navegação Marítima em Alto Mar no Direito Internacional**. Revista do Instituto de Direito Brasileiro, v. 2, n. 10, p. 11795-11824, 2013a.

ZANELLA, Tiago Vinícius. **Curso de Direito do Mar**. Curitiba: Juruá, 2013b.