

MARINHA DO BRASIL

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

GUSTAVO MAGNO FELIPE FRANCO

**Uma nova perspectiva acerca do direito de visita diante do fenômeno da
escravidão moderna no ambiente marítimo.**

Rio de Janeiro

2020

GUSTAVO MAGNO FELIPE FRANCO

**Uma nova perspectiva acerca do direito de visita diante do fenômeno da
escravidão moderna no ambiente marítimo.**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de Concentração em segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Orientador: Prof. Dr. André Panno Beirão

Rio de Janeiro

2020

F825 Franco, Gustavo Magno Felipe

Uma nova perspectiva acerca do direito de visita diante do fenômeno da escravidão moderna no ambiente marítimo / Gustavo Magno Felipe Franco. Rio de Janeiro, 2020.

153 f. : il.

Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2020.

Orientador: André Panno Beirão.

Bibliografia: f. 135-153

1. Escravidão-Mar. 2. Direito marítimo. 3. Trabalho Escravo—Brasil. Escola de Guerra Naval (Brasil).II.Título.

CDD 326.0981

GUSTAVO MAGNO FELIPE FRANCO

Uma nova perspectiva acerca do direito de visita diante do fenômeno da es-
cavidão moderna no ambiente marítimo.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado
Profissional em Estudos Marítimos da Escola de
Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do
grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de
Concentração em segurança, Defesa e Estratégia
Marítima.

Aprovada em 15 de setembro de 2020.

Banca Examinadora

André Panno Beirão (EGN-Orientador)

Capitão de Mar e Guerra - Professor-Doutor - CPF Nº 905.619.617-00

Rafael Zelesco Barretto (EGN)

Professor-Doutor - CPF Nº 110.664.917-63

Tiago Vinícius Zanella (EGN)

Professor-Doutor - CPF Nº 037.825.329-88

Siddartha Legale (UFRJ)

Professor-Doutor - CPF Nº 112.771.617-47

Ao meu pai, Marcio Magno, por despertar em mim mais que a consciência marítima: a sede pelo conhecimento, o apreço pela ética e o amor pela família, enfim, a consciência para a vida.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. André Panno Beirão, pela total confiança e incentivo desde o início deste projeto, suas diretrizes foram essenciais no compreender da dúvida e na busca por respostas;

À minha mãe, Lucília Franco, e minha irmã, Marcella Franco, pelo amor incondicional e por não medirem esforços no meu auxílio em todos os planos. Mais uma vez: sem vocês, nada seria possível e tudo seria sem sentido;

À minha noiva, Andréia Moreira, por sempre se alegrar com minhas vitórias, compreender minhas ausências durante o curso e incentivar a conclusão desta etapa profissional. Obrigado pelo seu amor e por tornar minha trajetória mais leve e feliz;

A todos os membros do PPGEM e da EGN, pela seriedade e competência com que conduzem seus esforços em prol da geração e propagação de conhecimentos marítimos, sempre munidos da fraternidade que caracterizam os amantes do mar;

E aos colegas de turma, pela amizade e compartilhamento de conhecimentos, alegrias e ansiedades durante este período de aprendizado que levaremos por toda a vida.

RESUMO

Diante da realidade dos mares que frequentemente traz à tona denúncias de maus tratos e condições de trabalho aviltantes, o presente estudo buscou respostas de modo a alinhar o direito do mar com o momento atravessado pelo direito internacional contemporâneo que coloca a escravidão moderna como um mal a ser combatido. Assim, a presente dissertação fez uso do método hipotético-dedutivo infringindo o falseamento da conjectura inicialmente formulada: o Estado brasileiro pode exercer, discricionariamente e com jurisdição executória, o direito de visita em embarcações estrangeiras que se valem do fenômeno da escravidão moderna marítima, respaldando-se no interesse maior do direito do mar de preservar a ordem pública dos oceanos e na evolução conceitual do termo escravidão. Será demonstrado que o atual estágio do direito internacional entende as garantias de não ser escravizado e / ou traficando como direitos “*jus cogens*” tão essenciais que devem ser interpretados de forma ampla e com primazia. Assim sendo, englobariam as situações de escravidão moderna marítima a ponto de possibilitar a utilização do instituto do direito de visita para intervir em embarcações que as praticassem. Ainda que preceitos basilares do sistema marítimo mundial como a liberdade de navegação e o princípio da jurisdição única do país de bandeira firmem posicionamento no sentido da não interferência de outros Estados, poderia o Brasil interceptar embarcações suspeitas de escravidão moderna marítima. Como demonstrado ao longo do estudo, o argumento da proteção de direitos “*jus cogens*” que merecem primazia dentro do sistema internacional e a alegação de possíveis danos a sua segurança marítima credenciarium o Brasil a tal posicionamento. Corroboram ainda com esta argumentação a postura internacionalmente reconhecida do Estado brasileiro de fiscalizar e reprimir este tipo de exploração e que, portanto, lhe seria cara a defesa do direito de não ser alvo de escravidão. Portanto, o presente estudo terminou por confirmar a hipótese formulada de modo que demonstrou que os preceitos que impediriam a intervenção, na verdade, devem ser interpretados de acordo com toda a sistemática do direito internacional contemporâneo. Assim sendo, o direito do mar restará alinhado com o atual momento da sociedade internacional na salvaguarda de direitos “*jus cogens*” para reprimir a prática da escravidão moderna.

Palavras-chave: escravidão moderna marítima. direito do mar. boa ordem do mar.

ABSTRACT

Faced with the reality of the seas that frequently brings complaints of ill-treatment and demeaning work conditions, the present study sought to align the law of the sea with contemporary international law that places modern slavery as an evil to be extinguished. Thus, this dissertation used the hypothetico-deductive method to falsify the hypothesis initially formulated: the Brazilian State can exercise, at its discretion and with enforceable jurisdiction, the right of visit foreign vessels that use the phenomenon of modern maritime slavery, supporting the greater interest of the law of the sea to preserve the public order of the oceans and the conceptual evolution of the term slavery. It will be demonstrated that the current stage of international law conceives the guarantees of not being enslaved and / or trafficked as “jus cogens” rights so essential that they must be interpreted broadly and with primacy. Therefore, they would encompass the situations where modern maritime slavery takes place to the point of enabling the use of the right of visit to interdict foreign vessels that practiced slavery. Although basic precepts of the world maritime system, such as freedom of navigation and the principle of the unique jurisdiction of the flag State, establish a position in the sense of non-interference from others, Brazil could intercept ships suspected of modern maritime slavery. As demonstrated throughout the study, the argument of protecting “jus cogens” rights that deserve priority within the international system and the claim of possible damage to its maritime security would accredit Brazil to such a position. The internationally recognized stance of the Brazilian State also corroborates this argument to inspect and repress this type of exploitation and, thus, it would be paramount for Brazil to defend the right not to be the target of slavery. Hence, the present study confirmed the hypothesis formulated in such a way that it demonstrated that the precepts that would prevent the interdiction, in fact, must be interpreted according to the whole system of contemporary international law. Therefore, the law of the sea will remain aligned with current day international society in safeguarding “jus cogens” rights to repress the practice of modern slavery.

Keywords: modern maritime slavery. Law of the sea. good order at sea.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Fluxograma que demonstra o liame entre a rastreabilidade do pescado, o empobrecimento e a escravidão moderna embarcada.....	60
Figura 2 – “Global and local drivers”.....	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADPF -	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
CEJIL -	Centro pela Justiça e o Direito Internacional
CIDH -	Comissão Interamericana de Direitos Humanos
CIJ -	Corte Internacional de Justiça
CDDPH -	Comissão Especial do Conselho de Defesa dos Direitos da
Pessoa Humana	
CLT -	Consolidação das Leis do Trabalho
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar
CONATRAE -	Comissão Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo
Corte IDH -	Corte Interamericana de Direitos Humanos
CP -	Código Penal
CVDT -	Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados
EJF -	<i>Environmental Justice Foundation</i>
FAO -	<i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>
HRAS -	<i>Human Rights at Sea</i>
ICTY -	Tribunal Penal Internacional das Nações Unidas para a ex-
Iugoslávia	
ITF -	<i>International Transport Workers' Federation</i>
ITLOS -	Tribunal Internacional do Direito do Mar
MLC -	Convenção sobre Trabalho Marítimo
MT -	Mar territorial
MTb -	Ministério do Trabalho
MTE -	Ministério do Trabalho e Emprego
NA -	Navio de abordagem
OIT -	Organização Internacional do Trabalho
ONU -	Organização das Nações Unidas
PAI-INN -	Plano de Ação Internacional para Prevenir, Deter e Eliminar
a Pesca INN	
PCIJ -	Tribunal Permanente de Justiça Internacional
PNETE -	Plano Nacional para a Erradicação do Trabalho Escravo

RFMO -	Organizações Regionais de Gerenciamento da Pesca
SAP-FL -	Programa Especial de Combate ao Trabalho Forçado
STF -	Supremo Tribunal Federal
SUA-	Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Se-
gurança da Navegação Marítima	
SUNTMA -	<i>Sindicato del Mar de Uruguay</i>
TADHP -	Tribunal Africano de Direitos Humanos e dos Povos
TEDH -	Tribunal Europeu de Direitos do Homem
TPI -	Tribunal Penal Internacional
UNIAP -	<i>United Nations Inter-Agency Project On Human Trafficking</i>
ZC –	Zona contígua
ZEE -	Zona econômica exclusiva

“Às vezes dormíamos apenas 3 horas. Era como escravidão. Havia muitas baratas na comida [...] e insetos no quarto. A água era muito limitada [...]. Fiquei com uma pequena infecção na perna que ficou tão inchada que minhas calças não couberam e meu tendão ficou duro. Eu não deveria estar trabalhando, mas fui forçado.”
(Pescador indonésio escravizado a bordo do navio taiwanês “*Fuh Sheng 11*”)

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 O TRABALHO ESCRAVO MODERNO E O DIREITO.....	19
2.1 Trabalho escravo moderno e Direito Internacional.....	19
2.2 O contexto do trabalho escravo moderno no Direito brasileiro.....	36
3 AS ESPECIFICIDADES DA ESCRAVIDÃO CONTEMPORÂNEA NO AMBIENTE MARÍTIMO.....	52
3.1 As diferentes causas da escravidão contemporânea marítima.....	52
3.1.1 A vulnerabilidade socioeconômica do trabalhador.....	53
3.1.1.1 A ligação entre os problemas socioeconômicos, o tráfico de pessoas e o recrutamento de migrantes.....	55
3.1.2 O isolamento geográfico.....	63
3.1.3 Outras causas peculiares à indústria da pesca.....	66
3.2 A escravidão moderna marítima enquanto problema global.....	72
4 O DIREITO DO MAR E A DELIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADES ENTRE O PAÍS DE BANDEIRA E O ESTADO COSTEIRO.....	79
4.1 O princípio da lei de pavilhão e o dever estatal de fiscalizar as relações a bordo.....	79
4.1.1 Bandeiras de conveniência.....	86
4.2 A Soberania mitigada nos diferentes espaços marítimos e o direito à livre navegação.....	94
5 O COMBATE AO TRABALHO ESCRAVO MODERNO NO AMBIENTE MARÍTIMO: UMA NOVA PERSPECTIVA DO TRÁFICO DE ESCRAVOS E DO DIREITO DE VISITA.....	106
5.1 O direito de visita e sua ligação com tráfico de escravos.....	106

5.2 A influência da interpretação contemporânea da escravidão moderna e do tráfico de escravos na releitura do direito de visita	111
6. CONCLUSÃO.....	122
REFERÊNCIAS CITADAS E BIBLIOGRAFIA INDICATIVA	134

1 INTRODUÇÃO

Marítimos abandonados e precarizados. Pescadores fisicamente abusados e impedidos de voltar para casa. A profusão de denúncias recentes de situações aviltantes à dignidade do homem trabalhador no ambiente marítimo chama atenção dos estudiosos deste espaço abundante em histórias e riquezas, mas que também guarda seu lado sombrio.

Ao passo que nações se utilizaram do mar como fonte de recursos, teatro de operações e via para o comércio, comunicação e transporte, este ambiente criou um espaço único de relações a serem reguladas. O direito do mar surgiu, então, desta interação peculiar alicerçada no direito consuetudinário. Com um processo de codificação que ainda está em curso, chegou-se à Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar (CNUDM) como tentativa de solidificar os anseios da regulação dos mares e oceanos em norma escrita.

Por ser tão essencial ao desenvolvimento e a prosperidade humana, foi natural que os ajustes das relações no mar se dessem paulatinamente para garantir seu uso de forma ordeira. Com o passar do tempo, estabeleceu-se, então, uma sistemática de direito do mar pautada no interesse fundante de manter a sua boa ordem. Isto com o objetivo de garantir a todos o direito de usufruir dele segundo os preceitos do “*mare liberum*”.

O choque de interesses entre os Estados costeiros tendenciosos a regularem as faixas marítimas adjacentes as suas costas e aqueles outros que desejavam a livre navegação em prol do comércio e da comunicação permeou o histórico dessa regulação. Ao cabo, desenvolveram-se preceitos como o princípio da exclusividade de jurisdição do país de bandeira e do direito à livre navegação como forma de garantir a desejada boa ordem do mar.

Pautando-se na ideia da capacidade e do interesse de todos de regularem o uso de suas bandeiras, o direito do mar repartiu competências quanto a normatização e a fiscalização de navios. Ocorre que a atual realidade dos mares apresenta que nem todos os Estados possuem meios e interesses de inspecionarem suas embarcações,

abrindo espaço para crimes de diferentes ordens. Pirataria, transmissão não autorizada, pesca ilegal, não regulada, não autorizada e transbordo ilegal são alguns exemplos destes crimes, mais interessando a este estudo, porém, o tráfico de escravos.

Uma das construções de direito do mar aludidas como consuetudinárias e que hoje se encontra positivada na CNUDM é justamente o direito de visita, instrumento desenvolvido ao longo da história para coibir o tráfico de escravos. Por meio dele se excepciona os supracitados princípios da exclusividade de jurisdição do país de bandeira e do direito à livre navegação como forma de garantir o direito humano de não ser alvo de tráfico. Poderia, então, da forma que já se encontra previsto no art. 110 da CNUDM, determinado Estado autorizar a interceptação de um navio estrangeiro sob o qual paira a suspeita de estar traficando escravos.

Entretanto, hoje já se reconhece dentro do direito internacional que existem outras formas de exploração do homem tão reprováveis quanto a própria escravidão, de forma que a sociedade internacional vem se movimentando com o objetivo de abolir também. Assim, para a dúvida acerca da possibilidade de enquadrar a escravidão moderna como um dos motivos passíveis de gerar a intervenção de um Estado em um navio estrangeiro por meio do direito de visita. Evidenciando este objetivo geral em outras palavras, busca-se entender se o direito de visita, norma costumeira de direito do mar, é capaz de evoluir em conjunto com o direito internacional contemporâneo para abarcar as situações de escravidão moderna marítima.

Portanto, o presente estudo abordará o instituto do direito de visita enquanto instrumento para o combate à escravidão moderna. De forma específica, buscará responder acerca da utilização dele perante o atual momento atravessado pela sociedade internacional no qual crescem as denúncias de escravidão contemporânea no ambiente marítimo.

Por fim, resta esclarecer a hipótese advinda de todo este raciocínio e que também leva em conta o posicionamento do Brasil enquanto Estado reconhecido como vanguardista na área da proteção contra o trabalho forçado. A hipótese a ser validada ou afastada com base nos fundamentos apresentados ao longo do estudo é: O Estado brasileiro pode exercer, discricionariamente e com jurisdição executória, o direito de visita em embarcações estrangeiras que se valem do fenômeno da escravidão moderna marítima, respaldando-se no interesse maior do direito do mar de preservar a ordem pública dos oceanos e na evolução conceitual do termo escravidão.

Para tanto, no capítulo inaugural do desenvolvimento se abordará a própria escravidão moderna com o objetivo de elucidar o contexto que envolve este fenômeno relativamente novo para a literatura. Buscar-se-á um paralelo entre ela e a escravidão clássica para demonstrar como se chegou ao ponto de o direito nacional e internacional contemporâneos entenderem ambas como análogas. De forma complementar, será exposta a evolução de tal matéria dentro do panorama brasileiro com o objetivo de demonstrar a formação das atuais políticas do Estado brasileiro. Este vem sendo reconhecido internacionalmente como um promotor do combate à escravidão contemporânea e, como tal, pode desejar reprimi-lo também nos mares.

Ato contínuo, no capítulo 3, analisar-se-á com profundidade a escravidão moderna em sua apresentação marítima. Por meio da análise dos casos coletados, será estabelecida uma relação entre as denúncias com foco em suas características comuns, a dizer: seus fatores catalizadores, suas relações com outros tipos de crimes e o entendimento delas como problemas globais ameaçadores da ordem pública dos mares. Mais especificamente, serão tratados temas como a vulnerabilidade socioeconômica das vítimas e o isolamento geográfico imposto a elas e a possível ligação da escravidão moderna marítima com a “pesca INN”, o transbordo ilegal e o tráfico de migrantes.

A seção 4 será dedicada a questões voltadas ao direito do mar, condensando conhecimentos acerca do desenvolvimento consuetudinário deste e de como o sistema atual foi concebido. É neste segmento que se elucidará a boa ordem dos mares como interesse maior e a tentativa de sua preservação por meio de normas e princípios. Em especial, serão abordados regramentos concernentes à repartição de competências legislativas e fiscalizatórias entre os Estados costeiros e os de bandeiras, à liberdade de navegação, à jurisdição das diferentes faixas marítimas e as fragilidades do sistema costumeiramente moldado frente a realidade dos mares.

Por sua vez, o capítulo 5 buscará a convergência de todas as ideias aprofundadas em capítulos anteriores. Assim, avaliará a possibilidade de combate ao trabalho escravo moderno no mar por meio de uma nova perspectiva acerca do direito de visita e do tráfico de escravos. Assumindo o pressuposto demonstrado na seção 2 de que o direito internacional sofreu verdadeira evolução em seus conceitos diante do fenômeno da escravidão moderna e que os casos trabalhados na seção 3 se encaixam

nesta definição, partiu-se para a análise do direito de visita enquanto norma costumeira. Como tal e em atenção ao interesse fundante do direito do mar de buscar a ordem pública dos oceanos, buscou-se entender se este instituto é capaz de acompanhar o direito internacional contemporâneo e evoluir conjuntamente, alterando sua interpretação. Em caso afirmativo, passaria a permitir a interceptação de embarcações estrangeiras além de para casos de tráfico de escravos em sua concepção clássica, também para suspeitas de escravidão moderna.

No último capítulo, conjugando os estudos que lhe são preliminares procura-se consolidar os elementos à confirmação (ou não), total ou parcial, da hipótese formulada. Diante de toda a problemática apresentada, cogitou-se acerca da possibilidade de intervenção do Brasil em casos de escravidão marítima contemporânea.

Para tanto, a presente pesquisa se pautará por um recorte temporal que leva em conta a construção histórica da defesa do direito fundamental de não ser alvo de escravidão e / ou de tráfico, mas que terá como foco o contexto da problemática descrito após 1982. Isto porque se utilizou como marco temporal o ano em que a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar foi acordada, norma central do sistema marítimo e que atualmente rege o direito de visita. Enquanto recorte espacial, haverá concentração de esforços acerca da escravidão contemporânea no mar, espaço no qual, sempre que possível, será centralizado o debate. Isso ocorrerá, especialmente, por meio da análise do sistema jurídico peculiar a este ambiente e pelo preferencial uso de casos práticos ocorridos a bordo.

É justamente este recorte espacial que credencia a presente pesquisa como pertinente ao Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos (PPGEM / EGN). Os ditos estudos marítimos são um campo acadêmico interdisciplinar que, dentro da sua área de atuação, passa pelos vieses da governança e da segurança, e, por conseguinte, tocam nos propósitos estabelecidos pelo nível político para assegurar interesses econômicos, proteger águas e costas e salvaguardar a vida humana. Neste sentido, a hipótese formulada justamente traduz o interesse brasileiro em preservar os direitos humanos envolvidos e, paralelamente, perpassa por pontos econômicos e de autopreservação de seus mares e costas.

Quando observada a aderência à linha de pesquisa que estuda a regulação do uso do mar, o presente trabalho ganha ainda mais pertinência ao PPGEM, visto que ambos lidam com a relação interestatal ocorrida nos diferentes espaços marítimos e

regida pelo direito do mar. O complexo encadeamento de ideias promovido por esta dissertação aborda temas como a delimitação de competências entre os Estados, liberdade de navegação e direito à intervenção discricionária em navios alheios de forma que questiona a atual regulação do uso mar e, conseqüentemente, interessa a esta linha de pesquisa.

Ademais, este estudo encontra justificativa no atual momento do direito internacional que impõe primazia aos direitos humanos frente a outros interesses, mas que não encontra o mesmo tratamento no direito do mar. Mais especificamente, este último ainda não demonstrou preocupações acerca das novas formas de exploração do homem, parecendo preferir manter seus regramentos de respeito ao pavilhão do navio e de liberdade de navegação. Daí o presente estudo acreditar na importância de debater o atual momento pelo qual passa o tema da escravidão moderna para debater o instituto do direito de visita. Entende-se que, assim, será possível realinhar o direito do mar com os anseios atuais por um sistema internacional capaz de responder às situações de superexploração e de verdadeiramente dar primazia aos direitos humanos.

Ademais, o presente trabalho também se justifica no campo da segurança marítima quando se compreende que o tráfico de escravos moderno geralmente traz a reboque outras ameaças à ordem pública dos mares. Se não bastasse a questão de respeito aos direitos humanos fundamentais, os Estados alheios a bandeira do navio podem entender como distúrbio aos seus interesses este emaranhado de crimes que envolvem a escravidão moderna marítima com a “pesca INN”, o transbordo ilegal e o tráfico de migrantes. Neste sentido, agrega razão a esta pesquisa a capacidade de seu tema ser entendido como uma ameaça à segurança marítima de todos, especialmente dos países costeiros que desejam proteger seus patrimônios pesqueiros e ecológicos.

Por fim, resta anunciar que para confirmar ou refutar a hipótese proposta, utilizar-se-á nesta pesquisa científica de uma metodologia analítico dedutiva. Entende-se o método analítico o mais adequado por consistir na observação do fenômeno para a posterior proposição de uma hipótese a ser confirmada ou não. É exatamente esta a abordagem a ser tomada neste trabalho, quando a observação de casos identificados como de escravidão moderna marítima e a problemática de fiscalização de embarcações estrangeiras levou a formulação de uma hipótese. A dizer, estaria o Estado

brasileiro respaldado ao intervir por meio do direito de visita (discricionariamente e de forma executória) em casos de escravidão marítima contemporânea. Ademais, o encadeamento complexo de ideias a ser explorado para analisar a dita hipótese partirá de uma análise geral dos conhecimentos envolvidos para a pormenorização dos mesmos, de forma a buscar respostas em seus fundamentos. Logo, a metodologia científica dedutiva é a maneira pela qual este trabalho buscará respostas.

2 O TRABALHO ESCRAVO MODERNO E O DIREITO

2.1 Trabalho escravo moderno e Direito Internacional

Infelizmente já não é mais novidade que, ainda hoje, alguns empregadores mal-intencionados se valem de toda uma conjuntura estrutural para, por meio de uma mão de obra vilipendiada em dignidade, atingirem seus lucros. Se durante a história podemos apontar inúmeras sociedades que se estruturaram baseadas na mão de obra escrava, atualmente também se vive sobre a mácula das novas formas de escravidão nos mais variados setores produtivos.

Ainda que um conceito relativamente novo, o escravagismo moderno remete ao passado da escravidão clássica que por milênios se confundiu com a própria história da civilização humana. Progressivamente combatida por meio do movimento abolicionista, diversos instrumentos surgiram nos âmbitos nacional e internacional com a intenção de constranger este tipo de trabalho.

Inicialmente a repressão era dirigida ao tráfico de escravos, especialmente o marítimo, e não à exploração de sua mão de obra em si. Segundo Lentz (2013, p. 235–239 apud SCHMIEDER 2015, p. 149), após a aprovação de uma lei interna, a Inglaterra, por meio de seu representante no Congresso de Viena -Lord Castlereagh- passou a pressionar outras grandes potências pelo fim do tráfico negreiro no Atlântico e logrou assinar com elas a Declaração das Potências pela Abolição do Tráfico de Escravos em 8 de fevereiro de 1815.

Foi este o primeiro grande acordo multilateral acerca do tema, sendo assente no direito internacional por meio do anexo XV do Ato final do Congresso de Viena. Inicialmente tal declaração envolvia a Grã-Bretanha, Prússia, Rússia, Áustria, Suécia, França, Espanha e Portugal. Entretanto, de acordo com Schmieder (2015, p. 149), a mesma não surtiu efeito imediato por conta destes três últimos Estados que pressionaram para que se deixasse em aberto a especificação de como seria feita a repressão às embarcações infratoras. Alegavam que tal medida exigiria a quebra da soberania das bandeiras dos navios negreiros, uma questão sensível. Mais tarde esta lacuna seria preenchida com o desenvolvimento do instituto do direito de visita.

Apesar desta fragilidade, tratou-se de um grande avanço no combate a escravidão em si, pois, pela primeira vez, grandes potências europeias que tinham sua estrutura social baseada na mão de obra escrava admitiam internacionalmente que “o comércio conhecido pelo nome de tráfico de negros da África sempre foi considerado pelos homens justos e esclarecidos de todos os tempos como contrário aos princípios de humanidade e da moral universal” (OLIVEIRA; BUENO, 2017).

Nos anos seguintes a pressão abolicionista se intensificou e o direito internacional continuou consolidando acordos que aprofundavam detalhes acerca da abolição do tráfico marítimo de escravos, como o Segundo Tratado de Paris, também de 1815, e os Congressos de Aquisgrana de 1818, e de Verona em 1822.

Merece destaque, segundo Zanella (2017, p. 477), a Convenção sobre a Escravidão de 1926, por trazer algumas definições importantes no escopo da proibição do comércio marítimo de escravos, mas principalmente da própria escravidão e do trabalho forçado nos territórios dos signatários membros da Liga das Nações. Posteriormente, esta Convenção ainda foi emendada pelo Protocolo de 1953 e, de acordo com ela, a escravidão seria um “estado ou condição de um indivíduo sobre o qual se exercem, total ou parcialmente, os atributos do direito de propriedade”.

É esta, portanto, a primeira conceituação pacífica para o Direito Internacional sobre o que é a escravidão clássica. Caracteriza-se pela presença do direito de propriedade sobre um indivíduo, ou seja, poder dispor dele livremente, lhe negando a condição intrínseca de ser humano que é. Daí a usual expressão “coisificação do homem”.

Hodiernamente, a Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada pela Organização das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948, é vista como o grande expoente da proibição da escravatura clássica no direito internacional. Preceitua especialmente em seus artigos 1º e 4º que:

Artigo 1º:

Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos. Dotados de razão e de consciência, devem agir uns para com os outros em espírito de fraternidade.

[...]

Artigo 4º:

Ninguém será mantido em escravatura ou em servidão; a escravatura e o trato dos escravos, sob todas as formas, são proibidos.

Anterior à esta previsão, porém, merece evidência o papel pioneiro da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que, ainda sob a égide da Liga das Nações em 1929, estabeleceu na Convenção sobre Trabalho Forçado (C. 29 da OIT) a proibição

da escravidão e do trabalho forçado. Simic e Blitz (2019, p.3) evidenciam que a grande inovação deste instrumento foi tratar estas restrições como processos, reconhecendo a dificuldade de sua implantação imediata, mas obrigando seus signatários a realizá-las no menor período de tempo possível. Ademais, aceitou pequenas exceções como o trabalho obrigatório público como forma de angariar apoio à ratificação dos Estados contratantes.

Em seu art. 2º, a Convenção N. 29 estabeleceu o conceito jurídico de trabalho forçado ou obrigatório, identificando como tal “todo trabalho ou serviço exigido de um indivíduo sob ameaça de qualquer penalidade e para o qual ele não se ofereceu de espontânea vontade”. Vale dizer que o fato de receber algum pagamento em troca dos serviços não impede que ele seja qualificado como trabalho forçado. Ainda hoje esta definição é bem aceita perante o direito internacional e influenciou sobremaneira os ordenamentos internos e jurisprudências. Por sinal, como restará demonstrado no momento oportuno, vale destacar que o próprio conceito de escravidão moderna para a OIT se baseou também na dita definição do art. 2º.

Tal esforço para definir diretrizes internacionais acerca do trabalho forçado fazem parte da própria história da OIT que foi fundada com o objetivo de promover justiça social diante de toda a reestruturação que o mundo do trabalho sofreu após a revolução industrial e a primeira guerra mundial. Estes eventos aguçaram a situação de pobreza, desigualdade e discriminação que a recém surgida classe operária sofria e, com o fim da guerra, tornou-se assente que a paz real apenas seria construída se passasse também por condições mais dignas e justas de trabalho.

Criada pela parte XIII do Tratado de Paz de Versalhes (1919), destaca-se o papel exitoso da Organização Internacional do Trabalho, quando se percebe que, a própria Liga das Nações que lhe supervisionava falhou em seus propósitos. Ainda assim, a OIT continuou seu trabalho de estabelecer diretrizes internacionais e, por muitas vezes, foi pioneira no debate de questões sociais sensíveis, inclusive quanto ao trabalho forçado.

Em 1956 por meio de uma Conferência de Plenipotenciários das Nações Unidas, os Estados reconheceram que outras formas de labor também deveriam ser enquadradas como tão abusivas quanto a escravidão clássica e concluíram pela primeira ampliação dos efeitos deste conceito enquanto esforço para aboli-las. Já em seu art. 1º a Convenção Suplementar Sobre Abolição da Escravatura, do Tráfico de Escravos

e das Instituições e Práticas Análogas à Escravatura proibiu internacionalmente condutas e costumes como a servidão, a servidão por dívidas, o casamento forçado e o trabalho infantil.

Merecem destaques, respectivamente, as definições de servidão por dívidas, servidão, e de trabalho infantil que, de acordo com tal instrumento, seriam:

§1. A servidão por dívidas, isto é, o estado ou a condição resultante do fato de que um devedor se haja comprometido a fornecer, em garantia de uma dívida, seus serviços pessoais ou os de alguém sobre o qual tenha autoridade, se o valor desses serviços não for equitativamente avaliado no ato da liquidação da dívida ou se a duração desses serviços não for limitada nem sua natureza definida.

§2. A servidão, isto é, a condição de qualquer um que seja obrigado pela lei, pelo costume ou por um acordo, a viver e trabalhar numa terra pertencente a outra pessoa e a fornecer a essa outra pessoa, contra remuneração ou gratuitamente, determinados serviços, sem poder mudar sua condição.

(...)

§7. Toda instituição ou prática em virtude da qual uma criança ou um adolescente de menos de dezoito anos é entregue, quer por seus pais ou um deles, quer por seu tutor, a um terceiro, mediante remuneração ou sem ela, com o fim da exploração da pessoa ou do trabalho da referida criança ou adolescente.

Foi este tratado a primeira movimentação internacional no sentido de “expandir” os efeitos do conceito clássico de escravidão. Em seu preâmbulo é afirmado que a Convenção de 1926 deveria ser ampliada para se intensificar os esforços para a abolição da escravidão, o tráfico de escravos e as instituições e práticas análogas à escravidão. Mais à frente, no *caput* do art. 1º, afirma que tal abolição deve atingir as práticas e instituições discriminadas, enquadrando-se estas ou não na definição de escravidão posta na Convenção de 1926. Ou seja, pela primeira vez a comunidade internacional admitiu que existiam condutas que não se encaixavam perfeitamente no conceito clássico de escravidão, mas que deveriam a ela ser equiparadas e, portanto, sofrerem as mesmas consequências: a abolição.

Continuando a evolução da legislação internacional acerca da escravidão moderna, já em 1957 a OIT voltou a se reunir para salvaguardar os direitos do homem-trabalhador conforme recentemente havia sido previsto na Carta das Nações Unidas e na Declaração Universal dos Direitos Humanos. Nestes instrumentos, previa-se que todos nasceriam “livres e iguais em dignidade e em direitos” (ONU, 1948) e que ninguém seria “submetido a tortura nem a penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes” (ONU, 1948).

Sendo assim, nem sequer o Estado poderia impor um tratamento indigno ou desigual e a exceção que lhes tocava quanto ao trabalho forçado público já não mais

poderia subsistir. Adveio então a Convenção sobre a Abolição do Trabalho Forçado, de 1957 (C. 105) que, de acordo Simic e Blitz (2019, p.3), surgiu com o propósito de erradicar o trabalho forçado enquanto instrumento de punição política contra aqueles que possuíam visões oposicionistas, que participaram de greves ou que foram vítimas de algum tipo de discriminação racial ou étnica. Da mesma forma, proibiu-se ainda o trabalho obrigatório público como mão de obra de empreendimentos estatais para fins de desenvolvimento econômico.

Como posto por Dong (2019, p.28), este novo paradigma representa uma grande expansão das obrigações antiescravagistas sob o direito internacional e também coloca a escravidão no centro dos abusos aos direitos humanos. Tratava-se do pós-Segunda Guerra Mundial, a era de ascensão dos direitos humanos fundamentais enquanto reação aos horrores do nazismo.

A bem da verdade, após esses instrumentos, o passar dos anos deslocou o foco do combate ao trabalho forçado para questões humanistas mais abrangentes. É possível observar que a segunda metade do Séc. XX transcorreu no sentido de consolidar a integração de uma rede de mecanismos capazes de dar efetividade para estes direitos. Pouco adiantaria uma série de acordos internacionais protetores do homem se também não houvesse instrumentos de coerção reais.

Buscou-se a interlocução de diferentes sistemas nacionais, regionais e internacionais como meio para se fazer valer as garantias até então positivadas. Daí a profusão de mecanismos como, o Tribunal Europeu de Direitos do Homem (TEDH), a Corte Interamericana de Direitos Humanos (Corte IDH), o Tribunal Africano de Direitos Humanos e dos Povos (TADHP) e, mais recente de todos, o Tribunal Penal Internacional (TPI). Tratam-se, em diferentes medidas, de foros de monitoramento e implementação de direitos humanos que permitem a apresentação de denúncias de violações estatais inclusive à sociedade civil.

Acompanhadas de suas Cartas, esses sistemas regionais também trataram de repudiar a escravidão em suas diferentes formas, a Convenção Europeia de Direitos Humanos de 1950, por exemplo, dispõe acerca da proibição da escravidão, da servidão e do trabalho forçado (art. 4). Mais específica ainda é a Carta Africana de Direitos Humanos e dos povos de 1981 que proíbe a escravidão em conjunto com outras formas de exploração e degradação do homem, como o comércio de escravos, a tortura, o castigo e o trato cruel, desumano ou degradante.

Tais sistemas jurídicos regionalizados foram um passo a mais no combate às violações aos direitos fundamentais do homem enquanto trabalhador. Em geral, estão baseadas no princípio da subsidiariedade, ou seja, atuam quando a justiça nacional não tiver observado o direito fundamental de acesso a uma ordem jurídica justa, não dando, portanto, uma prestação satisfativa ou a fornecendo de modo ineficaz. Ainda hoje elas têm um papel de destaque quando apreciam casos de super exploração e acabam por formar “*leading cases*” emanadores de jurisprudência e poder coercitivo. Como será melhor desenvolvido na seção 5, diante de um sistema internacional com bases no direito consuetudinário, suas decisões ganham ainda mais peso e são capazes de influenciar sobremaneira a prática e o entendimento internacional.

Provas desta capacidade são os casos “Zé Pereira v. Brasil” (CIDH, 2003) e Trabalhadores da Fazenda Brasil Verde v. Brasil (CORTEIDH, 2016), analisados pela Comissão Interamericana de Direitos Humanos (CIDH) e pela Corte IDH, “Hadijatou Mani Koroua v. Niger”, apreciado pelo Tribunal Africano de Direitos Humanos e dos Povos (SIMIC; BLITZ, 2019, p. 5-6) e “Siliadin v. France” (UNIÃO EUROPEIA, 2005), Rantsev v. Cyprus and Russia (UNIÃO EUROPEIA, 2010), “Affaire Chowdury et autres v. Greece” (UNIÃO EUROPEIA, 2017) e S.M. v. Croatia (UNIÃO EUROPEIA, 2020), estes últimos analisados pela Tribunal Europeu de Direitos Humanos.

Também regido pelo princípio da complementariedade às jurisdições nacionais, merece menção o Tribunal Penal Internacional estabelecido pelo Estatuto de Roma de 1998. Incumbido do julgamento de pessoas responsáveis por crimes de maior gravidade e de alcance internacional, o art. 5º, “b”, do dito estatuto o autoriza a se manifestar acerca dos “crimes contra a humanidade” e, logo após, no art. 7º, 1, “c”, inclui a escravidão no rol destes crimes “quando cometida no quadro de um ataque, generalizado ou sistemático, contra qualquer população civil”.

Ainda que o TPI não tenha apreciado nenhum caso de super exploração formador de jurisprudência internacional, o Estatuto de Roma trouxe uma interessante previsão ao definir “escravidão” em seu art. 7º, 2, “c” e englobar nela o poder exercido sobre outrem durante o tráfico de pessoas. Segundo tal instrumento, escravidão é o “exercício, relativamente a uma pessoa, de um poder ou de um conjunto de poderes que traduzam um direito de propriedade sobre uma pessoa, incluindo o exercício desse poder no âmbito do tráfico de pessoas, em particular mulheres e crianças;” (BRASIL, 2002).

Confirmando a ideia de que tais tribunais influenciam no entendimento jurídico por meio de suas jurisprudências e, concomitantemente, consolidam costumes da sociedade internacional, foi justamente o Tribunal Penal Internacional das Nações Unidas para a ex-Iugoslávia (ICTY) que ganhou reconhecimento como o precursor da compreensão de que o conceito de escravidão deveria evoluir. Definiu-o como “[...] o exercício de algum ou de todos os poderes que advém do direito de propriedade sobre uma pessoa”¹ (ICTY, 2001, p.193).

De forma pioneira, a Câmara de Apelações do Tribunal Penal Internacional Ad-Hoc para a ex-Iugoslávia no caso Fiscal Vs. Kunarac (ICTY, 2002), chegou a estabelecer certos critérios que determinavam a existência de uma situação de escravidão ou de redução a servidão. Assim, consolidou uma interpretação evolutiva do conceito de escravidão que não mais estava estritamente ligada a existência de um título de propriedade em si, mas sim ao efetivo exercício de poderes que este concederia, poderes esses que seriam capazes de “traduzir[em] a destruição ou anulação da personalidade jurídica do ser humano”² (ICTY, 2002, p. 42-43).

Desde então, outros tribunais e até órgãos internacionais passaram a emanar entendimentos no mesmo sentido, consolidado cada vez mais esta nova concepção de escravidão dentro da comunidade internacional. No penúltimo capítulo é justamente esta consolidação evidenciada por tribunais e órgãos internacionais que será aprofundada de forma a conectar tal novíssimo entendimento com o Direito do Mar. De acordo com Bales (2017, p.10-11), o início dos anos 90 trouxe consigo um crescimento do tráfico de pessoas, armas e drogas nas fronteiras entre países, reascendendo a discussão acerca das definições específicas sobre o que seria a escravidão moderna. Simic e Blitz (2019, p.3) complementam afirmando que as legislações criadas neste período lançaram as bases para o regime legal que hoje fundamenta o combate à escravidão. Para eles, a Declaração da OIT sobre Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho de 1998, a Convenção sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil (C.182

¹ No original: “In summary, the Trial Chamber finds that, at the time relevant to the indictment, enslavement as a crime against humanity in customary international law consisted of the exercise of any or all of the powers attaching to the right of ownership over a person.”

² No original: “In the case of these various contemporary forms of slavery, the victim is not subject to the exercise of the more extreme rights of ownership associated with “chattel slavery”, but in all cases, as a result of the exercise of any or all of the powers attaching to the right of ownership, there is some destruction of the juridical personality; the destruction is greater in the case of “chattel slavery” but the difference is one of degree.”

de 1990) e o Protocolo de 2014 relativo à Convenção sobre o Trabalho Forçado (P. 029) completaram o sistema internacional protetivo contra a escravidão moderna.

Aprofundando-se no sistema internacional atual, deve-se destacar o reforço do compromisso no combate a escravidão feito pela supracitada Declaração da OIT sobre Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho. Reafirmando que justiça social é indispensável para o desenvolvimento da paz e do progresso, a organização lembra a seus países membros que, ainda que não tenham ratificado as respectivas convenções, eles possuem o compromisso de respeitar os princípios relativos aos direitos fundamentais pelo simples do fato de pertencer à OIT. Entre estes princípios está “a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório” (OIT, 1998).

Já o referido Protocolo 029 de 2014, em seu preâmbulo, afirma que o “contexto e as formas de trabalho forçado ou obrigatório têm mudado” (OIT, 2014) reconhecendo que a definição deste no art. 2º da Convenção 29 é um balizamento essencialmente jurídico, mas, ao mesmo tempo, orgânico, não estático. Em outras palavras, ainda que esta continue sendo a definição mais aceita sobre o que seria o trabalho forçado, as realidades e contextos nos quais esta exploração pode ser observada são tão variados que a prática exige certo grau de interpretação daquele que a avalia.

Sendo assim, passou-se a reconhecer que o termo trabalho forçado não era mais apenas aquele “exigido de um indivíduo sob ameaça de qualquer penalidade e para o qual ele não se ofereceu de espontânea vontade”. Mas que, diante das diferentes realidades, também poderia conter outras características. Foi uma expansão conceitual que foi ao encontro do que a doutrina já passava a entender como ideal: a análise de situação de fato e não apenas a subsunção ao conceito formal.

Inicialmente se pode partir da premissa de que há uma relação de trabalho abusiva quando se percebe um domínio aviltante à dignidade humana do explorado. Bales (2006) conceitualiza este domínio como um controle escorado na violência (efetiva ou potencial), na inexistência de contraprestação superior a simples subsistência e no apoderamento da força de trabalho alheia em prol do lucro. Ou seja, esta nova forma de escravidão desloca o foco de um domínio baseado na submissão violenta por conta do direito de propriedade -caso da escravidão clássica-, para outro baseado no controle econômico, social e até psicológico.

Estes seriam os atributos básicos a serem observados em uma relação de escravidão contemporânea, mas, como também admite Bales (2006, p.2), as variadas

manifestações em que ela se apresenta variam de acordo com cada realidade. Nas palavras do autor:

Na escravidão contemporânea, os atributos principais da escravidão continuam os mesmos como sempre foram. Eles são os mesmos que determinaram o status de escravidão no passado -o estado de controle exercido sob o escravo, um controle baseado na potencial ou real violência; a falta de qualquer remuneração além da subsistência; e a apropriação do trabalho ou de outra qualidade do escravo para ganho econômico. É minha asserção que todas as relações escravagistas modernas compartilham estes atributos enquanto reconheço que podem existir exceções ocasionais, como remunerações além da subsistência. Eu também afirmei que o atributo chave e central da escravidão é a condição de controle potencialmente violento de uma pessoa por outra.

Essas afirmações foram feitas sob um contexto de que a escravidão é uma relação social, econômica e, frequentemente, emocional. Eu observei que para entender a escravidão nós devemos usar esta relação como partida para a investigação, que é a natureza desta relação que determina se a interação que estamos observando é ou não escravidão. Enquanto qualquer relação escravo/escravagista pode ter estes atributos essenciais, a “embalagem” social e cultural desta relação pode tomar várias formas.”³ (BALES, 2006, p. 2, tradução e grifo do autor)

Como expõe a própria Organização Internacional do Trabalho no *Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage*, “embora escravidão moderna não esteja definida por lei, ela é usada como um termo guarda-chuva que concentra atenção no que certos conceitos legais têm em comum”⁴ (ILO, 2017, p. 16, tradução nossa). Por meio do Programa Especial de Combate ao Trabalho Forçado (SAP-FL), a OIT disponibilizou o livreto “Indicadores de Trabalho Forçado da OIT” (ILO, 2012), onde esclarece onze indicadores capazes de auxiliar na interpretação destas várias formas que a escravidão moderna pode possuir. São eles: abuso de vulnerabilidade, falsa promessa, restrição de movimentação, isolamento geográfico,

³ No original: “In contemporary slavery, the core attributes of slavery remain the same as they have always been. They are the same attributes that determined the status of enslavement in the past – the state of control exercised over the slave, a control based on the potential or actual use of violence; a lack of any remuneration beyond subsistence; and the appropriation of the labor or other qualities of the slave for economic gain. It is my assertion that all slavery shares these attributes while recognizing that there can be occasional exceptions, such as gifts or remuneration beyond subsistence. I would also assert that the key and central attribute, the core, of slavery is the condition of potentially violent control of one person by another.

These assertions I lodged within the context that slavery is a social, economic, and often emotional relationship. I asserted that to understand slavery we must use that relationship as our point of inquiry, that it is the nature of that relationship that determines whether the interaction we are observing is or is not slavery. While any slave/slaveholder relationship may have these essential attributes, the social and cultural “packaging” of that relationship can take various forms.”

⁴ No original: “Although modern slavery is not defined in law, it is used as an umbrella term that focuses attention on commonalities across these legal concepts.”

violência física ou sexual, ameaças e intimidações, retenção de documentos de identificação, retenção de salários, servidão por dívidas, trabalho e condições abusivos e, por fim, horas extras excessivas.

Ainda que relativamente intuitivas, tais características muitas vezes guardam pequenos detalhes que merecem atenção. Não é o objetivo deste estudo pormenorizá-las, porém as respectivas digressões serão realizadas quando o momento exigir.

Importante ainda dizer que, de acordo com o próprio livreto, essas características podem ser observadas juntas ou separadamente:

A presença de um único indicador em uma determinada situação pode, em alguns casos, implicar na existência de trabalho forçado. Entretanto, em outros casos, se pode precisar olhar para diversos indicadores que, observados juntos, apontam para um caso de trabalho forçado⁵. (ILO, 2012, p.3, tradução nossa)

Enquanto se faz necessária tamanha gama de características para se abarcar todas as formas nas quais a escravidão moderna pode se apresentar, ao mesmo tempo tamanha dimensão atrapalha na criação de um consenso internacional. Nas palavras de O'Connell Davidson (2017, tradução nossa) “a multiplicidade de assuntos tem complicado o desenvolvimento de um discurso uníssono entre os acadêmicos tanto em o que constitui a escravidão moderna quanto em como ela pode ser medida.”⁶

Parte da academia e da comunidade internacional fazem críticas e discordam da utilização do termo escravidão contemporânea, pois, para alguns estudiosos, ele “forçaria” uma comparação com o tráfico negreiro do Atlântico como retórica para despertar alarmismo e angariar simpatia e preocupação. Aqueles que forçariam este paralelo seriam os “neo-abolicionistas”.

Neste sentido, Lyndisay Beutin (2017, p. 15) entende que equiparar estas duas situações seria uma apropriação do sofrimento negro. Usar-se-ia propositalmente tal retórica para endossar o discurso neo-abolicionista simplesmente utilizando-se da repulsa moral que a escravidão clássica carrega.

Ainda segundo a autora, objetivando ganhar legitimidade para apontar a superexploração de humanos como o problema social mais urgente a ser combatido,

⁵ No original: “The presence of a single indicator in a given situation may in some cases imply the existence of forced labour. However, in other cases you may need to look for several indicators which, taken together, point to a forced labour case.”

⁶ No original: “The multiplicity of issues has complicated the development of an agreed discourse among academics on both what constitutes modern slavery and how it might be measured”

acaba-se, na verdade, minimizando a história de luta do movimento negro. Isso porquê faz questionar o que seria, de fato, a escravidão e ignoraria como ela continua, até hoje, a influenciar a cultura contemporânea em termos de opressão e preconceito. Ademais, os neo-abolicionistas ignorariam também o papel do próprio negro no processo de libertação ao “reutilizar imagens produzidas por abolicionistas brancos” (Lyn-desay, 2017, p. 19) que “objetificam” os escravos retratados e reforçam a ideia de uma abolição caridosamente concedida.

Tudo isso, ao revés de ajudar no combate à superexploração contemporânea, confundiria conceitos e prejudicaria a identificação de suas reais causas. As consequências deste paralelismo errôneo, por fim, seriam políticas incapazes de atacar os verdadeiros fundamentos do problema.

Jaine A. Chuang (2010, p. 1.670) compreende a utilização do termo “escravidão contemporânea” de forma similar, destacando que comparar a escravidão clássica com o tráfico de humanos moderno é “insensível”, legalmente impreciso e intencionalmente pensado para atrair “urgência moral” para a questão. Posteriormente em outro estudo, a autora aprofundou suas críticas ligando o governo norte-americano ao câmbio no entendimento acerca do tráfico de pessoas que tornou o problema algo midiático e fértil para uma “indústria da caridade” (CHUANG, 2014, p. 626).

Em sua leitura, a política externa anti-tráfico dos Estados Unidos, conduzida pelo “*Office to Monitor and Combat Trafficking in Persons*”, desejava trocar o foco do combate ao tráfico para exploração sexual para o tráfico com fins de exploração laboral. Com este objetivo, apostou em fazer com que indivíduos entendessem as suas conexões com esse tipo de superexploração e, para tanto, comissionou e incentivou esforços de entidades neo-abolicionistas a despeito de tecnicismo.

Com seus discursos sensacionalistas, tais organizações ajudaram a tornar o combate a escravidão moderna uma “*cause célèbre*” (HAYNES, 2013, apud CHUANG, 2014, p. 626), utilizando-se de artistas e grandes empresas. Formou-se, então, uma “indústria da caridade” munida de independência financeira e apoio midiático que, segundo Chuang (2014, p. 627), ocasiona pouco espaço para críticas aos fundamentos de suas ideias e, daí, um alto risco de ações descuidadas, pouco efetivas e sem responsabilização.

Por fim, Chuang (2014, p. 627), mais tarde apoiada por Davidson (2017. P. 18), defende que alargar o conceito de escravidão para englobar situações de exploração

contemporânea ajudaria a tornar este problema de estruturas complexas em um crime de caráter individualizado. Ou seja, esquecer-se-ia as causas estruturais que permeiam o crime de tráfico para focar apenas em medidas pontuais contra organizações criminosas e indivíduos tidos como cerne do problema. Mais especificamente, para a autora, tal narrativa leva ao entendimento que o problema do tráfico de pessoas seria melhor enfrentado por meio de investigações e persecuções criminais contundentes aliadas a políticas severas de fronteiras, deixando o real sistema que leva a vítima a exploração intacto.

O'Connell Davidson (2017, p. 1-2) complementa que a comparação entre a superexploração e a escravidão clássica ignoraria detalhes históricos acerca desta última. Ela ressalta ser fundamental lembrar que, naquela época, o status de escravo era reconhecido pelo próprio Estado, uma situação de consequências bem mais graves.

Ainda para a estudiosa, tal retórica seria perigosa, pois ao comparar a escravidão moderna com o tráfico clássico de negros, estar-se-ia fazendo referência apenas às situações nas quais pessoas seriam forçadas a migrar por meio de coerção física. Deixar-se-ia de lado, então, milhares de casos nos quais indivíduos desejavam migrar por conta de suas próprias razões, inclusive contraindo dívidas e buscando auxílio de agências de recrutamento⁷.

De fato, existem diferenças que podem ser ressaltadas para se questionar o uso do termo escravidão contemporânea, porém é notório que o mesmo cumpriu seu papel em elucidar a situação de super exploração que o violador exerce sobre a vítima. Como já esclarecido, a Convenção sobre a Escravidão de 1926 baseia a caracterização da escravidão clássica na relação de propriedade existente entre dois indivíduos. Hoje, entretanto, a submissão antes proveniente da relação de propriedade pode ser observada escorando-se em outras formas de controle. Como bem resumiu Bales (2017, p.12) ao invés de se centralizar a caracterização em moldes meramente jurídicos (o liame de propriedade), a definição de escravidão moderna passou a focar nas experiências das vítimas.

⁷ Chuang (2014, p. 636) também encapa tal argumento, baseando-se em Kay (2003 apud CHUANG, 2014, p.636), Brennan (2013 apud CHUANG, 2014, p.636) e Surtees (2008 apud CHUANG, 2014, p.636).

A partir do momento que um obreiro é forçado a trabalhar contra sua vontade e sob ameaças, sua liberdade acaba por ser restringida e surge, sim, um certo grau de domínio entre o explorado e seu patrão. De fato, a concordância do Estado com esta relação de propriedade na escravidão clássica é um complicador agudo, porém devemos nos lembrar que, nos exemplos de escravidão moderna, ainda que este mesmo Estado não seja conivente, tampouco está presente para coibir.

Ao se observar os indicadores enumerados pela OIT para se identificar a escravidão contemporânea, observa-se que nestes casos há uma ausência do Estado na fiscalização daquelas relações. Quase nada adianta não reconhecer a relação formal de escravidão se, ao mesmo tempo, também não se faz presente para reprimir eventuais abusos exploradores. Nos casos do isolamento geográfico, da restrição de movimentação ou da violência física ou sexual, por exemplo, a ineficiência do Estado permite que o patrão seja capaz de exercer um domínio sobre o empregado tão grande quanto o da própria escravidão.

Ademais, também se faz possível observar casos em que o próprio Estado, ávido por investimentos da iniciativa privada, muitas vezes estrangeiro, ignora certas violações a direitos fundamentais de seus cidadãos, tornando-os suscetíveis a situações de trabalho aviltantes. É o caso do ciclo maléfico causado pelas cadeias de fornecimento abusivas em países subdesenvolvidos.

Enquanto O'Connell Davidson (2017 apud Simic e Blitz 2019, p. 5) entende que a multiplicidade de elementos caracterizadores complica o entendimento acerca do que seria a escravidão moderna, deve-se ter em mente que variação de apresentações desta é que justamente causa a impossibilidade de uma conceituação estática. Como já lembrado, ainda que não esteja definida em lei, trata-se de um termo guarda-chuva que acabou por englobar diversos outros.

Pode-se dizer que o direito internacional evoluiu no sentido de não mais entender a escravidão, a servidão e o trabalho forçado como modalidades completamente diferentes, mas como complementares no sentido de salvaguardar o direito fundamental de não ser escravizado. As formas modernas de exploração demonstram intersecções entre estes conceitos e, portanto, faz-se necessário um diálogo entre tais modalidades.

Esta evolução foi evidenciada por conta das já mencionadas decisões do ICTY que se colocou na vanguarda ao expandir o entendimento acerca do termo “escravidão”, passando a englobar diversos outros tipos de relações aviltantes, inclusive aquelas denunciadas por Bales como casos de escravidão moderna. Para o ICTY a escravidão seria evidenciada no exercício de fato de algum dos atributos do direito de propriedade:

A Câmara de Apelações aceita a tese principal da Câmara de Julgamento de que o conceito tradicional de escravidão, conforme definido na Convenção da Escravidão de 1926 e freqüentemente referido como “escravidão chattel”, evoluiu para abranger várias formas contemporâneas de escravidão, que também se baseiam em o exercício de um ou de todos os poderes associados ao direito de propriedade. No caso dessas várias formas contemporâneas de escravidão, a vítima não está sujeita ao exercício dos direitos mais extremos de propriedade associados à “escravidão chattel”, mas em todos os casos, como resultado do exercício de qualquer ou todos os poderes associados ao direito de propriedade, há alguma destruição da personalidade jurídica; a destruição é maior no caso da “escravidão chattel”, mas a diferença é apenas gradual. [...] ⁸ (ICTY, 2002, p.35-36, tradução e grifo nosso)

Estes “atributos do direito de propriedade” nada mais são do que elementos que, ao se examinar a situação de fato, comprovam um controle aviltante à autonomia pessoal do trabalhador, mantido por meio de violência (física ou psicológica), fraude e / ou coações. O ICTY chegou, inclusive, a enumerar tais atributos e, posteriormente, foi reverberado por outros tribunais transacionais como o Tribunal Especial para Serra Leoa, a Corte de Justiça da Comunidade Econômica da África Ocidental e a Corte Internacional de Direitos Humanos, comprovando haver uma solidificação:

Portanto, a Câmara de Julgamento está, em geral, de acordo com os fatores apresentados pelo o promotor a serem levados em consideração para determinar se a escravidão foi cometida. Estes são o controle do movimento de alguém, controle do físico ambiente, controle psicológico, medidas tomadas para prevenir ou impedir a fuga, força, ameaça de força ou coerção, duração afirmação de exclusividade, sujeição a tratamento e abuso cruel, controle da sexualidade e trabalho forçado. O Promotor também afirmou que a mera capacidade de comprar, vender, negociar ou herdar uma pessoa ou sua trabalhos ou serviços podem ser um fator relevante. A Câmara de Julgamento considera que a mera capacidade de o fazer é insuficiente, tais ações realmente ocorrendo podem ser fatores relevantes. ⁹ (ICTY, 2001, p. 195)

⁸ No original: “The Appeals Chamber accepts the chief thesis of the Trial Chamber that the traditional concept of slavery, as defined in the 1926 Slavery Convention and often referred to as “chattel slavery”, has evolved to encompass various contemporary forms of slavery which are also based on the exercise of any or all of the powers attaching to the right of ownership. In the case of these various contemporary forms of slavery, the victim is not subject to the exercise of the more extreme rights of ownership associated with “chattel slavery”, but in all cases, as a result of the exercise of any or all of the powers attaching to the right of ownership, there is some destruction of the juridical personality; the destruction is greater in the case of “chattel slavery” but the difference is one of degree. [...]”

⁹ No original: “The Trial Chamber is therefore in general agreement with the factors put forward by the Prosecutor, to be taken into consideration in determining whether enslavement was committed. These are the control of someone’s movement, control of physical environment, psychological control, measures taken to prevent or deter escape, force, threat of force or coercion, duration, assertion of

Assim, tantas possibilidades de enquadramento da situação “*de facto*” no conceito de escravidão estendeu seu entendimento e atualmente é capaz de abarcar aquelas situações de “escravidão moderna” descritas Bales como baseadas na violência, na contraprestação subsistencial e na exploração laboral em prol do lucro. Da mesma forma, em casos graves, é também capaz de englobar os conceitos clássicos de servidão e trabalho forçado, como ocorreu no caso dos Caso Trabalhadores da Fazenda Brasil Verde Vs. Brasil julgado pela Corte IDH. Neste sentido:

Diante do exposto, é evidente para a Corte que os trabalhadores resgatados da Fazenda Brasil Verde se encontravam em uma situação de servidão por dívida e de submissão a trabalhos forçados. Sem prejuízo do anterior, o Tribunal considera que as características específicas a que foram submetidos os 85 trabalhadores resgatados em 15 de março de 2000 ultrapassavam os elementos da servidão por dívida e de trabalho forçado, para atingir e cumprir os elementos mais estritos da definição de escravidão estabelecida pela Corte (par. 272 supra), em particular o exercício de controle como manifestação do direito de propriedade. (CORTEIDH, 2016, p. 79, grifo nosso)

Portanto, resta claro como o direito internacional avançou em sua concepção acerca das formas atuais de exploração do homem e buscou, por meio do respeito aos direitos humanos, resguardar a sua dignidade enquanto trabalhador. A escravidão, em suas diversas manifestações, não é mais dependente de uma prova de titularidade do explorado, bastando que a relação trabalhista de fato deixe transparecer que há um controle aviltante à dignidade do obreiro, seja por meio de fraudes, violência ou coações.

Toda esta nova concepção de formas de exploração vem ao encontro do atual contexto da escravidão contemporânea no mundo que não mais se restringe a Estados longínquos ou a raros casos isolados de pequenas empresas. É comum imaginar que esse tipo de mão de obra atualmente está restrito à economia informal, entretanto cada vez mais surgem denúncias contra grandes companhias em países desenvolvidos.

Realmente, segundo Andrees (2016, p.344), a maior parte do trabalho infantil e do trabalho forçado ainda é encontrado na economia informal. Porém, com toda a evolução de direitos trabalhistas ocorridos da segunda metade do Séc. XX e os processos de transformação enfrentados pela economia global, formou-se um sistema no qual a escravidão contemporânea não é uma prática relegada apenas aos recantos

exclusivity, subjection to cruel treatment and abuse, control of sexuality and forced labour. The Prosecutor also submitted that the mere ability to buy, sell, trade or inherit a person or his or her labours or services could be a relevant factor. The Trial Chamber considers that the mere ability to do so is insufficient, such actions actually occurring could be a relevant factor.”

da economia informal de países paupérrimos. Como igualmente lembrou Andrees (2016, p. 344), tais vítimas passaram a ser encontradas também em setores convencionais da economia.

As grandes cadeias de produção reformularam o papel dos países subdesenvolvidos dentro da economia formal, eles passaram a ser fornecedores da mão de obra insegura e precarizada que alimenta o ciclo produtivo de países desenvolvidos. Trata-se de um processo em cadeia no qual, ao cabo, grandes transnacionais lucram se utilizando de trabalhadores estrangeiros tão fragilizados em seus direitos que, eventualmente, se enquadram no conceito de escravos contemporâneos.

Aprofundando-se no dito processo, observa-se que ele consiste em grandes companhias do setor formal de países economicamente avantajados repassarem suas responsabilidades sociais para com aqueles que produzem seus bens a uma cadeia de fornecedores em outros países cujos padrões trabalhistas deixam a desejar.

Por sua vez, esses fornecedores, por pressão da concorrência mercadológica e ávidos por manter tais investimentos estrangeiros, entram em uma auto-competição não regulada para alimentar as companhias transnacionais, lhes restando o corte de despesas ao máximo como forma de sobreviver no negócio. Dentro deste contexto, a redução cada vez maior de padrões trabalhistas acaba sendo a solução encontrada para o corte nos custos de produção e, assim, proliferam-se empregos com salários e condições indignas nos países periféricos e que sustentam o lucro de grandes companhias do mercado formal.

Este fenômeno é conhecido como “*race to the botton*”, uma expressão no idioma inglês, cujo significado mais apropriado seria “corrida ao fundo do poço” e foi criada para descrever situações em que, nas palavras de Davies e Vadlamannati (apud Pereira, 2017, p. 24), “a fim de atrair investimentos de capital estrangeiro ou impedir a migração de empresas para outros países, os governos removem ou modificam políticas que são consideradas pouco atraentes para as empresas, incluído questões tributárias, ambientais e padrões de trabalho”.

No espaço marítimo, recorte setorial deste estudo, pode-se citar o que ocorre no setor pesqueiro tailandês, onde centenas de pescadores e beneficiadores, sobretudo migrantes, trabalham em condições degradantes para suprir a demanda de gran-

des companhias estrangeiras de produtos enlatados (NICHOLL; WILHELM; BHA-KOO, 2019). Dentro deste setor podemos citar ainda os problemas semelhantes encontrados na indústria pesqueira da Coreia do Sul (SIMMONS; STRINGER, 2014; EJF, 2019) e de Taiwan (EJF, 2019, p. 8; ILO, 2018b, UNITED STATES OF AMERICA, 2020) que abastecem as prateleiras de grandes redes de supermercados pelo mundo.

Mercados consumidores destas empresas transnacionais ou até mesmo suas sedes, alguns Estados também têm avançado com entendimentos modernos contra as novas modalidades de exploração. Por meio de seu direito doméstico eles têm buscado enfrentar a escravidão moderna independentemente da camada da cadeia de produção. Pode-se citar como exemplos o “*California Transparency in Supply Chain Act*”, O “*UK Modern Slavery Act 2015*”, na Grã Bretanha, o homônimo australiano de 2018 (No. 153), a Lei de Vigilância Corporativa de 2017 na França e os correntes trabalhos legislativos que poderão resultar em normas similares na Alemanha, no Canadá e na Suíça.

Todos estes ordenamentos buscam dividir com as próprias empresas a responsabilidade de respeitar os direitos fundamentais dos trabalhadores, repassando a elas o dever de fiscalizar, além de seus próprios empregados, aqueles outros pertencentes também aos seus fornecedores. Reconhecer todo este noviço processo de exploração do homem e desenvolver novos instrumentos para combatê-lo é um passo a mais que a comunidade de Estados tem dado no sentido de reconhecer as novas formas de escravidão e, assim, fortalecer ainda mais o direito internacional na salvaguarda do direito de não ser escravizado.

Em síntese conclusiva, buscou-se expor o desenvolvimento do conceito de escravidão moderna para a doutrina contemporânea, demonstrando que as formas de exploração do homem-trabalhador sofreram mudanças com o decorrer do tempo. Em resposta, como debatido por meio da apresentação do histórico de normas e jurisprudências recentes, o direito internacional reconheceu verdadeira evolução do conceito clássico de escravidão para abarcar diversas formas de exploração, inclusive a escravidão moderna.

Ademais, o próprio fenômeno da escravidão moderna foi analisado como forma de demonstrar como ele se utiliza da sociedade globalizada atual para se desenvolver, estando presente não apenas em setores informais de países subdesenvolvidos, mas

também no mercado global em geral por meio das grandes cadeias de produção. Restou averiguado que Estados também tem acompanhado a doutrina e o direito internacional no reconhecimento da existência de novas formas de escravidão e, com suas legislações internas, têm se preocupado em coibir estas práticas. No próximo subcapítulo analisar-se-á como o Brasil se encontra nesta discussão e o seu papel de pioneirismo no reconhecimento do problema em prol da salvaguarda do direito de não ser submetido a escravidão.

2.2 O contexto do trabalho escravo moderno no Direito brasileiro

Antes de adentrar o trabalho escravo contemporâneo na ótica do Direito brasileiro, é difícil não associar as suas raízes ao trabalho escravo clássico. A bem da verdade, este último, mistura-se com a própria história do Brasil, estando presente desde as primeiras empreitadas portuguesas no Séc. XVI.

Muito marcada pelo tráfico negreiro ocorrido no Atlântico entre os Sécs. XVI e XIX, sabe-se que este tipo de comércio já acontecia desde tempos remotos e nas mais diferentes sociedades. O escravagismo foi a força motriz de civilizações como a babilônica, egípcia, judaica, grega, romana, viking, chinesa, indígena, povos pré-colombianos e islâmicos, além de outros. Neste contexto, de acordo com o Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa (1986, *apud* HARKOT-DE-LA-TAILLE; SANTOS, 2012) uma das teorias possíveis para a origem do próprio termo “escravo”, seria a palavra do latim medieval “*sclavus*”, que significaria “eslavo”, consequência do fato histórico de que entre os sécs. VIII e IX muitas pessoas desta etnia terem sido feitas cativas.

Quanto ao Brasil, aponta Laurentino Gomes (2019, p.12 e 123) que já em 1511 a nau “Bretoa” chegou a Portugal carregada com papagaios, peles de onça-pintada, toras de pau-brasil e 35 índios brasileiros capturados para serem vendidos. Corroborando com tal apontamento, explana que “quatro anos mais tarde, 85 índios brasileiros foram vendidos como escravos em Valência, na Espanha” (GOMES, 2019, p. 123). Este relato histórico demonstra que, já em seus primeiros anos, o comércio de esca-

vos esteve entre as principais atividades lucrativas que moveram a economia brasileira. Ainda segundo o mesmo historiador, em alguns casos, como na Capitania de Pernambuco e em Campos de Piratininga, missão jesuíta que resultaria na, hoje, São Paulo, a venda de nativos era a principal fonte de receita.

Somada à escravidão de indígenas, o Brasil presenciou um gigante êxodo forçado de cerca de 4,9 milhões de africanos entre 1500 e 1850 (GOMES, 2019, p. 255), sendo responsável por 47% do total destes desembarcados nas Américas, estimados em mais de 12,5 milhões pessoas. Ainda segundo GOMES (2009, p. 256), “de cada cem pessoas chegadas ao Brasil nesse período, 86 eram escravas africanas e apenas catorze tinham origem europeia”.

Com números tão expressivos, é difícil não associar a história nacional ao labor deste segmento da população ao longo dos séculos e, da mesma forma, não reconhecer o desenvolvimento dela em cima de uma cultura que, de diferentes maneiras, aceitava e aceita, ainda hoje, a superexploração do trabalho. Tamanha presença da escravidão desde os primeiros anos do Brasil deixou marcas profundas no imaginário de uma parcela da população que ainda a faz entender como aceitável o rompimento de padrões mínimos de direitos fundamentais em prol da lucratividade e do negócio.

A bem da verdade, uma corrente mais recente da academia já não concorda em associar a antiga escravidão dos tempos coloniais e imperiais à escravidão contemporânea. SAKAMOTO (2020), já na “orelha” do livro que organizou afirma que “[o fenômeno das formas contemporâneas de escravidão] deixou de ser compreendido como resquício de formas arcaicas de exploração que resistiram ao avanço da modernidade, para ser entendido como instrumento adotado por empreendimentos para garantir o lucro fácil e competitividade em uma economia cada vez mais globalizada”.

De fato, tal argumento é forte quando se pensa em determinados contextos, como nas modernas cadeias de produção construídas em cima da escravidão contemporânea, como nas indústrias de materiais esportivos no sudeste asiático. Nestas, não se observa a ligação da superexploração atual com o uso de mão de obra escrava clássica no passado. Porém, o estudo da escravidão moderna deixa claro que este é um fenômeno que se desenvolve de diferentes maneiras, com diferentes características, em diferentes lugares e em diferentes momentos.

O processo histórico da escravidão e o subsequente déficit de políticas de inserção socioprodutivas pós Lei Áurea ainda hoje são capazes de esclarecer o liame

entre a escravidão clássica brasileira e a sua atual forma contemporânea. De acordo com Penha (2019), “a cada cinco trabalhadores resgatados em situação análoga à escravidão entre 2016 e 2018, quatro são negros. Pretos e pardos representam 82% dos 2,4 mil trabalhadores que receberam seguro-desemprego após resgate.”

No mesmo sentido, enquanto na escravidão clássica brasileira os cativos desempenhavam majoritariamente os trabalhos domésticos, agropecuários e de garimpo, hoje a escravidão moderna ainda é observada com mais força nestes mesmos setores. Nas grandes plantações eles exerciam papéis centrais na criação de animais e nos cultivos de cana-de-açúcar, algodão, arroz, tabaco e café. Contemporaneamente, 81% dos trabalhadores resgatados entre 2003 e 2018 trabalhavam na agropecuária em geral, sendo 32% na criação de bovinos para corte, 24% no setor sucroalcooleiro e 20% na cultura do arroz (OBSERVATÓRIO DA ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ESCRAVO E DO TRÁFICO DE PESSOAS, 2019).

Aprofundando-se ainda mais nesses setores, é possível ainda se observar práticas menos nocivas à dignidade humana, mas que, de certa forma, ainda reverberam tradições laborais de raízes escravagistas. No setor cafeeiro, tão conhecido por empregar a mão de obra cativa na segunda metade do séc. XVIII e início do séc. XIX, ainda hoje, na época da colheita, entre 40% e 50% dos trabalhadores não possuem registros (DANWATCH, 2016). Assim, quedam-se alijados de direitos básicos e acabam caindo em situações periclitantes de vulnerabilidade social.

Dentro desta conexão entre a realidade atual e o passado escravagista do país é muito difícil imaginar que aquele, que foi o último a legalmente abolir a escravidão clássica entre os países americanos, não carregaria suas diversas marcas até hoje. Entre estas, citam-se, também, os consequentes preconceitos que acabam por se traduzir em disparidades salariais, assédio moral, sexual, etc. Diante de dados como os apresentados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE *apud* Penha, 2019) que afirmam que a população negra constituía 64% do total dos desempregados no Brasil em novembro de 2019, torna-se perceptível que o contexto que ainda permeia a escravidão contemporânea brasileira possui ligações diretas e indiretas com o seu passado escravagista.

Sendo assim, contradita-se o entendimento supra apresentado de que não seria possível associar a escravidão clássica àquela contemporânea proveniente de es-

tudiosos como SAKAMOTO (2020). Restou demonstrado que o fenômeno da escravidão moderna desenvolve-se de maneiras díspares em cada contexto e que, se o entender como uma maneira de se manter competitivo é correto em panoramas como os das cadeias globais de produção, percebê-lo como um resquício de uma cultura construída sob o trabalho escravo e na permissividade quanto à fragilização de direitos fundamentais em prol do negócio no contexto brasileiro também o é. Reforçaram tal argumento a exposição da prevalência da superexploração nos mesmos setores que historicamente ficaram marcados pela escravidão, assim como questões de raça e preconceito que ainda hoje podem ser ligados à escravidão moderna brasileira.

Até recentemente o Brasil podia ser exaltado como um dos países pioneiros na elaboração de políticas e de um arcabouço jurídico no combate a escravidão contemporânea. De acordo com Lelio Bentes, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho e membro da Comissão de Peritos em Aplicação de Normas Internacionais da OIT, “Sob a ótica do trabalho forçado, o país é visto pela OIT, hoje, como um exemplo a ser seguido. Acima de tudo por ter adotado práticas inovadoras, como a condenação dos empregadores encontrados em situação de explorar o trabalho forçado e a imposição de indenização por danos morais coletivos” (HAIDAR, 2009).

Entretanto, até se chegar nesta situação, o país percorreu etapas difíceis, como os famosos casos 11.289 e 12.066, conhecidos respectivamente como “Caso Zé Pereira” (CIDH, 2003), e “Caso dos trabalhadores da Fazenda Brasil Verde” (CORTEIDH, 2016). Ambos foram analisados pela Comissão Interamericana de Direitos Humanos, chegando o último a ser denunciado e sentenciado na Corte IDH. A escravidão contemporânea passou a ganhar notoriedade no cenário nacional quando, em 1994, as organizações não governamentais Américas Watch e Centro pela Justiça e o Direito Internacional (CEJIL) apresentaram uma petição perante à CIDH contra a República Federativa do Brasil denunciando a prática de trabalho forçado. Ademais, denunciou também violação dos direitos à vida, à liberdade, à segurança, à integridade pessoal, ao trabalho, a uma justa remuneração, à proteção contra a detenção arbitrária, proibição de escravidão e servidão e à proteção judicial.

José Pereira Ferreira é um trabalhador que foi recrutado por aliciadores, conhecidos como “gatos”, para trabalhar na cidade de Sapucaia, Pará, na fazenda Espírito Santo. Seduzido por falsas promessas de boa remuneração, ele e outros colegas viram-se enganados e obrigados a trabalhar em condições degradantes, sob o

regime de servidão por dívida e ameaçados por seguranças armados incumbidos de impedir-lhes a fuga. Ainda assim tentou deixar a fazenda com um colega e ambos foram perseguidos e alvejados por tiros de fuzil, vindo este a ser assassinado e José Pereira mutilado em sua mão direita e um dos olhos.

Por se fingir de morto, José Pereira conseguiu sobreviver, porém o processo penal acerca do caso não atingiu uma prestação jurisdicional satisfativa. Quatro dos cinco denunciados foram condenados, mas fugiram e o último, o dono da fazenda, teve seu crime dado como prescrito pela Justiça do Pará. Diante de tais violações à dignidade humana e da ineficiência da justiça estadual, após uma série de investigações, audiências e reuniões, em 24 de fevereiro de 1999, a CIDH aprovou um relatório admitindo o mérito da questão e concluindo que o Estado brasileiro era responsável pelas afrontas à Convenção Americana e à Declaração Universal dos Direitos Humanos.

Até então, “o Brasil não reconhecia o trabalho forçado como um problema. Havia denúncias, a Comissão de Peritos pedia informações e a resposta brasileira era sempre a mesma: ‘Não há trabalho forçado no Brasil’” (HAIDAR, 2009). Entretanto, devido à crescente pressão internacional e interessado em se preservar contra um possível processo na Corte IDH, a estratégia negacionista brasileira mudou e o governo passou a buscar uma solução amistosa para a questão.

Finalmente em 14 de outubro de 2003, as partes apresentaram formalmente à CIDH o acordo de solução amistosa que haviam assinado em setembro do mesmo ano. De acordo com o mesmo, restou conciliado:

4. O Estado brasileiro reconheceu sua responsabilidade internacional em relação ao caso 11.289, embora a autoria das violações não sejam atribuídas a agentes estatais, visto que os órgãos estatais não foram capazes de prevenir a ocorrência da grave prática de trabalho escravo, nem de punir os atores individuais das violações denunciadas.

5. O reconhecimento público da responsabilidade do Estado brasileiro com relação à violação de direitos humanos terá lugar durante a solenidade de criação da Comissão Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo-CONATRAE (criada pelo Decreto Presidencial de 31 de julho de 2003), que será realizada no dia 18 de setembro de 2003.

(...)

7. O Estado brasileiro assume o compromisso de continuar com os esforços para o cumprimento dos mandados judiciais de prisão contra os acusados pelos crimes cometidos contra José Pereira. Para isto, o Acordo de Solução Amistosa será encaminhado ao Diretor Geral do Departamento da Polícia Federal.

(...)

8. A fim de efetuar a indenização pelos danos materiais e morais a José Pereira, o Estado brasileiro encaminhou um projeto de lei ao Congresso Nacio-

nal. A Lei Nº 10.706 de 30 de julho de 2003, aprovada em caráter de urgência, determinou o pagamento de R\$ 52.000,00 (cinquenta e dois mil reais) à vítima. O montante foi pago a José Pereira mediante uma ordem bancária (Nº 030B000027) em 25 de agosto de 2003. (CIDH, 2003)

O reconhecimento de responsabilidade externado pelo Brasil passou a ser tido como referência positiva no trato internacional dos Direitos Humanos, pois além de admitir, pela primeira vez, a existência de trabalho escravo contemporâneo em seu território, trouxe consigo uma série de compromissos além da própria indenização pecuniária para o cidadão.

Neste contexto, a Resolução 05/2002 criou a Comissão Especial do Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa Humana (CDDPH). Esta, por sua vez, foi a responsável pela elaboração do Plano Nacional para a Erradicação do Trabalho Escravo (PNETE), em março de 2003.

Demonstrando grande avanço na formação do pensamento nacional e na mudança de postura do governo, tal plano afirmava:

nosso País ainda convive com as marcas deixadas pela exploração da mão-de-obra escrava. No Brasil, a escravidão contemporânea manifesta-se na clandestinidade e é marcada pelo autoritarismo, corrupção, segregação social, racismo, clientelismo e desrespeito aos direitos humanos. (BRASIL, 2003)

O PNETE foi um planejamento que enumerou setenta e cinco medidas concretas a serem tomadas pelos diferentes órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, Ministério Público e entidades da sociedade civil. De acordo com o mesmo, “o novo Governo elege como uma das principais prioridades a erradicação de todas as formas contemporâneas de escravidão” (BRASIL, 2003) e, para tanto, utilizou-se do plano para solidificar uma “política pública permanente” na qual a “integração” dos diferentes setores seria a marca.

Foi justamente na cerimônia de criação da Comissão Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo (CONATRAE), segunda medida planejada pelo supracitado PNETE, que houve o reconhecimento público da responsabilidade do Estado brasileiro no caso Zé Pereira e a assinatura do acordo entre as partes. Ao realizar-se uma leitura conjunta dos dois documentos, PNETE e acordo do caso 11.289, percebe-se uma consonância de compromissos e metas. Tal diálogo externa o mencionado clima favorável em torno do combate ao trabalho escravo contemporâneo e elucida o porquê de entidades internacionais como a OIT terem apontado o Brasil como exemplo a ser seguido.

Resumidamente, tais compromissos assumidos passavam por planos de ação executivos, medidas de sensibilização para o tema, modificação de procedimentos administrativos em prol do fortalecimento da fiscalização e da repressão, prioridade de tramitação judicial e, especialmente, alterações legislativas. Das acima citadas, cabe especial interesse a este estudo as legislativas que, ambiciosamente, envolviam desde mudanças no Código Penal até um novo projeto de emenda constitucional, a PEC 438.

Conhecida como “PEC do trabalho escravo”, ela deu origem à Emenda Constitucional nº 81 de 05/06/2014 e alterou a redação do art. 243 e de seu parágrafo único da Constituição Federal. Seu objetivo foi dissuadir aqueles que utilizavam trabalho escravo contemporâneo sob ameaça de perderem seus bens apreendidos e sofrerem expropriação não indenizada de suas terras. Neste sentido:

Art. 243. As propriedades rurais e urbanas de qualquer região do País onde forem localizadas culturas ilegais de plantas psicotrópicas ou a exploração de trabalho escravo na forma da lei serão expropriadas e destinadas à reforma agrária e a programas de habitação popular, sem qualquer indenização ao proprietário e sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, observado, no que couber, o disposto no art. 5º. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 81, de 2014)

Parágrafo único. Todo e qualquer bem de valor econômico apreendido em decorrência do tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins e da exploração de trabalho escravo será confiscado e reverterá a fundo especial com destinação específica, na forma da lei. (BRASIL, 2014. Grifos nosso)

Por outro lado, nem toda meta exposta no Plano Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo foi completamente alcançada, como, por exemplo, o enquadramento desta conduta como crime hediondo. A cargo da Presidência da República, Congresso Nacional, Ministério da Justiça, Ministério do Trabalho e Emprego e Secretaria de Estado de Direitos Humanos, o objetivo era incluir os crimes de sujeição de alguém à condição análoga à de escravo e de aliciamento na Lei dos Crimes Hediondos para “endurecer” o cumprimento de penas.

Logrando tal meta, acreditava-se que problemas no cumprimento de determinações judiciais como os ocorridos no caso “Zé Pereira” seriam minimizados, tanto antes quanto depois das sentenças. Antes, o prazo da prisão temporária seria maior o que, juntamente com a impossibilidade de liberdade provisória, evitaria fugas durante o processo. Depois de condenado, este não teria direito a indulto, anistia ou graça, começaria a cumprir a pena obrigatoriamente em regime fechado e teria uma progressão de regime mais demorada, além de um livramento condicional mais penoso.

Em 2012, a inclusão desta conduta no rol de crimes hediondos voltou à pauta, desta vez por meio do PLS 236/2012 de autoria do Senador José Sarney. No primeiro momento, o anteprojeto, elaborado por uma comissão de juristas, chegou a ser debatido na Comissão de Constituição e Justiça e depois em plenário, por conta da aprovação de um pedido de urgência (SENADO, 2018). Ocorre que tal projeto de lei, em verdade, se trata de uma reforma de todo o Código Penal (CP) e, portanto, se dá de modo parcimonioso e de acordo com o cenário político. Atualmente se encontra sob autoria do Senador Rodrigo Pacheco e, aparentemente, caminha em ritmo mais lento (BRASIL, 2019).

Diante de metas alcançadas e outras incompletas, o avanço legislativo mais significativo para o presente estudo se iniciou com o PL 5.693/2001 de autoria do Deputado Federal Nelson Pellegrino. Tratou este projeto de tentar alterar o art. 149 do Código Penal de modo a enrijecer e detalhar a conduta delitiva de reduzir alguém a condição de escravo contemporâneo.

Segundo explicitou na motivação da sua proposta, tal projeto se justificava diante da impunidade perceptível na jurisprudência pátria, onde apenas um caso, de fato, havia causado a condenação do agente. Pior, ele teria ainda sido beneficiado com penas alternativas e voltado a delinquir cometendo o mesmo crime. O autor do PL apontava como uma das causas de tal impunidade a anterior descrição do tipo penal que seria muito aberto, “o que significa que não há a descrição das ações e condutas ilícitas provocadas pelos agentes” (BRASIL, 2001).

Por fim, a pena seria irrisória se comparada com as legislações de outros países, de forma que propôs “que a sanção mínima seja elevada de quatro para cinco anos, a fim de permitir que o condenado cumpra ao menos uma parte da pena no estabelecimento prisional” (BRASIL, 2001). Este aumento da sanção, na prática, passava a impossibilitar que os agentes se beneficiassem de penas alternativas de direitos, possíveis aos condenados por até quatro anos.

Feliz em suas argumentações, o projeto de lei foi apoiado por diversos setores da sociedade civil, sendo, inclusive, mencionado expressamente no acordo do caso 11.289 da Comissão Interamericana de Direitos Humanos. Nesta ocasião, a aprovação de um projeto-substitutivo, de sua autoria, foi um dos compromissos públicos assumidos pelo Brasil como medida de prevenção à novos casos de escravidão contemporânea.

Após debates legiferantes mais aprofundados e vitais para aperfeiçoar a técnica legislativa do dito projeto, chegou-se ao PL 7.429/2002 do Senador Waldeck Ornelas. Este último resultou da reunião de várias outras propostas e acabou convertido na Lei 10.803, alterando o art. 149 do Código Penal para reconfigurar o crime de “reduzir alguém à condição análoga à de escravo”, sua pena, e indicar as hipóteses em que se configura a dita condição.

Percebe-se de antemão que o legislador preferiu manter o nome da conduta já estabelecida no art. 149 do Código Penal original: “reduzir alguém à condição análoga à de escravo”. Esquivando-se dos termos “escravidão moderna” ou “contemporânea”, a legislação utilizou-se de um eufemismo. Por outro lado, acabou por reforçar que a escravidão se caracteriza por um direito de propriedade não mais formalizado, já que proibido, mas que, diante das demais características elencadas, igualmente apresenta-se uma situação tão reprovável quanto ela.

São justamente estas características o grande acerto do legislador nacional que percebeu que o fenômeno da escravidão contemporânea era dinâmico demais para uma tipificação simplista. Sendo assim, ele optou por apontar aspectos capazes de evidenciar uma relação trabalhista abusiva como forma de proteger o bem jurídico em questão, isto é, a dignidade do trabalhador. Assim ficou redigido o novo art. 149 do CP:

Art. 149. Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto:

Pena - reclusão, de dois a oito anos, e multa, além da pena correspondente à violência.

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem:

I – cerceia o uso de qualquer meio de transporte por parte do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho;

II – mantém vigilância ostensiva no local de trabalho ou se apodera de documentos ou objetos pessoais do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho.

§ 2º A pena é aumentada de metade, se o crime é cometido:

I – contra criança ou adolescente;

II – por motivo de preconceito de raça, cor, etnia, religião ou origem.

(BRASIL, 2003)

Atualmente já se encontra juridicamente pacificado nos Tribunais brasileiros que se pode caracterizar como trabalho análogo ao de escravo todo aquele no qual seja possível observar quatro características que denunciam a violação à autodeterminação e à dignidade do trabalhador: condições degradantes de trabalho, jornada exaustiva, trabalho forçado e/ou servidão por dívida.

De antemão se deve dizer que todas estas características, no dia a dia prático, podem ser de difícil dissociação, pois juntas formam uma teia de elementos que se misturam entre si. Enquanto na teoria elas não se confundem, pode ocorrer, por exemplo, de o isolamento geográfico dentro de uma embarcação que impossibilita o desembarque ser considerado tanto trabalho forçado por conta da impossibilidade de deixar o navio e desligar-se do serviço quanto jornada excessiva por violar a dignidade do marítimo que perde o seu direito à desconexão e ao repouso quando não consegue gozar de intervalos intra e interjornadas após longos períodos a bordo. Ademais, poderia ser ainda uma condição degradante de trabalho quando, em nome do lucro e da competitividade, não é possibilitado o desembarque após longos períodos no mar, pondo em risco a saúde a saúde psicológica do trabalhador e outros direitos básicos enquanto ser humano.

Sabendo desta relação intrínseca entre os elementos do tipo penal, o próprio legislador tratou de deixar claro que para sua caracterização não é necessário que a relação trabalhista em análise apresente todas elas, mas apenas uma. Ou seja, a construção do tipo penal levou em conta que a escravidão contemporânea pode se basear apenas em um dos citados alicerces para vilipendiar o elemento vontade do obreiro e atingir sua dignidade. Impedir a quebra do vínculo trabalhista por meios fraudulentos como a violência ou uma jornada severamente extenuante, por exemplos, são suficientemente capazes de configurar uma relação de escravidão contemporânea.

Aprofundando-se nestes elementos, são condições degradantes de trabalho aquelas incompatíveis com a dignidade humana, caracterizadas pela violação de direitos fundamentais e que colocam em risco a saúde e a segurança do trabalhador. Sendo assim, não basta um simples descumprimento da legislação trabalhista, mas sim um vilipêndio tamanho que denuncie desprezo pela pessoa do obreiro, rebaixando-o a simples condição de “instrumento de lucro”.

Exemplificativamente, podemos citar como condições degradantes de trabalho o fornecimento indevido ao obreiro de moradias precárias, instalações sanitárias insalubres, alimentação imprópria, falta de água potável, negligência quanto ao socorro em casos emergenciais e o não fornecimento de equipamentos de proteção indispensáveis à segurança no serviço.

Jornada exaustiva, por sua vez, submete o trabalhador a esforço excessivo ou sobrecarga de trabalho levando a danos à sua saúde ou até mesmo a risco de vida. Além do próprio tempo de serviço, engloba também a frequência e o ritmo em que é exercido, não devendo ultrapassar o limite do razoável. Sua extrapolação desrespeita a condição física humana, causando tamanha fadiga que atinge a qualidade de vida do trabalhador e lhe expõe a riscos de atos inseguros.

Assim sendo, a exposição a uma jornada exaustiva é também capaz de rebai-xar o homem a condição de mero “instrumento de lucro”, atacando a dignidade do trabalhador. Além da própria jornada em horas extras excessivas, se pode citar como exemplo os serviços nos quais a contraprestação pecuniária vem em proporções ínfimas diante do esforço do labor, obrigando o obreiro a trabalhar incessantemente para poder auferir uma remuneração de subsistência.

A terceira característica observável seria a existência de trabalho forçado que manteria o obreiro na labuta por meio de fraudes, isolamento geográfico, ameaças e violências físicas e psicológicas. Tudo isto viciaria a livre vontade do trabalhador e impediria que o mesmo quebrasse o vínculo quando assim desejasse. É possível observar tal característica até mesmo na fase pré-contratual, quando o trabalhador, ali-ciado com falsas promessas, chega ao local de trabalho, constata a irrealidade das mesmas, mas sequer pode negar-se a trabalhar por conta da coação patronal, como uma ameaça de um segurança armado.

A utilização de pistoleiros armados como forma de impedir a fuga de trabalha-dores é o exemplo mais claro de coação física contra o obreiro. Porém, outras formas de fraudes também podem ser apontadas como infringir medo de deportação ao tra-balhador imigrante ilegal, a retenção de documentos e isolar permanentemente o tra-balhador em espaços incomunicáveis, como fazendas distantes ou embarcações que não aportam.

Por último, a servidão por dívida consistiria em coagir o trabalhador a contrair ilegalmente um revés financeiro e, por isto, mantê-lo sob ordens até a quitação da dívida. Quitação esta, muitas vezes, inatingível, pois a remuneração auferida pelo tra-balho não é capaz de cobrir o débito criado com o patrão.

Tal dívida constitui-se de diferentes maneiras, como pelo adiantamento de pas-sagens para chegar ao local de serviço e o empréstimo de dinheiro para se adquirir ferramentas para o próprio labor. O mais comum, porém, é o sistema conhecido como

“*truck system*”, quando o trabalhador se endivida, cada vez mais, por sempre recorrer ao patrão quando necessita comprar itens do cotidiano. Este mantém um comércio ilegal próximo ao local de trabalho, muitas vezes o único na região, e por meio dele vende produtos para os obreiros por valores acima do mercado. Impossibilitados de pagar, os trabalhadores vão assumindo dívidas que jamais são saldadas por conta de salários diminutos. Nestes castos, adicione-se, muitas vezes cria-se até mesmo uma submissão psicológica do trabalhador que se vê em dívida moral com seu patrão e se resigna a deixar seu posto enquanto não liquidar seu débito em nome de sua honra (objetiva e / ou subjetiva).

Como bem lembra Tiago Muniz Cavalcanti (SAKAMOTO Org., 2020, P.73 e 74), o aceite do trabalhador às supracitadas condições, em nada desconfigura o crime de seu patrão, visto que o consentimento do ofendido é irrelevante. Isso porquê, subentende-se que sua vontade está viciada diante de seu estado de vulnerabilidade socioeconômica. Diante da necessidade do serviço, não resta outra opção ao trabalhador que não seja se submeter àquela relação abusiva.

A política governamental brasileira de enfrentamento ao trabalho escravo contemporâneo chamou atenção do mundo, também, por outras medidas de vanguarda. A criação da “lista suja” do trabalho escravo, a possibilidade de condenação à indenização moral coletiva e a criação de grupos de fiscalização móveis compostos por agentes de diferentes ministérios são exemplos de medidas bem vistas. Entretanto, é justamente a cuidadosa tipificação do crime de redução a condição análoga à de escravo quem demonstra o alinhamento de entendimentos do direito brasileiro e do direito internacional quanto a evolução conceitual do termo “escravidão”.

Este processo de avanço no combate a este tipo de exploração trabalhista perdeu força recentemente no contexto nacional. Após 2016, foram implementadas reformas que modificaram o sistema laboral, passando desde a reforma ministerial que extinguiu o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), responsável pela fiscalização das relações empregatícias, e culminando com reformas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em leis previdenciárias e, finalmente, em Normas Regulamentadoras do MTE.

Entre os alvos deste reposicionamento quanto à escravidão contemporânea está a própria conceituação da expressão que, em outubro de 2017, foi restringida pela Portaria 1.129 do Ministério do Trabalho (MTb). Além outros parâmetros, ela

buscou condicionar a configuração do crime à existência de cerceamento da liberdade de locomoção do trabalhador. Em resposta, houve críticas de entidades internacionais, como a OIT, que entendiam que a nova norma limitava e enfraquecia a fiscalização do trabalho. Em nota a Organização Internacional do Trabalho afirmou:

[...] com a edição da Portaria n. 1129, de 13/10/2017, o Brasil corre o risco de interromper essa trajetória de sucesso que o tornou um modelo de liderança no combate ao trabalho escravo para a região e para o mundo. Os eventuais desdobramentos desta Portaria poderão ser objeto de análise pelo Comitê de Peritos da Organização Internacional do Trabalho (OIT). A gravidade da situação está no possível enfraquecimento e limitação da efetiva atuação da fiscalização do trabalho, com o conseqüente aumento da desproteção e vulnerabilidade de uma parcela da população brasileira já muito fragilizada. Além disso, a OIT também lamenta o aumento do risco de que os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU não sejam alcançados no Brasil, no que se refere à erradicação do trabalho análogo ao de escravo. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2017)

A dita Portaria 1.129/2017, diante de tamanha pressão, culminou com seus efeitos liminarmente suspensos na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 489, julgada no Supremo Tribunal Federal (STF). De acordo com a Ministra Rosa Weber, a restrição da conceituação não estaria de acordo com o que exigiria o ordenamento jurídico brasileiro, os tratados internacionais celebrados pelo Brasil e a jurisprudência dos tribunais sobre a matéria. Ademais, demonstrando alinhamento com o entendimento contemporâneo internacional, afirmou:

Como revela a evolução do direito internacional sobre o tema, a “escravidão moderna” é mais sutil e o cerceamento da liberdade pode decorrer de diversos constrangimentos econômicos e não necessariamente físicos. O ato de privar alguém de sua liberdade e de sua dignidade, tratando-o como coisa e não como pessoa humana, é repudiado pela ordem constitucional, quer se faça mediante coação, quer pela violação intensa e persistente de seus direitos básicos, inclusive do direito ao trabalho digno. A violação do direito ao trabalho digno, com impacto na capacidade da vítima de realizar escolhas segundo a sua livre determinação, também significa “reduzir alguém a condição análoga à de escravo”.

Em resposta, uma nova Portaria (Nº 1.293, de 28 de dezembro de 2017) foi publicada pelo MTb, substituindo a anterior¹⁰ e conceituando de forma mais ampla os institutos caracterizadores da escravidão moderna presentes no art. 149 do CP. Entre outros aspectos, não mais determinava como obrigatória a necessidade de coação direta contra a liberdade de ir e vir do trabalhador para a confirmação da situação de superexploração.

Não por acaso, houve o fortalecimento desta discussão também na Corte Interamericana de Direitos Humanos no mesmo lapso temporal. A publicação da sentença

¹⁰ Atualmente a Portaria 1.129/2017 encontra-se definitivamente revogada por força da Portaria SEPRT Nº 1.417 de 19/12/2019.

do caso *Trabalhadores da Fazenda Brasil Verde v. Brasil*, melhor aprofundada no penúltimo capítulo, reforçou o debate público acerca da conceitualização da escravidão moderna e ficou marcada por representar um caso de instrumentalização de litígio estratégico internacional como forma de forçar a reflexão e influenciar medidas políticas nacionais (CRUZ, 2018).

Em que pese haja novo governo federal, de viés distinto dos anteriores, ainda não restou definido se ou como haverá continuidade no avanço institucionalizado de mecanismos investigativos e persecutórios de condutas análogas à de escravidão. Manifestações pessoais do Presidente da República, empossado em 2019, deixam transparecer entendimento diverso, mas há de se esperar para comprovar se tais manifestações acabam (ou não) se refletindo em ações institucionalizadas de retrocesso ou de avanço. Em suas palavras:

Tem juristas que entendem que trabalho análogo à escravidão também é [trabalho] escravo. Aí você vai na OIT, acho que na [Convenção] 69, se não me engano. São mais de 150 itens. Então, de acordo com quem vai autuar ou não aquele possível erro na condução do trabalho, o pessoal vai responder por trabalho escravo e, se for condenado, dada a confusão que existe na Constituição, o elemento perde sua propriedade com todos os semoventes. [...]

Essas desregulamentações, essas revogações de [Normas Regulamentadoras] NR, quem sabe, parlamentares, uma definição clara, até na própria Constituição, o que é trabalho escravo, botar lá na Constituição ou retirar e levar para lei complementar, se faça necessário (VILELA, 2019)

Tiago Cavalcanti aponta a importância de “resistir a eventuais tentativas de retrocesso. Em outras palavras, é preciso lutar contra as vozes dissonantes, contra aqueles que se negam a enxergar a realidade pungente da escravidão [...]” (SAKAMOTO Org., 2020, p. 83). Apesar das movimentações de retrocesso, a atual estrutura montada com medidas provisórias, leis, secretarias de inspeção e grupos de trabalho móveis ainda se mantém operativa, realizando fiscalizações e punindo infratores. A vigente conceitualização, como demonstrado, foi resultado de um amplo processo que envolveu debates entre diferentes agentes públicos, especialistas e entidades nacionais e internacionais. Alterações que pudessem reduzir medidas de controle, fiscalização e punição somente poderiam ser implementadas, coerentemente, em decorrência de outro amplo debate, institucionalizado, e não em decorrência de vontades governamentais perenes.

Assim sendo, conforme já foi oficializado e enaltecido pela Organização Internacional do Trabalho, o conceito de escravidão contemporânea previsto no art. 149

do Código Penal encontra-se alinhado com o atual entendimento do direito internacional e pode servir de base para agentes estatais em eventuais operações fiscalizatórias no mar.

Por fim, demonstrado todo o processo pelo qual passou o Brasil na sua empreitada contra a escravidão moderna, percebe-se que o país se munuiu de uma série de medidas repressivas como forma de erradicar tal crime. Entretanto, exclusivamente repressão, por meio de fiscalização e punição, não deveria ser a única política estatal. Esta é inteiramente eficaz apenas enquanto associada a toda uma postura que quebra o ciclo vicioso da escravidão moderna, criando condições para que a vítima não volte a cair na mesma situação.

É incontestável que uma fiscalização eficiente é capaz de conscientizar patrões e seus obreiros além de, mais imediatamente, retirar as vítimas daquela situação de penúria. Como explicitou André Esposito Rondon:

Operações como essa podem parecer pouco. Mas elas, junto com outras ações de combate ao trabalho análogo ao de escravo, têm servido, ao longo dos anos, para problematizar e desnaturalizar o regime de superexploração. Ajudam a balizar discussões sobre cooperativas ou outras formas de organização coletiva [...]

Também chamam atenção para o isolamento, não apenas geográfico, das comunidades. A completa, ou quase completa, ausência de prestação até dos serviços mais básicos pelo Estado – como saúde e educação – contribui decisivamente para dependência da comunidade em relação a patrões e atravessadores. (SAKAMOTO Org., 2020)

Porém, deveriam ser as medidas preventivas as reais respostas estatais em prol da quebra do ciclo da escravidão contemporânea. Isso porquê apenas existindo consciência deste contexto e oportunidades de melhores ocupações, que os trabalhadores terão condições de se negarem a fazer parte destas relações predatórias.

Essas medidas preventivas podem ser desenvolvidas, por exemplo, desde a educação básica ensinando-se a reconhecer, desde cedo, os sinais da superexploração. O mesmo vale para treinamentos mais elaborados acerca da organização de trabalhadores e da capacitação profissional. Com estes se gera uma situação de consciência coletiva essencial para o repúdio a tal situação. A criação de cooperativas, por exemplo, é uma saída eficiente para estabelecer um vínculo entre trabalhadores, apta a lhes proporcionar capacidade de produção e força de negociação frente aos demais produtores e compradores.

Por ser um fenômeno que se manifesta de diferentes maneiras, este trabalho preventivo estatal também o deve ser. Enquanto, diante do isolamento geográfico em fazendas distantes, a presença do Estado e de suas estruturas ajudam a minimizar a

ocorrência da escravidão contemporânea, no caso da superexploração de imigrantes ilegais (nacionalmente conhecida na indústria têxtil, mas também muito comum na indústria pesqueira do sudeste asiático como será visto no capítulo 3) a solução passa, especialmente, por uma política de acolhimento cidadã, galgada no desenlace de questões burocráticas acerca de suas documentações.

Portanto, por todo o exposto, percebe-se que a questão da escravidão contemporânea ganhou notoriedade no contexto nacional, passando a figurar, por certo tempo, como uma prioridade de Estado. Demonstrado o vínculo entre a escravidão clássica e a contemporânea por meio das mazelas da primeira, que ainda se perpetuam no tempo, buscou-se expor uma cultura que, de certa forma, ainda normaliza o vilipêndio a direitos fundamentais em prol do lucro, ainda que advindo da superexploração do trabalho.

Ressalvando-se as possibilidades de retrocesso neste processo histórico, ficou demonstrado que as políticas estatais, como a série de câmbios legislativos que conceituaram o crime de redução a condição análoga à de escravo e as demais medidas repressivas, são extremamente importantes na erradicação deste tipo de relação. Por outro lado, restou exposto também que não são apenas elas que serão capazes de quebrar o ciclo vicioso da escravidão contemporânea no contexto brasileiro, mas sim as suas associações às medidas preventivas como a aproximação estatal por meio da educação, organização de trabalhadores e por uma política de acolhimento cidadã, dignificante e desburocratizante.

3 AS ESPECIFICIDADES DA ESCRAVIDÃO CONTEMPORÂNEA NO AMBIENTE MARÍTIMO

3.1 As diferentes causas da escravidão contemporânea marítima

Esclarecidos os contextos gerais acerca da escravidão moderna, passa a ser necessário aprofundar o debate utilizando-se de um recorte setorial. O ambiente marítimo é capaz de comportar inúmeras atividades humanas que, ao longo dos séculos, alimentaram, transportaram e permitiram a comunicação, o comércio e até conflitos entre os povos. Parte delas têm como cerne o uso intensivo de mão de obra, sendo dependentes do esforço laboral humano para sua realização.

Cientes da diversidade de apresentações que a escravidão contemporânea possui “em terra”, ao abordarmos no ambiente marítimo torna-se necessário, primeiramente, ressaltar que ela também se manifesta de maneiras diferentes em cada uma das atividades que compõem o setor. Valendo-se de um levantamento de casos se é capaz de encontrar denúncias de superexploração no ambiente marítimo desde a simples pesca até o setor luxuoso de turismo em cruzeiros, todos com diferentes características a serem aprofundadas em momento oportuno. O presente trabalho tem como objetivo abordar o enfrentamento às ocorrências de escravidão moderna no ambiente marítimo em geral e, portanto, buscará passar por diversos segmentos que compõe o setor ao longo das próximas seções.

Como fenômeno multifacetado que é, não é fácil apresentar uma lista de fatores catalizadores da escravidão moderna aplicável a todas as suas roupagens marítimas. O setor pesqueiro e a indústria de beneficiamento de frutos do mar, por exemplo, são capazes de apresentar todo um panorama ligado a causas específicas e que merecem uma análise apartada.

Por outro lado, na grande maioria dos casos levantados de escravidão contemporânea no ambiente marítimo se pode perceber que o isolamento geográfico tem um papel especial na sua formação, auxiliando na manutenção do poder sobre a vítima. Aliado a ele, também se observa decisivo neste tipo de relação o uso de toda uma

conjuntura socioeconômica em torno do trabalhador para sua superexploração. Juntos, estes dois fatores formam o núcleo que baseia a escravidão moderna no mar e que, mais tarde, pode se aliar a outros para desdobrar-se em casos específicos.

Neste sentido, o presente estudo passará a aprofundar, inicialmente, a causa que mais aproxima a superexploração marítima das demais apresentações da escravidão moderna em geral, a vulnerabilidade socioeconômica do trabalhador, para depois debruçar-se sobre o isolamento geográfico. Por fim, abordará fatores próprios e de vital importância para se entender o contexto da escravidão contemporânea especificamente na indústria da pesca.

Ultrapassados estes pontos, dentro desta análise acerca das causas da escravidão moderna no ambiente marítimo restará ainda esclarecer como o desencontro de jurisdições também ajuda na propagação deste problema. A análise dessa problemática, porém, estará presente nas próximas seções deste trabalho quando utilizar-se-á o direito do mar e direito de visita para transpor mais este obstáculo ao trabalho decente embarcado.

3.1.1 A vulnerabilidade socioeconômica do trabalhador

Iniciando com a vulnerabilidade socioeconômica dos trabalhadores, tem-se esta como a causa mais complexa e difícil de ser contida. Primeiramente se deve lembrar que este termo condensa uma série de fatores que culminam na “exclusão social” de uma parcela da população. Além da própria miserabilidade, engloba também questões históricas, de gênero, de etnia, déficit educacional, falta de acesso a vagas de trabalho dignas e, em somatória, levam a uma fragilidade incapacitante do cidadão.

Em virtude da escravidão moderna embarcada se desdobrar em várias realidades distintas, o levantamento de denúncias chega a ser capaz de apontar ocorrências nas quais estas questões nem sempre coexistem. No estudo de caso captado de quarenta e seis marítimos ucranianos resgatados de navios russos, turcos e sul coreanos, quarenta tiveram acesso ao terceiro nível educacional (SURTEES, 2013a, p. 43-44). Ou seja, 87% desses trabalhadores cursaram universidades e/ou cursos técnicos especializados, o que demonstra que possuem alto grau de especialização laboral.

Este dado quebra uma percepção geral de que a escravidão moderna atinge apenas aqueles sem especialização e comprova que a vulnerabilidade socioeconômica, na verdade, decorre de todo um contexto. Ainda que possuidores de diplomas e que ocupassem cargos relativamente altos como ajudante de Comandante, navegador e até mesmo Comandante, eles não foram capazes de escapar da superexploração.

O estudo de caso supracitado demonstrou diversos outros fatores de risco que levaram a escravização destes trabalhadores. Entre eles, citou que a situação econômica do país de origem e as oportunidades empregatícias limitadas tornaram “o mercado de trabalho tão competitivo [...] que apenas oficiais e marítimos altamente qualificados eram demandados. Os outros são deixados potencialmente vulneráveis à recrutamentos inescrupulosos”¹¹ (SURTEES, 2013a, p. 46).

Entretanto, na grande maioria dos casos de escravidão moderna marítima observa-se que a pobreza e o déficit educacional são causas preponderantes e criam um cenário no qual a vulnerabilidade socioeconômica das vítimas vicia, inclusive, o consentimento delas. Além de muitas vezes não conseguirem se desvencilhar da escravidão, elas mesmas, inclusive com algumas voltando a superexploração mesmo após serem resgatadas (CHUANG, 2010, p. 1.716), alguns marítimos sequer entendem que estavam sendo vítimas de crime¹².

O estado de miserabilidade reforçado pelo sistema de retenção de pagamentos e de proporcionalidade das vendas¹³ tornam as vítimas tão frágeis que, imersas em todo um contexto de vulnerabilidade, não são capazes de perceber a sua exploração. Foi o que aconteceu durante uma operação de resgate de pescadores na Indonésia quando “três quartos dos mais de 320 trabalhadores migrantes que deixaram a ilha na sexta-feira eram birmaneses, mas cerca de outros 50 se recusaram a ir, dizendo

¹¹ No original: “One seafaring expert observed that the market is so competitive due to the overall poor economic situation in the country that only officers and highly qualified seafarers are in demand. Others are left potentially vulnerable to unscrupulous recruitment.”.

¹² Em pesquisa realizada pela ILO (2013, p. 75) com 596 pescadores na indústria da pesca tailandesa, 61,7% dos trabalhadores responderam que não reclamaram dos abusos sofridos, pois sentiam que seus direitos não estavam sofrendo violações graves.

¹³ Na indústria pesqueira tailandesa, por exemplo, os salários costumam ser pagos apenas após venda dos peixes e são calculados proporcionalmente à esta. De acordo com Chantavanich, Laodumrongchai e Stringer (2016, p. 5), os empregadores costumam usar tal sistema para incentivar o trabalho contínuo e como forma de oferecer um salário módico para manter o controle dos trabalhadores..

que não haviam recebido seus salários e que não queriam sair sem dinheiro”¹⁴ (MCDOWELL; MASON, 2015).

Aqui se utiliza dados acerca da indústria pesqueira tailandesa para ilustrar o argumento, visto que é este o segmento marítimo mais estudado e documentado em termos de abusos laborais, porém a observação geral do levantamento de relatos nos outros setores aparentemente também leva a esta conclusão. Fato é que ele deixa transparecer a relação direta entre o contexto social das vítimas e as situações que as levaram à exploração, comprovando que a vulnerabilidade econômica em que estão embebidas é um catalisador para que sejam abusadas e traficadas.

3.1.1.1 A ligação entre os problemas socioeconômicos, o tráfico de pessoas e o recrutamento de migrantes.

Países considerados em desenvolvimento e subdesenvolvidos normalmente enfrentam problemas políticos e socioeconômicos que afetam a vida laboral de seus cidadãos por meio da falta de oportunidades de estudo e emprego decente. Estes acabam eventualmente se tornando terreno fértil para o surgimento de empresas exploradoras ou até mesmo viram fornecedores de mão de obra vulnerável. Daí o porquê de o recrutamento de vítimas de trabalho forçado ter uma ligação tão íntima com outro tipo de crime: o tráfico de pessoas, conforme atesta Sutton (2016).

O tráfico de pessoas é o uso da força, fraude ou intimidação para coagir indivíduos a engajarem em trabalhos contra suas vontades. O tráfico de pessoas pode tomar várias formas, partindo desde o literal encarceramento usando constrangimentos físicos e ameaças de violência até formas mais sutis de coerção psicológica, incluindo a imposição de débitos onerosos para prender o devedor em servidão perpetuada no tempo. Ao contrário da percepção popular, as vítimas traficadas nem sempre são ‘contrabandeadas’ ou transportadas de fato. Ainda que o tráfico de pessoas seja mais comumente associado à exploração sexual, ele pode ocorrer em qualquer indústria onde agentes fraudulentos lucram com baixos ou nenhum salário. As vítimas se originam de muitos cenários, mas populações marginalizadas suscetíveis a falsas promessas de uma vida melhor – como migrantes e trabalhadores de

¹⁴ No original: “Three-quarters of the more than 320 migrant workers who left the island on Friday were Burmese, but about 50 from the country refused to go, saying they had not received their salaries and did not want leave without money.”

baixa-renda são especialmente vulneráveis.¹⁵ (Sutton e outros, 2016, tradução nossa)

A escravidão contemporânea e o tráfico de pessoas têm uma ligação tão estreita que a própria Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2012b) coloca que este último pode ser considerado uma forma de escravidão¹⁶, ressaltando apenas o tráfico com objetivo de remoção de órgãos, casamento forçado ou de adoção. De acordo com David A. Feingold (2005 *apud* MILESKI, GALVAO E FORESTER (2019, p.2)), apesar da maioria dos indivíduos imaginarem que o tráfico de pessoas se refere principalmente à indústria da exploração sexual, o tráfico para superexploração de força de trabalho é mais globalmente difundido e estabelecido que ele¹⁷.

Por conta do uso intensivo de mão de obra que a indústria marítima exige, especialmente a pesqueira, cada vez mais trabalhadores são necessários para preencher estas vagas, gerando uma demanda que necessita ser alimentada (MILESKI, GALVAO E FORESTER, 2019, p.2). Sendo assim, indivíduos socialmente vulneráveis, ávidos por oportunidades de emprego, acabam sendo seduzidos a integrar tais postos e, enganados, terminam presos em situações de superexploração.

Ressalte-se que, também no setor marítimo e pesqueiro, os indivíduos mais suscetíveis a serem traficados são os migrantes. Além da clara fragilidade ao aliciamento destes por conta da situação de marginalização social em seus países, tais trabalhadores também são presas fáceis para exploradores por conta de suas documentações e barreiras linguísticas que complementam seu contexto de vulnerabilidade social.

¹⁵ No original: “Human trafficking is the use of force, fraud, or intimidation to compel individuals to engage in labor against their will. Human trafficking can take many forms, ranging from literal imprisonment using physical restraints and the threat of violence to subtler forms of psychological coercion, including the imposition of onerous debts that trap the debtor in perpetual servitude. Contrary to popular perception, trafficking victims do not always experience smuggling or transportation. Although human trafficking is most commonly associated with the sex trade, it can occur in any industry where deceitful actors stand to profit from low- or zero-wage labor. Trafficking victims come from many backgrounds, but marginalized populations susceptible to false promises of a better life—such as migrants and low-income workers—are especially vulnerable.”

¹⁶ Tal colocação será melhor aprofundada no subcapítulo 5.2 quando se analisará a evolução conceitual do termo tráfico de escravos a ponto de equipará-lo à escravidão.

¹⁷ Esta afirmação confronta com a exposta por Burke (2013, p. 4 *apud* DONG, 2019, p.12) que afirma que “[n]a sociedade contemporânea, a indústria da exploração sexual é, de longe, a mais comumente identificada forma de tráfico de seres humanos (79%) seguido pelo trabalho forçado (18%) [...]”, No original: “In contemporary society, the industry of sexual exploitation is by far the most commonly identified form of human trafficking (79%) followed by forced labour (18%), whereas the scale of transatlantic slave trade engaged more on the exploitation of forced labour [...]”

Geralmente ao chegarem em seus postos de trabalho, estes pescadores têm seus passaportes retidos como forma de impossibilitar sua fuga. Já as dificuldades com a língua local corroboram na formação da insegurança deste trabalhador traficado em denunciar seus empregadores. Em primeiro lugar, porque é comum que um migrante, especialmente o ilegal, tema reportar os abusos que sofrem às autoridades por medo de serem presos e/ou deportados (CHANTAVANICH; LAODUMRONG-CHAI; STRINGER, 2016, p. 6). Em segundo, por desconfiança nas próprias autoridades, imaginando que estas o reconduziriam aos seus exploradores (SURTEES, 2013, p. 20 e 87). Exemplificando, cite-se o caso no qual africanos apenas reportaram os maus tratos que sofriam quando encontraram um compatriota sindicalizado capaz de compreendê-los no porto de Montevideo, Uruguai (MARTÍNEZ, 2014). Igualmente revela tal receio de ser reconduzido para a exploração a afirmação de “*Thura Aung*”, uma vítima resgatada que foi explorada na indústria da pesca tailandesa: “Nós somos ilegais se sairmos do galpão [do Saw] e a polícia pode nos prender a qualquer momento. Então, se tentarmos escapar, Saw nos compra novamente da polícia”¹⁸ (EJF, 2015, p. 20-21).

Outras questões ainda agravam o quadro, como a pouca familiaridade da vítima com o sistema jurídico local, geralmente já insuficiente para regular as questões dos migrantes. Além de não saberem como exercer seus direitos, muitas vezes eles sequer os conhecem ou se sentem violados. Acerca deste tema, a “*Environmental Justice Foundation*” afirmou em seu relatório que denuncia o abuso de direitos humanos no setor pesqueiro tailandês:

Em adição ao fato deles possuírem proteções legais insuficientes, os migrantes podem desconhecer tais direitos e/ou não saber como prestar queixa ou reclamar sobre as condições de trabalho. De acordo com a pesquisa da ILO de 2013 com 596 pescadores na indústria da pesca tailandesa, 61,7% dos trabalhadores sentiam que seus direitos não estavam sendo violados, entretanto, uma inspeção mais detalhada das condições dos barcos demonstrou o contrário.¹⁹ (EJF, 2019, p.19)

Ilustrando esta massiva presença de migrantes, de acordo com a ILO:

os setores de pesca e de processamento de pescados tailandeses, juntos, empregaram mais de 600.000 trabalhadores em 2017 dos quais 302.000

¹⁸ No original: “We are illegal if we leave [Saw’s] compound and the police can arrest us anytime. If we try to do so, Saw buys us back from the police.”

¹⁹ No original: “In addition to often having weaker legal protections, migrants may be unaware of those rights they do have and may not know they can report grievances or complain about working conditions. According to a 2013 survey by the ILO of 596 workers in the Thai fishing industry, 61.7% of workers felt that their rights had not been violated; however, a further inspection of the conditions of their fishing vessels showed otherwise.”

eram migrantes registrados. Apenas a indústria pesqueira tailandesa registrou mais de 57.000 pescadores migrantes em 2017 em, aproximadamente, 10.550 embarcações de pesca comercial²⁰ (ILO, 2018, p. 1, tradução nossa).

Vale lembrar que a exploração de migrantes não é observável apenas em casos de pescadores traficados receosos em denunciar seus patrões em países como a Tailândia. Até mesmo em Estados desenvolvidos é possível coletar abusos, como quando pescadores estrangeiros sequer são autorizados a desembarcar pelas próprias autoridades estadunidenses sob o risco de serem presos (MENDOZA; MASON, 2016). Neste último exemplo, a lei de imigrações dos Estados Unidos impõe barreiras a estas vítimas que, por não possuírem visas, são obrigadas a permanecerem a bordo, à mercê de seus exploradores.

Em maio de 2017 a Interpol lançou um alerta endereçado a 190 países enfatizando a necessidade de fiscalização acerca do tráfico de pessoas a serem exploradas pelo setor pesqueiro e os encorajando a compartilhar informações de casos que poderiam levar a ligações com outras redes de criminosos. Este documento descrevia a estruturação e os métodos usados pelos traficantes e que poderiam envolver diversas entidades, como agências de recrutamento e/ou viagem, donos de embarcações e empresas de processamento de pescado.

Aprofundando, o dito alerta buscava chamar atenção para o “*modus operandi*” já conhecido pelas autoridades, no qual o agenciador se aproveita da situação de fragilidade social que o migrante se encontra para captá-lo e explorá-lo. Geralmente as vítimas são provenientes de regiões com altas taxas de miserabilidade e desemprego e, diante de propostas falaciosas de bons salários no setor, são enganadas.

Esta estrutura é facilmente observável nos inúmeros casos na indústria marítima, como os já citados dentro na indústria pesqueira do sudeste asiático, onde birmaneses, myanmarenses, vietnamitas, cambojanos, laosianos, tailandeses, indonésios e filipinos são captados em áreas paupérrimas e, posteriormente, são alocados em navios, portos e empresas de aquicultura ou processamento de pescados. Apesar de mais documentado neste segmento, o recrutamento para fins de exploração também foi observado no transporte de cargas, como no também já mencionado caso dos marítimos ucranianos (SURTEES, 2013a).

²⁰ No original: “The Thai fishing and seafood processing sectors together employed more than 600,000 workers in 2017, of whom 302,000 were registered migrant workers. The Thai fishing industry alone registered more than 57,000 migrant fishers in 2017 on approximately 6,700 commercial fishing vessels. The reactions and results of labour reform in Thailand are also of interest to Cambodia and Myanmar”

Como revelou o *“The Guardian”* (HODAL; KELLY, 2014), a situação de vulnerabilidade socioeconômica destes trabalhadores é tamanha que, muitas vezes, em busca de emprego, contraem dívidas para pagar intermediadores que os atravessam ilegalmente pela fronteira. Foi o caso de *“Myint Thein”*, imigrante ilegal de Myanmar, um dos países mais pobres do mundo, com um PIB *per capita* de U\$ 1,321 (IMF, 2020, p.4). A reportagem noticiou que *“Thein”* pagou a um intermediário para auxiliá-lo no cruzamento da fronteira com a Tailândia, desejando um emprego em uma fábrica. Após a árdua e perigosa travessia, acabou entregue à escravidão moderna em navios tailandeses.

Em muitos dos casos relatados é possível observar que, antes de deixarem suas localidades, alguns destes trabalhadores deixam garantias de que honrarão seus contratos como escrituras domésticas e registros de carros. Entretanto, mais que seguros financeiros, tais documentos mais tarde acabam por se tornar verdadeiras garantias de que eles não tentarão fugir da situação de escravidão moderna que lhes será imposta. Por receio de perder estes bens, não fogem e nem denunciam seus exploradores (URBINA, 2019).

Porém, na grande maioria dos casos, são os agenciadores que abordam as vítimas oferecendo-lhes empregos fantasiosos no setor marítimo. Isso já em conluio com os futuros exploradores, sob promessa de paga, e, posteriormente, se encarregam do transporte e da documentação falsa das mesmas. Ao chegarem aos seus postos de trabalho, as vítimas são surpreendidas com a informação de que todo este processo gerou despesas e que tais valores serão descontados de seus pagamentos.

Ou seja, antes mesmo de começarem a trabalhar estes indivíduos já estão devendo os custos de seu transporte e documentação. Pior, seus salários diminutos, longe daqueles que lhes foram prometidos pelo agenciador, jamais são suficientes para honrar tal pagamento, gerando, propositalmente, um sentimento de dívida para com seu empregador. Esta tática é conhecida como servidão por dívida e já foi anteriormente elucidada neste trabalho.

Demonstrando que não se tratam de situações raras, a ILO (2018, p. 23) reportou que mais da metade (55%) dos imigrantes que responderam à pesquisa acerca do setor pesqueiro tailandês informaram ter pago taxas de recrutamento. Por sua vez, a *“Business & Human Rights Resource Centre”* (2019, p.18) enviou questionário para 35 dos maiores supermercados e processadores de atum em lata do mundo, e chegou

à conclusão que apenas 14% deles proíbem seus fornecedores de utilizarem agenciadores na contratação de seus funcionários. Ademais, apenas um destes empregadores reportou supervisionar o processo de recrutamento por meio da aplicação de sua Política de Recrutamento Ético de Migrantes.

Tal falta de cuidado com a arregimentação de trabalhadores abre espaço para que agências e atravessadores cobrem suas taxas abusivas e utilizem métodos reprováveis de recrutamento. Daí o entendimento da “*Human Rights at Sea*” (HRAS, 2019a, p.1) de que tal prática deve ser reduzida ao máximo em todo o setor marítimo global de forma a impactar no seu reflexo negativo de criação de situações de servidão por dívida. A organização lembra ainda que a cobrança de taxa de recrutamento e custos relacionados²¹ em alguns casos chega a ser considerada ilegal e que, quando resistirem, devem ser arcadas pelo patrão de acordo com o princípio do empregador pagador contido nos Princípios de Dhaka para a Migração com Dignidade de 2012.

Em casos mais extremos, a paga realizada pelo explorador ao aliciador é entendida como “compra” do trabalhador, aproximando ainda mais esta situação à escravidão clássica. O explorador passa a tratar a vítima como propriedade, inclusive revendendo-o a outros barcos pesqueiros posteriormente. Tais casos evidenciam um comércio de humanos moderno, como demonstrou uma pesquisa realizada por Chantavanich; Laodumrongchai e Stringer (2016, p. 6) que relatou que “24 entrevistados [...] chegaram a ser vendidos ou transportados sem consentimento à outra embarcação”²².

Igualmente noticiou uma reportagem de junho de 2019 do “*The Guardian*” (HODAL; KELLY, 2014) que contou a história de libertação do cambojano “*Vuthy*”. Pescador, ele não aportava havia 18 meses e, na última vez que o fez, foi enganado e revendido a outro barco pesqueiro. Para libertá-lo, uma instituição de caridade simulou comprá-lo de seu antigo explorador por apenas 450 libras.

Reforçando o paralelo entre a escravidão clássica e a moderna praticada pela indústria pesqueira, vale reforçar um comparativo conhecido entre os “neoabolicionis-

²¹ De acordo com a mesma publicação, “custos relacionados” são aqueles que cobrem itens como despesas médicas, de seguro, qualificação, acomodação, viagem e de instrumentos necessários ao trabalho. (HRAS, 2019a, p. 4)

²² No Original: “Twenty-four respondents (Thai 3; Cambodian 3; Myanmar = 18) had previously been sold or transported without their permission to another vessel.”

tas” de que “o preço de um escravo” é mais barato hoje que em qualquer outro momento da história. Segundo Kevin Bales (2006, p. 6), análises preliminares demonstraram que o custo médio de um escravo africano nas décadas de 1850 e 1860 girava entre 1.000 e 1.200 dólares, o que equivaleria a 40.000 dólares se atualizado. Já o preço médio de um escravo atual seria de 90 dólares enquanto “*Vuthy*”, na indústria pesqueira tailandesa, foi “recomprado” por, aproximadamente, 530 dólares. Ou seja, grosseiramente estimando, em 2014 “*Vuthy*” custou à instituição de caridade 1,32% do preço de um escravo no século XIX.

Tal cenário comprova a própria desvalorização da vida destes trabalhadores. Ao serem capazes de ter acesso a trabalhadores por quantias vis, estes se tornam instrumentos descartáveis e acabam sofrendo abusos ainda mais severos. Espancamentos e até homicídios são relativamente comuns a bordo de embarcações que utilizam escravos modernos.

Trabalhos jornalísticos, pesquisas científicas e relatórios de ONGs são abundantes em relatar casos de pescadores, especialmente migrantes, que foram torturados e/ou assassinados²³. Na ilha de Benjina, Indonésia, durante uma operação de resgate foi encontrado um cemitério com dezenas de sepulturas de pescadores escravizados (MCDOWELL; HTUSAN; MENDOZA, 2015). Na maioria dos casos, porém, aqueles que ousam desafiar seus capitães são assassinados e têm seus corpos guardados nos refrigeradores de peixe do navio ou, simplesmente, são atirados ao mar²⁴ (MASON, 2015; EJF, 2015).

Zimmerman et al (2014, p.36), em uma pesquisa que envolveu 275 pescadores que estavam recebendo “assistência pós-tráfico” no Camboja, Vietnam e Tailândia, relataram que 52% deles (143 pessoas) testemunharam seus capitães ou atravessadores agredirem fisicamente alguém. Tais números se assemelham a outra pesquisa

²³ De acordo com uma pesquisa baseada em 49 vítimas do Camboja que conseguiram escapar da escravidão moderna a bordo de embarcações tailandesas e malasianas realizada pelo Projeto Intergência das Nações Unidas sobre tráfico de pessoas (UNIAP, 2009, p. 5), 59% dos entrevistados relataram ter presenciado assassinatos cometidos pelo capitão do navio.

²⁴ Relatando sua experiência de abuso, *Tun Thet Soe*, uma vítima afirmou: “Eles torturavam e matavam os pescadores e depois os jogavam no mar. Eles abusavam da tripulação de várias formas – batendo, espancando e os atirando mortos no mar. Eu testemunhei assassinatos com meus próprios olhos.” No original: “They would torture and murder the fishers then throw them into the sea. They abused the crew in many ways – beating, hitting and killing out on the ocean. I witnessed murder with my own eyes.” (EJF, 2015, p.5)

realizada por Melissa Brennan (2009, p. 10) em que 50% dos pescadores entrevistados (12 de uma amostra total de 24) responderam que foram pessoalmente espancados por seus chefes. Ainda que Chantavanich; Laodumrongchai e Stringer (2016, p. 6) tragam números menores, apenas 3,8% dos 596 pescadores entrevistados relataram terem sofrido agressões físicas, tal realidade composta por torturas e assassinatos a bordo destes navios se mostra relativamente comum.

Em outra conclusão retomada por Kevin Bales (2006, p. 16), ele traz à tona o malefício do uso de trabalho forçado para a própria economia local. Enquanto os exploradores enriquecem, o mercado se estagna já que escravos não possuem poder de compra para “aquecê-lo” e o restante dos trabalhadores livres têm seus salários impactados pela existência de “mão de obra grátis”. Nas palavras do autor:

Como discutido anteriormente, o trabalho forçado tende a reduzir os salários dos trabalhadores livres na mesma área, diminuindo assim a renda disponível de famílias livres. Os escravos não são capazes de participar plenamente da economia local, eles têm pouco ou nenhum poder de compra e esta subsiste nas necessidades mais básicas. Seus filhos não recebem educação, eles têm poucos recursos para lidar com doenças ou qualquer outra crise, sua vida útil é reduzida e geralmente são desnutridos. Eles contribuem em quase nada para a economia de um país; não compram nada nos mercados. São um recurso econômico inútil.²⁵ (BALES, 2006, tradução nossa)

O panorama descrito muito se assemelha aqueles observáveis em países nos quais o escravagismo contemporâneo marítimo está presente. Percebe-se que no segmento pesqueiro da Tailândia, por exemplo, há uma indústria milionária de frutos do mar, mas que não é capaz de oferecer ascensão social aos seus cidadãos, pior, sequer gera empregos decentes. A utilização desta forma de exploração nestes países cria um efeito cascata como observou Andrew Crane (2013, 49-69, *apud* CHANTAVANICH; LAODUMRONGCHAI; STRINGER, 2016, p 2.) no qual “indústrias primárias que se tornaram não competitivas por causa do baixo preço mercadológico ... podem entender isto como necessidade de uso de trabalho forçado para sobreviver”²⁶.

Ou seja, forma-se um ciclo vicioso no qual a escravidão moderna é incapaz de “aquecer” o mercado e prejudica os ganhos dos trabalhadores livres. Logo, não há consumo interno e gera-se mais competição entre as empresas, pressionando ainda

²⁵ No original: “As discussed earlier, unfree labor tends to pull down the wages of free labor in the same area, thus lessening the disposable incomes of free families. Slaves are not able to take a full part in the local economy, they have little or no purchasing power and subsist on the barest of necessities. Their children do not receive education, slaves have few resources to meet disease or any other crisis, their life span is shortened, and they are generally malnourished. They contribute next to nothing to a country’s economy; they buy nothing in a country’s markets. They are an untapped economic resource”.

²⁶ No original: “primary industries that have become uncompetitive because of low market prices ... might perceive the necessity of coerced labor brought as close as possible zero cost to survive”.

mais por corte de custos e padrões laborais. Esta dinâmica impede a ascensão social dos trabalhadores e o desenvolvimento da economia local, perpetuando o cenário de subdesenvolvimento. Trata-se da apresentação marítima do fenômeno já apresentado como “*race to the botton*” no capítulo anterior.

O ciclo perverso de recrutamento de marítimos socialmente vulneráveis, em grande parte migrantes, e os impactos econômicos decorrentes do trabalho forçado expõem, então, como o contexto socioeconômico se entrelaça com a escravidão moderna embarcada. Além de ser um fator que facilita a captação de trabalhadores, ele também aprofunda os abusos a direitos fundamentais e dificulta o desenvolvimento regional, impedindo, assim, que os envolvidos se desvencilhem desta realidade.

3.1.2 O isolamento geográfico

Corroborando com este cenário outro fator característico da escravidão moderna no mar: o isolamento geográfico. Frequentemente as vítimas de trabalho forçado são mantidas isoladas em locais remotos, sendo impedidas de se comunicarem. De acordo com o Programa Especial de Combate ao Trabalho Forçado da OIT (SAP-FL), muitas vezes estes trabalhadores sequer sabem onde estão, suas frentes de trabalho são distantes e/ou não servidas por transporte.

Porém, como ainda lembra o organismo, as vítimas também podem ser isoladas dentro de áreas populosas, bastando que estejam incomunicáveis por conta de restrição de locomoção por espaços externos ou tendo seus celulares e meios de comunicação confiscados. Por fim, a SAP-FL ainda expõe que o isolamento também auxilia na manutenção da informalidade destes registros laborais. Por estarem “fora de alcance”, a fiscalização pelas autoridades acaba se tornando ainda mais difícil e, assim, exploradores inescrupulosos sentem-se confortáveis a manterem seus negócios e trabalhadores na informalidade.

Na escravidão moderna marítima este indicador de trabalho forçado ganha ainda mais relevância por conta do óbvio isolamento físico que estar a bordo cria. Estar “ilhado” dentro da embarcação e, muitas vezes, sem acesso a meios de comunicação com a costa impõem barreiras a tentativa de fugas, denúncias e / ou pedidos

de ajuda. Em um dos casos coletados, marítimos abandonados²⁷ à deriva pelo empregador a 25 milhas náuticas da costa, sem água potável, suprimentos, combustível e óleo lubrificante passaram dias concertando o motor de um bote salva-vidas para o tornar capaz de levá-los ao porto em segurança (HRAS, 2019b).

No mesmo sentido, a própria natureza da atividade oportuniza que um marítimo contratado em um porto seja removido para outra localidade, sem necessariamente saber sua destinação ou como retornar. Por vezes, ainda que saiba, as próprias regras e condições peculiares que envolvem o serviço no mar impedem sua reação ou repatriação (HRAS, 2019c). Tratados recentes como a Convenção sobre Trabalho Marítimo de 2006 (MLC)²⁸ e a Convenção sobre Trabalho na Pesca da OIT de 2007 (C. 188)²⁹ já garantem o direito destes trabalhadores à repatriação, porém nem sempre é o que acontece. Na indústria pesqueira, por exemplo, trabalhadores explorados são levados a pescar em águas de outros países, dificultando-lhes meios de resistência, como ocorre com barcos de longo curso tailandeses frequentemente levados a pescar em águas da Indonésia (BRENNAN, 2009, p. 5 e 9).

Além da distância da costa logicamente impedir a denúncia e a fuga, em tempo prolongado, é capaz de afetar o fator psicológico do trabalhador que tende a se resignar com sua situação. Os efeitos extenuantes do labor no setor marítimo são largamente conhecidos³⁰ e, quando em situações de extrema exploração, tendem a ser agravados. O relato de marítimos indianos que ameaçaram suicidar-se após serem

²⁷ De acordo com a *"International Seafarers' Welfare and Assistance Network"* (ISWAN, 2019, p.3, tradução nossa), "[u]ma tripulação ou membros individuais da tripulação são considerados 'abandonados' se um proprietário não pagar pelo repatriamento, manutenção e suporte necessários ou deixa de pagar os salários. Isso pode ocorrer quando o armador se torna insolvente ou simplesmente foge". No original: "A crew, or individual crew members, are deemed to be 'abandoned' if an owner fails to pay for repatriation, necessary maintenance and support, or fails to pay the wages. This may occur when the shipowner becomes insolvent, or simply absconds."

²⁸ Convenção sobre Trabalho Marítimo. Título 2. Condições de emprego Regra 2.5: "1. Os marítimos têm o direito de serem repatriados sem custo para si, nas circunstâncias e nas condições especificadas no Código".

²⁹ Convenção sobre Trabalho na Pesca, art. 21: "1. Os Membros garantirão que os pescadores de um navio de pesca que arvoram pavilhão e que entrem em um porto estrangeiro tenham direito a repatriamento, caso o contrato de trabalho do pescador tenha expirado ou tenha sido rescindido por razões justificadas pelo pescador ou pelo navio de pesca. proprietário ou o pescador não pode mais executar as tarefas exigidas pelo contrato de trabalho ou não se pode esperar que as cumpra em circunstâncias específicas. Isso também se aplica aos pescadores daquele navio que são transferidos pelos mesmos motivos do navio para o porto estrangeiro."

³⁰ Segundo Daniele Mendes (2007, p. 19, *apud* PEDROSO e KÜMMEL, 2017, p. 19), a ocupação marítima apresenta-se como uma carreira de alto risco por conta da solidão, do confinamento e do anonimato social que seriam os principais agentes agressores do equilíbrio psíquico do trabalhador marítimo, tornando-o suscetível a doenças de origem psicossomática.

abandonados na costa da Namíbia por seu empregador ilustra bem o dano psicológico capaz de ser infringido. Nas palavras do Amarjit Singh Bajwa, capitão da embarcação:

Nós estamos a bordo há muito tempo. O moral da tripulação está acabando e a saúde mental não é boa. Discussões frequentes, perda de paciência por conta até mesmo dos menores motivos e atitude indiferente geral fazem parte de nossas vidas cotidianas. (...) O IMA ATISI tinha dois membros da tripulação que estavam muito perturbados mentalmente e até ameaçaram cometer suicídio.³¹ (HRAS, 2019c, p.4, tradução nossa)

O isolamento inerente ao ambiente marítimo é peculiar e auxilia na manutenção da dominação inclusive por meios indiretos, como quando ajuda a esconder condutas ilegais da própria fiscalização. Como admitiram fiscais de Papua Nova Guiné se referindo ao setor pesqueiro, mas que é extensível a todo o setor marítimo, este seria um segmento “suscetível a corrupção’ porque opera em locais tipicamente isolados ou remotos que dificultam o policiamento e o acesso”³² (UNODC, 2016, p. 56).

Muitas vezes, para manter a dominação sobre as vítimas, donos de embarcações utilizam subterfúgios que evitam a atracação ao porto. O mais conhecido destes subterfúgios é o transbordo, também conhecido como “*ship-to-ship*”, que “ocorre quando duas embarcações se encontram para intercambiar elementos (por exemplo, suprimentos, peixes e pessoal)”³³ (KROODSMA, MILLER e ROAN, 2017, pg. 5, tradução nossa).

Tal manobra pode ser utilizada tanto na indústria pesqueira quanto no transporte de cargas e, como expõem Kroodsma, Miller e Roan (2017, p.1), sua prática indiscriminada é capaz de camuflar outras bem mais nefastas. O transbordo possibilita que embarcações passem longos períodos em trânsito sem voltar ao porto e, conseqüentemente, possam gerar graves violações aos direitos humanos dos trabalhadores. Além de violar direitos laborais básicos ao passar muito tempo sem retornar, como o direito ao repouso, ao lazer e à desconexão, pode haver o próprio intercâmbio de

³¹ No original: “We have been on board too long. The morale of the crew has been running low and the mental health is not good. Frequent arguments on issues, loss of temper at even the slightest excuse and general indifferent attitude are all part of our everyday lives. (...) The IMA ATISI had two crew members who were very mentally disturbed and even threatened to commit suicide.”

³² Neste sentido: “Indeed, a recent study in Papua New Guinea Regional law enforcement representatives have acknowledged that environmental crimes such as logging, fishing and mining are ‘corruption prone’ sectors, particularly because they typically operate in isolated or remote areas that are difficult to police and access.”

³³ No original: “A transshipment occurs when two vessels meet to exchange cargo (e.g., supplies, fish, personnel).”

trabalhadores. Neste caso se repassa à outra embarcação aquele marítimo que seu explorador não deseja que desembarque³⁴.

O isolamento é, portanto, uma característica muito presente na escravidão marítima moderna já que esta atividade é capaz de impor ao trabalhador uma dificuldade geográfica difícil de ultrapassar. Em somatória à impossibilidade de fuga e de denúncia e a dificuldade imposta a própria fiscalização, causa danos psicológicos propositais que rebaixam sua dignidade afim de resigná-lo. Como já exposto, esta situação pode ainda ser agravada com a prática do transbordo indiscriminado que facilita, ainda mais, abusos aos direitos dos trabalhadores.

3.1.3 Outras causas peculiares à indústria da pesca

Ainda que seja possível observar ocorrências em variados setores produtivos do ambiente marítimo, o levantamento de casos acerca da escravidão moderna demonstra que o epicentro de tal problemática encontra-se na indústria da pesca. Uma análise detida desta demonstra que seu contexto, mais que decorrer da vulnerabilidade socioeconômica das vítimas e do isolamento espacial, se baseia também em um emaranhado de fatores que são, muitas vezes ao mesmo tempo, causa e consequência da superexploração de pescadores. Por constituírem um cenário importante para a discussão e o entendimento geral da problemática do presente estudo, tais fatores merecem ser analisados de forma apartada para que suas correlações sejam devidamente esclarecidas.

Segundo a “*Food and Agriculture Organization of the United Nations*” (FAO, 2018, p. 21), em 2016, aproximadamente 40,3 milhões de pessoas integraram (direta

³⁴ Relatando a ocorrência do transbordo em navios tailandeses, a UNIAP (2009, p.5) afirmou: “Todos os barcos de longo curso aparentavam estar no mar por dois anos ou mais, servidos por barcos de suprimentos fornecendo mantimentos, combustível, gelo e novos trabalhadores (e recolhendo peixes) enquanto estavam mais perto da Tailândia e fazendo paradas cíclicas na costa de Sarawak, enquanto em águas malaias. De acordo com as vítimas, os homens são negociados de barco em barco em alto mar, pois a mão-de-obra precisa mudar.” No original: “All of the long-haul boats seemed to be out to sea for two years or more, served by supply boats providing supplies, fuel, ice, and new workers (and picking up fish) while closer to Thailand, and making cyclical stops to the Sarawak shore while in Malaysian waters. According to the victims, men are traded from boat to boat in the open sea as manpower needs change.”

ou indiretamente) toda a estrutura da indústria pesqueira mundial e mais 19,3 milhões a aquicultora. Ainda segundo este relatório, 85% destes trabalhadores estão na Ásia, assim como 75% da frota pesqueira mundial, justamente a região com maior incidência absoluta de mão de obra escrava no mar.

Atualmente já é bem aceita a tese que liga parte da indústria pesqueira que abastece as cadeias de produção de grandes fornecedores à crimes como o trabalho forçado e o tráfico de pessoas (ILO, 2013b, p. 26). Aprofundando, a escravidão moderna entre pescadores tem ligações fortes também com outras contravenções como o tráfico de pessoas, o já citado transbordo não reportado e a prática de “pesca INN”. A ilegalidade que estas embarcações operam, agravada pela respectiva impunidade, as levam a não se alarmarem com a prática de vários crimes ao mesmo tempo. Como afirmaram Joan Mileski, Cassia Bomer e Zaida Forester (2019, p. 3), praticá-los de forma combinada permite aos donos destas embarcações ganharem mais dinheiro enquanto se esquivam de leis e políticas.

O termo “pesca INN”, “*IUU fishing*” no idioma inglês, se refere àquela que é ilegal, não reportada e / ou não regulamentada. De acordo com o Plano de Ação Internacional para Prevenir, Deter e Eliminar a Pesca INN (PAI-INN), pesca ilegal seria aquela conduzida por qualquer embarcação em águas jurisdicionais sem a permissão daquele Estado ou em contravenção a suas leis e regulamentos. Da mesma forma também englobaria aquela conduzida por navios que ostentam bandeira de países membros de Organizações Regionais de Gerenciamento da Pesca (RFMOs), mas que fazem suas capturas descumprindo as medidas adotadas por elas.

Por sua vez, pesca não reportada seria aquela feita a despeito de comunicação apropriada à autoridade nacional competente ou realizada na área de uma RMFO sem o devido relato a mesma, seja incompleto ou inexistente. Por fim, pesca não regulamentada seria aquela praticada na circunscrição de uma RFMO por embarcações sem nacionalidade ou que arvoram bandeiras de um Estado que não é parte da organização. Igualmente se trata de pesca não regulamentada quando esta explora áreas ou populações que não possuem medidas de conservação definidas para si.

Já o transbordo auxilia armadores e frotas pesqueiras ao permitir que estas transfiram suas capturas ainda no mar e continuem a pescar (KROODSMA, MILLER e ROAN, 2017, pg. 5). Sem a necessidade de voltar à costa para desembarcar carga, os barcos pesqueiros economizam esforços e combustível, fornecem peixes mais

frescos e terminam por maximizar seus lucros. Vale lembrar que o transbordo também pode ocorrer no próprio porto, permitindo que a embarcação fornecedora diminua seu prazo de permanência atracada.

Não são estas, porém, suas únicas consequências. A falta de uma política transparente acerca do transbordo também dificulta a rastreabilidade da origem da carga, facilitando que capturas provenientes de “pesca INN” se misturem àquelas legais e, assim, cheguem ao mercado indetectáveis. A dissimulação da origem do pescado é essencial para este tipo de pesca e gera uma série de consequências indiretas aos direitos humanos. Por ser uma concatenação complexa de ideias, apresenta-se um fluxograma (FIG. 1) que busca ilustrar como a não rastreabilidade dos pescados pode levar ao agravamento do problema da escravidão moderna embarcada.

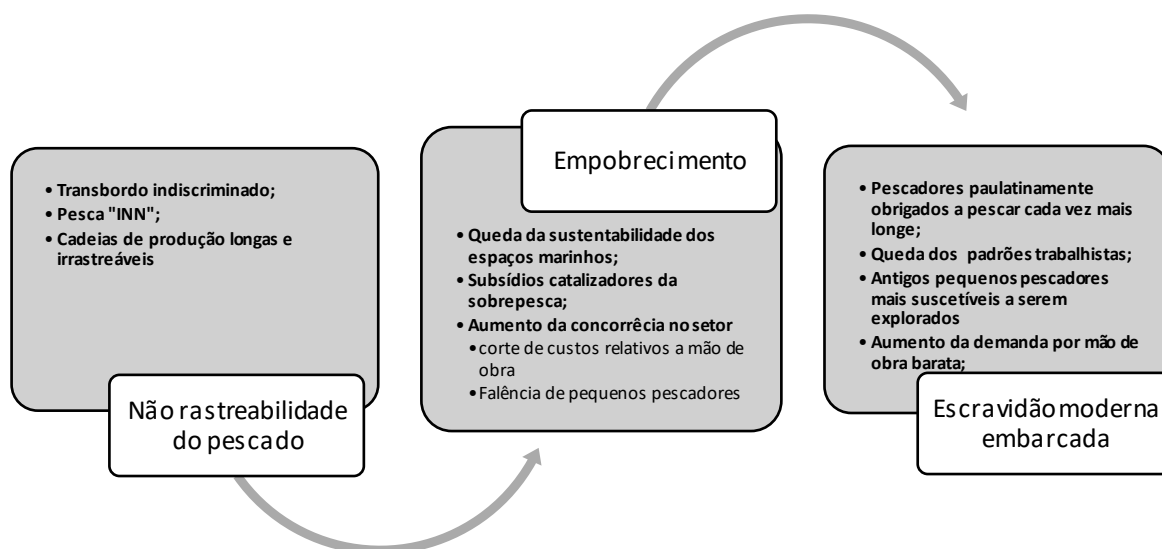


FIGURA 1 – Fluxograma que demonstra o liame entre a rastreabilidade do pescado, o empobrecimento e a escravidão moderna embarcada

Como resume a primeira etapa da ilustração, o transbordo indiscriminado “lava” o produto da “pesca INN” e acaba por dificultar um manejo responsável das reservas de recursos marinhos. As longas cadeias de produção e beneficiamento de pescados também causam o mesmo efeito quando seus diversos estágios ocultam a origem de seus insumos. A enorme demanda destas cadeias aliada à citada não rastreabilidade incentivam a proliferação da pesca irregular e, conseqüentemente, agridem o ecossistema de mares e oceanos.

O desrespeito às políticas de manejo e gestão dos estoques populacionais de pescados que causam a queda da sustentabilidade dos espaços marinhos têm como

consequência o acirramento do mercado da pesca, tornando necessário empreender-se mais esforços e investimentos para se capturar a mesma quantidade de pescados de outrora. De acordo com Tickler et al (2018, p.1), hoje é necessário o dobro do esforço pesqueiro empreendido na década de 1950 para se capturar a mesma quantidade de peixe. Como afirmou a Environmental Justice Foundation (EJF, 2019, p.4) se apoiando em dados de 2015 da FAO (2018, p. 22), “a pesca ilegal não apenas desapropria nações de seus recursos marinhos, mas ultimamente resulta no colapso de populações de peixes, 33,1% dos estoques de peixes são capturados além dos limites sustentáveis e 59,9% estão no limite.”³⁵

Neste sentido, “desde meados dos anos 1990, as capturas marinhas globais têm diminuído constantemente enquanto o esforço pesqueiro continua a crescer, levando a competição intensa, declínio do valor unitário do pescado e de sua lucratividade e a sobrepesca de muitos estoques.”³⁶ (TICKLER et al., 2018, p.2, tradução nossa) A queda da sustentabilidade dos mares e oceanos é, além de uma tragédia ambiental, um gatilho para o empobrecimento de países subdesenvolvidos, em particular os pequenos Estados insulares que dependem da pesca.

Todo este panorama se entrelaça ainda com o oferecimento de subsídios à indústria pesqueira que incentivam a sobrepesca. Segundo Sumaila et al. (2019, p.4), fonte públicas ofertaram, apenas em 2018, aproximadamente \$35,4 bilhões em subsídios, dos quais \$22.2 bilhões (63% do total) eram ampliadores de capacidade pesqueira. Isenções tributárias, especialmente os relativos a combustíveis de embarcações, e incentivos de manejo acirram a competitividade e levam, também, a insustentabilidade.

A segunda etapa da ilustração resume, portanto, o cenário no qual o manejo indiscriminado e o acirramento do mercado são causas e consequências do empobrecimento. Ao se levar em conta que a escravidão moderna embarcada se escora, principalmente, na vulnerabilidade socioeconômica das vítimas não é difícil entender como esta queda na sustentabilidade atinge os pequenos pescadores e os tornam suscetíveis à superexploração.

³⁵ No original: “Illegal fishing not only deprives nations of their fisheries resources, but ultimately results in the collapse of fish stocks. 33.1% of fish stocks are fished beyond sustainable limits and 59.9% are on the edge, fished at maximal sustainable limits.”

³⁶ No original: “Since the mid-1990s, global marine fisheries catches have steadily decreased¹ while fishing effort has continued to increase, leading to intense competition, declining catch-per-unit-of-effort and fisheries profitability, and the overexploitation of many stocks.”

Estudos recentes têm traçado a ligação entre a exploração irresponsável dos mares e a escravidão moderna, se destacando entre eles a hipótese apresentada por Brachares et al (2014, p 376). Os autores buscaram expor que o rareamento dos recursos marinhos força as embarcações a pescarem por mais tempo, mais longe da costa e mais profundo, elevando os custos de produção e dificultando o acesso ao mercado para todos os tipos pescadores. Daí a necessidade de cortarem outros gastos em tentativa de se manterem competitivos³⁷, entre eles, as despesas com a tripulação. (FIG. 2).

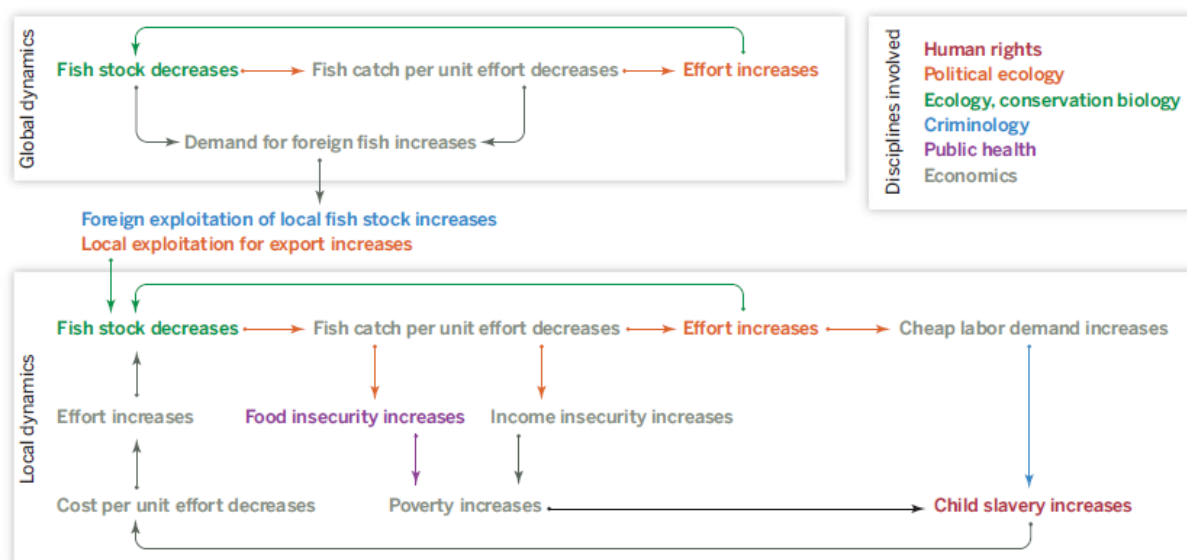


FIGURA 2 – “Global and local drivers”

Fonte: BRASHARES, J. S. et al. Wildlife decline and social conflict. *Science*, [S.L.], v. 345, n. 6195, p. 376-378, 24 jul. 2014. American Association for the Advancement of Science (AAAS).

Seguindo no raciocínio da FIG. 1, “Sem fiscalização e supervisão, custos trabalhistas são os mais fáceis de serem cortados, criando um incentivo para a escravidão moderna. Conforme as frotas viajam para cada vez mais longe de águas reguladas, mais fácil se torna causar abusos laborais sem ser detectado”³⁸ (Sutton e Siciliano, 2016). Ademais, como expõem Tickler et al. (2018, p. 2) apoiando-se em outros autores, as despesas com pessoal correspondem entre 30% e 50% do investimento

³⁷ Sumaila, Alder e Keith (2006 apud Tickler et al, 2018, p. 2) lembra que a queda de produtividade e retorno financeiro na pesca comercial pode pressionar embarcações a cortarem custos além dos laborais, como aqueles operacionais por meio da pesca ilegal, driblando custos de licenciamento e limites de captura.

³⁸ No original: “Without enforcement and oversight, labor costs are the easiest to cut from the equation, creating an incentive for modern slavery. As fleets travel further from regulated waters, moreover, it becomes easier to engage in labor abuses without detection.”

total para se pescar. Daí os armadores entenderem que podem significativamente cortar custos de produção ao reduzirem as despesas com a tripulação, não cumprindo normas de saúde e segurança do trabalho e retendo seus pagamentos.

Da mesma forma que o acirramento do mercado leva a cortes de gastos com a tripulação, ele também dificulta a competitividade dos pescadores de pequena escala. Todo o panorama descrito de ter que pescar cada vez mais longe, mais fundo e com menos gastos cria um cenário insustentável para os pequenos pescadores que, impossibilitados de competir, embarcam em navios alheios, sujeitando-se a situações aviltantes, e terminam por aprofundar a situação de pobreza em suas comunidades.

Assim se estabelece a relação entre as etapas 2 e 3 do fluxograma, quando o empobrecimento ligado à pesca sem sustentabilidade e ao aumento da concorrência no setor aproxima a escravidão moderna das comunidades costeiras atingidas. Tal fenômeno é observável na Tailândia onde a sobrepesca intensa obrigou as frotas nacionais a irem buscar capturas cada vez mais longe. Para continuar atendendo as demandas de seu mercado, já que as pescarias em águas territoriais despencaram 86% desde o final da década de 1960, os barcos de longo curso tailandeses frequentemente pescam de forma ilegal em águas alheias (EJF, 2015, P. 26). Em consequência, de acordo com Kate Hodal e Chris Kelly (2014), cerca de 40% dos frutos do mar da Tailândia atualmente provêm de águas estrangeiras, como a Malásia, Indonésia, Papua Nova Guiné e Bangladesh.

Com o dito panorama de se viajar para ainda mais longe e com custos trabalhistas crescentemente sob pressão, facilita-se a superexploração e, assim, paulatinamente a pesca de longo curso torna-se uma atividade cada vez mais propícia à escravidão moderna. Em uma pesquisa realizada por Chantavanich, Laodumrongchai e Stringer (2016, p. 6) foram entrevistados 596 trabalhadores do setor pesqueiro tailandês e constatou-se que 101 deles eram vítimas de trabalho forçado, 16,9% do total. Mesmo que a maioria destes 596 pescadores laborassem em pesca de curso curto, apenas 15% dos 101 escravizados estavam neste segmento enquanto 25% foram alocados em pesqueiros de longo curso.

Restam, portanto, demonstrados os diferentes fatores que, quando relacionados, tendem a criar um cenário incentivador da escravidão moderna no setor da pesca. Como se pôde perceber, a correlação entre eles é peculiarmente complexa e dificulta

a análise de suas interações na construção deste fenômeno social. Porém, uma análise detida é capaz de demonstrar a relação de causa e consequência entre os ditos estes elementos e demonstra como a escravidão moderna na indústria pesqueira está embebido em um contexto que também envolve outros problemas como a “pesca INN”, a sustentabilidade das populações marinhas, o acirramento da competitividade mercadológica e o empobrecimento.

3.2 A escravidão moderna marítima enquanto problema global

Analisadas as causas que dão base as diferentes realidades possíveis de permitirem a aparição da escravidão moderna marítima, percebe-se que estas podem estar presentes nos diferentes setores que compõem a economia do mar e que não necessariamente se restringem a fronteiras ou localidades específicas. Fixar tal afirmação é importante dentro do objetivo deste estudo já que entendê-lo como um problema global é o primeiro passo para se captar atenção para esta problemática e, posteriormente, gerar-se respostas governamentais e entendimentos multilaterais acerca do tema.

Inicialmente, quando se imagina a conjunção dos fatores descritos nos subitens anteriores, percebe-se que estes se entrelaçam perfeitamente no contexto do sudeste asiático. De fato, foi justamente a divulgação de casos massivos nesta região que conseguiu a atenção do mundo para a problemática. Ainda que desde o final dos anos 2000 trabalhos jornalísticos tenham denunciado o uso de escravidão contemporânea no ambiente marítimo por exemplo na África e Oceania (OMAR, 2007 e Murder...,2008), foram reportagens investigativas de meados da década passada no sudeste asiático que expuseram a gravidade do problema dentro da indústria pesqueira a ponto de causar reações.

As mais impactantes, entre elas, foram as dos jornais “*The Guardian*”, escritas por Hodal e Kelly (2014), e “*Associated Press*”, por Mcdowell, Mason e Mendoza (2015). Esta última, inclusive, foi a vencedora da láurea jornalística Prêmio Pulitzer de Serviço Público de 2016 por conseguir expor toda a cadeia de produção que ligava os

frutos do mar pescados por meio de trabalho forçado até a sua venda para o consumidor final em grandes redes de supermercados na União Europeia e Estados Unidos. (AP...,2016) Por conta desta denúncia (e com a ajuda da Organização Internacional para as Migrações) mais de dois mil pescadores escravizados por armadores tailandeses foram libertados na ilha de Benjina, Indonésia (MASON, 2016).

Reforçando a ideia de que o epicentro desta problemática se encontra no sudeste asiático, além da indústria de frutos do mar tailandesa, foram noticiados casos também em embarcações sul coreanas (URBINA, 2019), myanmarenses (MCQUADE e NYEIN, 2019) e chinesas (MARTÍNEZ, 2014). Uma análise superficial desta profusão de casos poderia levar a entender que a escravidão moderna embarcada é um mal regional, entretanto uma reflexão mais detida demonstra que suas máculas se espalham por muitos outros países.

Primeiramente, vale destacar que outras denúncias também ocorreram em frota pesqueiras com pavilhões de países fora desta região, como na África do Sul (SURTEES, 2014), Emirados Árabes Unidos (EJF, 2019, p. 12), Estados Unidos (MENDOZA; MASON, 2016; EJF, 2019, p. 12), Irlanda (LEFT..., 2017; EJF, 2019, p. 10), Japão (SURTEES, 2014), Reino Unido (MURRAY, 2014; LAWRENCE; MCSWEENEY, 2017; EJF, 2019, p. 10), Rússia (SURTEES, 2013) e Serra Leoa (EJF, 2019, p.26) e Taiwan (EJF, 2019, p. 8; ILO, 2018b, UNITED STATES OF AMERICA, 2020). Ou seja, a conjunção de fatores capazes de levar a superexploração de pescadores pode se materializar em diferentes regiões do mundo, não sendo uma exclusividade do sudeste asiático. Fora da indústria pesqueira, também foram identificados casos envolvendo trabalho forçado de marítimos em cruzeiros de empresas espanhola (CELLIVI, 2019) e suíça (DUPRÉ; ZOCCHIO, 2014) e em navios de transporte de carga no México (SANTANA, 2017), nos Emirados Árabes Unidos (HRAS, 2019b), na Namíbia (HRAS, 2019c) e na Turquia (SURTEES, 2013).

Corroborando com este entendimento de que a escravidão moderna embarcada se trata de um problema global, deve-se destacar que nos casos citados foram resgatados trabalhadores de diversas nacionalidades. A observação da superexploração de serra-leoneses (MARTÍNES, 2014), ganeses, mauritanos, costa marfinenses, senegaleses (IJF, 2019, p. 28), egípcios (LEFT..., 2017), mexicanos (SANTANA, 2017), lituânios, romenos (MURRAY, 2014), ucranianos e bielorrussos (, filipinos, quibatianos, indonésios (EJF, 2019), indianos (HRAS, 2019c), myanmarenses

(MCQUADE e NYEIN, 2019), bengaleses , cambojanos (SURTEES, 2014), filipinos (EJF, 2019) e vietnamitas (MENDOZA; MASON, 2016), prova que a escravidão moderna embarcada apenas pode ser verdadeiramente enfrentada por meio da cooperação internacional. Tratar este fenômeno como um mal local acabaria por ignorar todos estes demais trabalhadores que também foram vítimas de abusos degradantes.

Observar tamanho espectro de nacionalidades entre as vítimas corrobora com a lista apresentada pelo Departamento de Estado dos Estados Unidos (*apud* Tickler et al, 2018,p. 2) que aponta a ocorrência de escravidão moderna para a pesca em 40 países, seja como trânsito, fonte ou destino destas pessoas. Tal dado, por si só, demonstra o quão complexa e ramificada mundialmente é a cadeia que explora estas vítimas. Tudo isto, uma vez mais, reforça a ideia de que a saída passa, necessariamente, por ações multilaterais.

Primordial destacar que o fato de não possuir trabalhadores e padrões entre os Estados citados não é capaz de isentar o resto do mundo de ligações com a escravidão moderna marítima. Isso porque, o processo de globalização e as cadeias de produção que se estabeleceram são capazes de estender o alcance deste crime a diferentes partes do mundo enquanto produtos.

Peixes menos nobres, frutos de pescaria abusiva em águas neozelandesas, viram ração de engorda para camarões na Tailândia a serem consumidos mais tarde em grandes varejistas da União Europeia (MCDOWELL, MASON E MENDOZA, 2015). Igualmente, o atum capturado por pescadores em condições análogas à de escravo no Havaí pode ser inadvertidamente servido em restaurantes no Japão ou mesmo processado como ração para gatos de lares estadunidenses (MASON, 2015). “*Supat Thamtharug*”, diretor do Departamento de Investigações Especiais de Crimes de Tráfico Humano de Bangcoc, buscando alertar acerca do alcance da escravidão moderna dentro da indústria de frutos do mar afirmou:

Eu quero deixar claro para os canadenses que o tráfico na Tailândia ainda existe, mas nós esperamos que o número de traficados esteja diminuindo. [...] Nós também desejamos que mais contatos ao redor do mundo enfrentem e combatam este problema, porque o tráfico de humanos não está apenas no meu país. [não] é um problema só da Tailândia. é um problema global.³⁹
(PAULS, 2019, tradução e grifo nossos)

³⁹ No original: “I want to explain to the Canadians that the trafficking in Thailand right now still exists, but we hope the number of the trafficking [victims] is going down. [...] We also want more networks around the world. to combat this problem, because the human trafficking isn't just my country, Thailand's problem, it's a global problem.”

Ainda na empreitada de demonstrar que se trata de um fenômeno capaz de se espalhar por diversas regiões, deve-se ressaltar que, por conta da própria natureza da atividade marítima, essas embarcações circulam por diferentes jurisdições, desde mares territoriais até alto mar. Tudo isto traz implicações de segurança marítima para os países atingidos que veem suas jurisdições serem usadas como espaços para a prática de crimes.

Neste sentido, aparentemente o Uruguai não parece ser um Estado que necessita se preocupar com escravidão contemporânea em suas fronteiras, porém, apenas em 2014, o “*Sindicato del Mar de Uruguay*” (SUNTMA) informou que 47 pescadores foram resgatados após serem abandonados e, parte das vezes, superexplorados em águas uruguaias. Tratavam-se, em sua maioria, de pescadores africanos, contratados na Libéria para operar em navios chineses explorando os recursos pesqueiros dos mares uruguaios (MARTÍNEZ, 2014).

Da mesma forma merece menção a reação da Nova Zelândia a casos análogos em suas águas quando navios que pescavam em “*joint ventures*” sob bandeira coreana foram denunciados por maus-tratos e trabalho forçado para com sua tripulação (URBINA, 2019). Na época, pouco se pode fazer por conta da ineficiência da legislação, mas, em resposta, o governo aprovou, em 2014, uma lei que exige daqueles que pescam em suas águas condições de trabalho semelhantes às esperadas para os cidadãos neozelandeses⁴⁰.

Ainda de acordo com Urbina (2019), tratou-se de uma “medida drástica” que expulsou todos os navios de pesca estrangeiros de águas nacionais e lhes deu o prazo de dois anos para se registrarem sob bandeira da Nova Zelândia. Para explorar os estoques pesqueiros do país, as embarcações passaram a ter que se submeter a jurisdição neozelandesa e, assim, tornaram-se passíveis de fiscalização acerca do cumprimento das normas domésticas, inclusive as de manejo e trabalhistas.

Aparentemente uma medida eficiente para proteger os pescadores e as reservas nacionais de peixes, o real efeito da lei passou a ser questionado por parecer ser

⁴⁰ Trata-se da “*Fisheries (Foreign Charter Vessels and Other Matters) Amendment Bill*” que tem como descrição em seu projeto o objetivo de “implementar as decisões do governo sobre a regulamentação de navios charter estrangeiros em consequência de alegações de tratamento e pagamento insuficiente de tripulações estrangeiras.” No original: “[...] seeks to implement the Government’s decisions on the regulation of foreign charter vessels following allegations of mistreatment and underpayment of foreign crews.”

apenas o de deslocar as embarcações mal intencionadas para outras águas, mantendo a exploração dos tripulantes. Exemplificando, a empresa coreana que inicialmente foi o gatilho da movimentação legislativa neozelandesa apenas transferiu seus navios para áreas menos reguladas. O “Oyang 75” e o “Oyang 77” atualmente ainda se encontram em atividade, agora pescando em águas sul-americanas entre a Argentina e o Uruguai. Portanto, mais uma vez esta problemática se mostrou mais que algo meramente local, mas sim um fenômeno que deve ser enfrentado em conjunto.

Como já demonstrado, a ligação do uso da escravidão contemporânea com a “pesca INN” e o transbordo indiscriminado é estreita, levando ao raciocínio de que a exploração dos recursos marinhos por estes meios ameaça o próprio patrimônio ecológico e pesqueiro e, conseqüentemente, atinge a segurança dos países costeiros.

Por tocar em questões sensíveis como alimentação, meios de subsistência sustentáveis, tráfico de pessoas e emprego seguro percebe-se que todo o contexto apresentado de escravidão moderna a bordo atinge o conceito de Buerguer (2015, p.161) de segurança marítima. O impacto, além de no próprio aspecto econômico de uso de recursos pesqueiros exclusivos mencionado, também em sua vertente “*human security*” que busca chamar atenção para as necessidades em torno das pessoas em vez de apenas tratar de questões beligerantes. Tal entendimento é importante para a identificação das ameaças que podem se apresentar e, conseqüentemente, planejar sua prevenção e / ou respostas.

Outro teórico a se preocupar com os riscos e ameaças a boa ordem do mar é Geoffrey Till (2009, p. 286-289) que, na busca da sua preservação em prol do bem comum, aponta três atributos interrelacionados dos mares como questões de “*soft security*”: o mar enquanto meio de troca de informações; enquanto fonte de recursos e enquanto via de transporte e comércio. Todo o panorama da escravidão moderna marítima apresentado conflita com estes dois últimos ao se perceber que a “pesca inn” e o transbordo irregular atingem a vertente do mar enquanto fonte de recursos de todos e o próprio abrigo de escravos abala a ordem pública dos mares enquanto via livre e comum de transporte.

Com relação a esta última e se referindo especificamente transporte de migrantes sujeitos a se tornarem vítimas de escravidão moderna, Till (2009, p. 298) afirma que “em casos extremos, eles podem por si só se tornar uma ameaça involuntária à boa ordem em seus novos ambientes. Visto em conjunto, tudo isso pode, inclusive,

ser entendido como uma ameaça a boa ordem do mar e a estabilidade da costa.”⁴¹ Em outras palavras, o fenômeno da escravidão moderna é uma ameaça que abala a ordem pública dos mares, desafiando seu uso ordeiro e atingindo a própria segurança marítima e a estabilidade costeira.

Sendo assim, subestimar o fenômeno da escravidão moderna por não o entender como um problema global pode ter consequências também a nível estatal quando tal conduta acaba por ocasionar a não identificação do estudado fenômeno como uma ameaça à segurança marítima e acabar por negligenciar sua prevenção. Nacionais podem se tornar alvos fáceis de tráfico e estoques pesqueiros essenciais para comunidades litorâneas podem ser sobrepescado, trazendo prejuízos financeiros e insegurança alimentar para a população.

Por fim, também restou exposto que as questões de segurança marítima relativas à escravidão moderna embarcada necessitam de enfrentamento cooperativo, independente da bandeira do navio. Tal contexto será aprofundado mais à frente, quando o estudo passar a analisar o direito do mar e a lei do pavilhão, porém desde já se é possível explanar que as consequências geradas pela imperfeição deste sistema servem de incentivo à proliferação das novas formas de escravidão no meio marítimo e aos crimes que o permeiam, como a “pesca INN”. Parte importante na ofensiva de enfrentamento a tal problema é corrigir estas imperfeições e, para tanto, torna-se imprescindível que os Estados demonstrem consciência de ser este um problema global.

Diante de todo o debatido, não restam dúvidas de que, mais que uma agrura endêmica, a escravidão contemporânea deve ser uma preocupação de toda a comunidade de Estados como forma de buscar soluções conjuntas. Tudo isto, prioritariamente pela própria questão de respeito aos direitos humanos dos trabalhadores envolvidos. Ademais, como demonstrado, pela possibilidade de produtos ligados a este contexto estarem competindo e sendo vendidos em mercados nacionais em qualquer parte do mundo. Por fim, também se apresentou como razão a potencialidade da es-

⁴¹ No original: “In extreme cases, they can themselves become an involuntary threat to good order in their new environment. Taken together, all this can indeed be regarded as a threat to good order at sea and stability onshore.”

cravidão moderna ameaçar a segurança marítima de qualquer país por poder acontecer em suas águas, com seus nacionais e/ou explorando seus recursos marinhos exclusivos.

4 O DIREITO DO MAR E A DELIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADES ENTRE O PAÍS DE BANDEIRA E O ESTADO COSTEIRO

4.1 O princípio da lei de pavilhão e o dever estatal de fiscalizar as relações a bordo

Fonte de recursos, via comercial, teatro de operações ou canal de comunicação e transporte. É incontestável a importância dos mares e oceanos na história do desenvolvimento do homem. Civilizações utilizaram-se deles para prosperar e dominá-los, ao longo dos séculos, além de um desafio, era, também, uma questão de sobrevivência. Ser um ponto de encontro e de choque entre os diversos povos levou tal a espaço a ser também um local de cuidado, exigindo uma regulação, desde então, alicerçada no direito consuetudinário.

Cientes de tal importância, ainda hoje Estados buscam tutelar espaços marítimos e oceânicos como forma de autopreservação, tanto em termos econômicos, em prol da salvaguarda de recursos marinhos e rotas marítimas, quanto em questões militares por conta de posicionamento estratégico e projeção de poder. Destaque-se o especial desejo em dominar as águas adjacentes à própria costa por, estrategicamente, entendê-las como extensões de seus territórios. Ilustrando tal pensamento, cite-se que o esgotamento dos recursos pesqueiros ali poderia atingir a segurança alimentar de sua população e, ainda, o trânsito descontrolado de embarcações pode pôr a sua segurança em risco.

Sendo assim, não é difícil entender o porquê de, principalmente nos séculos XVI e XVII, a tese do “*mare clausum*” ter sido defendida por alguns que ansiavam pelo domínio total de faixas marinhas. Os mais notórios destes defensores foram Serafim de Freitas por meio da obra “*De iusto imperio Lusitanorum Asiatico*” de 1625 e John Selden com “*Mare Clausum sive De Dominio Maris*” de 1636⁴². Para eles, seria pos-

⁴² Existe certa controvérsia a respeito da data de publicação da obra, para Ruth Lapidath, por exemplo, teria sido em 1635. (LAPIDOTH, p. 459)

sível um Estado restringir a outros o uso de águas sob sua jurisdição, com a justificativa de que os recursos nela existentes seriam esgotáveis e que o mar seria possível de ser apropriado (VIEIRA, 2003, p. 362).

Tais argumentos buscavam refutar o princípio de “*mare liberum*” difundido por Hugo de Groot (ou Grotius) na sua obra homônima de 1609 e, anteriormente, por Francisco de Vitoria em cartas sobre as Índias de 1539. De acordo com o dito princípio, o mar não poderia ser objeto de apropriação exclusiva de um Estado por ser fluído, estar em constante movimento e ser impróprio para a ocupação física permanente. Neste sentido, aquilo que não podia ser ocupado ou apreendido não podia ser apropriado e a liberdade de comércio e dos mares seria inerente ao direito de comunicação entre os países, permitindo-o participar do comércio em prol do bem estar social (LAPIDOTH, 1975, p. 266).

A bem da verdade, esta discussão de implicações legais, políticas e diplomáticas permeou as fundações do Direito do Mar como o conhecemos hoje. Sabe-se que, atualmente, a ideia de liberdade de navegação fixou-se como prevalente, especialmente por influência da Inglaterra que, ao final do século XVII, a usou como base teórica na corrida colonial (MELLO, 2001, p.34). Porém, como afirma Beirão (Direito...) “no espírito da guerra” do início do século XX, reacendeu-se uma nova onda de regulação do mar perceptível, inclusive, contemporaneamente por meio dos mais de 20 casos de disputas internacionais de solução de controvérsias acerca de delimitação de jurisdições.

Sendo assim, ainda que a tradição proveniente do princípio do “*mare liberum*” e todo o conjunto de costumes e regras consuetudinárias a ela atreladas sejam internacionalmente aceitos como fundamentais, segue ainda hoje o desejo dos Estados de resguardarem direitos de soberania sobre parcelas de mares e oceanos. Assim, como afirmou Tiago Zanella (2017. p. 32), “com as crescentes disputas pelos espaços marinhos e a necessidade de solucionar as controvérsias relativas à navegação marítima, o direito internacional convergiu para um processo gradativo de codificação e juridificação.”

Em palavras sintéticas, o Direito do mar tem como origem a convergência de povos que, ao longo dos séculos, se relacionaram por este canal e formaram, juntos, uma rede peculiar de normas e costumes. Hoje, gradativamente, este sistema é substituído por um processo de positivação instrumentalizado por convenções, tratados

internacionais e legislações domésticas que, ao cabo, visam regular os direitos e deveres dos Estados e da comunidade internacional com relação à navegação e aos espaços marítimos.

Dito isto, percebe-se que a vindoura discussão acerca da interceptação de embarcações onde haja suspeita de utilização de escravidão moderna como mão de obra pressupõe a exposição do regime de regulação diferenciado dos navios e das zonas marinhas como forma de alinhar tal conduta ao Direito do Mar.

Primeiramente, exige explicação prévia quanto aos princípios da lei de pavilhão e da liberdade de navegação, tornando clara a importância destes dentro do sistema internacional, bem como suas fragilidades. Tal argumentação deve ocorrer, porém, sem perder de vista também o princípio fundante da boa ordem dos mares que, *a priori*, é o real desejo da sociedade internacional. Em seguida, deverá ser analisado o regramento da Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar em cada faixa marítima, esclarecendo a mitigação de soberania sofrida pelo Estado Costeiro à medida que o direito de navegação ganha força. Neste momento, buscar-se-á elucidar os direitos e deveres dos Estados costeiros no que tange, especialmente, às possibilidades de persecução penal.

O mencionado embate de teorias formadoras do Direito do Mar envolvendo a soberania estatal em determinadas faixas marinhas foi abrandado com a prevalência da ideia do “*mare liberum*” a partir do final do século XVII. Conforme já em 1609 afirmou Grotius (*apud* LAPIDOTH, 1975, p. 264), a livre utilização dos mares era basilar para a própria liberdade de comércio e de comunicação entre os Estados, sendo imperativa para o desenvolvimento social e econômico geral. Hoje, séculos mais tarde, segue-se uma linha semelhante ao se afirmar que os mares e oceanos são “um meio para o compartilhamento de ideias, para domínios e manobras estratégicas, fonte de recursos e fluxo de produtos – como meio de transporte e comércio”⁴³ (BEKKEVOLD; TILL, 2016, p. 4).

Tal ideal de “não apropriação dos mares” estabeleceu no direito consuetudinário internacional desde então o “direito de navegação” como o mais importante usufruído por embarcações devidamente registradas, sendo composto pela “liberdade de

⁴³ No original: “These are the sea as a medium for the spread of ideas, as a médium for dominion and strategic maneuver, as a stock resource, and as a flow resource—a means of transportation and Exchange”

navegação” no alto mar e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e pelo “direito de passagem” em mares territoriais alheios, águas arquipelágicas e estreitos (BARNES, 2016, p. 9). Entretanto, para desfrutar de tais prerrogativas – detalhadas, a seguir neste trabalho – exige-se que as embarcações façam parte de um sistema internacional que seja capaz de as identificar, para a manutenção das boas relações marítimas. Em outras palavras, em prol da formação de um sistema público de direitos e deveres no mar, buscou-se configurar um regime capaz de dar identidade – e nacionalidade – às embarcações, como forma de possibilitar a atribuição de responsabilidades.

Como origem histórica, Coles & Watt (*apud* BARNES, 2015) remontam a utilização de bandeiras visíveis em navios às cidades Estados medievais da Itália, como forma de identificação e de aviso sobre como proceder para com a sua tripulação. Os autores igualmente se remetem à expansão do comércio internacional e de atividades marítimas ocorridas a partir do século XVI e à emergência do Estado político moderno, pós Westphalia, como eventos que pressionaram pela formação do dito sistema de regulação baseado em bandeiras.

Desde então, reconhece-se como ato soberano e unilateral do Estado a concessão da possibilidade de um navio envergar sua bandeira, inserindo-o no sistema internacional e, conseqüentemente, conferindo a ele o dito direito de navegação. Merece destaque que, ao mesmo tempo que possui a prerrogativa de atribuir nacionalidade a um navio, o Estado deve também dispor de um regime jurídico legal que discipline o registro destas embarcações. Sendo assim, ao permitir que determinado navio arvore sua bandeira, ele também deve regular os direitos e deveres provenientes deste vínculo.

O registro de um navio formaliza o liame jurídico-político entre o Estado e a embarcação, trazendo conseqüências não só administrativas, mas também civis e penais. A nacionalidade formalizada por meio do registro estende ao navio, a jurisdição de seu Estado, garantindo a este último, *a priori*, exclusividade para legislar e exercer poder de polícia com base unicamente em seu direito doméstico. A este respeito, assim resumiu Wagner Menezes (2015, p. 116):

O direito de navegação envolve também a atribuição de que cada Estado deve regular a relação ou o atributo da personalidade aos navios, dando-lhes a nacionalidade e o direito/dever de alvarar sua bandeira e, assim, estabelecer um vínculo político-jurídico do Estado com o navio, que terá o direito/dever de alvarar sua bandeira, submetendo-se a sua jurisdição e vinculando-se juridicamente a ele. Nesse sentido, o Estado deve obrigatoriamente construir

um sistema jurídico legal que discipline o registro de navios com os respectivos nomes e características, detendo direitos de jurisdição, com base no Direito interno, sobre os navios registrados sob sua bandeira e sobre toda tripulação, e garantir a segurança por meio do poder de polícia, principalmente em relação às condições de navegabilidade, às condições de trabalho e formação da tripulação e à prevenção de abaloamento.

Com vistas ao foco principal do presente trabalho, destaque-se o exemplo utilizado pelo supracitado autor acerca do poder de jurisdição quanto às “condições de trabalho e formação da tripulação”. Ou seja, também é atribuição do país de bandeira legislar e fiscalizar, além de matérias administrativas, civis e penais, as relações de trabalho que ocorrerem a bordo.

Tal entendimento de disciplinar as relações de um navio e sua tripulação de acordo, exclusivamente, com o direito interno de seu país de registro preenche um vazio jurídico que criaria dúvidas e dificuldades toda vez que a embarcação adentrasse em águas sob jurisdição diversa, contratasse marítimos estrangeiros ou fosse local de infrações trabalhistas com desdobramentos criminais.

A determinação da nacionalidade atribuída à embarcação ainda acarreta duas consequências adicionais importantes para o direito internacional, quais sejam: passam a lhe serem vinculantes, os tratados internacionais do qual seu Estado seja signatário; e, a extensão a ela das respectivas proteções (eventuais) diplomáticas e consulares oferecidas aos seus nacionais. Estas duas consequências ganham relevância ao se lembrar que, pela própria natureza dos navios de se deslocarem entre os diferentes Estados, ao passo de que devem se adequar as regras do direito internacional, também necessitam de proteção para sua tripulação, quando fora de sua jurisdição.

O já mencionado processo contemporâneo de codificação do Direito do Mar tem como resultado mais pujante a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar (CNUDM) de 1982. Esta é fruto de um entendimento internacional amplo acerca da necessidade de um marco capaz de conformar maior segurança jurídica acerca do uso legítimo dos mares e da demarcação de responsabilidades (considerando todos os atores envolvidos: Estados, navios, pessoas, cargas, etc.). Neste sentido, solidificando o direito consuetudinário até então escorado em costumes e tratados multilaterais de menor alcance, é a CNUDM quem atualmente estabelece o princípio da lei do pavilhão, também conhecido como princípio da jurisdição da bandeira do navio, em seu art. 92:

ARTIGO 92
Estatuto dos navios

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade. (BRASIL, 1990, grifo do autor)

Destaque-se acerca do supracitado artigo também que cada navio apenas pode possuir uma nacionalidade, ou seja, apenas pode arvorar uma bandeira, salvo raras exceções. Logo, caso um Estado, ao exercer seu poder de polícia, aborde uma embarcação que enverga duas ou mais bandeiras, poderá considerá-lo como sem nacionalidade. Determinada embarcação, ao registrar-se em um Estado, insere-se no sistema internacional; aquela que não possui nacionalidade, não possui liame jurídico com nenhum estado, estando, portanto, sujeita à jurisdição de qualquer Estado.

Dentro deste poder/dever de exercer jurisdição está o compromisso estatal de fiscalizar o uso de sua bandeira, não permitindo que navios a usem para se esquivarem de obrigações ou para cometerem condutas ilícitas que interfiram na boa ordem do mar. Conceder a prerrogativa de utilizar sua bandeira é um ato soberano unilateral, porém a própria CNUDM estabelece que os Estados devem exercer seus direitos, inclusive este, pautando-se pela boa-fé⁴⁴.

Importante perceber que o princípio da exclusividade da jurisdição do país de bandeira deve ser entendido como uma regra de sustentação do sistema em prol da boa ordem do mar e não como um fim em si mesmo. Como lembraram Bekkenvold e Till (2016, p. 22), Myres McDougal e William Burke⁴⁵ procuraram balancear os diferentes interesses, inclusive os de livre navegação, atribuindo responsabilidades aos países de bandeira com o objetivo maior de manter a ordem pública dos oceanos. Ou seja, é com este interesse no uso ordeiro dos mares que se deve invocar o poder/dever de exercício único de jurisdição. Esta noção ganhará importância ao ser aprofundada no capítulo 5 quando se confrontará tal exclusividade com o direito alheio de

⁴⁴ CNUDM, Art. 300º: “Boa fé e abuso de direito - Os Estados Partes devem cumprir de boa-fé as obrigações contraídas nos termos da presente Convenção e exercer os direitos, jurisdição e liberdades reconhecidos na presente Convenção de modo a não constituir abuso de direito.

⁴⁵ Ainda de acordo com Bekkenvold e Till (2016, p. 16), McDougal e Burke talvez tenham sido os maiores teóricos em governança dos mares e, em sua obra influente “*The Public Order of the Oceans*”, proveram as bases do atual sistema governança oceânica.

intervir em navios que perturbam a boa ordem do mar ao explorarem escravos a bordo.

Hodiernamente já se reconhece que o sistema apresenta fragilidades, revelando descompasso entre a realidade do cotidiano marítimo e o objetivo da CNUDM de assegurar o uso comum e ordeiro dos oceanos por meio da fiscalização exclusiva do Estado de bandeira. Por vezes, outros interesses prevalecem sobre a necessidade de reprimir a utilização indevida de seus pavilhões.

O caso do navio taiwanês “*Fuh Sheng 11*”, detido em águas sul africanas justamente por tratamento desumano de pescadores, exemplifica esta realidade. Quando as autoridades africanas reportaram os maus tratos ao governo de Taiwan, este realizou uma inspeção com erros técnicos e ineficiente, publicando, ao final, uma “[..] declaração de que sua investigação havia determinado que a embarcação apenas necessitava de poucos reparos e estava autorizada a deixar a Cidade do Cabo sem enfrentar quaisquer sanções relativas a abusos de direitos humanos [...]”⁴⁶ (EJF, 2018). Da mesma forma, como será demonstrado a seguir, tal descompasso do sistema com a realidade pode ser atribuído especialmente às bandeiras de conveniência, já que os Estados de pavilhão nesses casos também não demonstram interesse em reprimir práticas degradantes à tripulação.

Em síntese, o sistema está firmado no desejo de manter a boa ordem dos mares e, assim, garantir a liberdade de navegação a todos. Para tanto, relegou aos Estados a sua fiscalização, delimitando a responsabilidade de cada um por suas respectivas embarcações de acordo com o princípio da lei de pavilhão. O registro destes navios, ao atrelá-los à uma nacionalidade, cria uma relação de direitos e deveres com o Estado de bandeira, que o responsabiliza, entre outras obrigações, à regular e fiscalizar matérias de direito penal, civil, administrativo e trabalhista. Restou destacado que tais direitos, *a priori*, são baseados unicamente no direito doméstico, fortalecendo a ideia de exclusividade da jurisdição do país de registro, mas que esta exclusividade deve ser exercida de boa-fé. Tal sistema já vem apresentando fragilidades e, como será demonstrado a seguir, encontra certas dificuldades em garantir o uso ordeiro do

⁴⁶ No original: “Following this deeply flawed process and despite the findings of South African authorities, Taiwan’s Fisheries Agency issued a statement saying that their investigation had determined that the vessel only needed a few repairs, and it was allowed to leave Cape Town without facing any sanctions relating to human rights abuses or measures to protect the crew.”

mar diante de Estados que não possuem interesse em fiscalizar suas embarcações e tripulações, como no caso das bandeiras de conveniência.

4.1.1 Bandeiras de conveniência

Exposta a ideia do vínculo jurídico-político que se estabelece entre a embarcação registrada e seu país de bandeira, bem como da responsabilidade deste último de disciplinar as relações subsequentes, faz-se mister abordar as condições para tal registro e as fragilidades do sistema. Isso porque, diante do objetivo do presente estudo acerca da fiscalização de embarcações que abrigam escravidão moderna, inevitavelmente, podem advir situações problemáticas, nas quais a nacionalidade de registro pode ser antagônica à boa ordem do mar e, em paralelo, também aos direitos humanos.

De acordo com a Corte Internacional de Justiça (CIJ, 1974), “um dos princípios básicos regendo a criação e o cumprimento das obrigações jurídicas, qualquer que seja sua a fonte, é o princípio da boa-fé.”⁴⁷ Tal princípio fundamental deve reger as condutas gerais dos Estados diante do Direito Internacional e não seria diferente com o Direito do Mar, mais especificamente, com o sistema de registro de bandeiras.

O art. 300 da CNUDM determina que seus Estados partes observem, de boa-fé, as obrigações, liberdades, direitos e jurisdições contraídas de modo a não constituir abuso de direito. Tendo-se em vista que cabe a cada Estado controlar o registro de navios sob sua bandeira, depreende-se que a boa-fé deva estar presente durante todo o processo de inscrição e fiscalização das embarcações nacionais, evitando fraudes.

Sendo assim, os Estados devem empreender esforços no sentido de não permitirem que embarcações se utilizem da sua bandeira para se esquivarem de obrigações, transformando-se em zonas cinzentas de direito estritamente formal. Neste sentido a afirmação de Barnes (2015, p. 308) que lembra que “os Estados devem abster-se de registrar embarcações que, conscientemente, serão usadas para atos contrários

⁴⁷ No original: “One of the basic principles governing the creation and performance of legal obligations, whatever their source, is the principle of good faith.”

ao direito internacional.”⁴⁸ A dita responsabilidade incumbida a cada Estado para estabelecer os requisitos necessários para conceder seu pavilhão está no art. 91, 1, da CNDUM:

ARTIGO 91

Nacionalidade dos navios

1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio. (BRASIL, 1990, grifo do autor)

O trecho *in fine* do supracitado artigo traz o pré-requisito da existência de um “vínculo substancial entre o Estado e o navio” para a concessão da nacionalidade às embarcações, conceito relativamente vago e que traz fragilidades ao sistema. À este respeito, ao lembrar que a própria CNUDM deixa a cargo de cada país estabelecer o que seria a substância caracterizadora da dita ligação, Zanella (2017, p. 92), pondera que “deve haver algo de nacional daquele país (proprietário, armador, tripulação, etc.) que deve efetivamente impor sua jurisdição sobre a embarcação”.

No mesmo sentido, Barnes (2015, p. 308-309) afirma que “historicamente, as nações marítimas tendem a exigir um vínculo de propriedade ou nacionalidade da tripulação como condição para o registro. No entanto, essa prática nunca se consolidou em uma regra clara de costume [...]”⁴⁹. Fato é que, existe grande divergência doutrinária sobre em que consistiria tal vínculo genuíno, inclusive variando acerca da necessidade do mesmo ser preexistente ao registro ou se seria apenas uma consequência automática do mesmo (BARNES, 2015, p.309).

Merece destaque o julgamento publicado pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar (ITLOS, 1999) no caso M/V Saiga, promovido por São Vicente e Granadinas acerca da apreensão desta embarcação por parte da República da Guiné, uma vez que se manifesta sobre essa questão. Nele, entre outros pontos, este último se recusou reconhecer a nacionalidade são-vicentina do navio por conta da inexistência do “vínculo genuíno” com o dito Estado e que, portanto, a República de Guiné poderia apreendê-lo. O ITLOS, em julgamento, entendeu inexistir base legal para se negar o reconhecimento da bandeira de uma embarcação, já que o propósito da convenção

⁴⁸ No original: “Arguably this means that States should refrain from registering vessels which will knowingly be used for acts contrary to international law.”

⁴⁹ No original: “Historically, maritime nations tended to require a link of ownership or nationality of the crew as a condition for registration. However, this practice never consolidated into a clear rule of custom [...]”.

ao usar tal expressão seria “garantir uma implementação mais eficaz dos deveres do Estado de pavilhão e não para estabelecer critérios de referência acerca dos quais o registro de navios poderia ser contestado [...]”⁵⁰ (ITLOS, 1999, p. 42) .

Ou seja, o Tribunal responsável por dirimir questões relativas à interpretação da CNUDM manifestou que o “vínculo genuíno” não é um pré-requisito para a concessão do direito de envergar bandeira, mas sim um modo de assegurar que o Estado exerça jurisdição sob a embarcação, garantindo que ela respeite as regras do direito internacional e a boa ordem do mar. Posteriormente, já em 2014, tal entendimento foi referendado no julgamento do caso “M/V ‘Virginia G’ (Panama/Guinea-Bissau)”, no qual o ITLOS externou que o significado da expressão em voga seria “uma vez que um navio é registrado, seu Estado de bandeira é demandado a [...] exercer efetiva jurisdição e controle sobre ele de modo a garantir que opere de acordo com as com as regulações, procedimentos e práticas internacionais”⁵¹ (ITLOS, 2014, p. 45).

Conhecedora de tal controvérsia no ambiente marítimo proveniente da fragilidade do sistema de concessão de nacionalidade a embarcações, em fevereiro de 1986 a Organização das Nações Unidas buscou promover um tratado que previa requisitos para a comprovação do “vínculo genuíno”. Além da obrigação de o Estado de pavilhão necessariamente exercer sua jurisdição sobre o navio, tal vínculo poderia ser comprovado se o proprietário do navio fosse nacional daquele Estado, se uma parte considerável da tripulação fosse nacional ou se o armador também o fosse ou possuísse algum estabelecimento e registro no país de bandeira.

Ainda que importante para todo o sistema internacional, atualmente apenas catorze Estados assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre Condições para Registro de Navios (UNITED NATIONS, 1986), tornando improvável sua entrada em vigor⁵². Segundo Barnes (2016, p.4), isso se dá por serem suas disposições tidas como

⁵⁰ No original: “The conclusion of the Tribunal is that the purpose of the provisions of the convention on the need for a genuine link between a ship and its flag State is to secure more effective implementation of the duties of the flag State, and not to establish criteria by reference to which the validity of the registration of ships in a flag State may be challenged by other States”

⁵¹ No original: “In the view of the Tribunal, once a ship is registered, the flag State is required, under article 94 of the Convention, to exercise effective jurisdiction and control over that ship in order to ensure that it operates in accordance with generally accepted inter-national regulations, procedures and practices. This is the meaning of “genuine link”.

⁵² De acordo com o art. 19 da referida convenção, ela apenas entrará em vigor 12 meses após se tornarem partes não menos que 40 Estados responsáveis por, no mínimo, 25 por cento da tonelagem mundial.

“discricionárias e de termos abertos”, ocasionando a incapacidade destas de, efetivamente, restringirem o dito direito de concessão de nacionalidade. Por fim, o autor ainda define que a não adesão geral deixa uma importante lição quanto à resistência dos Estados a aceitarem constrições ao seu direito soberano registrar navios.

Ao passo que tal prerrogativa de disciplinar direitos e deveres dos navios registrados cabem somente ao país de bandeira, abre-se uma lacuna jurídica na qual cada Estado regula suas embarcações de acordo com seus próprios interesses. Poder-se-ia dizer que certa variação de legislações domésticas seria esperada diante deste cenário, porém o fenômeno das bandeiras de conveniência revela bem mais que simples diferenças nacionais na regulação de padrões.

Diversas passagens históricas podem ser enumeradas nas quais embarcações de um Estado arvoraram bandeiras alheias pelos mais diversos motivos, especialmente bélicos e / ou comerciais. Curiosamente, tangencia este estudo o exemplo trazido por Gibertoni (2005, p. 192) no qual, durante a Guerra Anglo-Americana (1812 – 1815), navios negreiros estadunidenses arvoraram bandeira de Portugal para se esquivarem da interceptação pela marinha real inglesa. Naquela oportunidade, a Inglaterra buscava constranger o comércio de escravos estadunidense e a utilização de pavilhão português foi a saída encontrada pelo tráfico negreiro.

De acordo com Langewiesche (2005, p. 5), a utilização das bandeiras de conveniência se popularizou especialmente no período inicial da 2ª Guerra Mundial (1939 - 1945), quando os Estados Unidos, buscando uma política de neutralidade, tornaram ilegal que seus navios auxiliassem qualquer das partes do conflito. Esquivando-se de tal proibição, a “*Standart Oil of New Jersey*” passou a usar bandeira do Panamá para abastecer Inglaterra e França sem risco de macular a neutralidade estadunidense e, desde então, a comunidade marítima percebeu as vantagens de tal manobra. Hoje, 4/5 das embarcações estadunidenses estão registradas no exterior, sendo a maior parte dela composta por petroleiros, e cerca de 70% dos navios que utilizam bandeiras de conveniência são, além de norte-americanos, gregos e italianos (ZANELLA, 2017, p.96).

Buscando conceituar a expressão “bandeira de conveniência”, o autor ainda a define como “a bandeira ou pavilhão de Estados que atribuem nacionalidade aos navios sem a exigência do vínculo substancial” (ZANELLA, 2017, p. 95). Entretanto, como já observado anteriormente, a ligação substancial não é entendida como um

pré-requisito necessário para registro segundo o ITLOS. Parece mais completa a conceituação de Mendes (2007, p.16):

O sistema de bandeiras de conveniência é caracterizado por armadores que abandonaram suas bandeiras nacionais para fazer uso de “registros de aluguel ou abertos” na busca de baratear custos, não observando os preceitos de qualificação e certificação de mão-de-obra, fugindo à ação dos sindicatos e burlando o cumprimento da legislação do Estado de bandeira e das convenções internacionais.

Neste sentido, bandeiras de conveniência são assim chamadas em alusão a comodidade que trazem aos seus armadores⁵³, visto que os padrões exigidos para as envergar são diminutos (“*substandarts*”) ou até inexistentes. Enquanto os demais agentes da comunidade internacional estabelecem níveis de exigência mínimos (“*standarts*”) para a navegação segundo a boa ordem do mar, os Estados que disponibilizam sua bandeira desta maneira (conhecidos também como “países de livre matrícula”⁵⁴) muitas vezes não são signatários destes acordos internacionais ou o são, mas não fiscalizam seu cumprimento.

Ainda acerca de tal denominação, interessante notar que foi influenciada pela expressão inglesa “*flags of convenience*”, porém internacionalmente também se encontra em uso “*pavillons de complaisance*”, o termo em francês. Este último, como ressalta Barros (2007, p.71), possui um teor mais pejorativo por conta da conotação de displicência e abandono que a expressão carrega.

Segundo o sítio oficial da “*International Transport Workers' Federation*” (ITF, 2020), atualmente 35 países podem ser considerados como de bandeiras de conveniência, são eles: Antigua e Barbuda, Antilhas Holandesas, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Bolívia, Camboja⁵⁵, Comores, Curaçao, Coreia do Norte, Chipre, Guiné Equatorial, Geórgia, Gibraltar, Honduras, Ilha da Madeira, Ilhas Cayman, Ilhas Faroé,

⁵³ A bem da verdade, apesar de serem majoritariamente conhecidas no ambiente marítimo, o uso de nacionalidades estrangeiras para se obter vantagens atualmente vem se expandido para o setor aéreo e até mesmo outros setores tradicionais como expõe a definição de bandeiras de conveniência pela (OCDE, 2001): “Estados de bandeira de conveniência são países com regras fiscais favoráveis e outros regulamentos que atraem, completamente ou em parte, empresas cujo negócio principal estão fora do país (originalmente *shipping*, agora frequentemente produção ou serviços).” **No original:** “Flag of convenience countries are countries with favourable tax rules and other regulations attracting part or whole companies whose main business (originally shipping, now often production or services) is outside the country.”

⁵⁴ Tal termo é o utilizado pela Conferência das Nações Unidas para Cooperação e o Desenvolvimento.

⁵⁵ Ainda que continue figurando na referida lista, desde 2016 o sistema de registros do Camboja “[...] mudou sua política para embarcações possuídas por estrangeiros e começou a lhes retirar o pavilhão cambojano. Os navios nacionais agora precisarão ser registrados no Camboja se quiserem receber uma bandeira” (EJF, 2019, p. 26). No original: “Since 2016, the Cambodian shipping register has changed its policy on foreign-owned vessels and has begun stripping them of their Cambodian flags. Cambodian vessels will now need to be registered in Cambodia if they want to receive a flag.”

Ilhas Marshall, Ilhas Maurício, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Moldávia, Mongólia, Myanmar, Panamá, Registro Internacional Francês (FIS), Registro Internacional Alemão (GIS), São Vicente e Granadinas, Sri Lanka, Tonga e Vanuatu.

Já com uma análise superficial da supracitada lista, percebe-se que se tratam de países com pouquíssima expressão econômica mundial⁵⁶, o que contrasta com os dados acerca de suas participações no transporte marítimo. Cerca de 65% da frota em atuação no mundo está sob bandeira destes países, assim como quatro, dentre os cinco países que mais possuem registros, quais sejam, Panamá, Libéria, Bahamas e Ilhas Marshall (ZANELLA, 2017, p. 96).

Tal fragilidade econômica expõe o motivo principal destes países aceitarem a utilização de suas bandeiras para a navegação abaixo dos padrões: lucro. Ainda que recebam uma mácula no sistema internacional, exposta pela caracterização como um país complacente com práticas com menores rigores de cobrança de padrões e fiscalização, estes países obtêm receitas que lhes são importantíssimas via arrecadação de direitos de matrícula e taxas anuais⁵⁷. Com economias dependentes e pouco aquecidas, a entrada destes capitais lhes parece vantajosas e, em troca, retribuem com “facilidades”.

Entre as benesses oferecidas, destacam-se vantagens fiscais e alfandegárias⁵⁸, processos de registro pouco rígidos e exercício de jurisdição insuficiente por parte do Estado de bandeira. Esta última se baseia, principalmente, na frágil ou até inexistente fiscalização do cumprimento de padrões legais e internacionais quanto à poluição, segurança da navegação e direitos trabalhistas, além da improvável persecução judicial em caso de acidentes ou crimes.

⁵⁶ Excepcione-se o Registro Internacional Francês (FIS) e o Registro Internacional Alemão (GIS) que são reconhecidos como “bandeiras de segundo registro”. Tal instituto é uma reação dos ditos Estados à perda de suas frotas nacionais para as demais bandeiras de conveniência. Para fazer frente as mesmas, eles criaram uma nova modalidade de registro que também oferece vantagens e subsídios questionáveis aos aderentes.

⁵⁷ Os ditos direitos de matrícula e taxas anuais são diminutos diante dos cobrados pelos países originais destas embarcações, porém, quando reunidos todos os valores arrecadados desta maneira, o volume gerado pela quantidade de navios registrados torna-se relevante para o país de bandeira de conveniência.

⁵⁸ Segundo o Departamento de Transporte dos Estados Unidos (2011, *apud* BEKKEVOLD; TILL, 2016, p. 23), os custos operacionais de um navio sob Bandeira dos Estados Unidos foram cerca de 2,7 vezes maiores que os dos demais navios americanos sob outras bandeiras.

Cada vantagem citada causa danos específicos ao sistema internacional. A negligência quanto à navegação abaixo dos padrões de segurança, por exemplo, fatalmente leva a mais casos de acidentes e fatos da navegação quando comparadas a Estados que cumprem as normas internacionais. Por sua vez, a isenção ou desproporcional incidência fiscal cria fuga de capital do real país de origem, atingindo seu mercado como um todo.

A este estudo, porém, mais interessam os aspectos trabalhistas e humanitários decorrentes da utilização de bandeiras de conveniência no ambiente marítimo. Logicamente, o primeiro destes desdobramentos vislumbrado é a remuneração daqueles contratados a despeito de sindicatos e padrões internacionais. De acordo com “*U.S. Maritime Administration*” (MARAD, 2003, *apud* BEKKEVOLD; TILL, 2016, p. 23) a competição e o declínio dos salários causado pela multiplicação de embarcações que arvoram bandeiras de conveniência têm pressionado os profissionais de países desenvolvidos para fora do mercado marítimo. No mesmo sentido, comprovando a queda de padrões remuneratórios, aduz Martins (2013, p. 16-17) que “em média, o custo da tripulação de um navio é US\$ 3 mil/dia em registro tradicional europeu, US\$ 6 mil/dia no registro americano e US\$ 1,4 mil/dia em registro de conveniência”.

Um olhar mais profundo, entretanto, percebe que suas consequências vão além de questões salariais, sendo capaz de atingir a dignidade do trabalhador marítimo em diversos aspectos. Como apontam Bekkevold e Till (2016, p. 23, tradução nossa) “a segurança e a aderência à padrões laborais são um dos grandes problemas com os navios de registro aberto, porque o atual sistema tem estimulado uma “*race to the bottom*” entre Estados de bandeiras em termos de custos para manter a tripulação e seus materiais”⁵⁹. Ou seja, cada vez mais alguns Estados flexibilizam seus padrões para estimularem o registro de navios estrangeiros, ao passo que, proporcionalmente, mais marítimos são atingidos em seus diversos direitos.

Buscando elaborar uma listagem contendo os efeitos das bandeiras de conveniência nas relações de trabalho – e nos direitos humanos tangencialmente– François Armand de Souza assim escreveu:

(...) problemas trabalhistas, tripulantes sem qualificação profissional, competindo com marítimos autênticos e oferecendo seu trabalho por menores salá-

⁵⁹ No original: “Safety and adherence to labor standards constitute a major problem with FOC registries because the current system has stimulated a “*race to the bottom*” among some flag states in terms of costs of complying with current crewing and material requirements.”

rios e condições de trabalho inferiores; instabilidade no trabalho. Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte; inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às vezes até escritos em idioma diferente daquele do tripulante; problemas econômicos. Muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados para nacionais do país do armador; não se pagam feriados, não há direito a férias. Muitas vezes a transferência de pagamento para os familiares (consignação) não são remediadas; muitas vezes os pagamentos são efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos, (...) em razão de o tripulante estar submetido a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. (...) A diminuição de custos devido ao não pagamento de impostos, taxas, salários, encargos sociais etc., cria uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam bandeiras do seu próprio país.” (DE SOUZA, pg. 81-82 *apud* CASTRO JUNIOR, 2007, p.6)

São graves tais violações, especialmente porque muitas delas têm a capacidade de macular a dignidade laboral enquanto, aqueles que deveriam ser responsáveis por fiscalizar as relações empregatícias optam por ignorá-las em troca das receitas que as empresas marítimas trazem. Em outras palavras, o marítimo, já subvalorizado por seu empregador, termina sofrendo mais uma violação em seus direitos, desta vez pelo próprio Estado de bandeira do navio, justamente aquele que deveria protegê-lo. Por fim, ao passo que se abstêm de fiscalizar, possibilitam situações de super exploração e se tornam terrenos férteis para o surgimento da escravidão moderna a bordo.

Exemplificando, a utilização de marítimos sem a qualificação adequada, especialmente a bordo de um navio abaixo dos padrões normais de segurança, é perigosa até mesmo para sua integridade física (além de uma temeridade para a salvaguarda marítima em geral). A saúde e a segurança do trabalhador devem ser prioridades dentro do ambiente de trabalho e a opção estatal por não reforçar sua jurisdição nos navios com seu pavilhão acaba por violar sua dignidade.

O caso do palangreiro “Tunago No. 61”, registrado em Vanuatu, um dos Estados tidos como de bandeira de conveniência de acordo com o sítio oficial da “*International Transport Workers' Federation*” (ITF, 2020) é um exemplo prático da utilização de registros abertos para a exploração de escravidão moderna. Ainda que por três oportunidades entre 2005 e 2019 o navio tenha sido apontado como utilizador de trabalho forçado, inclusive com histórico de agressões e assassinatos a bordo, seu país de bandeira não o sancionou nem impediu a utilização de seu pavilhão (BITTENBENDER, 2019). O registro de navios em Vanuatu (e também no Panamá) é frequentemente utilizado pela indústria pesqueira taiwanesa como saída para se livrar de fiscalizações das agências de seu próprio Estado (BLAHA, 2019; EJF, 2019, p. 26).

Se a delimitação acerca de quem é o responsável por fiscalizar relações empregatícias a bordo estão bem demarcadas, principalmente por conta da CNUDM, as bandeiras de conveniência trazem desafios a este balizamento. Frente às situações nas quais o próprio Estado de pavilhão não demonstra interesse em cumprir sua função fiscalizatória, acirra-se o impasse relativo à possibilidade de outro Estado exercer tal papel de polícia.

A discussão acerca dos navios de bandeira de conveniência foi importante para o recorte temático do presente trabalho que a aprofundará, ainda mais, ao relacionar a interceptação destes por terceiros Estados quando se suspeita de escravidão moderna a bordo. Como já relatado, não é incomum que embarcações que arvoram bandeiras de conveniência façam uso de trabalho forçado em seus empreendimentos. Neste estudo, por exemplo, já foram citados casos com navios de pavilhão do Camboja, Ilhas Marshall, Myanmar, Panamá e Vanuatu.

Diante de tal realidade violadora de direitos humanos, no capítulo 5 analisar-se-á se tal prerrogativa exclusiva de fiscalizar as relações empregatícias, alicerçada nos princípios da liberdade de navegação e da lei de pavilhão, pode ou não sofrer mitigação por outros Estados em prol da boa ordem do mar. Antes, porém, ainda resta analisar os poderes concernentes aos Estados costeiros nos diferentes espaços marítimos como forma de subsidiar a discussão acerca da interceptação de navios.

4.2 A Soberania mitigada nos diferentes espaços marítimos e o direito à livre navegação

Restou claro que o sistema de bandeiras se estrutura em uma relação de direitos e deveres estabelecidos entre o navio e o Estado ao qual se atrelou. Vista a responsabilidade do país de pavilhão pelas relações mantidas a bordo, também se explicitou que o dito registro agrega prerrogativas ao navio como o direito de navegação.

A princípio, vigora a ideia de que os mares e oceanos são grandes canais viabilizadores do comércio internacional e que, apenas com o direito de navegação por eles livremente garantido, seria possível a ampla circulação de mercadorias. Sendo assim, tal direito frequentemente contrastou com os desejos estatais de tratar seus

mares adjacentes como puras extensões de seus territórios, o que lhes permitiria lá agir de forma soberana.

Diversas teorias jurídicas buscaram dar respaldo (ou não) aos pleitos destes Estados e, baseando-se em diferentes aspectos, variaram entre conceder poderes (sejam totais, sejam mitigados) ou não os atribuir em nenhuma forma. Sem muito adentrar no embate de teorias por não ser a intenção deste estudo, pode-se dizer que, entre elas, a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua de 1958⁶⁰ estabeleceu como prevalente a tese da “soberania mitigada” do Estado costeiro ao afirmar que a soberania estatal se estende, além da terra firme e das águas interiores, à determinadas faixas do mar que o circunda.

Mais tarde, tal teoria foi reafirmada pela Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar aonde se consolidou quais seriam estes trechos, suas dimensões e que neles vigoraria uma soberania com limites. De forma paradoxal, sobressalta aos olhos a mutilação de um poder que, em tese, foi concebido como soberano, incontestável. Porém, como lembra Fernando Bastos, ao se utilizarem destas faixas marítimas, os Estados costeiros devem levar em conta que terceiros Estados também podem delas usufruir em determinadas condições, já que ali não existe uma relação convencional de propriedade. Nas palavras do autor:

A ordem jurídica destinada a regular os usos dos oceanos tem por pressuposto básico a ideia de que estes não implicam uma apropriação dos espaços marítimos pelos Estados, em particular pelos Estados costeiros. Nestes termos, com a exceção das águas interiores, o reconhecimento de “e de ‘soberania’, de ‘poderes de soberania’ e de ‘poderes de jurisdição’ aos Estados costeiros relativamente aos espaços marítimos não implica a atribuição a estes Estados de poderes exclusivos sobre esses espaços. Com efeito, o exercício de poderes por parte dos Estados costeiros deve ter em consideração os outros usos dos oceanos que são reconhecidos simultaneamente a todos os outros Estados. (BASTOS, 2013, p.6, apud BEIRÃO, 2015, p.76, grifo nosso)

Assim sendo, fica claro que o conceito de soberania para o direito do mar não é absoluto, pelo contrário, o Estado costeiro sofre mitigações em seus poderes, à medida que o fato controverso se afasta da costa. A determinação do local do acontecimento é vital para este Estado concluir acerca da possibilidade de exercer sua jurisdição (e em que grau). Percebe-se, assim, que CNUDM optou por se basear pelo

⁶⁰ Kraska (2011, p. 96) ressalva que a Conferência de Codificação de 1930 foi a primeira a recomendar a adoção de uma “soberania territorial universal” sobre o mar territorial na largura de 3 milhas. Ainda segundo o autor, ela não chegou a gerar uma convenção propriamente dita, contudo influenciou a I Conferência de Direito do Mar de 1958 como ponto de partida.

critério espacial (*ratione locci*) para lidar com os acontecimentos no mar e daí a importância de se esclarecer acerca das diferentes zonas marítimas, seus alcances e os direitos e deveres do Estado costeiro em cada uma delas.

A bem da verdade, fazer valer soberania sobre faixas marítimas já era, por si só, uma exceção também ao conceito de jurisdição, já que, em regra, esta é atinente ao Estado exercendo-a em seu território e, apenas de forma excepcional, fora dele (extraterritorialmente). Tal entendimento, conhecido como princípio da aderência ao território, está firmado internacionalmente no *leading case* “S.S. Lotus”, julgado pelo Tribunal Permanente de Justiça Internacional (PCIJ), predecessor histórico do Tribunal Internacional de Justiça:

Agora, a primeira e principal restrição imposta pelo direito internacional a um Estado é que -sem a existência de uma regra permissiva em contrário- ele não pode exercer seu poder de nenhuma forma no território de outro Estado. Nesse sentido, a jurisdição é certamente territorial; não pode ser exercido por um Estado fora de seu território, exceto em virtude de uma regra permissiva derivada de costumes internacionais ou de uma convenção.⁶¹ (PCIJ, p. 18, grifo meu)

A CNUDM então, preenche exatamente este requisito de ser a regra permissiva que valida o exercício de jurisdição além do território daquele Estado, estendendo-o a zonas marítimas próximas e, até a navios nacionais em águas longínquas. No caso do presente estudo, interessa o viés criminal da jurisdição extraterritorial e, quanto a esta, se faz necessária divisão entre a jurisdição formal, capaz de prever condutas e cominar penas, e a sua execução de fato, ou seja, o poder de fazer valer o que foi previsto.

Se por um lado um Estado não pode exercer jurisdição executória no território alheio, salvo com seu consentimento, é possível que ele preveja formalmente situações nas quais ele deveria agir. Exemplificando, um determinado Estado A poderia prever em sua legislação que possui competência para processar e julgar crimes cometidos contra seus nacionais, independentemente de onde e por quem tenha sido cometido. Ao mesmo tempo, o Estado B, local onde tal crime foi materializado e onde se encontra o imputado, também poderia entender-se como legalmente competente.

⁶¹ No original: “Now the first and foremost restriction imposed by international law upon a State is that-failing the existence of a permissive rule to the contrary-it may not exercise its power in any form in the territory of another State. In this sense jurisdiction is certainly territorial; it cannot be exercised by a State outside its territory except by virtue of a permissive rule derived from international custom or from a convention.”

Ou seja, aos olhos do direito internacional, os dois países podem, formalmente, possuir jurisdição prescritiva, mas o Estado A apenas poderia executar sua jurisdição contra o imputado com a autorização do Estado B.

Dito isto, resta claro que a jurisdição extraterritorial criminal, além de ser uma exceção por si só, pode ser bifurcada. Em primeiro espectro, para prever formalmente uma conduta criminosa fora do território daquele ente. Em segundo, para executar a pretensão estatal, não podendo esta, por sua vez, ser exercida no território de alheio, salvo exista uma regra permissiva.

Relativamente à pretensão executória criminal, mais uma vez a CNUDM traz excepcionalidades ao direito internacional, ao autorizar, por exemplo, que um Estado possa fazer valer sua competência nos navios que arvoem sua bandeira, ainda que estes estejam em águas sob as quais não possua qualquer tipo de soberania, nomeadamente o alto mar. Da mesma forma, sob a denominação de direito de visita, deixa a salvo também a possibilidade da atuação estatal em um navio que sequer possui sua bandeira quando praticadas determinadas condutas ofensivas em alto mar conforme será esmiuçado no próximo capítulo.

Resumindo, ao passo que o direito internacional determina que a jurisdição estatal apenas deve ser exercida no próprio território, ele aceita exceções nas quais a jurisdição criminal pode ser arguida fora dele. É o caso da extraterritorialidade criminal advinda dos diferentes níveis de soberania possuídos nas respectivas zonas marítimas. A CNUDM, porém, é capaz de aprofundar ainda mais tais excepcionalidades ao prever, por exemplo em seu art. 110, a possibilidade de um Estado intervir de forma prescritiva e executória em um navio de sua bandeira em uma zona marítima sob a qual não possui qualquer resquício dessa soberania.

Portanto, há um entendimento peculiar que os conceitos de jurisdição e soberania adquirem ao serem tratados pelo Direito Mar. Ambos ganham ainda mais nuances e exceções quando previstos pela Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar e, especialmente no tema do presente estudo, são vitais para entender as limitações do poder estatal em cada zona marítima. Dito isto, resta madura a explanação para tratar de tais zonas de modo mais específico, estabelecendo os direitos e deveres dos Estados costeiros e de bandeira nestes espaços.

A primeira faixa marítima adjacente ao Estado litorâneo é o mar territorial (MT)⁶², delimitado pelo art. 3º da CNUDM⁶³ a partir da vontade estatal de defini-lo até o limite máximo de 12 milhas náuticas com início nas linhas de base⁶⁴. É possível, portanto, que um Estado não deseje ter como mar territorial toda esta extensão, porém, de acordo com Byers (1999, p. 104-105), a prática internacional é ater-se aos limites propostos pelo supracitado artigo.

Como já mencionado anteriormente, a CNUDM estabelece que a soberania estatal perde expressão à medida que o fato se afasta da costa. No mar territorial, o art. 2º, 3, da convenção estabelece que haverá soberania do Estado costeiro, mas que esta será “exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional” (BRASIL, 1990). Este último trecho deixa claro que se trata da mencionada “soberania mitigada”, ou seja, neste espaço marítimo vigorará o direito interno próprio daquele país, porém este deverá exercê-lo aceitando certas ressalvas feitas por regras de direito internacional, especialmente pela própria Convenção de Montego Bay. Neste sentido, Menezes:

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar reconhece a jurisdição absoluta do Estado sobre o mar territorial, mas em razão de ser um espaço dinâmico de inter-relações, cuidou de resguardar certas garantias e imunidades que são aplicadas para embarcações, pessoas e outros Estados. (MENEZES, 2015, p. 94)

Acerca deste resguardo de certas garantias frente à soberania no mar territorial podem ser apontados alguns artigos da dita convenção, como nos casos das imunidades atinentes ao navio de guerra e de Estado utilizado para fins não comerciais (art. 32), às jurisdições penal e civil em embarcações (arts. 27, 1, e 28,1) e o direito de passagem inocente (art. 45). Para os fins desta dissertação, os dois últimos são essenciais enquanto excepcionalidades dentro do poder fiscalizatório do país costeiro, atingindo tangencialmente os direitos humanos dos trabalhadores a bordo.

Em primeiro lugar, cabe esclarecer que a passagem inocente é espécie do gênero passagem e, portanto, reúne também as características gerais desta última,

⁶² De acordo com Silva (2015), a expressão “mar territorial” foi internacionalmente adotada pela primeira vez pelo Segundo Comitê da Conferência de Codificação de Haia de 1930.

⁶³ CNUDM, art. 3º: “Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção.”

⁶⁴ Em verdade, duas situações podem ocorrer nas quais tal limitação é excepcionada, variando para mais ou para menos: no caso de ancoradouros (CNUDM, art. 12) e de Estados com costas fronteiriças (CNUDM, art. 15).

quais sejam, deve ser rápida e contínua, podendo haver parada ou fundeamento (enquanto incidentes naturais da navegação), ao passo que se atravessa o MT, tanto para adentrar e sair de águas interiores e / ou fazer escalas, quanto para seguir sem fazê-lo. Mais especificamente, a passagem inocente é um desdobramento do direito de navegação atinente ao mar territorial e ocorre quando um navio, seja comercial ou particular, o atravessa sem afetar a paz, a boa ordem e / ou a segurança do Estado costeiro (CNUDM, art. 19).

No subcapítulo 5.2, se aprofundará estes últimos conceitos, justamente para averiguar a existência de prejuízos a eles quando direitos humanos de trabalhadores são violados utilizando-se da imunidade oferecida pela passagem inocente. Tal imunidade advém do art. 27 da CNUDM que solidifica a impossibilidade de o Estado costeiro exercer jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro quando o mesmo se encontra em passagem inocente. Vale lembrar, entretanto, que o Estado ainda pode impor leis e regulamentos com o fito de normatizar e organizar tal trânsito, ainda que sejam possibilidades restritas a matérias discriminadas no art. 21 da CNUDM⁶⁵. Como lembra Kraska (2011, p.122), em casos extremos chega até a ser possível constringer a passagem inocente se tal medida for razoável e necessária à segurança do Estado costeiro.

Dito isto, restam expostas as exceções que tornam a soberania estatal no mar territorial um conceito não absoluto, contrapondo, portanto, a assertiva anterior, citada de Menezes. Por outro lado, resta aprofundar quais as demais características de tal soberania. São elas: exclusividade, inviolabilidade e plenitude. Diz-se que é exclusiva por apenas o país costeiro poder exercer jurisdição naquela zona marítima e, apenas com o consentimento dele, um terceiro Estado poderia fazê-lo também. Por sua vez, a jurisdição no mar territorial é inviolável porque toda a comunidade internacional deve

⁶⁵ CNUDM, Art. 21: "Leis e regulamentos do Estado costeiro relativos à passagem inocente
1. O Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos, de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, relativos à passagem inocente* pelo mar territorial sobre todas ou alguma das seguintes matérias:
a) segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo;
b) proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços ou instalações;
c) proteção de cabos e dutos;
d) conservação dos recursos vivos do mar;
e) prevenção de infrações às leis e regulamentos sobre pesca do Estado costeiro;
f) preservação do meio ambiente do Estado costeiro e prevenção, redução e controle da sua poluição;
g) investigação científica marinha e levantamentos hidrográficos;
h) prevenção das infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro."

sujeitar e ater seus atos diante da integralidade territorial do país ribeirinho, não podendo desrespeitar suas regras. Finalmente, por plenitude da jurisdição, assegurada pelo art. 2º, 3, da CNUDM, deve-se entender que o Estado costeiro tem completo poder para legislar e executar normas acerca de qualquer tema no mar territorial e que, ainda que estejam previstas limitações como as supracitadas, nenhuma outra pode ser simplesmente presumida, devendo ser expressa. Desta forma, o Estado litorâneo possui plena jurisdição para “exercer seu papel de polícia, guarda e segurança, aplicar suas leis de forma plena e executar medidas adjudicatórias; também, para definir os limites exploratórios dos recursos marinhos, sem qualquer intervenção de outro Estado ou da comunidade internacional” (MENEZES, 2015. P. 92).

No mesmo sentido, Zanella (2017, p.162-165) aprofunda os temas passíveis de serem tutelados pelo país costeiro com o objetivo de “manter a ordem e a paz” no mar territorial, inclusive classificando-os não só como um direito, mas também como um dever em prol da navegação e da vida humana. Segundo o autor, cabe ao Estado costeiro tutelar o ambiente marinho e pesquisas nele realizadas, adotar todas as medidas para a segurança da navegação e legislar acerca de questões aduaneiras, fiscais, de imigração e fitossanitárias.

Dentro desta análise da limitação das soberanias estatais ao longo de suas costas, a próxima faixa litorânea a merecer destaque é a zona contígua (ZC). Em definição, esta se inicia após o mar territorial e se estende por até mais 12 milhas náuticas. Assim, caso determinado país tenha optado por adotar um mar territorial no limite do possível (12 MN), a zona contígua poderia ser delimitada até 24 MN, sob as quais o Estado possui uma soberania diferenciada.

Enquanto para alguns, como Guilfoyle (2009, p. 12), a CNUDM apenas permite aos países costeiros “exercerem controle’ (não soberania e nem jurisdição)”⁶⁶ com o objetivo de prevenir e punir atos que já tenham violado leis em seu território ou no mar territorial, para outros “o Estado pode exercer parcela de sua jurisdição, mas somente para adotar medidas de vigilância e fiscalização sobre o cumprimento de certas regras administrativas, como regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários” (MENEZES, 2015, p, 102).

⁶⁶ No original: “UNCLOS allows coastal states only to ‘exercise ‘control’ (not sovereignty or jurisdiction) in order either to prevent infringement of the specified laws within the state’s territory or territorial sea, or to punish acts already committed within its territory or territorial sea.”

Por enquanto, acerca da Zona Contígua prevista no art. 33 da CNUDM⁶⁷, é mais importante para este estudo notar que, “já não há citação expressa à soberania, mas somente a previsão de ‘medidas de fiscalização necessárias’, o que, *per se*, já deixa claro a previsão de algum grau de jurisdição do Estado costeiro sobre essa área, mas não todos” (BEIRÃO, 2015, p. 74). Em outras palavras, a ZC possui uma mitigação de jurisdição que torna os poderes estatais mais limitados que os possuídos no mar territorial, restringindo-os à possibilidade de controle e fiscalização em prol da segurança e do interesse público estritamente previstos no art. 33 da Convenção.

A bem da verdade, quando da delimitação dos espaços marítimos pela CNUDM, ficou estabelecido que a Zona Contígua estaria englobada pela Zona Econômica Exclusiva (ZEE), agregando, então, outras prerrogativas às já possuídas. Esta última é definida pelo art. 55 como “uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente (...)”⁶⁸, logo, se é limítrofe ao MT, incorpora a zona contígua. Como parte integrante, também recebe a prerrogativas estabelecidas para o todo, no caso, os direitos e deveres que dão razão de ser à ZEE. Portanto, em somatória aos direitos de fiscalização administrativos (aduaneiros, fiscais, de imigração e /ou sanitários – estes limitados à ZC que lhe é parte integrante, até 24MN), também é possível exercer jurisdição acerca da exploração e apropriação dos recursos econômicos nela presente, devendo ainda assumirem-se os deveres inerentes ao espírito de toda a Convenção, como o de respeitar a liberdade de navegação.

Por sua vez, a Zona Econômica Exclusiva pode estender-se até 200 milhas náuticas após as linhas de base e, como já dito, tem início após o mar territorial. Apesar de já possuir antecedentes em outros tratados e no próprio direito consuetudinário, a configuração da ZEE nos moldes atuais foi uma inovação trazida pela CNUDM, em consonância com o desenvolvimento tecnológico capaz de aumentar a capacidade científica e exploratória *offshore*. Com a crescente habilidade de executar atividades

⁶⁷ CNUDM, Art. 33: “Zona contígua

1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a:

a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial;

b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial;”

⁶⁸ CNUDM, Artigo 55: “Regime jurídico específico da zona econômica exclusiva

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

cada vez mais longe da costa, urgiu a necessidade de regulação desta exploração, sanada pelo art. 56 da convenção:

Artigo 56:

Direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva

1. Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem:

a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para **fins econômicos**, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;

(...)

c) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:

i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

ii) investigação científica marinha;

iii) proteção e preservação do meio marinho;

2. No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona econômica exclusiva nos termos da presente Convenção, o Estado costeiro terá em devida conta os direitos e deveres dos outros Estados e agirá de forma compatível com as disposições da presente Convenção. (...) (BRASIL, 1990, grifo nosso)

Confirmando o entendimento da cada vez maior mitigação de soberania à medida que se afasta da costa, já em seu início, a supracitada alínea “a” do inciso “1” concede ao Estado ribeirinho apenas “direitos de soberania”. De forma subsequente, já enumera as situações nas quais seu titular poderá exercê-los, nomeadamente em questões de exploração econômica e gestão responsável dos recursos ali existentes.

A simples leitura do artigo demonstra que a Convenção, de forma proposital, fez distinção entre os “direitos de soberania” e o instituto da jurisdição, tratando-os separadamente em alíneas distintas do referido artigo (“a” – direitos de soberania e “c” – jurisdição). Na prática, em relação ao primeiro, “entende-se que o Estado terá autoridade e poder de determinar sobre a zona econômica exclusiva todas as questões que envolvem as quatro prescrições atributivas, sem interferência de qualquer outro Estado, e, de forma ampla, sobre qualquer questão que envolva exploração econômica da área (...)” (MENEZES, 2015, p. 105). Já ao mencionar a posse de jurisdição, a CNUDM lida com a atribuição da responsabilidade de regular e movimentar seu sistema jurisdicional para resolver conflitos atinentes aos supracitados incisos (ilhas artificiais, instalações, estruturas, investigações científicas, proteção e preservação do meio ambiente marinho).

A taxatividade estrita com que a Convenção enumerou os temas sobre os quais o Estado costeiro possui “parcelas de soberania” chega a induzir alguns autores, como Mattos (1996 *apud* BEIRÃO, 2015, p.77) e Beirão (2015, p.77), a entender que houve

a opção por uma soberania funcional. Na ZEE, para tais autores, haveria uma soberania dependente dos fatores econômicos listados.

Assim, ainda que este entendimento seja perfeitamente cabível para grande parte da ZEE, não são apenas nestas matérias que o Estado litorâneo pode exercer soberania, visto que, em menor parcela desta zona marítima, o art. 33 da CNUDM permite o controle e a fiscalização de outros temas em prol da segurança e do interesse público. Na faixa da Zona Contígua, englobada pela Zona Econômica Exclusiva, outras prerrogativas são reservadas ao Estado costeiro, parecendo que deve, então, mais uma vez, sobressair o local do fato analisado (*ratione locci*) e não apenas o critério funcional.

Por fim, reforça ainda o entendimento de soberania mitigada, em razão do espaço marítimo, o supramencionado inciso 2 do art. 56, que faz a previsão de que estes direitos de soberania serão usufruídos tendo em “devida conta os direitos e deveres dos outros Estados”. Ou seja, o Estado costeiro, na sua ZEE, ainda que possua “direitos de soberania” / jurisdição para algumas ações, deverá executá-las sem interferir no direito de terceiros, outra solidificação de que se trata, na verdade, de uma soberania com limitações. Menezes (2015, p. 107-108) traz o exemplo das ilhas artificiais que têm sua colocação e utilização sob jurisdição do Estado costeiro, mas que este não poderá delimitar uma zona de segurança tamanha a ponto de impossibilitar o direito de navegação em vias marítimas reconhecidamente essenciais para a o trânsito internacional.

Ao mesmo tempo, constando as prerrogativas estatais dentro de sua ZEE em uma listagem “*numerus clausus*”, diversas outras restam sem titularização, vigorando quanto a elas o regime de alto mar. Daí a afirmação de Zanella (2017, p. 238) que “[s]e, por um lado, os direitos exclusivos sobre os recursos naturais do Estado costeiro, em ZEE, não se confunde com o regime de liberdades imposto ao alto mar; por outro, para determinados fins – em especial para a navegação – a ZEE se assemelha e absorve características de alto mar”. Isso porque, tanto na Zona Econômica Exclusiva quanto em alto mar, vigora a liberdade de navegação, princípio consuetudinário que garante às embarcações (cumpridoras de determinados pré-requisitos) o livre trânsito por estas zonas marítimas.

O alto mar está definido pela CNDUM, art. 86, como sendo “todas as partes do mar não incluídas na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem as águas arquipelágicas de um Estado arquipélago”. Ou seja, trata-se de um espaço residual no qual mais liberdades podem ser exercidas por todos os Estados desde que com fins pacíficos. Sobre ele não vigora qualquer soberania e nem pode um Estado pretender fazê-lo, ainda que parcialmente (CNUDM, arts. 88⁶⁹ e 89⁷⁰). Além da liberdade de navegação, já mencionada, todos os países (inclusive aqueles sem litoral) gozam dos direitos de sobrevoo, de colocar cabos e dutos submarinos, de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, de pesca e de investigação científica, sempre, claro, de acordo com as demais passagens da própria Convenção e do direito internacional.

Com vistas ao presente estudo, o mais importante destes direitos é a liberdade de navegação, princípio norteador válido tanto para o alto mar quanto para a ZEE. Como já mencionado na subseção anterior, ao arvorar uma bandeira que demonstra o liame entre um país e aquela embarcação, ela passa a gozar da prerrogativa de não ser objeto de ingerência por outro Estado nestas zonas marítimas, independentemente de sua atividade. Em regra, vigora para as relações perpetradas por aquele navio a jurisdição exclusiva do seu país de bandeira, tornando ainda mais raros casos de interceptação no alto mar e na ZEE.

Restam expressas assim as mitigações do conceito de soberania que cada zona marítima impõe ao seu Estado costeiro. Ao passo que o direito consuetudinário consagrou o direito de navegação como essencial para a comunicação e o comércio entre os povos, os Estados ribeirinhos reivindicaram faixas de mar com diferentes teores de soberania. Neste conflito de interesses, como demonstrado, o direito de navegação é constrangido tanto mais se aproxima da costa e, nessa toada, cada vez mais possibilidades de intervenção possui o Estado litorâneo em diferentes matérias, eventualmente atingindo embarcações estrangeiras.

Em resumo, a impossibilidade de persecução penal enquanto em passagem inocente é exceção à soberania estatal existente em seu Mar Territorial, porém, na ZEE e no Alto Mar, tal excepcionalidade é ampliada para transformar-se em regra,

⁶⁹ CNUDM, art. 88: “O alto mar será utilizado para fins pacíficos.”

⁷⁰ CNUDM, art. 89: “Nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania.”

para qualquer navio de bandeira estrangeira. No próximo capítulo, entretanto, tais regras serão trabalhadas diante da suspeita de quebra do uso ordeiro dos mares por conta da utilização de escravidão moderna. Emergirá a discussão acerca de intervenção estatal em navios estrangeiros, sejam aqueles que gozam de imunidade penal por estarem em passagem inocente, sejam outros que transitem por ZEE ou por alto mar.

5 O COMBATE AO TRABALHO ESCRAVO MODERNO NO AMBIENTE MARÍTIMO: UMA NOVA PERSPECTIVA DO TRÁFICO DE ESCRAVOS E DO DIREITO DE VISITA

5.1 O direito de visita e sua ligação com tráfico de escravos

A primeira disposição multilateral acerca da possibilidade de intervenção em navios estrangeiros suspeitos de traficar escravos, como já mencionado no segundo capítulo, foi acordada em 1815 quando a Inglaterra pressionou outros Estados a assinarem a Declaração das Potências pela Abolição do Tráfico de Escravos. Até então, o “*Slave Trade Act*” de 1807 regia a política inglesa de interferir em navios escravagistas (especialmente estadunidenses) e, para tanto, buscava justificativa no direito costumeiro internacional. Ainda de acordo com esta norma unilateral, o comércio marítimo de africanos passou a ser ilegal e os navios ingleses que o confrontassem deveriam apresar e confiscar as embarcações envolvidas, bem como libertar os escravos e confiscar os demais bens encontrados (ZANELLA, 2017, p. 477).

Contudo, de acordo com *Le Louis* (1817, *apud* GUIYLFOLE, 2009, p. 133), não se podia dizer que tal comércio era reconhecidamente proibido pelo direito internacional e, portanto, a prática de intervir em navios que o praticavam não poderia ser entendida como um costume da comunidade internacional. Após a Declaração de 1815, entretanto, o direito de intervir em embarcações estrangeiras para apenas vistoriar e averiguar passou a ter como base o próprio tratado, não mais necessitando alegar ser um direito costumeiro.

De qualquer maneira, o direito de visitar navios alheios passou a ser continuamente repetido nos grandes acordos internacionais ao longo do começo do séc. XIX⁷¹ e, assim, finalmente se pode designar a ele o “*status*” de costume. Esta noção ganhará importância mais à frente quando se necessitará demonstrar que o direito de visita

⁷¹ Ver página 12 deste mesmo estudo.

possui, desde as suas origens, o histórico de ser construído e desenvolvido pela sociedade internacional, possibilitando que o mesmo continue passível a mutações diante de um novo contexto e prática desta mesma sociedade.

Como também já ressaltado no segundo capítulo, até estes primeiros acordos do começo do séc. XIX o que se buscava reprimir era o tráfico de escravos em si e não a própria escravidão. Com a paulatina evolução dos Direitos Humanos, esta última passou a também ser constrangida, reiteradamente, em diversos acordos multilaterais, como na Convenção Sobre a Escravatura de 1926 e na Convenção Suplementar sobre Escravidão de 1956. Vale recordar que foi justamente a primeira delas que, pioneiramente, forneceu o conceito amplamente aceito do termo escravidão. Na mesma toada vanguardista, foi ela também quem definiu o que poderia ser entendido como “tráfico de escravos” em seu Art. 1, §2º:

Art. 1, §2º: O tráfico de escravos compreende todo ato de captura, aquisição ou sessão de um indivíduo com o propósito de escravizá-lo; todo ato de aquisição de um escravo com o propósito de vendê-lo ou trocá-lo; todo ato de cessão, por meio de venda ou troca, de um escravo adquirido para ser vendido ou trocado; assim como em geral todo ato de comércio ou de transportes de escravos. (BRASIL, 1966)

De forma crítica, entretanto, Guilfoyle (2009, p. 133) afirma que tais instrumentos falharam em recolocar em evidência quaisquer medidas para a supressão deste comércio pelo mar, deixando ainda em voga uma estrutura “degradada” do século XIX. A bem da verdade, a Convenção Suplementar sobre Escravidão de 1956 se limita em seu art. 3º, §§ 2 e 3⁷² a exigir dos Estados contratantes que tomem as medidas necessárias para impedir que seus portos e navios nacionais sirvam ao transporte de escravos, não esclarecendo os deveres e as condutas práticas estatais quando o mesmo ocorrer com embarcações estrangeiras.

Ainda de acordo com o autor, a estrutura de intervenção do séc. XIX manteve-se inalterada até que a Convenção Sobre o Alto-Mar de 1958 (art. 22) e, posteriormente, a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar (art. 110) dispuseram em seus textos acerca do direito de visita e inspeção em embarcações estrangeiras por navios de guerra (GUILFOYLE, 2009, p. 134).

⁷² “SEÇÃO II - TRÁFICO DE ESCRAVOS - Artigo 3º: [...] §2. Os Estados Membros tomarão todas as medidas necessárias para impedir que os navios e aeronaves autorizados a arvorar suas bandeiras transportem escravos e para punir as pessoas culpadas desse ato ou culpadas de utilizar o pavilhão nacional para tal fim. §3. Os Estados Membros tomarão todas as medidas necessárias para que seus portos, seus aeródromos e suas costas não possam servir para o transporte de escravos. (BRASIL, 1966)

Restou demonstrado no capítulo anterior que, em regra, os Estados devem abster-se de intervir em embarcações alheias para fins de persecuções penais quando estas estejam em passagem inocente por seus mares territoriais. De forma geral, igualmente ocorre nos demais espaços marítimos, quando navios de determinada bandeira não podem sofrer ingerências de outros Estados, estando imunes a intervenções sob a égide do princípio da liberdade de navegação.

Entretanto, “para manter a ordem no mar, preservar a paz e o direito internacional, existem algumas restrições à livre navegação, pois a ausência de soberania, em alto mar, não significa admitir a anarquia” (ZANELLA, p. 472). De acordo com Natalie Klein (2007, p. 290-291), ainda que o direito do mar se baseia na ideia que o interesse comum é melhor atingido por meio da manutenção desta liberdade e do respeito à lei de pavilhão, tais regras poderiam não ser as mais adequadas diante do crescimento das reivindicações por medidas que melhorem a segurança marítima.

Exemplificando, instrumentos multilaterais e até bilaterais ressalvam esta busca por regulação extraterritorial como a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA), seu segundo protocolo adicional de 2005, a Convenção Única sobre Entorpecentes de 1961 e a Convenção da Organização das Pescarias do Atlântico Sudeste. Ressalte-se, entretanto, que relativamente a estes dois últimos, prevalece o mandamento de interdição consentida. Isto é, antes de exercer a intervenção, deve-se buscar autorização do Estado de bandeira para tanto.

A CNUDM, por sua vez, também cria exceções ao “*mare liberum*” ao enumerar certas situações nas quais navios de guerra ou aeronaves militares que encontrem no alto mar uma embarcação estrangeira (sem imunidade oficial⁷³) estarão autorizados a intervir sem a necessidade de consentimento alheio. Trata-se do direito de visita solidificado no art. 110 da dita convenção e entre tais atos ilícitos passíveis de repressão unilateral está o tráfico de escravos ou a sua suspeita:

ARTIGO 110

Direito de visita

1. Salvo nos casos em que os atos de ingerência são baseados em poderes conferidos por tratados, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade de conformidade com

⁷³ De acordo com os arts. 95 e 96 da CNUDM, navios de guerra no alto mar e navios pertencentes a um Estado ou por ele operados e utilizados unicamente em serviço oficial não comercial não podem ser alvos de direito de visita de um Estado que não o seu de bandeira.

os artigos 95 e 96 não terá o direito de visita, a menos que exista motivo razoável para suspeitar que:

a) o navio se dedica à pirataria;

b) o navio se dedica ao tráfico de escravos;

c) o navio é utilizado para efetuar transmissões não autorizadas e o Estado de bandeira do navio de guerra tem jurisdição nos termos do artigo 109;

d) o navio não tem nacionalidade; ou

e) o navio tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra, embora arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira.”

(BRASIL, 1990, grifo do autor)

Percebe-se, então, que cinco situações são capazes de conceder aos Estados a prerrogativa de intervir em embarcações estrangeiras que as esteja praticando. Como estabelecem os próximos incisos do mesmo artigo, tal manobra consiste em o comandante do navio de abordagem (NA)⁷⁴ enviar, sob sua responsabilidade, um grupo liderado por um oficial para proceder à verificação dos documentos que autorizem o uso da bandeira. Caso, após tal verificação, as suspeitas persistam, pode preceder a bordo do navio para inspeção ulterior⁷⁵.

Não é demais salientar que, como o próprio nome da manobra faz alusão, inicialmente se trata de uma “visita à um território estrangeiro”, e, portanto, deverá ser efetuada com toda a consideração possível, presumindo a inocência alheia. Ademais, “se as suspeitas se revelarem infundadas e o navio visitado não tiver cometido qualquer ato que as justifique, esse navio deve ser indenizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido” (CNUDM, art. 110, 3).

Por outro lado, a convenção não aprofunda as condutas a serem perpetradas quando as situações descritas forem confirmadas. Como aduziu Guilfoyle (2009, p. 23), “[A] UNCLOS fala muito acerca de jurisdição marítima, mas pouco sobre direito penal de fato.”⁷⁶ Ainda que listadas conjuntamente, a convenção é comedida em autorizar o exercício de jurisdição com força executória em algumas destas condutas, deixando transparecer maior preocupação com a repressão de umas do que de outras.

Após a confirmação da ilicitude imagina-se que ocorreria a prisão dos criminosos e / ou o apresamento do respectivo navio, porém, na realidade, tal prerrogativa executória é apenas garantida nos casos de pirataria e transmissão não autorizada

⁷⁴ O art. 110, 4, da CNUDM prevê a possibilidade também de aeronaves militares realizarem tais inspeções, *mutatis mutandis*. Diante da cada vez mais pujante realidade de drones utilizados como instrumento de monitoramento e fiscalização dos mares em prol da segurança marítima, tal previsão deve ser ressaltada.

⁷⁵ CNUDM, art. 110, 2.

⁷⁶ No original: “UNCLOS says much about maritime jurisdiction but little about substantive criminal law.”

(CNUDM, arts. 105 e 109). Relativamente ao tráfico de escravos, os Estados podem apenas impor jurisdição executiva para impedir e punir seu transporte em navios nacionais (CNUDM, art. 99⁷⁷). Quanto às embarcações estrangeiras, o NA está restrito a visitar, embarcar e, no máximo, reportar o averiguado ao Estado de bandeira. No mesmo sentido, afirmou Guilfoyle:

Os membros da UNCLOS são obrigados a cooperar na supressão de apenas três crimes específicos em águas internacionais: pirataria, tráfico ilícito de entorpecentes e transmissão não autorizada. Destes, a jurisdição executiva no alto mar é geralmente concedida apenas por conta de pirataria e transmissão não autorizada, e a última apenas de forma qualificada. Todas os Estados partes da UNCLOS também são obrigados individualmente a "impedir e punir" o uso de seus navios de bandeira no comércio de escravos, mas não há dever geral de cooperação para esse fim, muito menos jurisdição executória universal no alto mar.⁷⁸ (GUILFOYLE, 2009, p. 23)

Assim, resta notar que, em plena era da supremacia dos direitos humanos subjacente a todos os demais ramos jurídicos, a CNUDM reserva a outros crimes (como a pirataria, de raízes patrimoniais) um tratamento mais cuidadoso do que o reservado ao tráfico de escravos. Tal observação parece demonstrar um descompasso deste instrumento com o atual momento atravessado pelo direito internacional no qual o próprio termo "tráfico de escravos" vem sofrendo questionamentos.

Em síntese, buscou-se demonstrar a ligação histórica entre a repressão ao tráfico de escravos e a própria origem do direito de visita. Enquanto no capítulo anterior verificou-se a preferência do direito do mar pelos princípios do "*mare liberum*" e do estrito respeito à lei de pavilhão, nesta subsecção restou analisado o tráfico de escravos enquanto exceção a tais mandamentos, seus antecedentes formadores de costume, os procedimentos previstos para a condução da visita de inspeção e a inconsistente consequência em caso de confirmação da suspeita.

A seguir, no próximo subcapítulo, será intentada uma releitura do instituto do direito de visita de modo a conciliá-lo com os atuais entendimentos da sociedade internacional. A intenção é realinhar a interlocução entre o direito do mar e os direitos

⁷⁷ CNUDM, art. 99: "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."

⁷⁸ No original: "UNCLOS parties are obliged to cooperate in suppressing only three particular offences in international waters: piracy, illicit narcotics traffic and unauthorized broadcasting. Of these, high seas jurisdiction to enforce is only generally granted over piracy and unauthorized broadcasting, and the latter only in a qualified form. All UNCLOS parties are also obliged individually to 'prevent and punish' the use of their flag vessels in the slave trade, but there is no general duty of cooperation to this end, let alone universal high seas enforcement jurisdiction."

de não ser escravizado e traficando, em atenção tanto aos direitos humanos quanto a própria correlação histórica que sempre existiu entre eles, mas que hoje se encontra em descompasso.

5.2 A influência da interpretação contemporânea da escravidão moderna e do tráfico de escravos na releitura do direito de visita

A análise anterior acerca do direito de visitar embarcações estrangeiras deixou clara a correlação entre tal instituto e o tráfico de escravos. Hoje tido como um direito costumeiro após ser continuamente repetido em diversos instrumentos internacionais, é cristalino que o art. 110 da CNUDM permite uma intervenção unilateral sob aqueles navios com suspeitas de abrigarem escravos em sua concepção tradicional.

Vale dizer, inclusive, que a proibição da escravidão (e extensivamente o transporte de escravos), “é considerada uma norma imperativa do Direito Internacional (*jus cogens*)” e implica em obrigações *‘erga omnes’* de acordo com a Corte Internacional de Justiça” (CORTEIDH, 2016, p. 65). Segundo o art. 53 da Convenção de Viena Sobre o Direito dos Tratados (CVDT)⁷⁹, o *“status”* de *“jus cogens”* é reconhecido pela comunidade internacional quando um preceito é alçado à tamanha importância que adquire primazia dentro da ordem jurídica.

Por se tornarem imperativos, tais mandamentos não podem ser negados, confrontados ou derogados por qualquer outra norma internacional e passam a valer como princípios gerais a serem perseguidos por toda a comunidade de Estados. As obrigações *“erga omnes”* se destinam a proteger e promover os valores básicos da própria sociedade internacional e, portanto, são interesses jurídicos de todos, inclusive dos próprios Estados. No mesmo sentido se posicionou a Corte Internacional de Justiça (CIJ) no *“leading case Barcelona Traction”*, onde inclusive cita o direito de não ser escravizado:

⁷⁹ CVDT, art. 53: “Tratado em Conflito com uma Norma Imperativa de Direito - Internacional Geral (*jus cogens*) - É nulo um tratado que, no momento de sua conclusão, conflite com uma norma imperativa de Direito Internacional geral. Para os fins da presente Convenção, uma norma imperativa de Direito Internacional geral é uma norma aceita e reconhecida pela comunidade internacional dos Estados como um todo, como norma da qual nenhuma derrogação é permitida e que só pode ser modificada por norma ulterior de Direito Internacional geral da mesma natureza.” (BRASIL, 2009)

... uma distinção essencial deve ser feita entre as obrigações de um Estado para com a comunidade internacional como um todo e aquelas que surgem em relação a outro Estado no campo da proteção diplomática. Pela sua própria natureza, as primeiras são de preocupação de todos os Estados. Tendo em conta a importância dos direitos envolvidos, todos os Estados podem ter um interesse jurídico na sua proteção; são obrigações erga omnes.

Tais obrigações derivam, por exemplo, do direito internacional contemporâneo, da proibição dos atos de agressão e do genocídio, assim como dos princípios e regras relativos aos direitos fundamentais da pessoa humana, incluindo a proteção contra a escravidão e a discriminação racial. Alguns dos direitos de proteção correspondentes entraram no corpo do direito internacional geral [...] Outros são conferidos por instrumentos internacionais de caráter universal ou quase universal⁸⁰ (CIJ. 1970, p.32, grifo do autor)

Assim, por diversas vezes, a sociedade internacional (e principalmente a jurisprudência de cortes transnacionais de direitos humanos) classificaram o direito a não ser escravizado e traficado como um preceito a ser perseguido por todos. Não poderia ser diferente com o direito do mar que, por meio de seus instrumentos e procedimentos, também deve zelar pelo bem comum da comunidade internacional. A obrigatoriedade de não permitir a escravidão e seu tráfico passa a dever ser perseguida com primazia por ele e, daí, a atenção à evolução destes direitos também deveria ganhar prioridade.

De fato, como já debatido, a CNUDM repudia o tráfico de escravos por meio de seus arts. 99 e 110, porém o faz sem definir a extensão do termo. Aparentemente, por se tratar de um direito há muito já estabelecido como costumeiro, a convenção tratou apenas de reproduzir tratados anteriores, ignorando sua conceituação. A simples leitura dos atos passíveis de gerar intervenções contidos no art. 110 naturalmente remete a escravidão clássica, mas a referida obrigatoriedade de perseguir a efetivação e acompanhar a evolução dos direitos “*jus cogens*” de não ser escravizado e traficado traz novos contornos a sua interpretação.

Como visto nas seções 2 e 3, recentemente a comunidade internacional passou a ser confrontada com situações cinzentas nas quais o abuso da dignidade de traba-

⁸⁰ No original: “[...] an essential distinction should be drawn between the obligations of a State towards the international community as a whole, and those arising vis-à-vis another State in the field of diplomatic protection. By their very nature the former are the concern of all States. In view of the importance of the rights involved, all States can be held to have a legal interest in their protection; they are obligations *erga omnes*.

Such obligations derive, for example, in contemporary international law, from the outlawing of acts of aggression, and of genocide, as also from the principles and rules concerning the basic rights of the human person, including protection from slavery and racial discrimination. Some of the corresponding rights of protection have entered into the body of general international law [...] others are conferred by international instruments of a universal or quasi-universal character.”

lhadores foi tamanho que a correlação com a própria escravidão foi inevitável. O desenvolvimento jurisprudencial, e por vezes legislativo, cada vez mais aproximou estas situações aviltantes, provocando uma verdadeira evolução conceitual atualmente reconhecida pelo direito internacional e acolhida pelo princípio da interpretação evolutiva dos tratados de direitos humanos.

Restou demonstrado nos referidos capítulos que, hodiernamente, a escravidão já não está restrita as relações baseadas em um título de propriedade formal, mas sim ao exercício dos poderes que ele traria. Para ser caracterizada, analisam-se dois elementos: o estado ou condição da vítima e o exercício de algum dos atributos do direito de propriedade sobre a mesma.

Quanto ao primeiro, consiste na referida dispensa da existência de comprovação formal da titularidade em troca da análise da situação “*de facto*”. Por sua vez, o segundo elemento é preenchido quando, por meio de fraudes e / ou coações, o escravizador exerce tamanho controle sobre a vítima que a autonomia pessoal dela termina reduzida a níveis degradantes. Em resumo, pode-se dizer que o direito internacional evoluiu da simples verificação da situação “*de jure*”, formalizada no título de propriedade, para a análise da relação fática baseada nas diversas formas possíveis de exercer controle como se proprietário ou posseiro fosse. Neste sentido, a Corte Interamericana de Direitos Humanos:

A partir do desenvolvimento do conceito de escravidão no Direito Internacional e da proibição estabelecida no artigo 6 da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, a Corte observa que este conceito evoluiu e já não se limita à propriedade sobre a pessoa. A esse respeito, a Corte considera que os dois elementos fundamentais para definir uma situação como escravidão são: i) o estado ou condição de um indivíduo e ii) o exercício de algum dos atributos do direito de propriedade [...]

Com respeito ao elemento de ‘propriedade’, este deve ser entendido no fenômeno de escravidão como “posse”, isto é, a demonstração de controle de uma pessoa sobre outra. Portanto, ‘no momento de determinar o nível de controle requerido para considerar um ato como escravidão, [...] poder-se-ia equipará-lo à perda da própria vontade ou a uma diminuição considerável da autonomia pessoal’.

A Corte compartilha desse critério e o considera concordante com o decidido pelo Tribunal Penal Internacional Ad Hoc para a antiga Iugoslávia, o Tribunal Especial para Serra Leoa e a Corte de Justiça da Comunidade Econômica da África Ocidental [...], de modo que, para determinar uma situação como escravidão nos dias atuais, deve-se avaliar, com base nos seguintes elementos, a manifestação dos chamados “atributos do direito de propriedade”:

- a) restrição ou controle da autonomia individual;
- b) perda ou restrição da liberdade de movimento de uma pessoa;
- c) obtenção de um benefício por parte do perpetrador;
- d) ausência de consentimento ou de livre arbítrio da vítima, ou sua impossibilidade ou irrelevância devido à ameaça de uso da violência ou outras formas de coerção, o medo de violência, fraude ou falsas promessas;
- e) uso de violência física ou psicológica;

- f) posição de vulnerabilidade da vítima;
- g) detenção ou cativoiro,
- i) exploração. (CORTEIDH, 2016, p. 71, grifo do autor)

Ao se fazer a correlação entre os supracitados atributos capazes de denunciar a “posse sobre alguém” e as diferentes formas que a escravidão moderna marítima se apresenta debatidas ao longo da seção 3, percebe-se que há um enquadramento suficiente para apontá-las como relações escravagistas. As situações abusivas retratadas, como marítimos abandonados sem recursos e à deriva pelo empregador (HRAS, 2019b; HRAS, 2019c) e pescadores presos a dívidas impagáveis e expostos a violências e coações físicas e psicológicas chegando até mesmo a serem vendidos de um explorador a outro (HODAL; KELLY, 2014; MARTÍNEZ, 2014; MCDOWELL; HTUSAN; MENDOZA, 2015), são exemplos claros de relações fáticas nas quais tais atributos do direito de propriedade são exercidos.

Para reforçar este paralelo dos elementos supracitados pela Corte IDH e os abusos enfrentados por marítimos em situações de escravidão, vale confrontar tal lista com os apontamentos realizados pela “*United Nations Inter-Agency Project On Human Trafficking*” (UNIAP, 2009, p. 5) acerca das experiências relatadas por pescadores escravizados em navios tailandeses:

[...] as vítimas geralmente experimentam inúmeras formas de exploração no mar, incluindo espancamentos na cabeça e no corpo, fome, falta de pagamento, e trauma psicológico de testemunhar violência e assassinato. Praticamente todos os homens e rapazes relataram suportar as seguintes condições e tratamento degradantes: pancadas na cabeça e no corpo; ameaças à vida; trauma de testemunhar violência, morte e assassinato; horas de trabalho desumanas (às vezes até três dias e noites seguidas); sono e privação nutricional; e condições de trabalho extremamente perigosas, às vezes com risco de vida.⁸¹

Logicamente, cada caso concreto mencionado merece uma análise detida de suas particularidades, porém é possível dizer que existem semelhanças relevantes entre eles, tanto em questões de causas e consequências como na sua análise enquanto fenômeno no qual “atributos do direito de propriedade” são exercidos. Em cada um se observam diferentes graus e formas controle, mas a grande maioria tem em

⁸¹ No original: “[...] Victims typically experience numerous forms of severe exploitation at sea, including beatings to the head and body, starvation, lack of pay, and psychological trauma from witnessing violence and murder. Virtually all of the men and boys reported enduring the following exploitative conditions and treatment: beatings to the head and body; threats to life; trauma from witnessing violence, death, and murder; inhumane working hours (sometimes up to three days and nights straight); sleep and nutritional deprivation; and extremely hazardous, sometimes life-threatening, working conditions.”

comum a vulnerabilidade socioeconômica e o isolamento geográfico, que, juntos, facilitam a manipulação da vítima por meio de fraudes e coerções e acabam por macular seu livre arbítrio de forma degradante.

Em particular, a escravidão moderna marítima tem como diferencial o grau de relevância que o isolamento geográfico atinge quando em comparação com as demais formas de escravização. Como já demonstrado, especialmente na subalínea 3.1.2, ainda que “estar ilhado” seja natural às atividades no mar, tal fator pode facilitar a superexploração de trabalhadores e favorecer a disseminação de abusos no meio marítimo. Quando levado ao extremo de atingir a dignidade e a autonomia pessoal dos obreiros, fatalmente colide com alínea “b” descrita pela Corte IDH como identificadora de uma relação de escravidão contemporânea: “a perda ou restrição da liberdade de movimento”.

Vale frisar que, apenas a análise particular da situação fática será capaz de classificar precisamente tais relações entre formas contemporâneas de escravidão, servidão e trabalho forçado. Porém, como já decidiram a Corte IDH e o TEDH⁸² e, de forma geral, se aplica às situações retratadas anteriormente, os abusos denunciados podem transcender os elementos caracterizadores desses crimes e terminar por preencher os relativos à escravidão:

Diante do exposto, é evidente para a Corte que os trabalhadores resgatados da Fazenda Brasil Verde se encontravam em uma situação de servidão por dívida e de submissão a trabalhos forçados. Sem prejuízo do anterior, o Tribunal considera que as características específicas a que foram submetidos os 85 trabalhadores resgatados em 15 de março de 2000 ultrapassavam os elementos da servidão por dívida e de trabalho forçado, para atingir e cumprir os elementos mais estritos da definição de escravidão estabelecida pela Corte (par. 272 supra), em particular o exercício de controle como manifestação do direito de propriedade. (CORTEIDH, 2016, p. 79, grifo do autor)

Ainda se assim não fosse, também é importante dizer que normas internacionais, como a Convenção Suplementar sobre a Abolição da Escravatura de 1956 em seu art. 1^o⁸³, estendeu a estas outras situações as mesmas medidas reservadas à escravidão, igualando suas consequências práticas. Ou seja, servidão e trabalho forçado são condições análogas à escravidão e merecem o mesmo repúdio e repressão por parte da sociedade internacional.

⁸² Assim se pronunciou o Tribunal Europeu de Direitos Humanos nos casos *Seguin v. France*, no. 42400/98 de 07.03.2000 (UNIÃO EUROPEIA, 2000), *Siliadin v. France*, no. 73316/01, (UNIÃO EUROPEIA, 2005) e *Rantsev v. Cyprus and Russia* (UNIÃO EUROPEIA, 2010).

⁸³ Ver página 14 deste mesmo estudo.

Assim, o conjunto costume – entendimento jurisprudencial internacional – e normas internacionais revela que o direito internacional atual reconhece verdadeira evolução na definição de escravidão para englobar também suas formas contemporâneas e que as situações de escravidão moderna marítima retratadas ao longo deste trabalho se encaixam nesta nova concepção do conceito. Sendo os direitos de não ser escravizado e traficados preceitos a serem perseguidos por toda a sociedade (“*jus cogens*”), cabe também ao direito do mar (*lato sensu* e não apenas sua norma fundamental – a CNUDM) evoluir conjuntamente, adotando este novo entendimento.

Em consequência, o tradicional juízo acerca do direito de visita em casos de desconfiança de tráfico de escravos passa a ser questionado, devendo também acompanhar a evolução para abarcar a suspeita de existência de escravidão moderna a bordo. Sendo o direito de visita norma costumeira, não parece forçoso admitir que ele sofra mutações diante de toda uma mudança de entendimento do direito internacional contemporâneo acerca do termo “escravidão”.

Confirmando que tal processo evolutivo também vem atingindo o conceito de “tráfico de escravos”, a própria Corte Interamericana de Direitos Humanos (2016, p. 74) afirmou que “a Convenção Americana proíbe tanto o tráfico de escravos como o tráfico de mulheres ‘em todas as suas formas’, de maneira que a Corte interpreta essa proibição de forma ampla e sujeita às precisões de sua definição de acordo com seu desenvolvimento no Direito Internacional.” Em outras palavras, a Corte IDH está incluindo no conceito tradicional de tráfico de escravos outros tipos de tráfico baseados também em relações abusivas, desde que não consensuais e com o propósito de exploração. Dentre elas, o tráfico de escravos modernos.

Como chegou a afirmar a Corte Interamericana de Direitos Humanos, ela “não poderia limitar a proteção conferida por esse artigo [que proíbe o tráfico de escravos e de mulheres] unicamente às mulheres ou aos chamados ‘escravos’” (Corte IDH, 2016, p. 76) já que todas elas intentam a exploração o ser humano. Todo este raciocínio é mais uma manifestação do princípio da interpretação evolutiva dos tratados de direitos humanos.

Interessante ressaltar, inclusive, a possibilidade de hodiernamente enquadrar como tráfico de escravos até mesmo o conceito de tráfico de seres humanos conforme aduzido no art. 3, “a” do Protocolo de Palermo, desde que esse seja praticado com o propósito de exploração e sem o consentimento da vítima:

a) A expressão "tráfico de pessoas" significa o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas, recorrendo à ameaça ou 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. (BRASIL, 2004)

O TEDH⁸⁴ também se manifestou neste sentido ao afirmar que o tráfico de seres humanos em si já é uma forma de escravidão, pois também se basearia no exercício de "atributos do direito de propriedade" quando restringe os movimentos da vítima e / ou faz uso de violência e ameaças para as submeter a condições aviltantes. Ressalte-se que este entendimento não é exclusivo apenas de tribunais transacionais, mas sim uma construção de toda a sociedade internacional. Diversos organismos se posicionaram de forma semelhante como a própria Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2012b) e o Grupo de Trabalho sobre Formas Contemporâneas de Escravidão das Nações Unidas (ONU, 2009, p. 5).

Portanto, o direito internacional já reconhece a expansão conceitual do termo "tráfico de escravos" para englobar formas análogas à escravidão e o direito do mar deve seguir tal tendência. Para tanto, deve resgatar seus princípios e costumes, ainda que o texto estrito de sua norma mais fundamental, a CNUDM, lhe tenha parecido restringir o termo utilizado. Diante de todo o exposto, não faria sentido repudiar o tráfico de escravos em apenas uma de suas formas, enquanto os demais ramos do direito igualam todas estas práticas. Da mesma forma, argumentar que o direito de visita se refere apenas ao "tráfico" enquanto "serviço de transporte" e não abarcaria a própria escravização a bordo tornaria sem efeito o direito de não ser escravizado daqueles que estariam sendo explorados a bordo, algo que o sistema internacional também não pode admitir.

A manutenção da interpretação tradicional acerca do direito de visita apenas serve aos exploradores que dela se beneficiam invocando a liberdade de navegação e o princípio da lei de pavilhão. Entretanto, como frisado no subcapítulo 4.1, estes mandamentos devem ser entendidos como meios de se atingir o uso ordeiro do mar

⁸⁴ Em *Rantsev v. Cyprus and Russia* assim se pronunciou o TEDH: "A Corte considera que o tráfico de seres humanos, pela sua própria natureza e objetivo exploratório, é baseado no exercício de poderes ligados ao direito de propriedade". No original: "The Court considers that trafficking in human beings, by its very nature and aim of exploitation, is based on the exercise of powers attaching to the right of ownership." (UNIÃO EUROPEIA, 2010, p. 68-69)

e não como respaldo para práticas indesejadas pela sociedade internacional. O direito do mar não pode esquecer que tem como objetivo maior manter a boa ordem dos oceanos em prol do interesse compartilhado de desenvolvimento econômico e de prosperidade global (BEKKENVOLD E TILL, 2016, p. 6).

Pelo menos em tese, todos os Estados se beneficiam da livre circulação de produtos pelos mares, logo é de interesse comum que a ordem pública dos oceanos se mantenha enquanto garante um sistema que respeita os preceitos do “*mare liberum*” e da jurisdição única de bandeira à todos. Em outras palavras, a preservação do bom uso dos mares e oceanos é primordial para o bem da comunidade de Estados como um todo e depende de regras de sustentação como os princípios da lei de pavilhão e da liberdade de navegação. Contudo, quando esses dois últimos se colocam como antagônicos à boa ordem do mar e aos desejos da sociedade internacional, deve prevalecer o entendimento de que os mesmos são instrumentos para se garantir a ordem e não regramentos absolutos a ponto de permitir a salvaguarda de atos ilícitos em seus nomes.

Ao passo que o sistema inicialmente entendeu que para manter a boa convivência marítima seria suficiente relegar a cada Estado o papel de fiscalizar seus próprios navios, a realidade demonstra que as diferentes capacidades de fiscalização e interesses em as realizar estão permitindo lacunas que estão abalando a ordem dos mares e atingindo direitos de ordem “*jus cogens*”. Diante de tais violações, não pode a fiscalização destes direitos, eleitos pela sociedade internacional como prioritários, ficarem restritas aos navios de bandeira nacionais por preciosismo aos princípios da livre navegação e a jurisdição de bandeira. Caso contrário, estar-se-ia colocando tais regramentos como prevalentes mesmo quando em conflito com direitos “*jus cogens*”, invertendo a sistemática do direito internacional contemporâneo estabelecida sob a égide dos direitos humanos.

Ademais, diante dos silêncios da CNUDM, o ITLOS e outros Tribunais Arbitrais entendem que se pode preencher lacunas interpretativas recorrendo-se a regras costumeiras de direito internacional que não sejam conflitantes com a própria convenção. Ressalta-se ainda que esta possibilidade ganha mais força quando estão em jogo matérias de direitos humanos e, portanto, poder-se-ia aplicar tal técnica quanto à omissão acerca do tráfico e exploração de formas análogas à escravidão.

Neste sentido, cite-se a decisão do Tribunal Arbitral do caso “*Arctic Sunrise*”, fruto de controvérsias ocorridas em águas russas e na qual o Tribunal admitiu esta possibilidade:

“Ao determinar as reivindicações da Holanda em relação à interpretação e aplicação da Convenção, o Tribunal pode, portanto, nos termos do artigo 293, ter em conta a extensão necessária às regras do direito internacional consuetudinário, incluindo as normas internacionais de direitos humanos, não incompatíveis com a Convenção, a fim de auxiliar na interpretação e aplicação das disposições da Convenção [...]”⁸⁵ (ITLOS, 2015, p. 56, grifo do autor)

Tal raciocínio dá ainda mais respaldo à utilização dos conceitos costumeiramente construídos com base nos tratados internacionais de direitos humanos para interpretar o direito de visita previsto na CNUDM. O silêncio acerca do tráfico de formas análogas à escravidão e da superexploração a bordo seria “preenchido” e, em respeito à toda sistemática jurídica internacional, alinhar-se-ia o direito do mar com o objetivo comum de combate à escravidão em todas as suas formas.

Portanto, diante de tamanho cuidado da sociedade internacional em coibir a escravidão e seu tráfico, seria inócuo acreditar que o direito de visita em seu art. 110 “b” se refere unicamente aos escravos tradicionais e, mais grave, apenas aos que estejam sendo transportados como mercadoria. O direito do mar deve reconhecer a evolução do termo escravidão para abarcar todas as formas de controle “*de facto*” que se baseiam no exercício dos poderes de propriedade e, assim, repudiar por meio de tal instituto a utilização dos seus preceitos como salvaguarda para a superexploração de trabalhadores.

Por serem regras de “*jus cogens*”, não podem os direitos de não ser escravizado e traficado (em todas as suas formas) serem mitigados em nome da liberdade de navegação e do princípio do pavilhão. Como demonstrado, o direito do mar deve, primeiramente, se pautar pela boa ordem do mar e isto passa por garantir a todos o uso ordeiro deste de acordo com as regras do direito internacional. Dar efeito útil às garantias de não ser escravizado e traficado é um dever de todo o sistema internacional, não sendo diferente com o direito do mar. Logo, quando sua regra fundante de

⁸⁵ No original: “In determining the claims by the Netherlands in relation to the interpretation and application of the Convention, the Tribunal may, therefore, pursuant to Article 293, have regard to the extent necessary to rules of customary international law, including international human rights standards, not incompatible with the Convention [...]”

manutenção da boa ordem confronta-se com as ditas garantias “*jus cogens*”, a liberdade de navegação e a exclusividade de jurisdição do país de bandeira devem figurar em segundo plano.

Baseado neste raciocínio e pautado pela ideia do dever “*erga omnes*” de cada Estado de reprimir condutas que levem a escravidão, seria admissível que um Estado entendesse ser possível intervir em embarcações estrangeiras quando essas abalassem a boa ordem do mar ao abrigar e transportar escravos modernos. Se, como visto especialmente no capítulo 4, à medida que se afasta da costa a soberania estatal é mitigada e a impossibilidade de interceptação de navios alheios torna-se mais contundente, o dever oponível a todos de proteger os direitos “*jus cogens*” dá respaldo aos Estados à entenderem que a ordem pública dos mares está sendo ameaçada.

Da mesma forma, a paulatina mitigação de soberania nos mares territoriais, zonas contíguas e zonas econômicas exclusivas que impediriam a aplicação de jurisdição executória perdem força diante da dita obrigação de proteger o direito “*jus cogens*” de não ser escravizado e torturado. Em regra, a prática internacional exigiria que, em caso de confirmação de suspeita de tráfico de escravos, seu país de bandeira fosse notificado para tomar as medidas cabíveis, especialmente as fiscalizatórias e punitivas.

Entretanto, sabedores de que muitas vezes tais governos não desejam ou não conseguem exercer tais papéis, como no caso de alguns países tidos como fornecedores de bandeiras de conveniência, poderia o navio de abordagem exercer jurisdição executória de modo a evitar que a situação se perpetuasse ou que ocorresse a fuga. Essa atuação inclusive impediria que novos casos de exploração por parte destas embarcações infratoras, com outras vítimas, voltassem a ocorrer em outros mares, já que, como visto, a característica inata da atividade marítima de poder se movimentar pelas várias partes do globo poderia apenas deslocar a exploração de um lugar para outro.

Não custa ressaltar que, pelo menos *a priori*, há presunção de inocência para todos os tripulantes e do Estado de bandeira do navio, de forma que a primeira atitude a ser tomada é respeitar ao máximo o princípio da exclusividade de jurisdição do Estado de pavilhão. Em caso de inércia deste e devido as condições atípicas de uma inspeção no mar, poderia então o navio de abordagem proceder ao apresamento, recolhendo também os tripulantes para a averiguação dos fatos.

A mera existência de relações laborais escoradas em atributos do direito de propriedade já deve ser motivo para uma atuação contundente dos Estados em proteção da boa ordem do mar e dos direitos humanos, mas quando esses atos ocorrem em águas nacionais, ainda que durante passagem inocente, os Estados costeiros ganham ainda mais respaldo para intervir, inclusive de forma executória. Apesar de o direito de visita, conforme definido no art. 110 da CNUDM, estar restrito ao alto mar, não faria sentido acreditar que, justamente na zona na qual os Estados costeiros têm menos jurisdição, ele poderia intervir enquanto nos seus mares territoriais e ZEE's estaria impossibilitado.

Como lembrou Geoffrey Till (2016, p. 294-295), é possível que Estados reajam com hostilidade quando entenderem que o conteúdo de determinadas embarcações ameaça os valores que eles defendem. Exemplificando, ele cita o caso da passagem em 2001 do navio holandês "AURORA", tido como ambiente para a realização de procedimentos abortivos e que causou instabilidade ao passar por mares de Malta, Irlanda e Espanha. Seguindo o mesmo raciocínio, um Estado que entenda seu papel dentro da sociedade internacional de repudiar a violação aos direitos "*jus cogens*" de não ser escravizado e traficada poderia encarar como afrontoso aos seus valores a passagem por suas águas de embarcações que se utilizam de mão de obra escrava moderna e, então, intervir nas mesmas para fazer cessar tal situação.

Por fim, nesta subseção buscou-se demonstrar como e porque a concepção contemporânea da escravidão moderna e do tráfico de escravos devem influenciar na interpretação que o direito do mar possui acerca do direito de visita. Restou evidenciada a centralidade que os direitos de não ser escravizado e traficada gozam dentro do sistema internacional contemporâneo e, escorado em capítulos anteriores, apresentou-se a atual etapa de evolução de tais conceitos para abarcar as situações de escravidão moderna no ambiente marítimo.

Baseado nisto, posteriormente explanou-se da necessidade de o direito do mar ser entendido como um conjunto de fontes que buscam, em primeiro lugar, manter a boa ordem do mar e, para tanto, é capaz de relegar ao segundo plano princípios como o da liberdade de navegação e da jurisdição única do país de bandeira. Assim, seria admissível interceptar navios estrangeiros, escorados em uma nova interpretação do direito de visita garantidora dos direitos "*jus cogens*" de não ser escravizado e traficada.

6. CONCLUSÃO

Durante o presente trabalho os estudos foram direcionados a confirmar ou refutar a hipótese inicialmente formulada: O Estado brasileiro pode exercer, discricionariamente e com jurisdição executória, o direito de visita em embarcações estrangeiras que se valem do fenômeno da escravidão moderna marítima, respaldando-se no interesse maior do direito do mar de preservar a ordem pública dos oceanos e na evolução conceitual do termo escravidão.

Para tanto, inicialmente se buscou elucidar o contexto que envolve a própria escravidão moderna. Começou-se tal análise com um histórico evolutivo desde as previsões normativas internacionais que repudiaram a prática da escravidão clássica até o atual momento no qual diferentes agentes internacionais compreenderam as diversas formas que a escravidão passou a se apresentar.

Tal análise foi fundamental para se extrair que a escravidão moderna deve ser entendida como um “termo guarda-chuva” que busca reunir diversas formas de exploração do homem, não necessariamente escoradas na existência de um título de propriedade formal, como a escravidão clássica, mas sim no efetivo exercício de poderes que ele concederia. Já neste começo se apresentou também as críticas que tal nomenclatura recebe, especialmente os argumentos de que se apropriaria da imagem penosa que a escravidão negra carrega, para causar alarmismo e que possuiria uma conceituação tão difusa, que seria inócua. Não se pode negar, entretanto, que o conceito da escravidão contemporânea vem atingindo o objetivo de caracterizar situações abusivas hodiernas que, por conta de certos atributos, transparecem um nível de controle tão grande quanto o da própria escravidão e que sua caracterização “difusa” é uma consequência natural das diversas roupagens nas quais ela pode se apresentar atualmente.

Elucidou-se, então, que para se identificar uma relação de escravidão contemporânea é comum a averiguação da existência de algum(ns) indicador(es) como abuso de vulnerabilidade, isolamento geográfico, falsa promessa, restrição de movimentação, trabalho e condições abusivas, violência física ou sexual, ameaças e intimidações, retenção de documentos de identificação, retenção de salários, servidão por dívidas e horas extras desproporcionais. Decisões de cortes transnacionais foram

usadas para se confirmar que estas novas formas de escravidão se evidenciam por meio do exercício de fato de algum dos atributos do direito de propriedade e, assim, influenciaram ao mesmo tempo que consolidaram o atual entendimento da sociedade internacional.

Ainda utilizando fontes jurisprudenciais internacionais, mas as aliando a doutrina contemporânea, perseguiu-se a comprovação de que a escravidão moderna (com suas diferentes apresentações) passou a ser entendida como análoga a outras formas de exploração como a servidão por dívida, o trabalho forçado e a própria escravidão tradicional. Como restou demonstrado, o direito internacional evoluiu no sentido de salvaguardar o direito “*jus cogens*” de não ser escravizado, deixando o entendimento corriqueiro de que as supracitadas condutas seriam práticas diversas. Hoje se percebe que todas elas se complementam na garantia fundamental de não ser escravizado e, portanto, merecem o mesmo tratamento da sociedade internacional: o repúdio.

Toda esta nova concepção vem ao encontro do atual contexto da escravidão contemporânea no mundo que não mais se esconde em localidades e negócios remotos, mas sim, utiliza-se do fenômeno conhecido como “*race to the botton*” em mercados tradicionais e impulsionado pela globalização. Esta corrida viciosa tem como centro os direitos trabalhistas sacrificados por processos nos quais grandes cadeias de produção, insuficientemente reguladas, ávidas por lucros e pressionadas pela competição mercadológica, exploram trabalhadores de determinadas regiões. Muitas vezes com apoio velado dos governos locais, buscam desvincular-se de suas responsabilidades sociais, ignorando as camadas mais distantes de suas cadeias de produção e, conseqüentemente, sujeitando-as a condições de trabalho aviltantes.

Sem perder de vista a hipótese formulada que se refere ao Brasil, após esmiuçado o panorama da escravidão contemporânea de forma geral, passou-se a uma análise da evolução deste tema dentro do contexto nacional. Iniciou-se a mesma com a associação de suas raízes ao trabalho escravo clássico que permeou a história brasileira desde os seus primórdios no séc. XVI. Mais uma vez dando espaço ao contraditório ao deixar clara a crítica existente a esta correlação, buscou-se demonstrar como a escravidão clássica histórica ainda tem influência na formação de diversas relações trabalhistas no Brasil atual. Perpassando por questões de raça e de setores acometidos, argumentou-se que a grande maioria das vítimas de escravidão moderna

no país são negros e ainda trabalham em setores nos quais a escravidão tradicional era a força motriz como a pecuária, o sucroalcooleiro e as culturas do arroz e café. Apontou-se, então, que o processo histórico da escravidão e o subsequente déficit de políticas de inserção socioprodutivas pós Lei Áurea, ainda hoje, permeiam a formação cultural de parte da população brasileira. Sendo assim, é possível perceber que parte dela ainda não entende como completamente inadmissível a quebra de certos direitos fundamentais trabalhistas, permitindo o surgimento de focos desta prática no território brasileiro.

Daí se começou a análise de que o Brasil passou a ter o combate a escravidão moderna como política de Estado, alicerce para entender o porquê da hipótese aventada. Se anteriormente o Estado brasileiro negava-se em reconhecer a existência de escravidão contemporânea em seu território, depois do “caso Zé Pereira” processado na Comissão Interamericana de Direitos Humanos ele passou a se portar como exemplo para a sociedade internacional. A assunção pública de culpa firmada no acordo fez-se acompanhada de diversas medidas que colocavam o Brasil na vanguarda do combate às novas formas de escravidão: planos de ação executivos, medidas de sensibilização, cooperação interagência em prol da fiscalização e da repressão, prioridade de tramitação judicial, divulgação de “lista suja” de maus empregadores, possibilidade de condenação à indenização moral coletiva e alterações constitucionais e legais.

Os processos legiferante e constituinte derivado movimentados após o citado caso levaram às alterações dos arts. 149 do Código Penal e 243 da Constituição Federal. Juntas, buscaram endurecer a pena e detalhar a conduta delitiva de submeter alguém a escravidão moderna. Alicerçando-se na identificação de elementos como condição degradante de trabalho, jornada exaustiva, trabalho forçado e/ou servidão por dívida, o Brasil passou a ser apontado até mesmo pela Organização Internacional do Trabalho como exemplo a ser seguido em termos operativos e normativos. Por consonante a esta postura vanguardista internacionalmente reconhecida, seria possível extrair que ele conceberia a escravidão moderna como uma afronta a seus valores, sentindo-se no direito e no dever de reprimi-la em salvaguarda da vítima, inclusive nos mares.

Vale dizer que esta postura repressiva vem sendo continuamente reiterada em seu “território terrestre” por meio de operações de fiscalização e resgate, comprovando os esforços do Estado brasileiro em repudiar a prática da escravidão moderna. Conforme foi oficializado e enaltecido pela OIT, o conceito de “redução a condição análogo a de escravo” previsto no art. 149 do Código Penal encontra-se alinhado com o entendimento do direito internacional contemporâneo e, portanto, pode servir de base para agentes estatais em eventuais operações de inspeção no mar. Em que pese as ameaças de retrocesso que pairam sobre esta política repressiva do Brasil, o fato é que o arcabouço jurídico e executivo montado ainda se mantém operando. Como debatido já ao final da subseção 2.2, ainda que não seja o ideal atuar apenas com inspeção e repressão, uma fiscalização eficiente é capaz de conscientizar patrões e trabalhadores, de forma que ter uma política de Estado de enfrentamento à prática do escravagismo contemporâneo necessariamente deve passar por ela.

Esclarecidos os contextos gerais da escravidão moderna, o capítulo 3 foi direcionado a atender o recorte setorial concebido na hipótese. Inicialmente se buscou esclarecer que este fenômeno possui diversas apresentações e que no ambiente marítimo não seria diferente. Por meio de um levantamento de casos expostos ao longo da seção, foi possível comprovar que ele pode se desenvolver em atividades como o “*shipping*”, o setor de cruzeiros e a pesca e seu beneficiamento, ainda que esta última tenha sido a mais retratada e estudada até hoje.

Para analisar esse fenômeno como um todo se buscou focar nos fatores catalizadores encontrados comumente nos diversos casos. Sobressaíram o aproveitamento da vulnerabilidade social do explorado e o isolamento geográfico como causas peculiares a todos eles e representativas da escravidão moderna a bordo. A fragilidade socioeconômica das vítimas foi apontada como o grande ponto de contato com as demais formas de superexploração “em terra” e se baseia em fatores que culminam na exclusão social do trabalhador como a miserabilidade, déficit educacional, falta de empregos dignos e / ou questões de gênero e etnia. Muitas vezes desastrosamente combinados entre eles, esses fatores levam a uma situação incapacitante do cidadão que, para poder se prover, vê-se compelido a se submeter a situações aviltantes.

Neste sentido buscou-se elucidar um problema típico da escravidão moderna marítima que é o liame entre essa fragilidade social, o tráfico de pessoas e o recruta-

mento de migrantes. Estes últimos costumam ser uma parcela da população extremamente vulnerável por questões documentais, econômicas e até receio de serem denunciados ou deportados, de forma que seus exploradores se aproveitam desta situação para submetê-los e traficá-los. A profusão de casos de escravidão moderna com vítimas migrantes captadas por meio de esquemas ilegais com atravessadores e que termina as atrelando a dívidas impagáveis comprova que a fragilidade socioeconômica é um fator significativo a ser enfrentado.

Ademais, buscou-se demonstrar a formação da apresentação marítima do fenômeno conhecido como *“race to the botton”*. Nas regiões em que o escravagismo contemporâneo está presente, nota-se a impossibilidade de “aquecimento” do mercado e da ascensão social dos envolvidos, perpetuando e retroalimentando o sistema. Tudo isso aproxima este ciclo vicioso da sua já conhecida versão “em terra” e igualmente aprofunda as situações de vulnerabilidade dos envolvidos.

Inato à própria natureza das atividades marítimas, o isolamento geográfico restou exposto como característica que mais se destaca nas apresentações da escravidão contemporânea a bordo, pois impõe uma dificuldade física que contribui para a conservação da exploração, impede a fuga, dificulta a fiscalização e causa danos psicossociais que possuem a capacidade de resignar a vítima. A possibilidade de passar longos períodos no mar, muitas vezes sem comunicação com o continente, facilita o exercício do controle patronal, atingindo diversos direitos fundamentais como o próprio direito de autodeterminação e de se desvincular da atividade.

Um olhar desatento a todas essas causas que permeiam a escravidão moderna marítima, porém, ao se deparar com os casos concretos correlacionados poderia entender que a grande concentração de relatos no sudeste asiático tornaria esta problemática em um fenômeno regional. Entretanto, para se contraditar esta leitura, primeiramente se buscou demonstrar como a escravidão moderna a bordo, baseada nas causas anteriores, tem o condão de poder surgir em qualquer parte do mundo.

Ilustrando, enumerou-se várias denúncias envolvendo navios de pavilhões de Estados não inseridos nesta região e que foram capazes que vitimar trabalhadores de diversas nacionalidades. Ademais, lembrou-se que o atual estágio da globalização é capaz de espriar as cadeias de produção e seus produtos por praticamente todos os países, de forma que, pelo menos em tese, nenhum mercado consumidor está completamente livre da possibilidade de consumir produtos frutos de escravidão moderna.

Por fim, apontou-se ainda que a própria natureza da atividade marítima permite que ela se desloque por águas nacionais de diferentes países, oportunizando que este crime ocorra, inclusive, em mares territoriais de países aparentemente isentos do problema.

Daí se fez necessário ressaltar que ele, especialmente na indústria da pesca, vem geralmente associado a outras práticas maléficas como o transbordo irregular e a “pesca INN”, atacando, além dos direitos humanos dos trabalhadores, o patrimônio ecológico e pesqueiro dos Estados costeiros. Como visto, todo este panorama pode ser entendido como ameaçador à segurança marítima nacional e a própria boa ordem do mar em geral o que poderia respaldar atitudes veementes de repressão.

Mirando a hipótese formulada, a forma mais provável de o Brasil ser confrontado com a escravidão moderna marítima é por meio da pesca. Por possuir uma complexa interrelação de fatores, esta mereceu uma análise detida que passou por pontos como transbordo, “pesca INN”, cadeias de produção, beneficiamento e rastreabilidade de pescados, queda da sustentabilidade dos espaços marinhos, concorrência mercadológica e falência de pequenos pescadores. Elucidados de forma apartada e nas suas correlações, decifrou-se um fenômeno tendencioso a levar ao empobrecimento de populações e ao conseqüente surgimento de situação de escravidão moderna.

É justamente neste sentido que se encaminha a resposta da hipótese, imaginando que o Brasil, respaldado na sua postura internacionalmente reconhecida como de vanguarda no que toca a escravidão contemporânea, poderia se sentir afrontado e ameaçado em sua segurança marítima por esta prática. Tendo como base os preceitos de Geoffrey Till acerca da boa ordem do mar, o Estado brasileiro entender-se-ia compelido a agir em respeito aos próprios valores que proclama (consonantes com os do direito internacional contemporâneo) e em prol da preservação da ordem de todo o sistema marítimo global. Sendo o mar essencial enquanto fonte de recursos e via de transporte e comércio, a manutenção de seu uso ordeiro é um bem comum a ser preservado e, para tanto, necessariamente passa pela vigilância, acompanhamento e fiscalização de embarcações.

Ocorre que o direito do mar se pauta pelo estrito respeito à repartição de responsabilidades entre o país de bandeira e o Estado costeiro e, dentro desta delimitação, cabe apenas ao primeiro fiscalizar questões penais, civis e trabalhistas a bordo. Como demonstrado ao longo do capítulo 4, a fim de preservar a boa ordem dos mares

e garantir seu uso a todos, o sistema relegou unicamente aos Estados de pavilhão a responsabilidade de inspecionarem seus navios e, sendo assim, o papel do Brasil enquanto país costeiro estaria limitado a tal imperativo.

O respeito mútuo a jurisdição exclusiva do país de pavilhão é uma das regras estruturantes do sistema, mas encontra fragilidades quando os países incumbidos de reforçar suas jurisdições a bordo não conseguem ou não desejam fazê-lo. Como demonstrado por meio dos casos levantados, é comum que Estados tidos como de registro aberto utilizem suas prerrogativas de conceder sua bandeira com objetivos arrecadatórios e, para tanto, ofereçam benesses como fiscalizações menos exigentes. Isto atrai empregadores que se aproveitam dessas situações para reduzir padrões trabalhistas a níveis degradantes, especialmente na indústria da pesca de longo curso. A existência desta fragilidade que, como demonstrado, acomete 65% da frota em atuação no mundo, aproxima ainda mais a possibilidade destes navios exploradores de escravidão moderna navegarem por águas do Brasil, materializando a hipótese aventada.

Para compreender os limites de intervenção do Estado estrangeiro ao navio, analisou-se a sistemática costumeiramente construída ao longo dos tempos e que culminou no atual entendimento peculiar acerca da soberania mitigada que permeia o direito do mar. Respaldo pela perspectiva histórica fundante deste ramo jurídico acerca da disputa entre o “*mare liberum*” e “*mare clausum*”, buscou-se demonstrar que vige desde então a ideia da livre circulação pelos mares e oceanos de forma que, ainda que exista soberania do Estado Costeiro em suas faixas marítimas litorâneas, esta sofre mitigações perante o direito alheio de fazer uso do mar enquanto via.

Como explanado na seção 4.2, esta mitigação de soberania é uma peculiaridade do direito do mar que, após um processo de codificação refletido na Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar, passou também a solidificar outras. Entre elas, chama a atenção a de que o Estado costeiro, ainda que não possa exercer jurisdição executória no território alheio (leia-se em navio estrangeiro), tem a prerrogativa de prever formalmente situações nas quais ele deve agir caso obtenha autorização. Ou seja, é possível uma jurisdição prescritiva, entretanto ela apenas poderia ser executada com o aval do país de bandeira. Também é colocada como exceção peculiar do direito do mar a previsão de que, diante da suspeita de situações específicas em alto mar enumeradas na CNUDM, navios de guerra podem intervir por meio do chamado

direito de visita. Em algumas situações ainda mais específicas como a pirataria e a transmissão não autorizada poderiam fazê-lo inclusive com executoriedade.

Assim, o trabalho demonstrou que o sistema possui regras bem delimitadas e que encontram sustentação nos princípios da livre navegação e da jurisdição única do país de bandeira. Em regra, ainda que possua soberania em diferentes teores ao longo das faixas marítimas, a existência de escravidão contemporânea não foi tratada pela CNUDM como uma situação preocupante a ponto de permitir a atuação do Estado costeiro nos navios estrangeiros passam por seus mares.

Com este raciocínio entender-se-ia que o Estado brasileiro não poderia exercer intervenções discricionárias, muito menos executórias, quando se deparasse com situações de escravidão moderna marítima em suas águas e até mesmo em alto mar. Porém, como se frisou ao longo do estudo, o direito do mar enquanto macro direito tem como interesse maior manter a boa ordem dos oceanos e, quando situações a ameaçam e perturbam, não podem as regras que justamente deveriam manter a ordem pública serem usadas como salvo-conduto pelos infratores. Por ser visto como essencial para a comunicação, sustento e comércio, entende-se que a boa ordem do mar é um interesse comum a todos e, para garantir tal ordem, é uma obrigação também de todos usufruir dele sem afetar direito internacional, a paz e a segurança marítima dos demais.

E por fim, no capítulo 5, buscou-se reunir os raciocínios desenvolvidos até então para confrontá-los com a hipótese formulada. A partir da concepção de que houve verdadeira evolução conceitual do termo escravidão para o direito internacional, de modo que ele passou a englobar também novas formas de exploração contemporâneas, passou-se a questionar se a escravidão moderna marítima poderia ser encarada como um abalo significativo da boa ordem do mar.

Com este objetivo, analisou-se a construção histórica do direito de visita enquanto instrumento do direito mar para reprimir o tráfico de escravos. Buscou-se expor que ele foi reiteradamente repetido por acordos internacionais durante o tempo, conferindo-lhe o “*status*” de norma costumeira. Como já mencionado, é a previsão do direito de visita no art. 110 da CNUDM que excepciona o princípio da jurisdição única do país de bandeira em alto mar e, analisando detidamente este instituto, restou demonstrado que a suspeita do tráfico de escravos é uma das situações específicas capazes de gerar o direito de intervenção em navio estrangeiro.

Ocorre que a previsão expressa na CNUDM apenas reproduziu o texto de tratados anteriores, não tendo o cuidado de minudenciar o que viria a ser tráfico de escravos e, menos ainda, a conduta a ser tomada caso a suspeita deste fosse confirmada. Diferentemente dos casos de pirataria e de transmissão não autorizada, a convenção apenas autoriza a inspeção e, caso haja a confirmação da suspeita, a mera comunicação do país de bandeira, ignorando medidas importantes como a prisão dos infratores e o apresamento de seus navios.

Esta constatação de desprestígio dos direitos humanos frente a outros, por si só, já demonstra um desencontro do direito de visita com o atual momento atravessado pelo direito internacional. Sabe-se que este último, primeiramente, pauta-se pela proteção do homem frente a outros interesses e, atualmente, considera o direito de não ser escravizado uma norma imperativa. Em outras palavras, esta garantia de não ser alvo de escravidão foi alçada à condição de *"jus cogens"* e, assim, merece prevalência na ordem jurídica, não podendo ser negada ou derogada por qualquer outra. Ademais, passa a valer como princípio geral a ser perseguido por toda a comunidade de Estados, inclusive aquele que pretende garanti-la no mar.

Se proteger contra a escravidão é um imperativo do direito internacional, também o deve ser para o direito do mar e seus institutos como o direito de visita. Zelar pela boa ordem dos mares necessariamente passa por respeitar o direito internacional e, portanto, o direito de não ser escravizado e / ou traficado deve ser resguardado e promovido por toda a sociedade internacional no ambiente marítimo. Sendo assim, restou a última subseção do desenvolvimento demonstrar como o direito de visita deve sofrer uma releitura para atender à evolução dos direitos humanos *"jus cogens"* de não ser escravizado em nenhuma de suas formas.

Dentro da citada reunião de raciocínios desenvolvidos ao longo do estudo, lembrou-se que o termo escravidão hodiernamente engloba diversas formas, igualando a maneira que elas devem ser tratadas pela sociedade internacional. Dentre elas, destacou-se a escravidão moderna e se passou a demonstrar que as relações apresentadas ao longo do estudo no ambiente marítimo se encaixavam nesta modalidade. Cada uma a sua maneira, todas podem ser apontadas como alicerçadas no exercício de atributos do direito de propriedade.

Ato contínuo empreendeu-se esforços no sentido demonstrar que a dita evolução conceitual do termo escravidão também refletiu no juízo acerca de seu tráfico.

Com base em jurisprudência de tribunais transnacionais e em manifestações de organismos das Nações Unidas, demonstrou-se que, hoje, o tráfico de escravos é entendido de forma ampla para harmonizá-lo com o direito internacional. Assim sendo, ele também deve incluir as apresentações da escravidão moderna marítima, já que todas elas seriam formas de se traficar humanos para explorá-los por meio do exercício de atributos do direito de propriedade. Segundo concluiu a própria Corte IDH ” (2006, p. 76), fazendo uso do princípio da interpretação evolutiva dos tratados de direitos humanos, “à luz do desenvolvimento ocorrido no Direito Internacional nas últimas décadas, a expressão ‘tráfico de escravos e de mulheres’ [...] deve ser interpretada de maneira ampla” como forma de “dar efeito útil dar efeito útil à proibição prevista na Convenção Americana, de acordo com a evolução do fenômeno do tráfico de seres humanos em nossas sociedades.”

Aliando-se este raciocínio à demonstração, no cap. 5.1, de que o direito de visita foi construído de forma costumeira ao longo da história, estrutura-se a argumentação que o tráfico de escravos aludido no art. 110 da CNUDM deve sofrer mutações em sua interpretação de modo a se adaptar a atual realidade da sociedade internacional. Ao cabo, esta evolução alinharia o direito do mar ao direito internacional contemporâneo na proteção dos direitos “*jus cogens*” de não ser escravizado e/ou traficado no ambiente marítimo, aproximando este macro direito de seu desejo maior de manter a ordem pública nos oceanos.

Acredita-se que a preservação da boa ordem dos mares é essencial para o desenvolvimento econômico e a prosperidade de todos, e, portanto, suas regras básicas como a liberdade de navegação e o princípio de pavilhão devem ser respeitadas. Entretanto, como demonstrado, estas não podem subsistir justamente quando quebram o uso ordeiro dos oceanos. Em consequência, a partir do momento em que um navio estrangeiro que esteja traficando escravos modernos se utiliza do direito à livre navegação e da exclusividade de jurisdição do país de bandeira para esquivar-se de fiscalização, estaria, na verdade, atentando contra a boa ordem do mar. Finalmente, abrir-se-ia espaço para atuação de outro Estado que entenda seu papel de defender os direitos “*jus cogens*” dos tripulantes de não serem submetidos a escravidão e ao tráfico.

Mediante o exposto, confirma-se a hipótese aventada de ser possível ao Brasil utilizar-se discricionariamente do direito de visita como instrumento de combate à escravidão moderna nos mares. Isso porque poder-se-ia alegar que tal previsão teria sofrido verdadeira evolução conjunta ao direito internacional e, daí, passou também a englobar a escravidão moderna dentro do conceito de tráfico de escravos. Essa evolução teria ocorrido, além de pelas próprias questões de direitos humanos "*jus cogens*" a serem protegidos, em nome do interesse fundante do direito do mar de preservar a boa ordem no ambiente marítimo. Ademais, seria possível respaldar-se nesta argumentação acerca da evolução do direito de visita por ser ele norma costumeira e, com o avanço da matéria em outras fontes e ramos jurídicos, seria esperado que a sociedade internacional infringisse mudanças a ele também.

O Estado brasileiro vem sendo internacionalmente reconhecido por sua postura de vanguarda quanto à proteção ao direito de não ser vítima de escravidão contemporânea, tanto por conta de medidas normativas quanto por ações de fiscalização e repressão. Tendo em vista esta postura, considera-se poder dizer que garantir o direito "*jus cogens*" de não ser escravizado e / ou traficado é um princípio promovido pelo Brasil e que, portanto, se deparar com um navio que se utiliza deste tipo de mão de obra poderia ser entendido como um ultraje aos seus valores, especialmente em suas águas jurisdicionais.

Ademais, como argumentado, muitas vezes a escravidão moderna marítima pode ocorrer com nacionais de qualquer origem e vem acompanhada de outros crimes como o tráfico de migrantes, o transbordo irregular e a pesca ilegal, não reportada e / ou não regulamentada. Sendo assim, poderia ainda o Brasil entender que a embarcação suspeita estaria ameaçando a própria segurança marítima do sistema internacional e intervir discricionariamente como forma a preservar a ordem pública dos mares. Este argumento ganha ainda mais força quando o dito navio está em águas de jurisdição nacional, podendo causar danos à trabalhadores brasileiros e ao próprio patrimônio ecológico e pesqueiro do país. Poderia este panorama ser tomado como um abalo ao uso ordeiro do mar capaz de minar o direito à navegação livre e a garantia de jurisdição única do Estado de bandeira.

Ainda acerca de casos nos quais a embarcação suspeita esteja em águas nacionais, poderia o Estado brasileiro agir discricionariamente, fiscalizando o navio, ainda que o direito de visita previsto no art. 110 da CNUDM refira-se expressamente

ao alto mar. Isso porque a sistemática do direito do mar garante cada vez mais soberania aos Estados costeiros à medida que o fato se aproxima da sua costa e, portanto, seria incongruente haver a prerrogativa de atuar em alto mar enquanto nas próprias águas fosse vedado.

Da mesma forma, a intervenção em navios estrangeiros poderia ocorrer com executoriedade, pois as limitações causadas pelo princípio da jurisdição única do Estado de bandeira e da liberdade de navegação perdem força diante da obrigação “*erga omnes*” de proteger os tripulantes. Tendo em vista que os Estados que emprestam seus pavilhões às embarcações, muitas vezes, não têm o interesse ou a capacidade de fiscalizar suas embarcações, poderia o Brasil valer-se do apresamento dela e da prisão dos responsáveis para garantir o direito das vítimas a bordo de não serem escravizadas e / ou traficadas. Ademais, esta postura impediria tanto a fuga quanto a reincidência em outras águas, impactando outras vítimas. Em atenção ao mútuo respeito ao pavilhão, seria de congruente o Brasil dar a oportunidade para o país de bandeira tomar as atitudes cabíveis, mas, devido as características da situação fática, poderia o navio de abordagem nacional intervir com jurisdição executória para evitar a fuga e a perpetuação da situação.

Portanto, resta demonstrado que o presente estudo teve sua hipótese confirmada. Por todos os motivos expostos, o Brasil poderia se arvorar do repúdio à escravidão moderna para exercer, discricionariamente e com força executória, o direito de visita em embarcações de pavilhão alheio.

REFERÊNCIAS CITADAS E BIBLIOGRAFIA INDICATIVA

ANDREES, Beate. Defending Rights, Securing Justice. **Journal Of International Criminal Justice**, [S.L.], v. 14, n. 2, p. 343-362, maio 2016. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/jicj/mqw018>. Disponível em: <https://academic.oup.com/jicj/article-abstract/14/2/343/2412036>. Acesso em: 01 jul. 2020.

APPOLINÁRIO, Fabio. **Dicionário de metodologia científica**. 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2004.

AP WINS PULITZER PRIZE FOR 'SEAFOOD FROM SLAVES' INVESTIGATION. **Associated Press**. New York, 18 abr. 2016. Disponível em: <https://www.ap.org/press-releases/2016/ap-wins-pulitzer-prize-for-seafood-from-slaves-investigation>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BALES, Kevin. **Testing a Theory of Modern Slavery**. 2006. Disponível em: http://las-tradainternational.org/lisidocs/bales_test_theory_0607.pdf. Acesso em: 23 abr. 2020.

_____. Unlocking the Statistics of Slavery. **Chance**, [s.l.], v. 30, n. 3, p. 4-12, 3 jul. 2017. Informa UK Limited. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/09332480.2017.1383105>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BARNES, Richard. Flag States. In: ROTHWELL, Donald et al (ed.). **The Oxford Handbook of the Law of the Sea**. Oxford: Oxford University Press, 2015. p. 304-324.

BARROS, José Fernando Cedenõ. **Direito do mar e meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

BASTOS, Fernando Loureiro. **Os modelos de Governação dos Oceanos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. In BEIRÃO, André Panno. Duelo entre Netuno e Leviatã: a evolução da soberania sobre os mares: A Evolução da Soberania Sobre os Mares. *Revista da Escola de Guerra Naval*, [s.l.], v. 21, n. 2, p. 63-89, 30 dez. 2015. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21544/1809-3191/regn.v21n2p63-89>. Acesso em: 30 abr. 2020.

BEIRÃO, André Panno. Duelo entre Netuno e Leviatã: a evolução da soberania sobre os mares: A Evolução da Soberania Sobre os Mares. **Revista da Escola de Guerra Naval**, [s.l.], v. 21, n. 2, p. 63-89, 30 dez. 2015. *Revista da Escola de Guerra Naval*.

Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21544/1809-3191/regn.v21n2p63-89>. Acesso em: 30 abr. 2020.

BEIRÃO, André Panno. **Direito internacional sobre o Mar e o alto mar – aspectos Diplomáticos e geopolíticos** – Os interesses geopolíticos no Mar. Fundação Fernando Henrique Cardoso. Disponível em: <https://fundacaofhc.org.br/imagens/86/75/arq_18675.pdf> Acesso em: 30 abr. 2020.

BEUTIN, Lyndsey. Black Suffering for/from Anti-trafficking Advocacy. **Anti-trafficking Review**, [s.l.], n. 9, p. 14-30, 21 set. 2017. Semestral. Alliance Against Traffic in Women Foundation. <http://dx.doi.org/10.14197/atr.20121792>. Disponível em: <https://www.antitraffickingreview.org/index.php/atrjournal/article/view/261>. Acesso em: 09 abr. 2020.

BEKKEVOLD, Jo Inge; TILL, Geoffrey. **International Order at Sea: how it is challenged; how it is maintained**. London: Macmillan Publishers Ltd., 2016. 340 p.

BITTENBENDER, Steve. **US Customs claims Vanuatu tuna vessel used forced labor**. 2019. Disponível em: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/us-customs-claims-vanuatu-tuna-vessel-used-forced-labor>. Acesso em: 01 jun. 2020.

BLAHA, Francisco. **A trade restrictive measures for labour violations**. The case of the Tunago 61. 2019. Disponível em: <http://www.franciscoblaha.info/blog/2019/2/11/a-trade-restrictive-measures-for-forced-labour-violations-the-case-of-the-tunago-61>. Acesso em: 10 maio 2020.

BORGES, Thiago Carvalho; ZANELLA, Tiago V.; SUBTIL, Leonardo de Camargo [Orgs.]. **Direito do mar: reflexões, tendências e perspectivas** – Volume 2. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2018

BRASHARES, J. S. et al. Wildlife decline and social conflict. *Science*, [S.L.], v. 345, n. 6195, p. 376-378, 24 jul. 2014. **American Association for the Advancement of Science (AAAS)**. <http://dx.doi.org/10.1126/science.1256734>. Disponível em: <https://science.sciencemag.org/content/345/6195/376.summary>. Acesso em: 29 jul. 2020.

BRASIL. **Decreto-lei Nº 2.848 de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm>. Acesso em: 19 jul. 2018.

_____. **Decreto Nº 4.388, de 25 de setembro de 2002**. Promulga o Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional. Brasília, DF, 26 set. 2002. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4388.htm. Acesso em: 12 maio 2020.

_____. **Decreto Nº 7.030, DE 14 de dezembro de 2009**. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. Brasília, DF, 14 de dez. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm. Acesso em: 12 junho 2020.

_____. **Decreto Nº 58.563, de 1º de junho de 1966** - Convenção Suplementar sobre a Abolição da Escravatura, do Tráfego de Escravos e das Instituições e Práticas Análogas à Escravatura. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58563-1-junho-1966-399220-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 17 jul. 2020.

_____. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Decreto Nº 99.165, de 12 de março de 1990. Brasília, DF, 12 mar. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 16 maio 2020.

_____. **Lei nº 10.803 de 11 de dezembro de 2003** - Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.803.htm#art149>. Acesso em: 27 abr. 2020.

_____. **Projeto de Lei nº 5.693 de 08 de novembro de 2001**. Disponível em: [http://imagem.camara.gov.br/MostralIntegralImagem.asp?strSiglaProp=PL&intProp=5693&intAnoProp=2001&intParteProp=1#/>](http://imagem.camara.gov.br/MostralIntegralImagem.asp?strSiglaProp=PL&intProp=5693&intAnoProp=2001&intParteProp=1#/). Acesso em: 27 abr. 2020.

_____. Senado Federal. Agência Senado. CCJ aprova debate sobre projeto que reforma o Código Penal. **Senado Notícias**. Brasília. 27 set. 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/09/27/ccj-aprova-debate-sobre-projeto-que-reforma-o-codigo-penal>. Acesso em: 28 abr. 2020.

BRENNAN, Melissa. **Out of sight, out of mind: human trafficking & exploitation of migrant fishing boat workers in thailand**. Bangkok: American Center For International Labor Solidarity, 2009. 21 p. Disponível em: https://www.solidaritycenter.org/wp-content/uploads/2015/01/thailand_Out_of_Sight_Eng.pdf. Acesso em: 21 maio 2020.

BUEGER, Christian. What is maritime security? **Marine Policy**, [s.l.], v. 53, p. 159-164, mar. 2015. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BUSINESS & HUMAN RIGHTS RESOURCE CENTRE (Reino Unido). **Out of Sight: Modern Slavery in Pacific Supply Chains of Canned Tuna**. Londres, 2019. Disponível em: https://www.business-humanrights.org/sites/default/files/Out%20of%20Sight%20Modern%20Slavery%20in%20Pacific%20Supply%20Chains%20of%20Canned%20Tuna_4.pdf. Acesso em: 17 abr. 2020.

Byers, Michael. **Custom, Power and the Power of Rules**, International Relations and Customary International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. 276 p.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Marítimo Made in Brasil**. Porto Alegre: Aduaneiras, 2007. 654 p. Disponível em: http://conversandocomprofessor.com.br/artigos/arquivos/artigo_seguranca_maritima_e_bandeiras_de_conveniencia_osvaldo_agripino_revisado.pdf. Acesso em: 21 maio 2020.

CELIVI, Samara Leon. **Trabalho com condições análogas à escravidão em cruzeiros de luxo**. 2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/71308/trabalho-com-condicoes-analogas-a-escravidao-em-cruzeiros-de-luxo/1>. Acesso em: 27 abr. 2020.

CERQUEIRA, Gelba; FIGUEIRA, Ricardo. Introdução. In: CERQUEIRA, Gelba; FIGUEIRA, Ricardo; PRADO, Adonia; COSTA, Célia Maria (Orgs.). **Trabalho escravo contemporâneo no Brasil: contribuições para sua análise e denúncia**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008.

CHANTAVANICH, Supang; LAODUMRONGCHAI, Samarn; STRINGER, Christina. **Under the shadow: Forced labour among sea fishers in Thailand**. Marine Policy, [s.l.], v. 68, p.20-29, jun. 2016. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2015.12.01>.

CHUANG, Janie A. Exploitation creep and the unmaking of human trafficking law. **The American Journal Of International Law**, New York, v. 108, n. 4, p. 609-649, out. 2014. Trimestral. American Society of International Law. <http://dx.doi.org/10.5305/amerjintelaw.108.4.0609>. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintelaw.108.4.0609?seq=1#meta-data_info_tab_contents. Acesso em: 10 abr. 2020.

_____. Rescuing Trafficking from Ideological Capture: prostitution reform and anti-trafficking law and policy. : Prostitution Reform and Anti-trafficking Law and Policy. **University Of Pennsylvania Law Review**. Filadélfia, p. 1656-1728. maio 2010. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/25682362>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CIDH. COMISSÃO INTERNACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS. 2003. “**Relatório nº 95/03. Caso 11.289. Solução amistosa. José pereira. Brasil.**” Disponível em:

<<https://cidh.oas.org/annualrep/2003port/Brasil.11289.htm>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

CIJ. CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Case concerning the Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgium v. Spain)**. I.C.J. Reports 1970, p. 3. Disponível em:< <https://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19640724-JUD-01-00-EN.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

CIJ. CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Caso dos Testes Nucleares (Austrália versus França)**. ICJ Reports, 1974, p. 268, par. 46. Disponível em:< <https://www.icj-cij.org/files/case-related/59/059-19741220-JUD-01-00-EN.pdf>>. Acesso em: 04 jun. 2020.

COLES, R.; WATT, E. **Ship Registration: Law and Practice** 2nd ed. (Informa Law London 2013) *apud* BARNES, Richard. Flag States. In: ROTHWELL, Donald et al (ed.). *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press, 2015. p. 304-324.

CONFORTI, Luciana Paula. A interpretação do conceito de trabalho análogo ao escravo no Brasil: o trabalho digno sob o prisma da subjetividade e a consciência legal dos trabalhadores. Disponível em: <<https://www.anamatra.org.br/files/ConpediFINAL.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2018.

CORTE IDH. CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. **Sentença do Caso Trabalhadores da Fazenda Brasil Verde vs. Brasil**, 2016. Disponível em: <http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_318_por.pdf>. Acesso em: 06 out. 2019.

CRANE, Andrew. Modern Slavery as a management practice: Exploring the conditions and capabilities for human exploitation. **Academy of Management Review**, [s.l.], v. 38, n. 1, p.49-69, jan. 2013. Academy of Management. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5465/amr.2011.0145>. Acesso em 27 abr. 2020.

CRUZ, Thainá Mamede Couto da. **A Litigância Estratégica como instrumento de combate ao Trabalho Escravo**. Rio de Janeiro: 2018: 106p. Monografia de final de curso. Departamento de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio.

MENDES, Daniele. Sobrevivendo à Marinha Mercante. Anamatra. Brasília, ano XVIII, nº 52, p. 14-22, 1º sem., 2007 Apud PEDROSO, Marcelo Fanfa; KUMMEL, Marcelo Barroso. A proteção do trabalhador marítimo frente ao uso dos Registros de bandeiras de conveniência. Meritum. Belo Horizonte, v. 12 – n. 1 – p. 15-42 – jan./jun. 2017. Disponível em: < <http://www.fumec.br/revistas/meritum/article/view/>>. Acesso em: 13 jun. 2020.

DANWATCH (Dinamarca) (Ed.). **Bitter Coffee: Slavery-like Working Conditions and deadly pesticides on brazilian coffee plantations**. 2016. Disponível em: <<https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/danwatch-bitter-coffee-march-2016.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2020.

David A. Feingold, Human trafficking. **Foreign Policy**. 150 (2005) 32 (Sep. - Oct., 2005), pp. 26–30 Apud: MILESKI, Joan P.; GALVAO, Cassia Bomer; FORESTER, Zaida Denise. Human trafficking in the commercial fishing industry: A multiple case study analysis. Marine Policy, [s.l.], p.2-2, jul. 2019. Elsevier BV. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103616>. Acesso em: 27 abr. 2020.

DAVIDSON, Julia O'connell. **Editorial: The Presence of the Past. Anti-trafficking Review**, [s.l.], n. 9, p.1-2, 21 set. 2017. Alliance Against Traffic in Women Foundation. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14197/atr.20121791>. Acesso em 27 abr. 2020.

DAVIES, Ronald B; VADLAMANNATI, Krishna Chaitanya. A Race to the Bottom in Labour Standards? An Empirical Investigation. Dublin, 2011. Disponível em: <http://www.etsg.org/ETSG2011/Papers/Chaitanya.pdf>. Apud PEREIRA, Daiana. A responsabilidade das empresas pela prática do dumping social no contexto da globalização. 2017. 50 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Unniversidade Fede-ral do Paraná, Curitiba, 2017.

DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**. Rio de Janeiro: CIAGA. apud CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Direito Marítimo Made in Brasil. Porto Alegre: Aduaneiras, 2007. 654 p. Disponível em: http://conversandocomoprofessor.com.br/artigos/arquivos/artigo_seguranca_maritima_e_bandeiras_de_conveniencia_osvaldo_agripino_revisado.pdf. Acesso em: 21 maio 2020.

DONG, Marianna. **The Face of Modern Slavery in East Asian and ASEAN Countries: A Guide to International, Regional, and Domestic Legal instruments with a focus on the PRC, Japan, and the two Koreas**. 2019. 123 f. TCC (Graduação) - Curso de Comparative International Relations, Università Ca' Foscari Venezia, Veneza, 2019. Cap. 1. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10579/14198>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

DUPRÉ, Anali; ZOCCHIO, Guilherme. Fiscais flagram trabalho escravo em cruzeiro de luxo. **Repórter Brasil**. Santos, p. 1-1. 04 abr. 2014. Disponível em: <https://repórterbrasil.org.br/2014/04/fiscais-flagram-trabalho-escravo-em-cruzeiro-de-luxo/>. Acesso em: 27 abr. 2020.

EJF, Environmental Justice Foundation (London). **Abuse and Illegal Fishing aboard Taiwanese Vessel let slip through the net**. 2018. Disponível em: <https://ejfoundation.org/news-media/first-hand-reports-of-grave-abuse-and-illegal-fishing-aboard-taiwanese-vessel-allowed-to-slip-through-the-net>. Acesso em: 03 ago. 2020.

_____. **Blood and water**. Human rights abuse in the global seafood industry. London, 2019. 44 p. Disponível em: <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Blood-water-06-2019-final.pdf> Acesso em: 12 jun. 2020.

_____. **Thailand's seafood slaves**: human trafficking, slavery and murder in kantang's fishing industry. London, 2015. 44 p. Disponível em: <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Thailand-Seafood-Slaves-low-res.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

FAO, The Food and Agriculture Organization of the United Nations. **Guidance on Addressing Child Labour in Fisheries and Aquaculture**. Roma: The Food and Agriculture Organization of the United Nations and the International Labour Organization, 2013. pp. 43- 46.

FILHO, José Carlos de Carvalho. O Brasil unido à OIT e ITF no controle das bandeiras de conveniência. **Âmbito Jurídico**. Set. 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8178>. Acesso em: 19 de jul de 2018.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2.ed. Rio de Janeiro, RJ: Renovar, 2005.

GOMES, Laurentino. **Escravidão**: Do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019. 1 v.

GUEDES, Armando Marques. **Direito do Mar**. 2. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1998.

GUILFOYLE, Douglas. **Shipping interdiction and the law of the sea**. New York: Cambridge University Press, 2009. 436 p.

HARA, Mafaniso. Crew members in South Africa's squid industry; whether they have benefitted from transformation and governance reforms. **Marine Policy**. Bellville, maio 2009. Issue 3, p. 513-519. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X08001681?via%3Dihub>>. Acesso em: 16 set. 2019.

HODAL, Kate; KELLY, Chris. Trafficked into slavery on Thai trawlers to catch food for prawns. **The Guardian**. Londres. 10 jun. 2014. Disponível em: <https://www.theguardian.com/global-development/2014/jun/10/-sp-migrant-workers-new-life-enslaved-thai-fishing>. Acesso em: 17 abr. 2020.

HRAS. HUMAN RIGHTS AT SEA (Reino Unido). **HRAS Case study in their own words: Eight Indian Seafarers Abandoned Off-shore Walvis Bay, Namibia, Face Fatigue, Lack of Wages and Mental Health Issues**. Londres, 2019c. Disponível em: https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2019/01/HRAS_29_Jan_19_single_pages_SECURED.pdf. Acesso em: 21 abr. 2020.

_____. HUMAN RIGHTS AT SEA (Reino Unido). **On the call for ending exploitive recruitment fees for seafarers and fishers in the maritime sector**. Londres, 2019a. 12 p. Disponível em: https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2019/12/HRAS_Human_Rights_and_Recruitment_Fees_Briefing_Note_December_2019_SP_LOCKED.pdf. Acesso em: 21 abr. 2020.

_____. HUMAN RIGHTS AT SEA (Reino Unido). **Update to abandoned Indian Seafarers of MV Tamim Aldar off UAE Coast**. 2019b. Disponível em: <https://www.humanrightsatsea.org/2019/07/01/update-to-abandoned-indian-seafarers-in-mv-tamim-aldar-off-uae-coast/>. Acesso em: 22 abr. 2020.

ICISS, International Commission on Intervention and State Sovereignty (Canada). **The Responsibility to Protect**. Ottawa: International Development Research Centre, 2001. Disponível em: <http://www.global2p.org/media/files/iciss_report.pdf>. Acesso em: 9 maio 2019.

ICTY. International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia. **Caso Kunarac et al. (IT-96-23 e 23/1)**, 2001. Judgment, Trial Chamber, Prosecutor V. Dragoljub Kunarac; Radomir Kovac; And Zoran Vukovic. Case No.: IT-96-23-T& IT-96-23/1-T Disponível em: <https://www.icty.org/x/cases/kunarac/tjug/en/kun-tj010222e.pdf> Acesso em 18 jul. 2020

_____. International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia. **Caso Kunarac et al. (IT-96-23 e 23/1)**, 2002. Judgment, Appeals Chamber. Prosecutor V. Dragoljub Kunarac; Radomir Kovac; And Zoran Vukovic. Case No.: IT-96-23-T& IT-96-23/1-T Disponível em: https://www.icty.org/x/cases/kunarac/acjug/en/020612_Kunarac_Kovac_Vukovic_summary_en.pdf Acesso em 18 jul. 2020

ILO. INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE (Suíça). **Provisional Record No.14-1**: Geneve, 2016. 10 p. 105th Session. Disponível em: <https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/105/reports/provisional-records/lang--en/index.htm>. Acesso em: 15 abr. 2020.

ILO. INTERNACIONAL LABOR ORGANIZATION (Geneva). **Questions and answers on forced labour**. Genebra, 2012b. Disponível em: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_181922/lang--en/index.htm. Acesso em: 1 jun. 2012.

_____. INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (Geneva). **Caught at sea: forced labour and trafficking in fisheries**. Geneve, 2013b. 100 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf. Acesso em: 02 abr. 2020.

_____. INTERNACIONAL LABOR ORGANIZATION (Geneva). **First fishing vessel detained under ILO Fishing Convention**: convention to improve working conditions for fishers on commercial fishing vessels shows its teeth.. Convention to improve working conditions for fishers on commercial fishing vessels shows its teeth. 2018b. Disponível em: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634680/lang--en/index.htm. Acesso em: 29 jul. 2020.

_____. INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. (Geneva). **Global estimates of modern slavery**: forced labour and forced marriage. Geneva, 2017. 68 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_575479.pdf. Acesso em: 29 jul. 2020.

_____. INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (Geneva). Special Action Programme to Combat Forced Labour. 2012. ILO **Indicators of Forced Labour**. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_203832.pdf Acesso em: 29. jul. 2020.

ILO. INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (Tailândia). **Employment practices and working conditions in Thailand's fishing sector**. Bangkok, 2013. ILO Country Office for Thailand, Cambodia and Lao People's Democratic Republic; ILO Tripartite Action to Protect Migrants within and from the GMS from Labour Exploitation (TRIANGLE); Asian Research Center for Migration, Institute of Asian Studies, Chulalongkorn University 128 p. Disponível em https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_220596.pdf. Acesso em: 22 jun. 2020.

_____. INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION (Tailândia). **Ship to Shore Rights: Baseline research findings on fishers and seafood workers in Thailand.** Bangkok, 2018. 74 p. Disponível em: <https://shiptoshorerights.org/wp-content/uploads/baseline-research-findings-english.pdf>. Acesso em: 02 abr. 2020.

IMF. INTERNACIONAL MONETARY FUND (org.). **MYANMAR:** Washington, D.c: International Monetary Fund Publication Services, 2020. 97 p. (Country Report No. 20/88). Asia and Pacific Department. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2020/03/26/Myanmar-2019-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-49292>. Acesso em: 17 abr. 2020.

ISWAN. INTERNATIONAL SEAFARERS' WELFARE AND ASSISTANCE NETWORK. (Reino Unido). **Arrested and Detained Vessels, and Abandoned Sea-farers.** Croydon, 2019. Disponível em: <https://www.seafarerswelfare.org/assets/documents/resources/Arrested-and-Detained-Vessels-and-Abandoned-Seafarers.pdf>. Acesso em: 01 jul. 2020.

ITLOS. INTERNACIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **Arctic Sunrise Arbitration** (No. 22) Case (Holanda v. Russia) 14 ago. 2015. Disponível em: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19640724-JUD-01-00-EN.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

_____. INTERNACIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **The M/V "SAIGA"** (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea). 1 jul. 1999. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf. Acesso em: 20 abr. 2020.

_____. INTERNACIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **The M/V "Virginia G"** (No. 19) Case (Panama c. Guinea-Bissau). 14 abr. 2014. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf. Acesso em: 20 abr. 2020.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. **Flags of convenience.** Disponível em: <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>. Acesso em: 20 maio 2020.

KRASKA, James. **Maritime power and the law of the sea: expeditionary operations in world politics.** New York: Oxford University Press, 2011. 464 p.

Klein, Natalie. The Right of visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. **Denver journal of international law**

and policy, 35(2), 287-332, 2007. Disponível em: <http://djilp.org/wp-content/uploads/2011/08/The-Right-Visit-2005-Protocol-Suppression-Unlawful-Acts-Against-Safety-Maritime-Navigation-Natalie-Klein.pdf> Acesso em: 04 jul. 2020.

Kroodsma, D.A., N.A. Miller, and A. Roan 2017. **The Global View of Transshipment: Revised Preliminary Findings**. Global Fishing Watch and SkyTruth, July 2017. Disponível em: <http://globalfishingwatch.org>. Acesso em: 27 abr. 2020

LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do Trabalho Científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. São Paulo: Atlas, 2013.

LANGEWIESCHE, William. **The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime**. New York: North Point Press, 2005.

LAPIDOTH, Ruth. Freedom of Navigation: Its Legal History and Its Normative Basis. **Journal of Maritime Law and Commerce**, Washington D.C., v.6, n.2, p.259-272, jan. 1975. Disponível em: <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc6&div=20&id=&page;=>>. Acesso em: 4 jun. 2020.

LAWRENCE, Felicity; McSweeney, Ella. UK police rescue nine suspected victims of slavery from British trawlers. **The Guardian**. London. 12 dec. 2017. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2017/dec/12/uk-police-rescue-nine-suspected-victims-of-slavery-from-british-trawlers>. Acesso em: 22 maio 2020

Left High and Dry: The Exploitation of Migrant Workers in the Irish Fishing Industry, 2017. **Migrant Rights Centre Ireland**. 12 p. Disponível em: <https://www.mrci.ie/app/uploads/2020/01/MRCI-FISHER-REPORT-Dec-2017-2KB.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2020.

Lentz, Thierry. **Le congrès de Vienne**: Une refondation de l'Europe 1814–1815. Paris: Perrin apud SCHMIEDER, Ulrike. Spain and Spanish America in the System of the Holy Alliance: The Importance of Interconnected Historical Events on the Congresses of the Holy Alliance. Review: (Fernand Braudel Center), Bing-hampton, v. 38, n. 1-2, p.147-149, jan. 2015. Trimestral.

MASON, Margie. Fishing slaves no more, but freedom brings new struggles. 2016. **Associated Press**. Disponível em: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/fishing-slaves-no-more-but-freedom-brings-new-struggles.html>. Acesso em: 24 abr. 2020.

MASON, Margie. Myanmar fisherman goes home after 22 years as a slave. **Associated Press**. Washington. 01 jul. 2015. Disponível em: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/myanmar-fisherman-goes-home-after-22-years-as-a-slave.html>. Acesso em: 17 mar. 2020.

MARTENS, Jens; SEITZ, Karolin. **The struggle for a UN treaty**. Berlin/Bonn/New York: Global Policy Forum/Rosa Luxemburg Stiftung – New York Office, 2016. Disponível em: https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/UN_Treaty_online.pdf. Acesso em: 20 set. 2019.

MARTÍNEZ, Magdalena, 2014. Los esclavos del mar de Uruguay: El pequeño pero activo Sindicato del Mar del país socorre a los marinos africanos y asiáticos que llegan a Montevideo en pesqueros chinos. **El País**. Disponível em: https://elpais.com/internacional/2014/09/13/actualidad/1410564911_010722.html. Acesso em: 27 abr. 2020.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol.1. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2008. *Apud* BEIRÃO, André Panno. **Duelo entre Netuno e Leviatã**: a evolução da soberania sobre os mares: A Evolução da Soberania Sobre os Mares. Revista da Escola de Guerra Naval, [s.l.], v. 21, n. 2, p. 63-89, 30 dez. 2015. Revista da Escola de Guerra Naval. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21544/1809-3191/regn.v21n2p63-89>. Acesso em: 30 abr. 2020.

MCDOWELL, Robin; HTUSAN, Esther; MENDOZA, Martha. AP Investigation: Slaves may have caught the fish you bought. **Associated Press**. Washington. 25 mar. 2015. Disponível em: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-slaves-may-have-caught-the-fish-you-bought.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

MCDOWELL, Robin; MASON, Margie. Over 300 slaves rescued from Indonesia island after AP investigation into forced labor. **Associated Press**. Washington. 4 abr. 2015. Benjina, Indonesia. Disponível em: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/over-300-slaves-rescued-from-Indonesia-island-after-ap-investigation.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

MCQUADE, Aidan e NYEIN, Yin, 2019. We can't allow Myanmar's slavery-tainted shrimp to land on our plates. **The Guardian**. Disponível em: <https://www.theguardian.com/global-development/2019/nov/12/we-cant-allow-myanmars-slavery-tainted-shrimp-to-land-on-our-plates>. Acesso em: 27 abr. 2020.

MEIRINHO, Augusto Grieco Sant'Anna; MELO, Mauricio Coentro Pais. **Trabalho portuário e aquaviário: homenagem aos 10 anos da CONATPA**. São Paulo: LTr, 2014.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 257 p.

MENDES, Daniele. **Sobrevivendo à Marinha Mercante**. ANAMATRA. Brasília, ano XVIII, nº 52, p. 14-22, 1º sem., 2007.

MENDOZA, Martha; MASON, Margie. Hawaiian seafood caught by foreign crews confined on boats. **Associated Press**. Honolulu, p. 1-1. 08 set. 2016. Disponível em: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/hawaiian-seafood-caught-foreign-crews-confined-boats.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.

MENEZES, Wagner. **O Direito do Mar**. Brasília: em Poucas Palavras, 2015. 238 p.

MIRAGLIA, Livia Mendes Moreira. **Trabalho Escravo Contemporâneo: conceituação à luz do princípio da dignidade da pessoa humana**. 2008, p. 136 Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Programa de Pós- Graduação em Direito, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008. Cap. 5. Disponível em: <http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/Direito_MiragliaLM_1.pdf>. Acesso em: 9 maio 2019.

MILESKI, Joan P.; GALVAO, Cassia Bomer; FORESTER, Zaida Denise. Human trafficking in the commercial fishing industry: A multiple case study analysis. **Marine Policy**, [s.l.], p.2-2, jul. 2019. Elsevier BV. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103616>. Acesso em: 27 abr. 2020.

Murder at Sea: Runaway Burmese fishermen struggle to survive on the Indonesian island of Tual, 2008. **Al Jazeera**. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/programmes/general/2008/08/200882714583923494.html>. Acesso em: 27 abr. 2020.

MURRAY, Paula. Boat slave shame of fishing industry. **Express: Home of the Daily and Sunday Express**. Londres. 25 jan. 2014. Disponível em: <https://www.express.co.uk/news/uk/456085/Boat-slave-shame-of-fishing-industry>. Acesso em: 27 abr. 2020.

NICHOLL, Kate; WILHELM, Miriam; BHAKOO, Vikram. Almost every brand of tuna on supermarket shelves shows why modern slavery laws are needed. 2019. **El País**. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/01/16/actualidad/1547638155_877234.html>. Acesso em: 08 jan. 2019.

OBSERVATÓRIO DA ERRADICAÇÃO DO TRABALHO ESCRAVO E DO TRÁFICO DE PESSOAS (Brasil). Ministério Público do Trabalho. **Perfil dos casos de Trabalho Escravo: Ocupações mais frequentes**. 2019. Disponível em: <<https://smar-tlabbr.org/trabalhoescravo/localidade/0?dimensao=perfilCasosTrabalhoEscravo>>. Acesso em: 11 fev. 2020.

OCDE. ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Glossary of statistical terms: flags of convenience countries**. Flags of convenience countries. 2001. Disponível em: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=1000>. Acesso em: 04 maio 2020.

O'Connell Davidson, Julia. **'Editorial: The Presence of the Past: Lessons of history for anti-trafficking work'**. *Anti-Trafficking Review*, issue 9, 2017, pp. 1—12. Disponível em: www.antitraffickingreview.org Acesso em: 01. 07.2020.

OEIGWG, **Open-ended Intergovernmental Working Group on Transnational Corporations and Other Business Enterprises with Respect to Human Rights**. OEIGWG Chairmanship revised draft 16.7.2019. Geneve: United Nations Human Rights Council, 2019. Disponível em: <https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/HRCouncil/WGTransCorp/OEIGWG_RevisedDraft_LBI.pdf>.

OIT. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Declaração Da OIT Sobre Os Princípios E Direitos Fundamentais No Trabalho**. 1998. Disponível em: https://www.ilo.org/public/english/standards/declaration/declaration_portuguese.pdf Acesso em: 01.07.2020.

_____. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. C029 - **Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29)**. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C029 Acesso em: 01.07.2020.

OLIVEIRA, Victor Arruda Pereira de; BUENO, Elen de Paula. **A primeira declaração internacional sobre a abolição do tráfico de escravos**. Unespciência, São Paulo, v. 90, n. 1 – conteúdo extra, out. 2017. Mensal. Disponível em: <http://www.unespciencia.com.br/revista/UC090/UC90_Dossie_Afro.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2019.

OMEAR, Rageh. 2007. The world of modern child slavery. **BBC NEWS**. Disponível em: http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/this_world/6458377.stm. Acesso em: 27 abr. 2020.

ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. 2017. Publicado em 19/10/2017. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/oit-diz-que-portaria-sobre-trabalho-escravo-podera-provocar-retrocessos-lamentaveis>. Acesso em: 15 abr. 2020.

_____. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. 1948. Declaração Universal dos Direitos Humanos. Disponível em <https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=por>. Acesso em 15 abr. 2020.

_____. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Informe del Grupo de Trabajo sobre las Formas Contemporáneas de la Esclavitud: resolución de la subcomisión 1998/19**. Genebra, 2009. Subcomissão sobre Prevenção da Discriminação e Proteção das Minorias, Resolução. UN Doc. A/HRC/10/16. Disponível em: https://ap.ohchr.org/documents/alldocs.aspx?doc_id=8120. Acesso em: 03 jul. 2020.

_____. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. Trabalho escravo. Brasília, Organização das Nações Unidas no Brasil, 2016. Disponível em: <https://cdn.globallslaveryindex.org/2018-content/uploads/2018/07/19074032/GSI-2018_FNL_180628_Digital-small_p.pdf >. Acesso em: 9 maio 2019.

PAULS, Karen. Cambodian fisheries worker urges Canada to do more to combat slave labour. **CBC News**. Manitoba. 01 set. 2019. Disponível em: <https://www.cbc.ca/news/canada/manitoba/cambodian-fisheries-worker-urges-canada-to-do-more-to-combat-slave-labour-1.5260480>. Acesso em: 22 maio 2020

PCIJ. PERMANENT COURT OF INTERNACIONAL JUSTICE. “**Lotus case**”. Haia, 1927. Disponível em: https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf Acesso em: 05 jul. 2020.

PEDROSO, Marcelo Fanfa; KUMMEL, Marcelo Barroso. A proteção do trabalhador marítimo frente ao uso dos Registros de bandeiras de conveniência. **Meritum**. Belo Horizonte, v. 12 – n. 1 – p. 15-42 – jan./jun. 2017. Disponível em: < <http://www.fumec.br/revistas/meritum/article/view/>>. Acesso em: 13 jun. 2020.

PENHA, Daniela. Negros são 82% dos resgatados do trabalho escravo no Brasil. Publicada por **Repórter Brasil**. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2019/11/negros-sao-82-dos-resgatados-do-trabalho-escravo-no-brasil/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

RODRIGO HAIDAR (São Paulo). Mesmo com falhas, Brasil é referência na OIT. **CONJUR**. 2009. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2009-fev-15/entrevista-leliobentes-ministro-tst-perito-oit>>. Acesso em: 11 fev. 2020.

SANTANA, Rosa. Barco de Oceanografía encalla frente a Ciudad del Carmen. **Proceso**. Ciudad del Carmen, p. 1-1. 27 out. 2017. Disponível em: <https://www.proceso.com.mx/509055/barco-de-oceanografia-encalla-frente-a-ciudad-del-carmen>. Acesso em: 27 abr. 2020.

SAKAMOTO, Leonardo, coord. **Trabalho escravo no Brasil do século XXI**. In: Organização Internacional do Trabalho, 2007. Disponível em: <http://reporterbrasil.org.br/documentos/relatorio_oit1.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2018.

_____ (org.). **Escravidão contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2020. 192 p.

SCHMIEDER, Ulrike. **Spain and Spanish America in the System of the Holy Alliance**: The Importance of Interconnected Historical Events on the Congresses of the Holy Alliance. Review: (Fernand Braudel Center), Binghamton, v. 38, n. 1-2, p.147-149, jan. 2015. Trimestral.

SILVA, Alexandre Pereira da. **O Brasil e o Direito Internacional do Mar Contemporâneo**: novas oportunidades e desafios. São Paulo: Almedina, 2015. 324 p.

SILVA, Nayara Trajano Seixas da. **Caso Zé Pereira**: análise do trabalho escravo contemporâneo à luz do direito internacional dos direitos humanos. 2017. 49 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, 2017. Disponível em: <http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/954>. Acesso em: 15 abr. 2020.

SIMIC, Agnes; BLITZ, Brad K. The modern slavery regime: a critical evaluation. **Journal Of The British Academy**, [s.l.], v. 71, p.1-34, 2019. British Academy. <http://dx.doi.org/10.5871/jba/007s1.001>. Disponível em: <https://www.thebritishacademy.ac.uk/sites/default/files/JBA-7s1-01-Simic-Blitz_0.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2019.

SIMMONS, Glenn; STRINGER, Christina. **New Zealand's fisheries management system**: forced labour an ignored or overlooked dimension? **Marine Policy**, [s.l.], v. 50, p. 74-80, dez. 2014. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.05.013>.

SUMAILA, U.r.; ALDER, J.; KEITH, H.. Global scope and economics of illegal fishing. **Marine Policy**, [s.l.], v. 30, n. 6, p. 696-703, nov. 2006. Elsevier BV. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2005.11.001>. Acesso em: 27 abr. 2020.

SUMAILA, U. Rashid et al. Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies. **Marine Policy**, [s.l.], v. 109, p. 1-11, nov. 2019. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103695>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X19303677>. Acesso em: 07 abr. 2020.

SURTEES, Rebecca. **In African waters: the trafficking of cambodian fishers in south africa**. Geneva: International Organization for Migration, 2014. 196 p. (NEXUS Institute and IOM Human Trafficking Research Series). Disponível em: https://publications.iom.int/system/files/pdf/nexus_africanwaters_web.pdf. Acesso em: 27 abr. 2020

_____. **IOM Global Database Thematic Research Series: trafficking of men - a trend less considered the case of Belarus and Ukraine**. Geneva: International Organization For Migration, 2008. 128 p. Disponível em: https://publications.iom.int/system/files/pdf/mrs_36.pdf. Acesso em: 24 abr. 2020.

_____. **Trafficked at sea. The exploitation of Ukrainian seafarers and fishers**. Geneva e Washington, D.C: International Organization For Migration e NEXUS Institute, 2013a. 140 p. https://publications.iom.int/system/files/pdf/trafficked_at_sea_web.pdf. Acesso em: 24 abr. 2020.

_____. **Trapped at sea. Using the legal and regulatory framework to prevent and combat the trafficking of seafarers and fishers**. 2013b, Groningen Journal of International Law, 1(2), Special issue on human trafficking. Disponível em: <https://nexushumantrafficking.files.wordpress.com/2017/01/surtees-2013-trapped-at-sea.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2020.

SUTTON, Trevor; SICILIANO, Avery. **Seafood Slavery: human trafficking in the international fishing industry**. 2016. Disponível em: <https://www.americanprogress.org/issues/green/reports/2016/12/15/295088/seafood-slavery/>. Acesso em: 01 abr. 2020.

TICKLER, David et al. Modern slavery and the race to fish. **Nature Communications**, [s.l.], v. 9, n. 1, p. 1-9, 7 nov. 2018. Springer Science and Business Media LLC. <http://dx.doi.org/10.1038/s41467-018-07118-9>. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9>. Acesso em: 27 abr. 2020.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. New York: Routledge, 2009. (Naval Policy and History).

UNIÃO EUROPÉIA. Tribunal Europeu dos Direitos do Homem. President Christos Rozakis. Strasbourg, 7 de janeiro de 2010. **Case Of Rantsev V. Cyprus And Russia Application 25965/04**. Requerente: Nikolay Mikhaylovich Rantsev. Requeridos: Republic of Cyprus and the Russian Federation. Disponível em: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22appno%22:%5B%2225965/04%22%5D%7D>} Acesso em: 01 jul. 2020

_____._____. President Irinei Cabral Barreto. Strasbourg, 26 de outubro de 2005. **Case Of Siliadin V. France (application No. 73316/01)**. Disponível em: https://ec.europa.eu/anti-trafficking/sites/antitrafficking/files/siliadin_v_france_en_4.pdf. Acesso em: 07 maio 2020.

_____._____. President Robert Spano. Strasbourg, 25 de junho de 2020. **Case of s.m. V. Croatia (application no. 60561/14)**. Disponível em: <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-203503> Acesso em: 15 julho 2020.

_____._____. Requête no 21884/15. Requéérants: Morshed Chowdury et autres. Requis: République hellénique. Relator: Juiz Presidente Kristina Pardalos. Strasbourg, 30 de março de 2017. **Affaire Chowdury Et Autres C. Grèce (requête no 21884/15)**. Strasbourg, 30 jun. 2017. Disponível em: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-172365%22%5D%7D>}. Acesso em: 01 jul. 2020.

UNIAP (Cambodia). United Nations Inter-Agency Project On Human Trafficking. **Exploitation of Cambodian men at sea: facts about the trafficking of cambodian men onto thai fishing boats**. Phnom Penh, 2009. 8 p. (SIREN series CB-03). Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_143251.pdf. Acesso em: 21 maio 2020.

UNITED STATES OF AMERICA. U.S. Customs And Border Protection. **CBP Issues Detention Order on Seafood Harvested with Forced Labor**. 2020. Disponível em: <https://www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/cbp-issues-detention-order-seafood-harvested-forced-labor>. Acesso em: 05 jun. 2020.

UNITED NATIONS. United nations treaty collection. Geneva, 1986. Disponível em: http://https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&clang=_en>. Acesso em: 03 jul. 2020.

UNITED NATIONS (Suíça). Human Rights Council. **Elaboration of an international legally binding instrument on transnational corporations and other business enterprises with respect to human rights**. 2014. Session 26th. Disponível em: https://ap.ohchr.org/documents/dpage_e.aspx?si=A/HRC/RES/26/9. Acesso em: 15 abr. 2020.

UNITED STATES. Department of State. **Trafficking in Persons Report 2016**. Washington, 2016. Disponível em: <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/258876.pdf>. Acesso em: 27/04/2020.

UNODC (Tailândia). United Nations Office On Drugs And Crime (Southeast Asia And The Pacific). **Transnational Organized Crime in the Pacific**: Bangkok, 2016. 130 p. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/southeastasiaandpacific/Publications/2016/2016.09.16_TOCTA_Pacific_web.pdf. Acesso em: 21 abr. 2020.

URBINA, Ian. Ship of horrors: life and death on the lawless high seas: from bullying and sexual assault to squalid living conditions and forced labour, working at sea can be a grim business and one deep-sea fishing fleet is particularly notorious. **The Guardian**. London. 12 set. 2019. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2019/sep/12/ship-of-horrors-deep-sea-fishing-oyang-70-new-zealand>. Acesso em: 22 maio 2020.

VIEIRA, Monica Brito. Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's debate on dominion over the seas. : Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas. **Journal Of The History Of Ideas**, [s.l.], v. 64, n. 3, p. 361-377, jul. 2003. JSTOR. <http://dx.doi.org/10.2307/3654231>. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3654231?origin=JSTOR-pdf>. Acesso em: 30 abr. 2020.

VILELA, Pedro Rafael. Bolsonaro quer definição de trabalho escravo na legislação: presidente diz que vazão legal prejudica empregadores. Presidente diz que vazão legal prejudica empregadores. **Agencia Brasil**. 2019. Publicado em 30/07/2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2019-07/bolsonaro-quer-definicao-de-trabalho-escravo-na-legislacao>. Acesso em: 15 abr. 2020.

VOSS, Hinrich et al. International supply chains: compliance and engagement with the Modern Slavery Act. **Journal Of The British Academy**. Londres, 18 jun. 2019. p. 61-76. Disponível em: <<https://doi.org/10.5871/jba/007s1.061>>. Acesso em: 19 set. 1988.

WWF – Walk Free Foundation. **The Global Slave Index 2018**. Disponível em: <https://cdn.globallslaveryindex.org/2018-content/uploads/2018/07/19074032/GSI-2018_FNL_180628_Digital-small_p.pdf >. Acesso em: 19 jul. 2018.

ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do Mar**. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017.

ZIMMERMAN, Cathy et al. **Health and human trafficking in the Greater Mekong Subregion**: findings from a survey of men, women and children in thailand, cambodia and viet nam. London: International Organization For Migration And London School Of Hygiene And Tropical Medicine, 2014. 102 p. Disponível em: https://publications.iom.int/system/files/pdf/steam_report_mekong.pdf. Acesso em: 22 maio 2020.