

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC(EN) Marcelo de Souza Gomes

O DIREITO DO MAR E A SEGURANÇA MARÍTIMA: AS BANDEIRAS DE  
CONVENIÊNCIA E SEUS REFLEXOS SOBRE A PESCA ILEGAL, NÃO REPORTADA  
E NÃO REGULAMENTADA E A SEGURANÇA MARÍTIMA.

Rio de Janeiro

2017

CC(EN) Marcelo de Souza Gomes

O DIREITO DO MAR E A SEGURANÇA MARÍTIMA: AS BANDEIRAS DE  
CONVENIÊNCIA E SEUS REFLEXOS SOBRE A PESCA ILEGAL, NÃO REPORTADA  
E NÃO REGULAMENTADA E A SEGURANÇA MARÍTIMA.

Monografia apresentada à Escola de Guerra  
Naval, como requisito parcial para a  
conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF (RM1) Lima Martins

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2017

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Todo, pela oportunidade de existir.

Agradeço aos amigos espirituais, por todo o apoio que me prestaram durante esta jornada.

Agradeço aos meus pais, pela excelente educação que me proporcionaram, apesar de todas as dificuldades impostas pela vida.

Agradeço aos mestres que tive, pela disposição em me transmitir conhecimentos fundamentais para que, hoje, este trabalho estivesse concluído.

Agradeço cordialmente ao meu orientador, Capitão de Fragata (RM1) Lima Martins, pela paciência demonstrada durante a confecção desta monografia, além das observações pertinentes sobre os aspectos técnicos e formais do texto.

Meus sinceros agradecimentos à Capitão de Mar-e-Guerra (RM1-T) Chiara, pelas horas pacientemente dedicadas à orientação de cerca de noventa Oficiais-alunos nas versões parciais da monografia e demais trabalhos exigidos pela EGN, demonstrando extremo profissionalismo e comprometimento com a instituição.

Aos meus chefes, agradeço pelo tempo que me permitiram dispensar às seções de *chat* e ao estudo das disciplinas componentes do currículo.

Por fim, agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a confecção do presente trabalho. Eu não teria conseguido sozinho.

## RESUMO

Longe de configurar mero desenlace burocrático, como pode supor uma primeira análise, o sistema de registro aberto voltado para a concessão de bandeiras de conveniência abre caminho para transtornos jurídicos relacionados com a dizimação da fauna marinha e o comprometimento da segurança marítima. O presente trabalho analisa a relação entre o uso de bandeiras de conveniência e a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada, destacando aspectos atinentes aos ecossistemas marinhos, à salvaguarda da vida humana no mar e a potenciais atos criminosos advindos da falta de controle por parte de alguns Estados. No decorrer da obra, é feito um levantamento das vantagens advindas da utilização de bandeiras de conveniência, buscam-se dados concretos que comprovem os efeitos nocivos da pesca ilegal sobre a vida nos mares e oceanos e constrói-se um embasamento para justificar o impacto negativo das bandeiras de conveniência e da pesca ilegal para a segurança marítima como um todo. As explicações decorrentes das análises buscam, sempre que possível, um viés jurídico, sendo explorados os principais tratados internacionais relacionados com o Direito do Mar, por meio de contextualizações da abstração da lei a casos concretos, ressaltando as dificuldades de se fazê-la cumprir. Demonstra-se que, muitas vezes, conquanto as leis constituam normas universais, expressando a vontade das coletividades no delineamento da solução de problemas, o caminho menos pedregoso para algumas soluções é essencialmente extrajurídico.

**Palavras-chave:** Bandeiras de Conveniência. Pesca Ilegal. Pesca Não Reportada. Pesca Não Regulamentada. Fauna Marinha. Salvaguarda. Vida Humana. Direito do Mar. Segurança Marítima.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- BBC – Corporação de Transmissão Britânica (*British Broadcast Corporation*)
- BdC – Bandeira de conveniência
- CCAMLR – Convenção de Conservação de Recursos Vivos Marinhos Antárticos (*Convention on Conservation of Antarctic Marine Living Resources*)
- CCBSP – Convenção para a Conservação e o Gerenciamento de População de Paloco no Mar de Bering Central (*Convention on the Conservation and Management of Pollock Resources in the Central Bering Sea*)
- CCSBT – Comissão para a Conservação de Atum-rabilho do Sul (*Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna*)
- CNUDM – Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
- COLREGS – Convenção de Regulamentação Internacional para Prevenção de Colisões no Mar (*Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea*)
- COLTO – Coalizão de Operadores Legais de Merluza-Negra (*Coalition of Legal Toothfish Operators*)
- EJF – Fundação de Justiça Ambiental (*Environmental Justice Foundation*)
- GFCM – Comissão de Pesca Geral para o Mediterrâneo (*General Fisheries Commission for the Mediterranean*)
- IATTC – Comissão Interamericana de Atum Tropical (*Inter-American Tropical Tuna Commission*)
- ICCAT – Comissão Internacional para a Conservação de Atum no Atlântico (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas*)
- IMO – Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization*)
- INN – Ilegal, não reportada e não regulamentada
- IOTC – Comissão de Atum do Oceano Índico (*Indian Ocean Tuna Commission*)
- IPOA-IUU – Plano Internacional de Ação para Prevenir, Deter e Eliminar a Pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamentada (*International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*)
- ITF – Federação de Trabalhadores de Transporte Internacional (*International Transport Workers Federation*)
- MAIB – Divisão de Investigação de Acidentes Marítimos (Reino Unido) (*Maritime Accident Investigation Branch*)

- MARPOL – Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*)
- MCA – Agência Marítima e de Guarda Costeira (Reino Unido) (*Maritime and Coastguard Agency*)
- MEO – Ministério de Economia Oceânica, Recursos Marinhos, Pesca, Remessa e Ilhas Exteriores de Maurício
- MSC – Conselho Administrativo Marítimo (*Maritime Stewardship Council*)
- MT – Mar territorial
- NAFO – Organização de Pesca do Noroeste do Atlântico (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*)
- NASCO – Organização de Conservação de Salmão do Atlântico Norte (*North Atlantic Salmon Conservation Organization*)
- NEAFC – Comissão de Pesca do Nordeste do Atlântico (*North-East Atlantic Fisheries Commission*)
- OCDE – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômicos
- ONG – Organização não governamental
- ONU – Organização das Nações Unidas
- OR – Operadores de registro
- PSC – Controle Estatal de Portos (*Port State Control*)
- PSMA – Acordo de Medidas para Estados Portuários (*Port State Measures Agreement*)
- RFMO – Organização Regional de Gerenciamento de Pesca (*Regional Fisheries Management Organization*)
- SEAFO – Organização de Pesca do Sudeste do Atlântico (*South-East Atlantic Fisheries Organization*)
- SIOFA – Acordo de Pesca do Sul do Oceano Índico (*South Indian Ocean Fisheries Agreement*)
- SOLAS – Convenção Internacional pela Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea*)
- SPRFMO – Organização Regional de Gerenciamento de Pesca do Pacífico Sul (*South Pacific Regional Fisheries Management Organization*)
- STCW – Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Vigia Marítima (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*)

- STCW-F – Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Vigia Marítima para Embarcações de Pesca (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel*)
- UNCTAD – Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (*United Nations Conference on Trade and Development*)
- UN FAO – Organização de Alimento e Agricultura das Nações Unidas (*Food and Agriculture Organization of the United Nations*)
- UNFSA – Tratado sobre Populações de Peixes das Nações Unidas (*United Nations Fish Stocks Agreement*)
- VMS – Sistema de Monitoração de Embarcações (*Vessel Monitoring System*)
- WCPFC – Comissão de Pesca do Pacífico Oeste e Central (*Western and Central Pacific Fisheries Commission*)
- ZEE – Zona econômica exclusiva

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E A PESCA INN.....	11
3. ESTUDO DE ALGUNS IMPACTOS SOBRE A FAUNA MARINHA.....	18
4. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E A SEGURANÇA MARÍTIMA.....	25
5. CONCLUSÃO.....	32
REFERÊNCIAS.....	34
ANEXO I.....	38
ANEXO II.....	45
ANEXO III.....	49

## 1. INTRODUÇÃO

Em que pese a relevância do tema para a sobrevivência do planeta e para o progresso da humanidade, “a normatização do mar só foi possível por conta da liderança e da perseverança da Organização das Nações Unidas (ONU)” (MENEZES, 2015, p. 20). Após a ratificação da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM) por mais de cento e cinquenta países, esforços ainda são necessários no sentido de promover o cumprimento da legislação que regula o uso do mar, bem como suprir suas lacunas, que frequentemente são fontes de escusas jurídicas para práticas danosas tanto ao ambiente marinho como à segurança marítima, principalmente no que tange à salvaguarda da vida humana.

Neste contexto, as chamadas bandeiras de conveniência (BdC) desempenham notório papel. Conforme conceitua Costa (2014, p. 1), “a bandeira de conveniência é uma prática comercial em que os proprietários registram seus navios numa nação a que não necessariamente pertencem”. Trata-se, em essência, de procedimento nocivo ao Direito Internacional, pois se aproveita da inoperância de alguns de seus dispositivos, que, se por um lado admitem a legitimidade de sua adoção, por outro não se dotam de efetividade suficiente ao atribuir, aos Estados de bandeira, responsabilidade pelas embarcações registradas sob seus pavilhões, propiciando uma situação de ineficácia jurídica que se pode mostrar às vezes indesejada e às vezes conveniente, a depender dos interesses ou das intenções em jogo.

Complementando o exposto, leciona Costa:

[...] os navios que arvoram pavilhões de conveniência não contribuem para a economia dos Estados de Registro, não servindo o seu comércio externo nem gerando fontes de receitas e divisas, salvo o pagamento dos direitos de inscrição. Simultaneamente, não frequentam, com regularidade, o seu porto de matrícula. Ao invés, realizam o chamado “tráfego de terceira bandeira”, ou seja, promovem um tráfego marítimo estranho ao do país cuja bandeira arvoram. Por essa razão, as possibilidades concretas de controle, fiscalização e inspeção do navio por parte das autoridades desses Estados são, praticamente, inexistentes (COSTA, 2014, p. 2).

Várias são as práticas agressivas ou desleais passíveis de serem associadas ao uso dos pavilhões de conveniência. Em posição perceptível nesta seara, revela-se particularmente preocupante a chamada pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (INN). De acordo com a *Environmental Justice Foundation* (EJF)<sup>1</sup> (2009), entre sete e quinze por cento do total de embarcações registradas com bandeiras de conveniência estão relacionados à pesca, ficando a maioria a serviço das marinhas mercantes.

---

<sup>1</sup> Fundação de Justiça Ambiental. É uma organização internacional voltada para a proteção do meio ambiente, com várias filiais espalhadas pelo mundo, inclusive no Brasil.

O motivo determinante para a adoção das bandeiras de conveniência reside no fato de proporcionarem significativa redução de custos operacionais, com o agravante de o sistema permitir que alguns Estados adotem o que se denomina “registro aberto” (*open registry*), autorizando embarcações de pesca a arvorarem suas bandeiras após o pagamento de uma irrisória tarifa e sem exercer a ulterior fiscalização necessária.

Quando associada à pesca INN, a adoção de BdC constitui um verdadeiro flagelo no que se refere ao equilíbrio dos ecossistemas marinhos, tanto os encerrados nos mares territoriais (MT) de países costeiros, predominantemente os subdesenvolvidos, como os situados em alto-mar (ver Figura 1). De acordo com Gianni e Simpson (2005), apesar de nem todas as embarcações estarem necessariamente envolvidas com pesca INN, a grande quantidade de embarcações de pesca ostentando BdC acaba por minar a capacidade de países responsáveis e organizações regionais de gerenciamento de pesca (RFMO – *Regional Fisheries Management Organization*) para monitorar, controlar e gerenciar a pescaria em alto-mar, bem como eliminar a pesca INN.

EJF (2009) acrescenta que, além das bandeiras de conveniência facilitarem amplamente a prática da pesca ilegal, ao mesmo tempo permitem que proprietários de embarcações inescrupulosos ignorem leis e regulamentos que versem sobre proteção, obtenção de equipamento de segurança e treinamento da tripulação.

Destarte, o levantamento e a análise de informações através de estudos deste escopo revestem-se de salutar importância, na medida em que práticas fraudulentas tornam-se cada vez mais comuns em decorrência da má fé de proprietários de embarcações e da incapacidade, ou mesmo falta de vontade, por parte de alguns Estados, de impor rigorosa fiscalização sobre embarcações que utilizam suas bandeiras. Tais práticas devem ser identificadas, estudadas e combatidas, para o bem da segurança da navegação e dos ecossistemas marinhos.

Para estabelecer a relação existente entre a pesca INN e a utilização de BdC, bem como mensurar a influência dessas práticas na fauna marinha e na segurança marítima, faz-se necessário identificar em que grau a pesca INN é facilitada pela adoção de BdC, comprovar o binômio BdC - pesca INN como real ameaça à sustentabilidade de sistemas marinhos e relacionar o uso das BdC com a inobservância das normas pertinentes à salvaguarda da vida humana no mar e à segurança marítima como um todo.

Constituem, dessa forma, tarefas fundamentais para o alcance dos objetivos expostos:

- a) levantar as vantagens proporcionadas pelo uso de BdC aos proprietários de embarcações que praticam a pesca INN;

- b) utilizar indicadores e fatos concretos para mensurar a influência da pesca INN sobre a alteração de ecossistemas marinhos; e
- c) embasar a relação entre o uso de BdC e a inobservância da legislação sobre segurança marítima, destacando a preocupação com a salvaguarda da vida humana no mar.

O presente trabalho está organizado em cinco seções. Na Seção 2, é analisada a utilização de BdC no contexto da pesca INN, conferindo-se destaque para as vantagens auferidas em decorrência dessa prática. A Seção 3 apresenta um estudo analítico do impacto da pesca INN sobre a fauna marinha, ressaltando aspectos legais envolvendo a pesca em alto-mar e águas jurisdicionais. Na Seção 4, é feito um estudo de efeitos concretos e potenciais da adoção de BdC sobre a segurança marítima, em suas duas vertentes cognitivas: *maritime safety* e *maritime security*. A Seção 5 expõe conclusões decorrentes da análise do problema sob os aspectos propostos.

## 2. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E A PESCA INN

A pesca ilegal, não reportada e não regulamentada é definida por EJJ (2009), em linhas gerais, nos seguintes termos:

[...] qualquer atividade de pesca que infrinja leis nacionais ou internacionais, tal como utilizar equipamentos proibidos, capturar espécies protegidas, operar em áreas protegidas ou reservadas, ou em períodos em que a pesca é proibida, e atuar sem qualquer permissão ou licença para pescar (EJJ, 2009, p. 7, tradução do autor).

Os conceitos implícitos de pesca **ilegal**, pesca **não reportada** e pesca **não regulamentada** estão formalizados no Plano Internacional de Ação para Prevenir, Deter e Eliminar a Pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamentada (IPOA-IUU – *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*), da Organização de Alimento e Agricultura das Nações Unidas (UN FAO – *Food and Agriculture Organization of the United Nations*), nos seguintes termos:

3.1. Pesca ilegal refere-se às atividades:

3.1.1. conduzidas por embarcações nacionais ou estrangeiras em águas sob a jurisdição de um Estado, sem sua permissão, ou em contradição com suas leis e regulamentos;

3.1.2. conduzidas por embarcações ostentando bandeiras de Estados partícipes de organização de gerenciamento de pesca competente, porém operando em contravenção com as medidas de conservação e gerenciamento adotadas por aquela organização, às quais os Estados estão obrigados, ou contrariando relevantes dispositivos de leis internacionais aplicáveis; ou

3.1.3. em violação de leis nacionais ou obrigações internacionais, inclusive aquelas assumidas por Estados cooperadores de competente organização regional de gerenciamento de pesca.

3.2. Pesca não reportada refere-se às atividades pesqueiras:

3.2.1. que não foram reportadas, ou foram erroneamente reportadas, às autoridades nacionais competentes, contradizendo leis e regulamentos nacionais; ou

3.2.2. realizadas em área abrangida por organização regional de gerenciamento de pesca competente, que não foram reportadas, ou foram reportadas erroneamente, em desacordo com os procedimentos de reportagem daquela organização.

3.3. Pesca não regulamentada refere-se às atividades pesqueiras:

3.3.1. na área de competência de organização regional de gerenciamento de pesca que são conduzidas por embarcações sem nacionalidade, ou ostentando a bandeira de um Estado não partícipe daquela organização, ou por entidade pesqueira, de forma não consistente, ou em contravenção, com as medidas de conservação e gerenciamento daquela organização; ou

3.3.2. em áreas, ou visando a populações de peixes, para os quais não há medidas de conservação e gerenciamento aplicáveis e onde tais atividades pesqueiras são conduzidas de forma inconsistente com a responsabilidade do Estado no que concerne à conservação de recursos vivos marinhos sob lei internacional. (UN FAO, 2001, tradução do autor).

A razão de existir da pesca INN encontra ressonância na incapacidade ou na falta de interesse, por parte de vários Estados, de impor suas legislações aos navios que ostentam seus pavilhões. Com isso, o desrespeito a leis tributárias, bem como a regulamentos ambientais e de segurança, são incentivados, tornando a atividade uma vultosa fonte de lucro, a expensas de países subdesenvolvidos, limitados recursos marinhos e profissionais que conduzem suas operações dentro dos contornos da legalidade.

Além disso, de acordo com EJF (2009), as BdC permitem que os proprietários de embarcações de pesca evitem o pagamento de licenças e os custos gerenciais para conferir suporte a leis de proteção à saúde e ao meio ambiente, bem como o monitoramento, o controle e a fiscalização, incluindo os sistemas de monitoração de embarcações (VMS – *Vessel Monitoring Systems*). Também contribuem para “evitar custos com seguros, leis trabalhistas, treinamento das tripulações e compra de equipamento de segurança” (EJF, 2009, p. 10, tradução do autor).

Entretanto, processar proprietários de embarcações que se arvoram na prática da pesca INN não é tarefa fácil pelas leis internacionais. Conquanto o teor da CNUDM<sup>2</sup>, combinado com o art. 21 do Tratado sobre Populações de Peixes das Nações Unidas (UNFSA – *United Nations Fish Stocks Agreement*)<sup>3</sup>, garanta ao Estado costeiro o direito de abordar embarcações de pesca – de fato ou supostamente – irregulares em seu mar territorial, em sua zona econômica exclusiva (ZEE) e em áreas de alto-mar cobertas por RFMO da qual o

<sup>2</sup> Ver art. 19, 2, “i”, art. 21, 1, “d”, art. 25, 1, art. 27, 1, “a”, art. 33, 1, “b” e art. 56, 1, “a” e “c”, iii.

<sup>3</sup> De acordo com a Divisão para Assuntos Oceânicos e a Lei do Mar (*Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*) das Nações Unidas, o Tratado sobre Populações de Peixes das Nações Unidas (UNFSA) foi ratificado por 86 Estados, dentre eles o Brasil. Última atualização: 23/05/2017.

Estado seja parte, em regra, no alto-mar, somente o Estado de bandeira pode abordar embarcações que ostentem seu pavilhão. Isso acaba frustrando seriamente quaisquer esforços para fazer valerem as leis e regulamentos aplicáveis, uma vez que raramente o Estado de bandeira possui as condições necessárias ou mesmo a disposição para agir, sem olvidar o fato de que, muitas vezes, os Estados costeiros também não demonstram disposição ou capacidade para impor sua jurisdição sequer nas próprias águas territoriais. Não obstante, ainda de acordo com o art. 21 do UNFSA, qualquer Estado ou RFMO que suspeite de atividade de pesca INN deve acionar o Estado de bandeira da embarcação, para que tome as providências cabíveis.

Vale acrescentar que a identificação dos proprietários de embarcações de pesca INN pode constituir-se em difícil empreitada. Em 2003, a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômicos (OCDE) identificou trinta e três países que operavam com requisitos para registro que poderiam facilitar o anonimato. Além disso, de acordo com EJJ (2009), as propriedades de muitas embarcações podem estar encobertas por estabelecimentos de fachada e empreendimentos conjuntos (*joint ventures*)<sup>4</sup>, facilitando a ocultação de seus verdadeiros donos, de forma legal e organizada, nos registros de BdC.

A depender da maior ou menor facilidade de implementação de um registro de BdC, a capacidade das autoridades competentes para processar donos de embarcações resta incontestavelmente mitigada. Embarcações perseguidas por estarem realizando pesca INN podem lançar mão do recurso conhecido como “*flag hopping*” (troca de bandeira), em que a tripulação arria o pavilhão de um Estado e hasteia outro em seu lugar, trocando, também, o nome da embarcação. Tal procedimento tem o propósito de “contornar as medidas ou cláusulas de conservação e gerenciamento adotadas a nível global, nacional ou regional, ou facilitar a não obediência a tais dispositivos” (UN FAO, 2002, tradução do autor).

Gallic e Cox (2005) apontam que, devido a brechas na legislação afeta ao Direito do Mar, principalmente na CNUDM, as embarcações infratoras ostentando BdC não são proibidas de pescar em alto-mar, mesmo onde uma RFMO está presente. Ainda que tais embarcações infrinjam acordos de gerenciamento de pesca, as possibilidades de penalização são limitadas, o que reduz drasticamente a efetividade em potencial das sanções.

A questão abordada no parágrafo precedente requer uma análise jurídica por-menorizada para o satisfatório entendimento do problema e das suas dimensões.

A Parte VII da CNUDM trata do regime jurídico do alto-mar e inicia estabelecendo, em seu art. 86, que suas disposições “aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas

---

<sup>4</sup> Empreendimento conjunto é uma associação de empresas, que pode ser definitiva ou não, com fins lucrativos, para explorar determinado negócio, sem que nenhuma delas perca sua personalidade jurídica.

na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado”. Note-se que o regime jurídico do alto-mar, pela referida Convenção, não exclui as áreas cobertas pelas RFMO, implicando a extensão de seus dispositivos, inclusive, para essas águas.

Em regra, a liberdade de pesca em alto-mar é garantida pelo art. 87 da Carta, ao estatuir que “o alto-mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros, quer sem litoral” e que tal liberdade compreende, *inter alia*, “**liberdade de pesca** nos termos das condições enunciadas na Seção 2” (alínea “e” do § 1º, grifos nossos). De acordo com o § 2º, “tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, **tendo em conta os interesses de outros Estados** no seu exercício da liberdade do alto-mar” (grifos nossos). O dispositivo não trata especificamente das RFMO e não delinea os interesses em questão, requerendo, por esse motivo, regulamentação para adquirir efetividade.

A Seção 2 da CNUDM trata da conservação e da gestão dos recursos vivos do alto-mar e seu conteúdo será tratado detalhadamente no decorrer deste trabalho.

Na CNUDM, o uso de BdC relaciona-se mais estreitamente com os arts. 90, 91, 92 e 94. Em regra, “todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, têm o direito de fazer navegar no alto-mar navios que arvorem a sua bandeira” (art. 90). No entanto, de acordo com o art. 91, § 1º, “todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios em seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira” e “**deve existir um vínculo substancial** entre o Estado e o navio” (grifos nossos). Na letra do § 1º do art. 92, “os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado” e “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**” (grifos nossos).

Pelo teor das disposições acima referenciadas, entende-se que a liberdade de navegação em alto-mar não pode ser exercida de forma irrestrita. Tal liberdade está condicionada a requisitos de atribuição de nacionalidade e de registro de embarcações, que, uma vez não satisfeitos, indisponibilizam, em tese, o direito de uma embarcação arvorar a bandeira de um Estado. Cabe considerar que embarcações arvorando mais um pavilhão, ou não arvorando nenhum, são consideradas sem nacionalidade (art. 92, § 2º, da CNUDM), não gozando da imunidade prevista no art. 95 da Carta. Além disso, deve existir um **vínculo substancial** entre o Estado e o navio, o que, frequentemente, não ocorre, haja vista a facilidade oferecida por vários Estados para conceder registros a embarcações diversas, com exigências mínimas.

Adicionalmente, ao autorizar a mudança de bandeira durante uma viagem por motivo de mudança de registro, sem estabelecer nenhum delineamento quanto a esse direito, o

art. 92 da CNUDM abre margem para uma interpretação literal da norma a favor do “*flag hopping*”. Basta que, durante a viagem, o proprietário consiga cancelar o registro em um Estado e obtê-lo em outro, trocando o nome de sua embarcação.

Muitas vezes, a obtenção de uma bandeira de conveniência é extremamente simples e o procedimento pode ser realizado pela internet através do site [www.flagsofconvenience.com](http://www.flagsofconvenience.com) (ver Figura 2). “Por uma tarifa de aproximadamente US\$ 1000,00, é possível rebandeirar um navio em um prazo de aproximadamente vinte e quatro horas” (EJF, 2009, p. 7, tradução do autor).

Vários registros, a despeito de eventuais obrigações internacionais, parecem não requerer investigação do histórico das atividades desenvolvidas pelas embarcações, sem contar que boa parte deles é dirigida por companhias baseadas em outros países. De acordo com o Ministério de Pesca e Recursos Marinhos de Serra Leoa (2017), tais companhias parecem aproximar-se de países em desenvolvimento com o propósito de dar início a registros abertos, sendo que muitas operam com base em comissões, o que constitui, efetivamente, mais um incentivo para a expansão de registros deste tipo.

Têm sido verificados casos de deficiência de comunicação entre tais companhias e os governos aos quais se associam. Para se ter um ideia, de acordo com Gianni e Simpson (2005), o governo do Camboja levou mais de três dias para confirmar que um navio traficando drogas era seu. A companhia que operava os registros era de Cingapura e falhou em alimentar o governo cambojano com informações atualizadas sobre suas embarcações.

De acordo com o § 1º do art. 94 da CNUDM, “todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira”. O exercício da jurisdição e do controle sobre embarcações que arvorem determinada bandeira não coaduna com o propósito do sistema de BdC, que, não raro, é acionado para “facilitar” o trabalho de empresários nem sempre bem intencionados, assim como fomentar companhias de registro aberto e aumentar os ativos de alguns Estados que, com frequência, preferem fazer vista grossa para atividades de pesca INN por parte de embarcações registradas em seu nome.

As demais obrigações dos Estados de bandeira, listadas nos parágrafos seguintes do art. 94, são expostas em suas linhas principais:

2. Em particular, todo Estado deve:

a) manter um registro de navios no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira [...]

b) exercer a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio.

[...]

6. Todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que a jurisdição e o controle apropriados sobre um navio não foram exercidos pode comunicar os fatos ao Estado de bandeira. Ao receber tal comunicação, o Estado de bandeira investigará o assunto e, se for o caso, deverá tomar todas as medidas necessárias para corrigir a situação.

[...] (ONU, 1982).

Os parágrafos 3º, 4º e 7º referem-se à segurança marítima, tema que será abordado na Seção 4 deste trabalho.

Quanto à alínea “a” do § 2º, aparentemente não há violação formal da CNUDM, uma vez que o registro é, efetivamente, realizado, ainda que, muitas vezes, de forma precária. A alínea “b” do § 2º e o § 6º são de implementação menos provável por parte de Estados que adotam BdC, uma vez o sistema abre leque para três possibilidades não mutuamente exclusivas: o Estado de bandeira não tem condições de controlar as embarcações registradas sob seu pavilhão; o Estado de bandeira não tem interesse em exercer efetivo controle sobre suas embarcações; o registro é operado por companhias terceirizadas, muitas vezes com alimentação insuficiente de informações para os governos dos Estados aos quais prestam serviço. Dessa forma, a adoção de BdC continua sendo um grande atrativo para aqueles que almejam reduzir custos e operar sem serem incomodados.

Exemplificando a falta de estrutura de alguns Estados para fiscalizar até mesmo seus próprios litorais, a pesca ilegal tem sido fonte de constantes transtornos para o governo de Serra Leoa, na costa oeste do continente africano. De acordo com nota publicada, o Ministério de Pesca e Recursos Marinhos (2017) daquele país tem notado, com desânimo, a exportação indiscriminada de peixe dos portos de Yealiboya, Bailor, Goderich e Tombo para a República da Guiné. Investigações têm revelado que os compradores chegam aos bandos usando canoas para comprar peixe fresco das áreas mencionadas. Tal fato não somente está causando prejuízos para as companhias licenciadas, por não poderem competir com os exportadores, como também levando ao uso ilegal de redes de pesca por pescadores locais e provocando escassez da oferta de peixe nos mercados. Ver Figuras 3 e 4.

Recentemente, o Greenpeace (2017) divulgou quatro casos detectados de pesca INN durante uma missão conjunta entre aquela entidade e autoridades de pesca de Serra Leoa. Duas embarcações chinesas e uma coreana foram presas por cometer infrações à legislação de pesca do país, incluindo o uso ou a posse de redes de pesca ilegais a bordo, a ausência de marcação visível e a falta de documentos obrigatórios, como o livro de registros e a autorização para descarregar peixe. A outra embarcação, italiana, transportava nadadeiras de tubarão,

mas acabou sendo liberada pelo fato de uma lei proibitiva local não haver ainda entrado em vigor à época. Ver Figura 5.

Completando a análise jurídica em questão, o UNFSA aborda a formação das RFMO e a sua atuação em alto-mar. Por sua vez, a Comissão Europeia (2017) define RFMO como organizações internacionais formadas por países com interesse de pesca em uma área. Algumas dessas organizações gerenciam todas as populações de peixes de uma área específica<sup>5</sup>, enquanto outras se concentram em espécies altamente migratórias, especialmente o atum, ao longo de vastas áreas geográficas<sup>6</sup>.

Com efeito, o § 1º do art. 20 do UNFSA dispõe, nestes termos:

1. Os Estados cooperarão, diretamente, ou por meio de acordos ou **organizações de gerenciamento de pesca regionais** ou sub-regionais, para garantir a imposição e o cumprimento de medidas regionais e sub-regionais de gerenciamento e conservação de populações de peixes sedentárias e altamente migratórias (ONU, 1995, tradução do autor, grifos nossos).

Em essência, o citado dispositivo regulamenta o art. 118 da CNUDM, que já previa a cooperação entre os Estados para a gestão dos recursos vivos:

Os Estados devem cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos nas zonas de alto-mar. Os Estados cujos nacionais aproveitem recursos vivos idênticos, ou recursos vivos diferentes situados na mesma zona, efetuarão negociações para tomar as medidas necessárias à conservação de tais recursos vivos. Devem cooperar, quando apropriado, para estabelecer **organizações sub-regionais e regionais de pesca** para tal fim (ONU, 1982, grifos nossos).

Uma relação completa das RFMO e suas partes contratantes pode ser consultada nas Tabelas 1 a 14, localizadas no Anexo II.

A imposição do cumprimento da legislação de pesca em áreas cobertas por RFMO encontra-se regulamentada no art. 21 do UNFSA, cujo § 1º estatui:

1. Em qualquer região de alto-mar coberta por uma organização ou acordo regional ou sub-regional de gerenciamento de pesca, qualquer Estado membro da referida organização ou partícipe do acordo poderá, através de inspetores devidamente autorizados, abordar e inspecionar [...] **embarcações pesqueiras ostentando a bandeira de outro Estado-parte deste Acordo**, seja ou não membro da referida organização ou partícipe do referido acordo, com o propósito de impor obediência às medidas de gerenciamento e conservação de espécies sedentárias ou altamente migratórias tuteladas pela organização ou pelo acordo (ONU, 1995, tradução do autor, grifos nossos).

<sup>5</sup> São as referenciadas nas Tabelas 1 a 5 do Anexo II.

<sup>6</sup> São as referenciadas nas Tabelas 6 a 14 do Anexo II.

Nada obstante embarcações pertencentes a Estado membro de uma RFMO gozarem de liberdade para abordar embarcações suspeitas de outros Estados, inclusive não membros, a letra do dispositivo deixa claro que o Estado de bandeira da embarcação abordada deve ser parte no “Acordo”<sup>7</sup>, ou seja, deve ser signatário e ratificador do UNFSA. Caso contrário, o § 1º do art. 21 não confere poderes a quaisquer Estados para abordar embarcações estrangeiras, ainda que dentro de uma área coberta por RFMO.

Como normalmente Estados que operam com BdC não são signatários do UNFSA (ver Tabelas 15 e 16), depreende-se que, em regra, embarcações que ostentam BdC possuem plena liberdade de pesca em alto-mar, mesmo em águas tuteladas por RFMO. Neste ponto, o princípio consuetudinário da não intervenção entre os Estados necessita ser adaptado para lidar com os novos elementos que foram permeando o contexto das atividades marítimas ao longo do tempo, permitindo ao Direito do Mar preencher as lacunas jurídicas remanescentes e, em consequência, abarcar situações geradoras de vantagens acentuadamente assimétricas entre os sujeitos de direito envolvidos.

Complementarmente, ao mesmo tempo em que incentiva a criação de organizações e acordos regionais ou sub-regionais de gerenciamento de pesca, a CNUDM, em seu art. 89, assevera que “nenhum estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto-mar à sua soberania”. O teor do referido artigo condiciona, de forma cabal, a abordagem, em alto-mar, de embarcações pertencentes a determinado Estado ao seu consentimento em acordo que expressamente preveja a possibilidade de suas embarcações serem abordadas e em que situações ou condições.

Por fim, observando as Tabelas 15 e 16, é possível verificar que há Estados declarados BdC que figuram como signatários do UNFSA. Vale colocar a possibilidade de embarcações de Estados com *status* de signatários do referido Acordo aproveitarem-se desse fato para terem facilitadas eventuais atividades escusas.

### **3. ESTUDO DE ALGUNS IMPACTOS SOBRE A FAUNA MARINHA**

De acordo com registro da UN FAO (2009), o peixe constitui a principal fonte de proteína de um grande número de países em desenvolvimento, em trinta dos quais representa mais de 45% do fornecimento de proteína animal. A informação, retirada do sítio eletrônico da UN FAO, fornece uma pequena dimensão da relevância da sustentabilidade dos

---

<sup>7</sup> O texto original, em inglês, utiliza o termo “*arrangement*” para especificar os acordos regionais e o termo “*agreement*” para se referir ao Acordo sobre Populações de Peixes das Nações Unidas (UNFSA) (N.T.)

oceanos (e, conseqüentemente, da fauna marinha) para a saúde e a sobrevivência da humanidade.

Os ecossistemas marinhos são, originalmente, bastante estáveis, bem mais do que os terrestres, e apresentam grande biodiversidade. No entanto, intervenções humanas, exponencialmente crescentes ao longo da história, têm acarretado problemas sérios de desequilíbrio a nível global, resultando em várias espécies de peixe extintas e muitas outras no caminho positivo da extinção.

A Seção 2 da Parte VII da CNUDM, que trata da conservação e da gestão dos recursos vivos em alto-mar, traz, no *caput* do art. 116, o princípio geral da liberdade de pesca fora de águas jurisdicionais, estabelecendo que “todos os Estados têm direito a que os seus nacionais se dediquem à pesca no alto-mar”, submetendo esse direito aos termos “de suas obrigações convencionais”, “dos direitos e deveres, bem como dos interesses dos Estados costeiros previstos, *inter alia*, no parágrafo 2º do artigo 63 e nos artigos 64 a 67” e “das disposições da presente seção”.

Depreende-se que o direito de pescar em alto-mar condiciona-se, em regra, às convenções, aos tratados ou aos acordos internacionais dos quais o Estado seja parte. Conclui-se, *contrario sensu*, com base no princípio da não intervenção, que o Estado que não seja parte em tratados, acordos ou convenções internacionais não se sujeita a tais limitações.

O § 2º do art. 63 e os arts. 64 a 67 estão contidos na Parte V da CNUDM, que trata das zonas econômicas exclusivas.

De acordo com o § 2º do art. 63, quando houver espécies que habitem simultaneamente zonas econômicas exclusivas e as áreas a elas adjacentes, os Estados costeiros, bem como os que efetuam a pesca dessas espécies nas áreas adjacentes, devem cooperar, diretamente ou por meio de organizações sub-regionais ou regionais apropriadas, para estabelecer as medidas necessárias à conservação de tais espécies. Áreas adjacentes a zonas econômicas exclusivas, se não pertencerem a outro Estado, estão subordinadas ao regime jurídico do alto-mar, ensejando a atuação de RFMO.

Os arts. 64 a 67 são dispositivos que visam à proteção de mamíferos marinhos e de espécies anádromas<sup>8</sup>, catádromas<sup>9</sup> e altamente migratórias.

O art. 64 orienta a criação de organizações internacionais para promover a utilização ótima de espécies altamente migratórias, caso do atum. Foi o que ensejou a criação da *International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas* (ICCAT), por exemplo. O

---

<sup>8</sup> Peixes anádromos são aqueles que migram do mar para os rios a fim de se reproduzirem.

<sup>9</sup> Peixes catádromos são aqueles que migram do rio para o mar para desovarem.

art. 65, por sua vez, também prevê o estabelecimento de instituições internacionais para proibir, limitar e regulamentar a utilização de mamíferos marinhos, visando à sua conservação. O art. 66 estabelece medidas de conservação de espécies anádromas (caso do salmão), estabelecendo, em seu § 5º, que os Estados que pesquem essas espécies “devem concluir ajustes para a aplicação das disposições do presente artigo, quando apropriado, por intermédio de organizações regionais”. Foi o que ensejou a criação da *North Atlantic Salmon Conservation Organization* (NASCO). Finalmente, o art. 67 regulamenta a pesca de espécies catádromas (caso das enguias), que somente pode ser realizada fora das ZEE dos Estados de origem dessas espécies.

O art. 117, amplamente ignorado pela maioria dos Estados que concedem bandeiras de conveniência, dispõe que “todos os Estados têm o dever de tomar ou de cooperar com outros Estados para que se tomem as medidas que, em relação aos seus respectivos nacionais, possam ser necessárias para a conservação dos recursos vivos do alto-mar”.

O art. 118 constitui norma programática<sup>10</sup> já analisada, prevendo a criação de organizações regionais e sub-regionais de gerenciamento de pesca, o que culminou com o advento das RFMO.

O art. 119 enaltece a importância de se conservarem os recursos vivos do alto-mar, ao dispor em seus parágrafos:

1. Ao fixar a captura permissível e ao estabelecer outras medidas de conservação para os recursos vivos no alto-mar, os Estados devem:

a) tomar medidas, com base nos melhores dados científicos de que disponham os Estados interessados, para **preservar e restabelecer as populações das espécies capturadas a níveis que possam produzir o máximo rendimento constante**, determinado a partir de fatores ecológicos e econômicos pertinentes, **incluindo as necessidades especiais dos Estados em desenvolvimento** e tendo em conta os métodos de pesca, a interdependência das populações e **quaisquer normas mínimas internacionais geralmente recomendadas**, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais;

b) ter em conta os efeitos sobre as espécies associadas às espécies capturadas, ou delas dependentes, a fim de preservar ou **restabelecer as populações de tais espécies associadas ou dependentes acima dos níveis em que a sua reprodução possa ficar seriamente ameaçada**.

2. Periodicamente, devem ser comunicadas ou trocadas informações científicas disponíveis, estatísticas de captura e de esforço de pesca e outros dados pertinentes para a conservação das populações de peixe, **por intermédio das organizações internacionais competentes**, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais, quando apropriado, e **com a participação de todos os Estados interessados**.

---

<sup>10</sup> Classificam-se como programáticas as normas que consubstanciam comandos e diretrizes para atuação futura de órgãos estatais.

3. Os Estados interessados devem assegurar que as medidas de conservação e a aplicação das mesmas não sejam discriminatórias, nem de direito nem de fato, para os pescadores de nenhum Estado (ONU, 1982, grifos nossos).

Esse é o mais abrangente dispositivo da Convenção no que se refere a medidas para garantir a preservação da fauna marinha em alto-mar. Basicamente, valoriza a sustentabilidade dos oceanos ao colocar a preocupação com o restabelecimento das populações a níveis capazes de produzir o máximo rendimento, de forma constante, sem ignorar as necessidades dos Estados em desenvolvimento, que em geral não possuem capacidade tecnológica para otimizar suas atividades pesqueiras. Invoca o princípio da legalidade ao determinar que se levem em conta quaisquer normas internacionais geralmente recomendadas. Por fim, reforça o papel crucial das organizações regionais e sub-regionais competentes.

O art. 120, último da Parte VII, estatui que o art. 65, já comentado, também se aplica à conservação e à gestão dos mamíferos marinhos no alto-mar.

Considerados os aspectos jurídicos pertinentes, faz-se oportuno expor situações concretas em que o arcabouço legal examinado foi posto à prova e verificar sua eficácia. Serão apresentados dois casos de pesca INN que geraram, em passado recente, ou ainda geram, consideráveis impactos para a fauna marinha: a pesca da merluza-negra (*toothfish*), no Atlântico Sul, e a pesca na ZEE de Maurício, a leste de Madagascar, no Oceano Índico.

Conforme a *Coalition of Legal Toothfish Operators* (COLTO<sup>11</sup>) [20--], existem duas espécies de merluza-negra que cobrem a área do Atlântico Sul: a merluza-negra da Patagônia (*Dissostichus eleginoides*) e a merluza-negra antártica (*Dissostichus mawsoni*). Ver Figuras 6 e 7. Ambas habitam profundidades que variam de 300 a 3500 metros, sendo menor a profundidade quanto menor o peixe. Crescem até aproximadamente dois metros, mas se tornam aptas a se reproduzirem entre oito e dez anos de idade, ocasião em que medem em torno de oitenta centímetros. Vivem, em média, cinquenta anos.

A Convenção de Conservação de Recursos Vivos Marinhos Antárticos (*Convention on Conservation of Antarctic Marine Living Resources – CCAMLR*) reconhece, oficialmente, dois métodos de pesca: com palangre (*longline fishing*) e com arrastão (*trawler fishing*). No primeiro, uma grande linha, com uma fileira de ganchos isqueiros anexados por meio de estralhos<sup>12</sup>, é estendida na superfície da água ou submersa. No segundo, um ou mais arrastões<sup>13</sup> puxam uma rede de arrasto de pesca através da água, ao longo do fundo do mar ou a uma profundidade especificada. Ver Figuras 8 e 9.

<sup>11</sup> Coalizão de Operadores Legais de Merluza Negra.

<sup>12</sup> Estralho é um artefato com linha de pesca, que se fixa à linha principal, de um lado, e ao anzol, do outro.

<sup>13</sup> Chama-se arrastão um barco que transporta rede de pesca.

A pesca comercial da espécie da Patagônia teve início no final da década de 1980, em regiões afastadas das costas do Chile e da Argentina, incluindo as Ilhas Falkland. Com o passar do tempo, a pescaria avançou para o leste via Geórgia do Sul, Ilha Bouvet, Ilha do Príncipe Eduardo, Ilha Marion, Ilhas Crozet, Ilha Kerguelen, Ilha Heard e Ilhas McDonald, além da Ilha Macquarie (COLTO, [20--]).

Quando a merluza-negra começou a rarear nas regiões supracitadas, tendendo a ser encontrada somente nas águas meridionais do Oceano Atlântico e ao longo da costa da Antártida, iniciou-se a pesca da espécie antártica.

Segundo o *Marine Stewardship Council* (MSC<sup>14</sup>) (2014), durante os primeiros anos de pesca comercial da merluza-negra na Patagônia, a pesca INN ameaçou a sustentabilidade dos estoques de peixe, solapou a subsistência das comunidades pesqueiras e afetou negativamente outras espécies, incluindo a captura não intencional de aves marinhas. Milhares de aves marinhas morreram e a população de merluza-negra da Patagônia foi dizimada.

De acordo com a COLTO [20--], a pesca INN no Atlântico Sul foi um problema sério entre meados da década de 1990 e meados da década de 2000. Felizmente, o problema foi reduzido a uma pequena fração de seus níveis iniciais, graças a uma combinação de maior vigilância, processos e detenções de alta repercussão e estrita regulação de portos e mercados. Além disso, a quantidade permitida de pesca para embarcações legais foi reduzida.

Após a adoção das medidas mitigadoras, os níveis de pesca INN estimados pela CCAMLR (2016) caíram drasticamente nas dezenove regiões por ela cobertas. Na Geórgia do Sul, por exemplo, os níveis caíram de alarmantes 4780 toneladas de pesca INN em 1994 para 1015 toneladas em 2000, alcançando 23 toneladas em 2005. Na Ilha do Príncipe Eduardo, a tonelagem de pesca INN em 1997 alcançou a marca de 7327, reduzindo-se para 120 em 2003 e 60 em 2005. Desde 2006, não há registro de pesca INN nas regiões citadas. Os Gráficos 1 a 5 mostram a evolução, no tempo, da tonelagem de pesca INN estimada em algumas regiões. A Figura 10 fornece um panorama das regiões cobertas por esta RFMO.

Cabe destacar que há um grande esforço, por parte da CCAMLR, para reduzir a quantidade de peixes e aves marinhas capturados acidentalmente (*by-catch*) durante a pesca da merluza-negra. Especial cuidado deve ser tomado em relação aos arrastões, pois o alcance de suas redes é, em geral, pouco profundo, tendendo a capturar grande número de espécimes de tamanho reduzido (mais jovens). A Convenção estabeleceu limites para o *by-catch*, visan-

---

<sup>14</sup> Conselho Administrativo Marinho.

do a manter seus níveis compatíveis com a sustentabilidade biológica e ecológica dos ecossistemas. Hoje, os níveis oscilam em torno de 2% da tonelagem de pesca total (COLTO, [20--]).

Paralelamente, o MSC tem trabalhado na certificação de indústrias de pesca que atuam na área coberta pela CCAMLR. Para obter a certificação, as indústrias trabalham para assegurar a sustentabilidade do ambiente marinho e dos estoques de peixe. Hoje, mais da metade da atividade de pesca de merluza-negra é certificada pelo MSC (MSC, 2014). O peixe vendido pelas indústrias certificadas é acompanhado de um selo azul emitido pela entidade.

Com base no exposto, é possível verificar que a vantagem inicial das embarcações de pesca INN – decorrente da pouca efetividade da CNUDM e dos acordos regulamentares posteriores, combinada com os princípios da não intervenção entre os Estados e da liberdade de pesca em alto-mar, e reforçada pelo art. 89 da Convenção – foi desaparecendo conforme medidas alternativas aos textos legais foram sendo tomadas para coibir a pescaria agressiva no Atlântico Sul e em redor do gelo antártico.

Se “buscar o cumprimento da lei” não estava dando certo, optou-se por “desencorajar o descumprimento da lei”.

Muito embora a vigilância na área coberta pela CCAMLR tenha sido intensificada e as detenções realizadas tenham gerado impacto em termos de divulgação, continuava em vigor a regra de que a única jurisdição aplicável a uma embarcação em alto-mar é a do Estado cuja bandeira ela arvora. Três situações possibilitariam *juridicamente* tais detenções:

- a) o navio detentor aborda, em alto-mar ou ZEE, uma embarcação de mesma bandeira, podendo os Estados envolvidos serem ou não membros do UNFSA;
- b) o navio detentor, registrado junto a Estado-parte do UNFSA, aborda, em alto-mar ou ZEE, embarcação que também arvora bandeira de Estado-parte do UNFSA; ou
- c) o navio detentor, arvorando a bandeira do país em cujo mar territorial ou zona contígua se encontra<sup>15</sup>, aborda embarcação de pesca INN, podendo tais Estados serem ou não partes do UNFSA.

Para contornar a inércia decorrente das limitações legais, foi implantada a regulação de portos e mercados, associada a processos de certificação das indústrias de pesca que atuam na região. Com isso, o peixe oriundo da pesca irregular passou a encontrar cada vez menos espaço nos portos e menos meios de entrar no mercado de consumo, o que desestimulou esse tipo de atividade nas áreas mencionadas.

---

<sup>15</sup> Infere-se, do art. 111 da CNUDM, que somente o Estado costeiro pode abordar embarcações em seu mar territorial ou em sua zona contígua.

Outra situação digna de estudo é a que ocorre em Maurício, no Oceano Índico. Maurício é uma pequena ilha de origem vulcânica localizada 680 km a leste de Madagascar e cercada por 150 km de recifes de coral. Segundo a UN FAO (2004), Maurício possui uma ZEE de aproximadamente 1,9 milhão de quilômetros quadrados, medidos a partir das linhas de base de suas ilhas mais externas<sup>16</sup>. Ver Figura 11.

A pesca é praticada nos baixios rasos localizados no arquipélago Chagos e ao longo da costa do platô de Mascarenhas, bem como na porção oeste do Oceano Índico, onde se explora o atum. Artesanalmente, a pesca também é praticada nas ilhas (UN FAO, 2004).

Segundo Allan *et al* (2004), a partir de meados da década de 1970, foi verificado um aumento das atividades de pesca ilegal na ZEE de Maurício. Desde então, o ecossistema marinho daquele país vem sofrendo crescentes agressões devido a atividades de pesca INN. Dentre as espécies afetadas, destacam-se o atum-de-olhos-grandes, o atum-amarelo e a albacora (quase extinta). Analisando o Gráfico 6, é possível verificar um crescimento geral da atividade de pesca na região desde a década de 1950, ressaltando-se a marca total de 27 mil toneladas em 2013. O crescimento dos níveis observados coincide com a intensificação da pesca INN na referida ZEE, principalmente entre 1990 e 2006.

De acordo com *The Pew Charitable Trusts*<sup>17</sup> (2016), em 2003, o governo de Maurício comprometeu-se a transformar o país em um grande centro de frutos do mar para sua região marítima. O objetivo foi atingido, mas a pesca INN tornou-se um problema ainda maior enquanto o porto se expandia e sua capacidade de processamento aumentava. O incremento da atividade pesqueira irregular poderia debelar, dessa forma, os benefícios sociais e econômicos que uma indústria de pesca bem administrada deveria proporcionar à ilha.

O Greenpeace (2000) chegou a publicar um artigo com o título: “*Mauritius: Indian Ocean haven for pirate fishing vessels*” (“Maurício: um paraíso para embarcações pesqueiras piratas no Oceano Índico”). De acordo com o documento, já em 1999, Maurício foi identificado como o principal porto de descarga de peixe capturado ilegalmente.

Ultimamente, o país tem perseguido com afinco o objetivo de eliminar a pesca INN de sua ZEE. Dois fatores foram providenciais para abrir caminho rumo ao atingimento da meta: a participação no *Fish-i-Africa*<sup>18</sup> e a ratificação do Acordo de Medidas para Estados Portuários (PSMA – *Port State Measures Agreement*).

---

<sup>16</sup> São essas ilhas: Rodrigues, St. Brandon, Agalega e Tromelin, bem como o arquipélago Chagos.

<sup>17</sup> *The Pew Charitable Trusts* é uma organização não governamental (ONG) que tem, como um de seus objetivos, trabalhar na proteção do meio ambiente.

<sup>18</sup> O *Fish-i-Africa* é uma parceria de oito países (Comores, Quênia, Madagascar, Maurício, Moçambique, Seychelles, Somália e Tanzânia) cujo objetivo é combater a pesca INN na porção oeste do Oceano Índico.

O PSMA é um tratado internacional criado para prevenir que o peixe ilegalmente capturado tenha acesso ao mercado através de portos de pesca legítimos. Maurício, dessa forma, juntou-se a Seychelles, Gabão, Moçambique e Somália, tornando-se o quinto país a assinar o tratado (UN FAO, 2016). Espera-se que mais países juntem-se ao PSMA em breve (*THE PEW CHARITABLE TRUSTS*, 2016).

Recentemente, o Ministério de Economia Oceânica, Recursos Marinhos, Pesca, Remessa e Ilhas Exteriores de Maurício (MEO) declarou que o *Fish-i-Africa* permitirá, às autoridades, identificar a pesca INN e agir contra ela em larga escala. Os objetivos primordiais da aliança seriam o compartilhamento de dados de embarcações em tempo real, a expertise no rastreamento por satélite e o impedimento de acesso de peixe ilegal ao mercado (MEO, 2016).

A página eletrônica do MEO (2016) aponta as medidas mitigadoras da atividade pesqueira ilegal a serem providenciadas: a inauguração de um centro de monitoração de pesca dotado de VMS, para facilitar a detecção de atividade pesqueira INN na ZEE; a criação de uma unidade de controle portuária para embarque e inspeção em embarcações pesqueiras; e a implementação de um plano de ação nacional contra a pesca INN.

Sem o intuito de desconsiderar outras medidas aceitáveis para coibir a incidência da pesca INN em áreas de grande interesse econômico, nos dois casos estudados (Atlântico Sul e Maurício), a ação mais eficiente parece consistir em dificultar o acesso do peixe ilegalmente capturado ao mercado de consumo. Não podendo utilizar os serviços portuários para descarregar peixe, resta aos infratores tentar fazer ingressar seu produto clandestinamente nos territórios visados, o que conduz a uma ponderação entre lucro e risco, ou buscar uma nova área onde atuar. A tática deu certo no caso da pesca da merluza-negra. Quanto a Maurício, ainda é preciso acompanhar o desenrolar dos fatos.

#### **4. AS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E A SEGURANÇA MARÍTIMA**

Em português, o uso indiscriminado da expressão “segurança marítima” pode conduzir a uma indesejável confusão de conceitos, que devem ser claramente definidos. Na língua inglesa, a segurança marítima, globalmente considerada, desdobra-se em duas expressões com significados disjuntos: *maritime safety* e *maritime security*.

Consoante o teor do trabalho de Mota (2010), a expressão *maritime safety* associa-se a atividades relacionadas com a segurança da navegação, visando à salvaguarda da vida humana no mar, à proteção e à preservação do meio marítimo e ao combate à poluição.

Ainda segundo Mota (2010, p. 17), a expressão *maritime security* relaciona-se com atos ilícitos criminais, tais como “o crime organizado, o narcotráfico, o contrabando, o terrorismo, a pirataria, o tráfico de armas e de seres humanos, a imigração clandestina”, ou outros que, “pela sua natureza, possam por em risco pessoas e bens”.

As principais convenções internacionais assinadas pelo Brasil, relacionadas com a *maritime safety*, são:

- a) Convenção de Linhas de Carga (*Load Lines*);
- b) Convenção Internacional pela Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS – *International Convention for the Safety of Life at Sea*);
- c) Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL – *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*);
- d) Convenção de Regulamentação Internacional para Prevenção de Colisões no Mar (COLREGS – *Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea*); e
- e) Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Vigia Marítima (STCW – *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

Vale ressaltar que, além das convenções internacionais supracitadas, a CNUDM, em sua Parte XII, fornece diretrizes para a proteção e a preservação do meio marinho.

As atividades englobadas no conceito de *maritime security* são tratadas, também pela CNUDM, em seus artigos 99 a 111, com ênfase no transporte de escravos, no tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas e nos atos de pirataria.

Tem sido motivo de preocupação, para a Organização Marítima Internacional (IMO – *International Maritime Organization*), o fato de que a Convenção de Linhas de Carga, a SOLAS e a STCW não se aplicam a embarcações de pesca. Por esse motivo, a IMO vem gerando documentos normativos complementares para suprir tais lacunas, dos quais são exemplos o Código de Segurança para Embarcações de Pesca e Orientações Gerais (*Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines*), a *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F)<sup>19</sup>, as Recomendações de Segurança para Barcos de Pesca com Convés de Menos de Doze Metros de Comprimento e Barcos de Pesca sem Convés (*Safety Recommendations for Decked Fishing*

---

<sup>19</sup> É uma norma como a STCW, mas aplicada a embarcações de pesca.

*Vessels of Less than 12 Meters in Length and Undecked Fishing Vessels*) e o Protocolo de Torremolinos, de 1993, posto em efetivo vigor pelo Acordo da Cidade do Cabo de 2012<sup>20</sup>.

Com toda a regulamentação disponível, tanto para embarcações de pesca como para outros tipos de embarcação, os sistemas de registro aberto continuam sendo uma ameaça à segurança marítima, nas suas duas concepções. Como os Estados que adotam esse tipo de registro tendem, normalmente, a arcar com uma miríade de embarcações navegando sob suas bandeiras, eles acabam recorrendo à ajuda dos operadores de registro (OR), que podem ser, inclusive, empresas<sup>21</sup> estrangeiras. Conquanto esses Estados possam impor regras aos OR, cabe a eles a responsabilidade de monitorar a atuação dessas entidades. A capacidade técnica do OR tem impacto direto na reputação do Estado de bandeira. De acordo com Hamad (2016), esse é um dos indicadores mais importantes utilizados pelos regimes de Controle Estatal de Portos (PSC – *Port State Control*) para definir quais embarcações serão inspecionadas e o grau de aprofundamento da inspeção. Significa dizer que, apesar dos OR submeterem-se às auditorias dos PSC, é o Estado de bandeira que leva a maior parte da culpa por abarcar navios em condições abaixo do aceitável.

Ainda segundo Hamad (2016), Estados que operam com BdC sofrem sérias acusações de não possuírem capacidade para operar os registros de suas embarcações, recorrendo, em vez disso, a companhias que mais são entidades comerciais do que difusoras de consciência marítima. Conseqüentemente, há uma grande quantidade de embarcações espalhadas pelos mares em condições insuficientes para navegar. Em 2014, a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*) declarou, em sua Revisão de Transporte Marítimo anual, que 73% da frota mundial navegava sob bandeira estrangeira. Do ponto de vista da segurança marítima, é um dado preocupante.

Não têm sido incomuns, nos últimos anos, acidentes envolvendo embarcações de pesca, foco do presente trabalho. Vale ressaltar que está longe de ser privilégio da indústria pesqueira ostentar histórico de acidentes, principalmente quando se trata de registro aberto. Nos ramos de transporte de carga e cruzeiros, por exemplo, acidentes têm ocorrido, a maior parte deles com conseqüências desastrosas para o meio ambiente.

---

<sup>20</sup> 2012 Cape Town Agreement on the Implementation of the Provisions of the 1993 Torremolinos Protocol Relating to the 1977 International Convention for the Safety of Fishing Vessels.

<sup>21</sup> Embora a terminologia “empresa”, para o Direito Empresarial (Comercial), diga respeito a uma atividade, aqui, a palavra é empregada para referenciar a própria pessoa jurídica.

De acordo com o *Maritime Accident Casebook*<sup>22</sup> [2014-2017], em 2 de novembro de 2014, o navio de pesca *Ocean Way*, mostrado na Figura 12, de propriedade escocesa e baseado no porto de Fraserburgh (Reino Unido), afundou 100 milhas a leste da Ilha Fame, no Mar do Norte. Após alguns dias de busca, os esforços para localizar membros desaparecidos da tripulação foram suspensos. Dois sobreviventes e o corpo do capitão emergiram da água e foi verificado que nenhum deles utilizava colete salva-vidas.

No Reino Unido, aplicam-se, às embarcações de pesca, as orientações contidas em *The Fishing Vessels (Safety Provisions) Rules 1975*<sup>23</sup>, dentre outras normas. Se, por um lado, em regra, a SOLAS não se aplica a embarcações de pesca, por outro, concede, às partes contratantes, discricionariedade para determinar até que grau alguns dos dispositivos de seu Capítulo V poderão ser aplicados (ou regulamentados) no caso de barcos ou navios pesqueiros. Dessa forma, a Agência Marítima e de Guarda Costeira do Reino Unido (MCA – *Maritime and Coastguard Agency*), através do *MCA Guidance*<sup>24</sup>, definiu a referida norma como aplicável às embarcações de pesca com 24 m ou mais de comprimento, que era o caso *Ocean Way*. Segundo o *Simek*<sup>25</sup> (2017), o navio tinha 37,6 m de comprimento.

O artigo 78 da norma supracitada especifica o equipamento de segurança necessário para navios de 24 m ou mais de comprimento, como segue:

78. Toda embarcação deste tipo deve transportar:

[...]

(b) para cada pessoa a bordo pesando 32 quilos ou mais, o colete salva-vidas deve observar os requisitos da Parte I do Anexo 11 [...] e, para cada pessoa pesando menos de 32 quilos, o colete salva-vidas deve observar os requisitos da Parte II do referido Anexo.

[...] (REINO UNIDO, 1975, tradução do autor).

Sendo assim, as evidências claramente apontam para o não atendimento ao requisito destacado por parte da tripulação do *Ocean Way*. Caso os marinheiros estivessem utilizando coletes salva-vidas, talvez algumas vidas, ou até mesmo todas, tivessem sido poupadas por ocasião do afundamento.

Outro acidente, ocorrido em 29 de julho de 2015 entre os barcos de pesca *Silver Dee* e *Good Intent*, no Mar da Irlanda, é reportado pela Divisão de Investigação de Aci-

<sup>22</sup> O *Maritime Accident Casebook* é uma organização que cataloga acidentes marítimos, cujo sítio eletrônico pode ser acessado pelo endereço [maritimeaccident.org](http://maritimeaccident.org). Acesso em 14/07/2017.

<sup>23</sup> Regras (Precauções de Segurança) para Embarcações de Pesca de 1975. Trata-se de um código contendo diretrizes para salvaguarda da vida humana no mar.

<sup>24</sup> Espécie de guia normativo publicado pela MCA. O caso em tela decorre da regulamentação do Capítulo V da SOLAS para o Reino Unido.

<sup>25</sup> Estaleiro norueguês que construiu o navio.

dentes Marítimos (*Maritime Accident Investigation Branch – MAIB*) do Reino Unido. O *Silver Dee* foi seriamente danificado e seu casco começou a alagar, mas a tripulação conseguiu passar para o *Good Intent* antes do barco submergir oito minutos mais tarde. O *Good Intent* também sofreu danos, mas pôde retornar a Ardglass, na Irlanda do Norte, por propulsão própria. Não houve feridos. Ver Figuras 13 e 14.

Investigação posterior do MAIB constatou, dentre outros fatos, que:

- a) não havia posto de observação adequado em ambas as embarcações;
- b) a casa do leme do *Good Intent* ficava desguarnecida por longos períodos e o capitão do *Silver Dee* não estava monitorando as embarcações próximas; e
- c) os vigias da casa do leme, nas duas embarcações, estavam provavelmente trabalhando sob excessiva fadiga.

O Regulamento 1 do Capítulo IV da STCW-F (Vigia) dispõe sobre princípios básicos a serem observados na administração de quartos de navegação em embarcações de pesca. A partir da análise das circunstâncias levantadas pelo MAIB, é possível verificar que vários dispositivos do citado Regulamento não foram atendidos.

Para começar, o item 2 especifica que “o capitão de toda embarcação de pesca assegurará que os arranjos de vigia são adequados para manter quartos de navegação seguros” (STCW-F, 1995, tradução do autor). Como os vigias provavelmente trabalhavam sob fadiga, há indícios do não atendimento deste item.

Houve, também, violação do item 4.1.2, segundo o qual, ao definir a composição da vigia, deve ser levado em consideração, *inter alia*, que “em nenhum momento, a casa do leme deve ficar desguarnecida” (IMO, 1995, tradução do autor).

Adicionalmente, o item 4.2 dispõe:

O sistema de vigia deve ser tal que a eficiência dos vigias não seja prejudicada pela fadiga. Os períodos devem ser organizados de tal forma que o primeiro vigia, no princípio da viagem, e os vigias subsequentes, estejam suficientemente descansados ou em condições exercer a função (IMO, 1995, tradução do autor).

O item 4.6.1 determina que se mantenha um posto de observação apropriado, em cumprimento à Regra 5 do COLREGS. Pelo resultado da investigação do MAIB, nenhuma das embarcações observou este item.

Finalmente, de acordo com o item 6.1.1, o marinheiro na função de vigia deve levar em consideração outras embarcações de pesca e seus equipamentos, bem como as carac-

terísticas de manobra de sua própria embarcação, particularmente a distância de parada e o raio de giro em velocidade de cruzeiro e com o equipamento ao mar.

Ressalte-se que tanto o *Ocean Way* como o *Silver Dee* e o *Good Intent* foram registrados e operavam no Reino Unido, onde se zela pelas boas práticas de navegação e de segurança, tanto das tripulações como das embarcações. Cabe imaginar o que ocorre no caso de embarcações de pesca ostentando BdC, situação em que, abertamente, se põe em cheque a observância de normas e regulamentos diversos aplicáveis a navegação e segurança marítima.

Vale registrar que, segundo EJV (2009), enquanto o condicionamento do pagamento ao fim da viagem é a principal queixa dos trabalhadores de embarcações que ostentam BdC, as condições a bordo são deploráveis. Foram observados membros de tripulações dividindo compartimentos sem janela e dormindo sobre papelões ou tábuas de madeira. Algumas embarcações carecem de requisitos básicos, como sanitário e chuveiro, com a tripulação sendo obrigada a se lavar nas ondas que molham o deque. Investigações revelaram tripulações tendo de ingerir comida estragada, ou permanecendo sem se alimentar por longos períodos. Os trabalhadores, frequentemente, permanecem confinados por meses ou anos, às vezes tendo seus documentos e passaportes confiscados. Ver Figura 15.

Aprofundando-se na questão das BdC, conforme o entendimento de Hui<sup>26</sup> (2011 *apud* HAMAD, 2016), é óbvia a observação de que a maior parte da poluição marítima, em particular derramamento de óleo, é causada por navios-tanque operando com registros abertos. Dois acidentes de alta repercussão merecem ser citados neste contexto: um envolvendo o *Erika*, de bandeira maltesa, e outro envolvendo o *Prestige*, com bandeira de Bahamas.

De acordo com a *BBC News* (2000), em 8 de dezembro de 1999, o navio-tanque *Erika*, de 37000 t, deixou Dunkirk e atravessou o Canal da Mancha com destino à Itália, transportando uma carga de óleo combustível pesado. O *Erika* era um navio velho, cujo casco encontrava-se no fim de sua vida útil. A dizer pela sua idade, era um frete barato de baixo nível, que operava pela metade do preço de um navio novo. Quando o navio adentrou a Baía de Biscaia, deparou-se com uma severa tempestade. Navios-tanque são projetados para resistir a condições de mar severas, mas o *Erika* encontrou dificuldades. Na tarde de 11 de dezembro, o navio adernou entre dez e doze graus para boreste e, no mar montanhoso, o casco começou a quebrar, admitindo água progressivamente conforme o dano evoluía. Na manhã seguinte, o *Erika* partiu-se em dois pedaços e começou a afundar. Milhares de toneladas de óleo vazaram de seus tanques e uma grande mancha espalhou-se em direção à costa britânica.

---

<sup>26</sup> Hui, W. (2011). *Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International US and Chinese Compensation Regime*. Alphen: Kluwer Law International.

Segundo Hewitt<sup>27</sup> (2000 *apud* HAMAD, 2016), aproximadamente 30000 t de óleo foram derramadas no mar, matando organismos marinhos e poluindo praias. Ver Figura 16.

A *BBC News* (2013) também lembrou outro acidente grave, envolvendo o navio-tanque *Prestige*, registrado em Bahamas, de propriedade liberiana e operado por uma companhia grega. O *Prestige* afundou ao norte da Espanha em 2002, partindo-se, após ser mantido no mar por seis dias, mesmo tendo solicitado socorro. Cerca de 50000 t de óleo poluíram milhares de milhas ao longo da costa. O derramamento causou sérios danos à vida marinha e ao meio ambiente, bem como à indústria pesqueira da região. A justiça espanhola entendeu que o desastre foi devido a uma falha estrutural no navio, como consequência de manutenção deficiente; porém, deixou claro que o navio possuía toda a documentação necessária para navegar. Ver Figura 17.

Ressalte-se que a Regra 4 da MARPOL contém diretrizes procedimentais de inspeção para navios-tanque com capacidade a partir de 150 toneladas brutas e quaisquer outros navios com capacidade a partir de 400 toneladas brutas. As orientações incluem: uma inspeção inicial antes do navio entrar em serviço; uma inspeção de renovação a intervalos definidos pela Administração<sup>28</sup>, não superiores a cinco anos (com algumas exceções); uma inspeção intermediária três meses antes ou após o segundo aniversário do Certificado<sup>29</sup>; uma inspeção anual três meses antes ou após cada aniversário do Certificado, menos rigorosa que a anterior; uma inspeção adicional, parcial ou geral, de acordo com as circunstâncias, em decorrência de procedimento investigativo, ou de reparos ou modernizações previamente executados.

Cabe perquirir se os respectivos Estados de bandeira, por meio de seus órgãos competentes ou das companhias a seu serviço, cobraram de seus navios que procedessem às inspeções recomendadas pela MARPOL.

No campo da *maritime security*, o uso de bandeiras de conveniência pode tornar-se potencialmente perigoso, propiciando ensejo ou cobertura a atividades criminosas.

Em 12 de outubro de 2000, o *destroyer* da marinha norte-americana USS Cole foi atingido por uma embarcação de pesca carregada com explosivos enquanto abastecia em um porto de Aiden, Iêmen. A explosão ocorreu às 11h18, horário do Bahrein, matando dezessete membros da tripulação e ferindo outros trinta e nove. O navio, que transportava uma tri-

<sup>27</sup> Hewitt, G. (2000). *Oil Spill Damage Worsens*. Acessado em 20 de junho de 2015, de BBC: <<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/592378.stm>>.

<sup>28</sup> Administração a serviço do Estado de bandeira.

<sup>29</sup> Certificado emitido por sociedade classificadora, como a DNV-GL, por exemplo, atestando que o navio possui condições de operar.

pulação de 293 pessoas, estava a caminho do Golfo Pérsico para reforçar o embargo contra o Iraque. Embora, por questões de segurança, o porto de Aiden tivesse permanecido inacessível para navios norte-americanos durante um período, acabou sendo reaberto para estreitar as relações entre Estados Unidos e Iêmen (*THE NATIONAL 11 SEPTEMBER MEMORIAL & MUSEUM*, [20--])<sup>30</sup>. Ver Figura 18.

Embora não se tenha como determinar se a embarcação ostentava alguma bandeira, cabe perguntar se um Estado que opera com registro aberto teria condições de detectar que um navio sob sua responsabilidade estaria sendo utilizado para atividades ilegais ou criminosas. Relembre-se o caso do Camboja, citado na Seção 2, em que o governo daquele país levou três dias para verificar que um navio seu estava sendo utilizado para tráfico de drogas.

Por fim, Jeffrey (2011) relata os atos de pirataria que ocorrem na costa da Somália. Uma ausência total de governo e estabilidade na região, caracterizada pelo tráfico de drogas, e uma excessiva atividade pesqueira foram os fatores que mais contribuíram para que somalis tomassem parte em pirataria. A pirataria no Golfo de Aden teve início quando pescadores começaram a expulsar embarcações comerciais de pesca que estavam atuando ilegalmente no local, dizimando o ecossistema. O Golfo de Aden fora, outrora, uma das áreas de pescaria mais férteis do mundo. Barcos provenientes principalmente da Europa e da Ásia retiraram o equivalente a US\$ 350 milhões em peixe, por ano, da região, privando os pescadores locais do trabalho que sustentava e alimentava suas famílias e destruindo a vida marinha que, ali, havia-se desenvolvido. Sem monitoração ou controle, pescadores lançavam mão de artefatos ilegais, como redes de malha reduzida, desenvolvidas para capturar tudo em seu caminho, incluindo espécimes jovens, ameaçando o futuro do ecossistema. Em quaisquer águas onde muitos indivíduos pesquem, o ecossistema fica comprometido, tendendo ao colapso e, no caso dos somalis, que um dia fizeram da atividade pesqueira sua fonte de subsistência, a pirataria, frente às circunstâncias, tornou-se uma alternativa. Ver Figura 19.

Nesse último caso, a atividade de pesca ilegal, praticada por estrangeiros que se aproveitavam da falta de capacidade do governo somali para fiscalizar suas águas territoriais, deu origem a outro ato igualmente ilegal, criminoso: a pirataria. Verifica-se, assim, que a violência praticada contra a fauna marinha gerou outro tipo de violência, praticada contra seres humanos.

---

<sup>30</sup> *The National 11 September Memorial & Museum* é uma organização voltada à memória e à honra dos americanos que morreram no atentado contra as torres gêmeas do World Trade Center, em 2001. O incidente envolvendo o USS Cole, em outubro de 2000, foi considerado um prenúncio do que ocorreria no ano seguinte.

## 5. CONCLUSÃO

A partir das análises realizadas no decorrer do presente trabalho, é possível, neste ponto, explanar resultados que se relacionem aos objetivos levantados na Seção 1, girando em torno das bandeiras de conveniência, da pesca INN e da segurança marítima.

Em primeiro lugar, à luz da legislação sobre Direito do Mar vigente, ainda há vantagens bem significativas proporcionadas às embarcações pesqueiras que ostentam bandeiras de conveniência. Práticas como a pesca INN em alto-mar e o *flag hopping* continuam difíceis de serem combatidas, mesmo com o advento das RFMO. Estados-parte do UNFSA, juridicamente, não podem agir, em alto-mar, contra Estados que não sejam parte. E, ainda que os pressupostos jurídicos que possibilitem uma abordagem estejam presentes, nem todos os Estados possuem infraestrutura, em termos marítimos, para levar a cabo uma ação efetiva.

Em segundo lugar, os casos concretos de pesca INN discutidos na Seção 3 e os gráficos apresentados no Anexo III indicam que, sem ações de caráter extrajurídico, o impacto da pesca INN sobre diferentes ecossistemas marinhos pode ser desastroso, como foi o caso do Atlântico Sul e dos arredores do gelo antártico, no passado, e ainda é o caso da ZEE de Maurício. Por raciocínio indutivo, pode-se inferir que o mesmo se dá em outras regiões marítimas.

Em terceiro lugar, deficiências em termos de *maritime safety* relacionam-se estreitamente com falhas de fiscalização de embarcações por parte dos órgãos e instituições competentes dos Estados responsáveis pelos seus registros. O controle do cumprimento da legislação pertinente pode ser mais difícil no caso de embarcações de menor porte, como as de pesca, mas em relação ao *Erika* e ao *Prestige*, as tragédias poderiam ter sido evitadas, tanto quanto aos afundamentos como aos derramamentos de óleo decorrentes, caso a legislação tivesse sido devidamente imposta e obedecida.

Em quarto lugar, quanto à *maritime security*, vale ressaltar que há, no mínimo, indícios de nexo de causalidade entre utilização de BdC e atos criminosos que ocorrem tanto no alto-mar como em águas territoriais. Nos casos do navio cambojano traficando drogas, claramente ostentando BdC, e dos navios pesqueiros atuando ilegalmente no Golfo de Aden (alguns deles, ou muitos, provavelmente operando com BdC), esta assertiva adquire irrefutável respaldo.

## REFERÊNCIAS

ALLAN, J. M. *et al.* *Africa South of the Saara*. Regional Surveys of the World. Europa Publications. Londres, 2004.

BRITISH BROADCAST CORPORATION. *Prestige oil tanker disaster crew acquitted in Spain*. BBC News. Disponível em <<http://www.bbc.com/news/world-europe-24930976>>. Acesso em 18 de julho de 2017.

BRITISH BROADCAST CORPORATION. *The scandal of the Erika*. BBC News. Disponível em <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/correspondent/883110.stm>>. Acesso em 18 de julho de 2017.

COALITION OF LEGAL TOOTHFISH OPERATORS. *Toothfish*. Disponível em <<http://www.colto.org/toothfish>>. Acesso em 23 de junho de 2017.

COMISSÃO EUROPEIA. *Regional Fisheries Management Organizations*. Disponível em [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/rfmo\\_en](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/rfmo_en). Acesso em 17 de junho de 2016.

COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF SOUTHERN BLUEFIN TUNA. *Members*. Disponível em <[www.ccsbt.org](http://www.ccsbt.org)>. Acesso em 2 de julho de 2017.

CONVENTION ON CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES. *Fishery reports*. Disponível em <<https://www.ccamlr.org/en/publications/fishery-reports>>. Acesso em 1º de julho de 2017.

CONVENTION ON CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES. *Members*. Disponível em <[www.ccamlr.org](http://www.ccamlr.org)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

CONVENTION ON THE CONSERVATION AND MANAGEMENT OF POLLOCK RESOURCES IN THE CENTRAL BERING SEA. *Members*. Disponível em <[www.fao.org/fishery/rfb/ccbsp](http://www.fao.org/fishery/rfb/ccbsp)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

COSTA, Antonio. **A UNCLOS, o Mar Livre e as Bandeiras de Conveniência**. [s.l.], Portugal, 2014.

DAILY MIRROR. *Sri Lankans among crew in ship hijacked by Somali pirates*. Disponível em <<http://www.dailymirror.lk/article/Sri-Lankans-among-crew-in-ship-hijacked-by-Somali-pirates-125491.html>>. Acesso em 17 de julho de 2017.

ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION. *Lowering the Flag: ending the use of flags of convenience by pirate fishing vessels*. Londres, 2009.

GALLIC, B. L. e COX, A. *An economic analysis of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing: Key drivers and possible solutions*. Directorate for Food, Agriculture and Fisheries, Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD). Paris, 2005.

GENERAL FISHERIES COMMISSION FOR THE MEDITERRANEAN. *Members*. Disponível em <[www.fao.org/gfcm](http://www.fao.org/gfcm)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

GIANNI, M. e SIMPSON, W. *The Changing Nature of the High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*. Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation and WWF International. [s.l.], Austrália, 2005.

GREENPEACE. *Four illegal fishing cases found in Sierra Leone in four days*. Disponível em <<http://www.greenpeace.org/africa/en/Press-Centre-Hub/4-illegal-fishing-cases-found-Sierra-Leone>>. Acesso em 17 de junho de 2017.

GREENPEACE. *Mauritius: Indian Ocean haven for pirate fishing vessels*. Stop Pirate Fishing. Amsterdã, 2000.

HAMAD, B. H. *Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security*. University of Greenwich. Londres, 2016.

INDIAN OCEAN TUNA COMMISSION. *Members*. Disponível em <[www.iotc.org](http://www.iotc.org)>. Acesso em 2 de julho de 2017.

INTER-AMERICAN TROPICAL TUNA COMMISSION. *Members*. Disponível em <[www.iattc.org](http://www.iattc.org)>. Acesso em 2 de julho de 2017.

INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNAS. *Members*. Disponível em <[www.iccat.int](http://www.iccat.int)>. Acesso em 2 de julho de 2017.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION. *Current Registries Listed as FOC*. Disponível em <<http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>>. Acesso em 9 de julho de 2017.

JEFFREY, J. M. *Terrorism, Pirates, and Blowing the Whistle on the Commercial Fishing Before it Causes the Next Big Attack, Part 1*. Moran Office of Maritime and Port Security. Nova Iorque, EUA. Disponível em <<http://gcaptain.com/terrorism-pirates-blowing-whistle>>. Acesso em 18 de julho de 2017.

MARINE STEWARDSHIP COUNCIL. *Patagonian Toothfish: Fighting illegal fishing and protecting albatross*. Disponível em <<http://blog.msc.org/blog/2015/05/14/patagonia-toothfish>>. Acesso em 31 de junho de 2017.

MARITIME ACCIDENT CASEBOOK. *Ocean Way Tragedy – No Lifejackets, Again*. Disponível em <<http://maritimeaccident.org/categories/sinking>>. Acesso em 14 de julho de 2017.

MARITIME ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH. *Collision between Stern trawlers Good Intent and Silver Dee resulting in Silver Dee sinking*. Disponível em <<https://www.gov.uk/maib-reports/collision-between-stern-trawlers-good-intent-and-silver-dee-resulting-in-silver-dee-sinking>>. Acesso em 17 de julho de 2017.

MARITIME AND COASTGUARD AGENCY. *MCA Guidance*. Disponível em <<http://solasv.mcga.gov.uk/regulations/regulation01.htm>>. Acesso em 16 de julho de 2017.

MAURÍCIO. *Road Map to Eliminate Illegal Fishing in the Western Indian Ocean Being Finalised*. Disponível em <<http://www.govmu.org/English/News/Pages/Road-map-to-eliminate-illegal-fishing-in-the-western-Indian-Ocean-being-finalised-.aspx>>. Acesso em 11 de julho de 2017.

MENEZES, Wagner. **O Direito do Mar**. Fundação Alexandre Gusmão. Brasília, 2015.

MOTA, F. M. **Segurança Marítima: O Caso Nacional e Perspectivas de Futuro**. Instituto de Estudos Superiores Militares – Marinha. Lisboa, 2010.

NORTH ATLANTIC SALMON CONSERVATION ORGANIZATION. *Members*. Disponível em <[www.nasco.int](http://www.nasco.int)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

NORTH-EAST ATLANTIC FISHERIES COMMISSION. *Members*. Disponível em <[www.neafc.org](http://www.neafc.org)>. Acesso de 7 de julho de 2017.

NORTHWEST ATLANTIC FISHERIES ORGANIZATION. *Members*. Disponível em <[www.nafo.int](http://www.nafo.int)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks*. Disponível em <<https://traties.un.org>>. Acesso em 9 de julho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Country review: Mauritius*. Food and Agriculture Organization. Disponível em <<http://www.fao.org/docrep/009/a0477e/a0477e0z.htm>>. Acesso em 6 de julho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *FAO and Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Food and Agriculture Organization. Disponível em <[www.fao.org/port-state-measures/en](http://www.fao.org/port-state-measures/en)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. Food and Agriculture Organization of the United Nations. Nova Iorque, 2001.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Maritime Transport Review*. Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento. Nova Iorque, 2014.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Pesca e Aquicultura: O peixe, fonte de alimentação, meio de subsistência e de comércio**. Food and Agriculture Organization. Disponível em <<http://www.fao.org/docrep/012/i0765pt/i0765pt09.pdf>>. Acesso em 21 de junho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *United Nations Fish Stocks Agreement*. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Nova Iorque, 1995.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção de Regulamentação Internacional para Prevenção de Colisões no Mar (COLREGS)**. Londres, 1972.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL)**. Londres, 1973-1978.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)**. Londres, 1974.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Vigia Marítima para Embarcações de Pesca (STCW-F)**. Londres, 1995.

REINO UNIDO. *The Fishing Vessels (Safety Provisions) Rules 1975*. Londres, 1975.

SEA AROUND US. *Catches by Taxon in the Waters of Mauritius*. Disponível em <<http://www.seaaroundus.org/data/#/eez/480?chart=catch-chart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>>. Acesso em 8 de junho de 2017.

SERRA LEOA. *Illegal Purchase and Export of Fish*. Ministério de Pesca e Recursos Marinhos. Disponível em <<http://mfmr.gov.sl/index.php/recentnews/126-press-release>>. Acesso em 16 de junho de 2017.

SIMEK. *Ocean Way*. Disponível: <<http://www.simek.no/index.php/ships/fishing/15-ships/fishing/157-068-ocean-way>>. Acesso em 16 de junho de 2017.

SOUTH-EAST ATLANTIC FISHERIES ORGANIZATION. *Members*. Disponível em <[www.seafo.org](http://www.seafo.org)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

SOUTH INDIAN OCEAN FISHERIES ORGANIZATION. *Members*. Disponível em <[www.siofa.org](http://www.siofa.org)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

SOUTH PACIFIC REGIONAL FISHERIES MANAGEMENT ORGANIZATION. *Members*. Disponível em <[www.sprfmo.int](http://www.sprfmo.int)>. Acesso em 7 de julho de 2017.

THE NATIONAL 11 SEPTEMBER MEMORIAL & MUSEUM. *USS Cole Bombing*. Disponível em <<https://www.911memorial.org/uss-cole-bombing>>. Acesso em 18 de julho de 2017.

THE PEW CHARITABLE TRUSTS. *Mauritius Signs International Treaty to Protect Ports from Illegally Caught Fish*. Disponível em <<http://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/analysis/2016/01/07/mauritius-signs-international-treaty-to-protect-ports-from-illegally-caught-fish>>. Acesso em 7 de julho de 2017.

WESTERN AND CENTRAL PACIFIC FISHERIES COMMISSION. *Members*. Disponível em <[www.wcpfc.int](http://www.wcpfc.int)>. Acesso em 2 de julho de 2017.

## ANEXO I

### FIGURAS



Figura 1 – Navio de pesca ilegal (pirata) atuando no litoral de Serra Leoa.  
Fonte: EJF (2009)

**INTERNATIONAL SHIP REGISTRIES (WORLDWIDE) LLC**

OFFSHORE/ONSHORE CORP\$ OFFSHORE TRUSTS & FOUNDATIONS RESELLERS/PARTNERS CONSULTATIONS CONTACT

HOME >

ABOUT INTERNATIONAL SHIP REGISTRIES (WORLDWIDE) LLC >

INTERNATIONAL SHIP REGISTRATIONS >

OFFSHORE COMPANY JURISDICTIONS >

FORMS >

RESELLERS/PARTNERS >

**MoreServices & Info**

- › Ship Classification Societies
- › Yacht Ownership Structures
- › VAT Implications in the European Union
- › Malta Yacht Registrations
- › Malta Commercial Yacht Code
- › Isle of Man Yacht Registrations
- › Isle of Man VAT Levy &

**International Ship Registries (Worldwide) LLC**

International Ship Registries (Worldwide) LLC was incorporated in 1998 to provide services for clients, shipowners, yacht owners, shipbrokers, builders, legal advisers wishing to register commercial ships and pleasure boats under various Flags. [More...](#)

In order to evaluate, start working on your project and ultimately being of service please feel free to submit as much information as you can by filling-up and sending us on-line any of the following [Application Forms](#):

Figura 2 – Página inicial de <www.flagsofconvenience.com>. Acesso em 23/06/2017.  
Fonte: <www.flagsofconvenience.com>



Figura 3 – Homem prepara-se para cortar um peixe em Goderich.

Fonte: <<https://br.pinterest.com>>. Acesso em 09/07/2017.



Figura 4 – Mulher carregando um vaso cheio de peixes em Goderich.

Fonte: <<https://br.pinterest.com>>. Acesso em 09/07/2017



Figura 5 – Inspeção de navio de pesca chinês em Serra Leoa.

Fonte: <<http://www.greenpeace.org/africa/en/Press-Centre-Hub/4-illegal-fishing-cases-found-Sierra-Leone>>. Acesso em 16/07/2017.



Figura 6 – Merluza-negra da Patagônia  
 Fonte: <[www.colto.org/toothfish](http://www.colto.org/toothfish)>.  
 Acesso em 23/06/2017.

Figura 7 – Merluza-negra antártica  
 Fonte: <[fisherynation.com/archives/tag/antarctic-toothfish](http://fisherynation.com/archives/tag/antarctic-toothfish)>.  
 Acesso em 23/06/2017.



Figura 8 – Arrastão em atividade de pesca.  
 Fonte: <<http://www.greenpeace.org/australia/en/what-we-do/oceans/No-Super-Trawlers>>. Acesso em 21/06/2017.



Figura 9 – Pesca com palangre.  
 Fonte: <<https://www.abdn.ac.uk/news/4148>>. Acesso em 21/06/2017

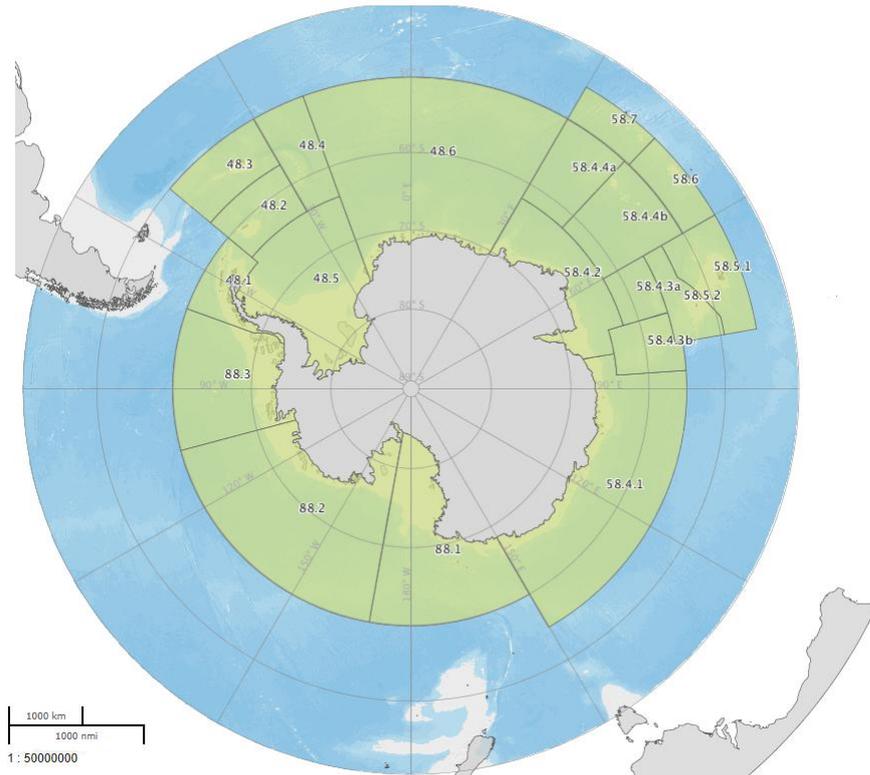


Figura 10 – Áreas cobertas pela CCAMLR.

Fonte: <<https://www.ccamlr.org/en/organisation/convention-area>>. Acesso em 08/07/2017.

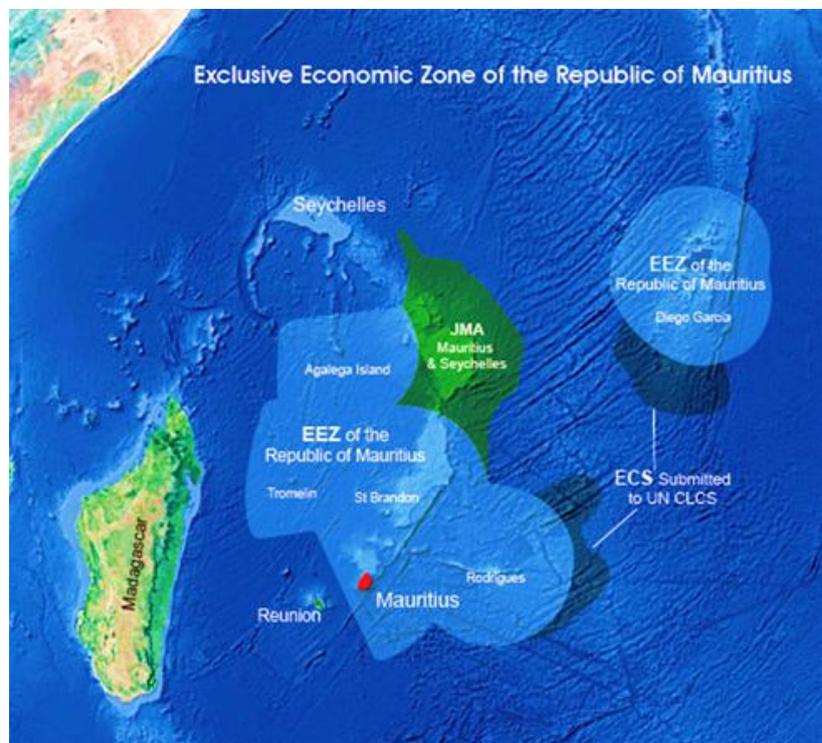


Figura 11 – ZEE de Maurício.

Fonte: <<http://www.investmauritus.com/news-room/news-archive-2015/news-item-88.aspx>>. Acesso em 09/07/2017.



Figura 12 – Navio de pesca *Ocean Way*, registrado no porto de Fraserburgh.

Fonte: < <http://www.simek.no/index.php/ships/fishing/15-ships/fishing/157-068-ocean-way>>.

Acesso em 12/07/2017.



Figura 13 – Barco de pesca *Silver Dee*.

Fonte: < <http://trawlerphotos.co.uk/gallery/showphoto.php?photo=43247&title=silver-dee-b-310&cat=972>>. Acesso em 12/07/2017.



Figura 14 – Barco de pesca *Good Intent*.

Fonte: < [http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:183214/mmsi:232004360/imo:0/vessel:GOOD\\_INTENT](http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:183214/mmsi:232004360/imo:0/vessel:GOOD_INTENT)>. Acesso: 12/07/2017.



Figura 15 – Exploração de tripulação em embarcação de pesca INN.

Fonte: EJF (2009).



Figura 16 – Naufrágio do *Erika*.

Fonte: < <http://news.bbc.co.uk/1/hi/programmes/correspondent/883110.stm>>.  
Acesso em 14/07/2017.



Figura 17 – Naufrágio do *Prestige*.

Fonte: < <http://www.bbc.com/news/world-europe-24930976>>.  
Acesso em 14/07/2017.



Figura 18 – USS Cole sendo rebocado do porto do Iêmen.

Fonte: < <https://www.911memorial.org/uss-cole-bombing>>. Acesso em 16/07/2017.



Figura 19 – Piratas somalis sequestrando navio-tanque.

Fonte: < <http://www.dailymirror.lk/article/Sri-Lankans-among-crew-in-ship-hijacked-by-Somali-pirates-125491.html>>. Acesso em 17/07/2017.

## ANEXO II

## PARTES CONTRATANTES DAS RFMO E DO UNFSA. ESTADOS BdC.

Tabela 1 – Partes contratantes da *International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas – ICCAT* (de acordo com <[www.iccat.int](http://www.iccat.int)>, em 02/07/2017).

	Estados Unidos		Cabo Verde		Namíbia		Belize
	Japão		Uruguai		Barbados		Síria
	África do Sul		São Tomé e Príncipe		Honduras		São Vicente e Granadinas
	Gana		Venezuela		Argélia		Nigéria
	Canadá		Guiné Equatorial		México		Egito
	França		República da Guiné		Vanuatu		Albânia
	Brasil		Reino Unido		Islândia		Serra Leoa
	Marrocos		Líbia		Turquia		Mauritânia
	Coreia do Sul		China		Filipinas		Curaçao
	Costa do Marfim		União Europeia		Noruega		Libéria
	Angola		Tunísia		Nicarágua		El Salvador
	Rússia		Panamá		Guatemala		Guiné-Bissau
	Gabão		Trindade e Tobago		Senegal		

Fonte: Autor

Tabela 2 – Partes contratantes da *Indian Ocean Tuna Commission – IOTC* (de acordo com <[www.iotc.org](http://www.iotc.org)>, em 02/07/2017).

	Austrália		Indonésia		Maurício		Sri Lanka
	China		Irã		Moçambique		África do Sul
	Comores		Japão		Omã		Sudão
	Eritreia		Quênia		Paquistão		Tanzânia
	União Europeia		Coreia do Sul		Filipinas		Tailândia
	França		Madagascar		Seychelles		Reino Unido
	República da Guiné		Malásia		Serra Leoa		Iêmen
	Índia		Maldivas		Somália		

Fonte: Autor

Tabela 3 – Partes contratantes da *Western and Central Pacific Fisheries Commission – WCPFC* (de acordo com <[www.wcpfc.int](http://www.wcpfc.int)>, em 02/07/2017).

	Austrália		França		Nova Zelândia		Taiwan
	China		Indonésia		Niue		Tonga
	Canadá		Japão		Palau		Tuvalu
	Ilhas Cook		Kiribati		Papua Nova Guiné		Estados Unidos
	União Europeia		Coreia do Sul		Filipinas		Vanuatu
	Micronésia		Ilhas Marshall		Samoa		
	Fiji		Nauru		Ilhas Salomão		

Fonte: Autor

Tabela 4 – Partes contratantes da *Inter-American Tropical Tuna Commission* – IATTC (de acordo com <[www.iattc.org](http://www.iattc.org)>, em 02/02/2017).

	Belize		União Europeia		Nicarágua
	Canadá		França		Panamá
	China		Guatemala		Peru
	Colômbia		Japão		Taiwan
	Costa Rica		Kiribati		Estados Unidos
	Equador		Coreia do Sul		Vanuatu
	El Salvador		México		Venezuela

Fonte: Autor

Tabela 5 – Partes contratantes da *Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna* – CCSBT (de acordo com <[www.ccsbt.org](http://www.ccsbt.org)>, em 02/02/2017).

	Austrália		A Entidade de Pesca de Taiwan		Japão		Nova Zelândia
	União Europeia		Indonésia		Coreia do Sul		África do Sul

Fonte: Autor

Tabela 6 – Partes contratantes da *North-East Atlantic Fisheries Commission* – NEAFC (de acordo com <[www.neafc.org](http://www.neafc.org)>, em 07/07/2017).

	Ilhas Faroé		Groenlândia		União Europeia
	Islândia		Noruega		Rússia

Fonte: Autor

Tabela 7 – Partes contratantes da *Northwest Atlantic Fisheries Organization* – NAFO (de acordo com <[www.nafo.int](http://www.nafo.int)>, em 07/07/2017).

	Canadá		França		Rússia
	Cuba		Islândia		Ucrânia
	Groenlândia		Japão		Estados Unidos
	Ilhas Faroé		Noruega		
	União Europeia		Coreia do Sul		

Fonte: Autor

Tabela 8 – Partes contratantes da *North Atlantic Salmon Conservation Organization* – NASCO (de acordo com <[www.nasco.int](http://www.nasco.int)>, em 07/07/2017).

	Canadá		Ilhas Faroé		Groenlândia		União Europeia
	Noruega		Rússia		Estados Unidos		

Fonte: Autor

Tabela 9 – Partes contratantes da *South-East Atlantic Fisheries Organization* – SEAFO (de acordo com <[www.seafo.org](http://www.seafo.org)>, em 07/07/2017).

	Angola		União Europeia		Japão
	Coreia do Sul		Namíbia		África do Sul

Fonte: Autor

Tabela 10 – Partes contratantes do *South Indian Ocean Fisheries Agreement* – SIOFA (de acordo com <[www.siofa.org](http://www.siofa.org)>, em 07/07/2017).

	Austrália		Ilhas Cook		União Europeia
	França		Japão		Coreia do Sul
	Maurício		Seychelles		Tailândia

Fonte: Autor

Tabela 11 – Partes contratantes da *South Pacific Regional Fisheries Management Organization* – SPRFMO (de acordo com <[www.sprfmo.int](http://www.sprfmo.int)>, em 07/07/2017).

	Austrália		China		Cuba
	União Europeia		Coreia do Sul		Peru
	Taiwan		Vanuatu		Chile
	Ilhas Cook		Equador		Ilhas Faroé
	Nova Zelândia		Rússia		Estados Unidos

Fonte: Autor

Tabela 12 – Partes contratantes da *Convention on Conservation of Antarctic Marine Living Resources* – CCAMLR (de acordo com <[www.ccamlr.org](http://www.ccamlr.org)>, em 07/07/2017).

	Argentina		Austrália		Bélgica		Brasil
	Chile		China		União Europeia		França
	Alemanha		Índia		Itália		Japão
	Coreia do Sul		Namíbia		Nova Zelândia		Noruega
	Polônia		Rússia		África do Sul		Espanha
	Suécia		Ucrânia		Reino Unido		Estados Unidos
	Uruguai						

Fonte: Autor

Tabela 13 – Partes contratantes da *General Fisheries Commission for the Mediterranean* – GFCM (de acordo com <[www.fao.org/gfcm](http://www.fao.org/gfcm)>, em 07/07/2017).

	Albânia		Argélia		Bulgária		Croácia
	Chipre		Egito		União Europeia		França
	Grécia		Israel		Itália		Japão
	Líbano		Líbia		Malta		Mônaco
	Montenegro		Marrocos		Romênia		Eslovênia
	Espanha		Síria		Tunísia		Turquia

Fonte: Autor

Tabela 14 – Partes contratantes da *Convention on the Conservation and Management of Pollock Resources in the Central Bering Sea* – CCBSP (de acordo com <[www.fao.org/fishery/rfb/ccbsp](http://www.fao.org/fishery/rfb/ccbsp)>, em 07/07/2017).

	China		Japão		Coreia do Sul
	Polônia		Rússia		Estados Unidos

Fonte: Autor

Tabela 15 – Partes contratantes do UNFSA (de acordo com <<https://treaties.un.org>>, em 09/07/2017).

	Argentina*		Egito*		Quênia		Omã
	Austrália		Estônia		Kiribati		Paquistão*
	Áustria		União Europeia		Letônia		Palau
	Bahamas		Fiji		Libéria		Panamá
	Bangladesh		Finlândia		Lituânia		Papua Nova Guiné
	Barbados		França		Luxemburgo		Filipinas
	Bélgica		Gabão*		Maldivas		Polônia
	Belize		Alemanha		Malta		Portugal
	Brasil		Gana		Ilhas Marshall		Coreia do Sul
	Bulgária		Grécia		Mauritânia*		Romênia
	Burkina-Faso*		República da Guiné		Maurício		Rússia
	Canadá		Guiné-Bissau*		Micronésia		Samoa
	Chile		Hungria		Mônaco		Senegal
	China*		Islândia		Marrocos		Seychelles
	Ilhas Cook		Índia		Moçambique		Eslováquia
	Costa Rica		Indonésia		Namíbia		Eslovênia
	Costa do Marfim*		Irã		Nauru		Ilhas Salomão
	Croácia		Irlanda		Holanda		África do Sul
	Chipre		Israel*		Nova Zelândia		Espanha
	República Tcheca		Itália		Nigéria		Sri Lanka
	Dinamarca		Jamaica*		Niue		Suécia
	Equador		Japão		Noruega		Tailândia
	Tonga		Uganda*		Estados Unidos		
	Trindade e Tobago		Ucrânia		Uruguai		
	Tuvalu		Reino Unido		Vanuatu*		

Fonte: Autor

As partes marcadas com (\*) são signatárias, mas não ratificadoras, do Acordo.

Tabela 16 – Estados declarados BdC pela *International Transport Workers Federation* – ITF (de acordo com <<http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>>, em 09/07/2017).

	Antígua e Barbuda		Chipre*		Malta*		São Tomé e Príncipe
	Bahamas*		Guiné Equatorial		Madeira		São Vicente e Granadinas
	Barbados*		Ilhas Faroé		Ilhas Marshall*		Sri Lanka*
	Belize*		Geórgia		Maurício*		Tonga*
	Bermuda		Gibraltar		Moldávia		Vanuatu*
	Bolívia		Honduras		Mongólia		
	Camboja		Jamaica*		Myanmar		
	Ilhas Cayman		Líbano		Coreia do Norte		
	Comores		Libéria*		Panamá*		

Fonte: Autor

Os Estados marcados com (\*) são signatários do UNFSA.

## ANEXO III

## GRÁFICOS

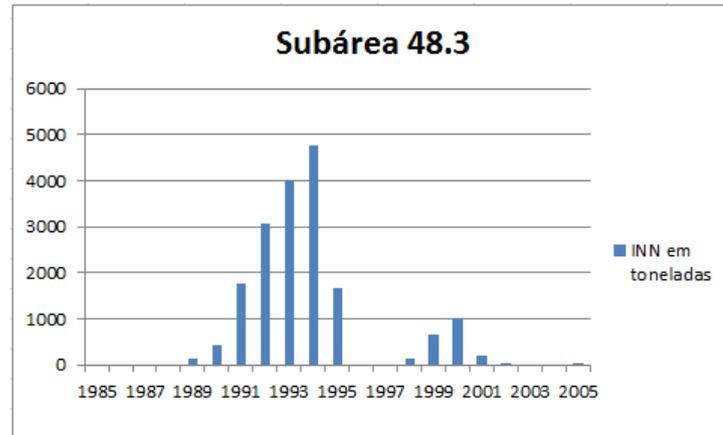


Gráfico 1 – Pesca INN estimada de *dissostichus eleginoides* na Geórgia do Sul – Subárea 48.3 (de acordo com <<https://www.camlr.org/en/publications/fishery-reports>>). Acesso em 01/07/2017.

Fonte: Autor

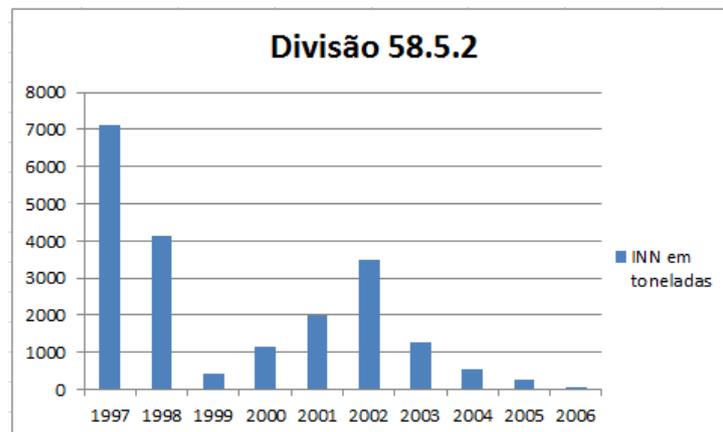


Gráfico 2 – Pesca INN estimada de *dissostichus eleginoides* na Ilha Heard – Divisão 58.5.2 (de acordo com <<https://www.camlr.org/en/publications/fishery-reports>>). Acesso em 01/07/2017.

Fonte: Autor

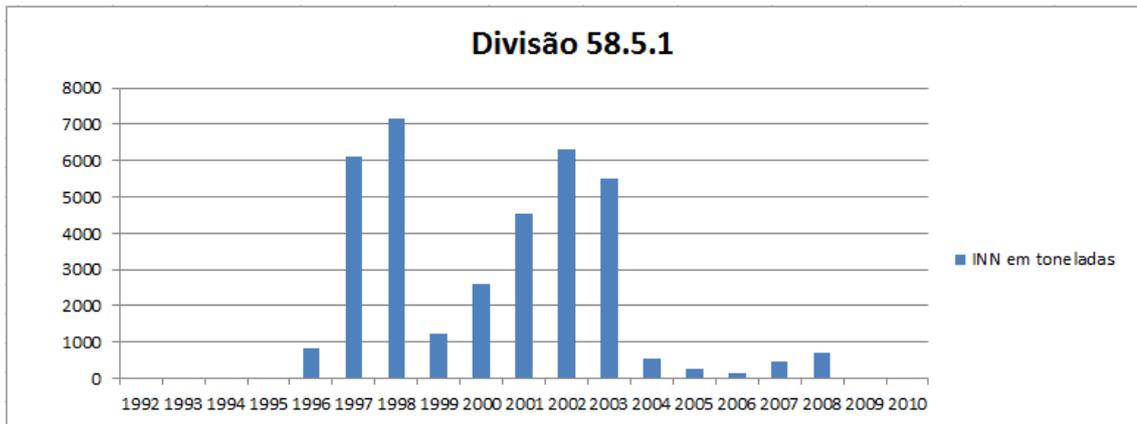


Gráfico 3 – Pesca INN estimada de *dissostichus eleginoides* nas Ilhas Kerguelen – Divisão 58.5.1 (de acordo com <<https://www.ccamlr.org/en/publications/fishery-reports>>). Acesso em 01/07/2017.

Fonte: Autor

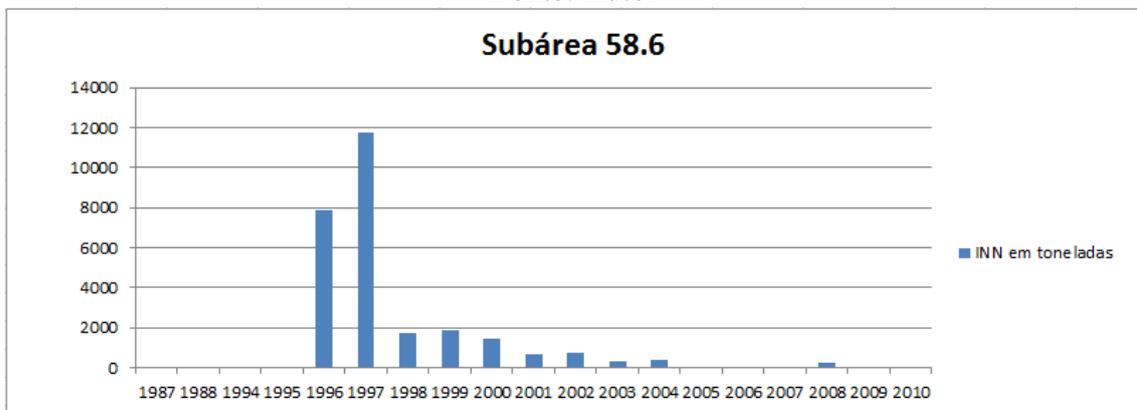


Gráfico 4 – Pesca INN estimada de *dissostichus eleginoides* nas Ilhas Crozet – Subárea 58.6 (de acordo com <<https://www.ccamlr.org/en/publications/fishery-reports>>). Acesso em 01/07/2017.

Fonte: Autor

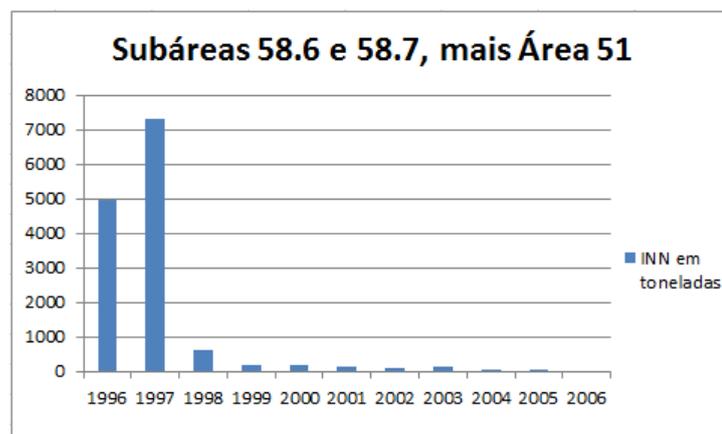


Gráfico 5 – Pesca INN estimada de *dissostichus eleginoides* na Ilha do Príncipe Eduardo – Subáreas 58.6 e 58.7, além da Área 51 (de acordo com <<https://www.ccamlr.org/en/publications/fishery-reports>>). Acesso em 01/07/2017.

Fonte: Autor

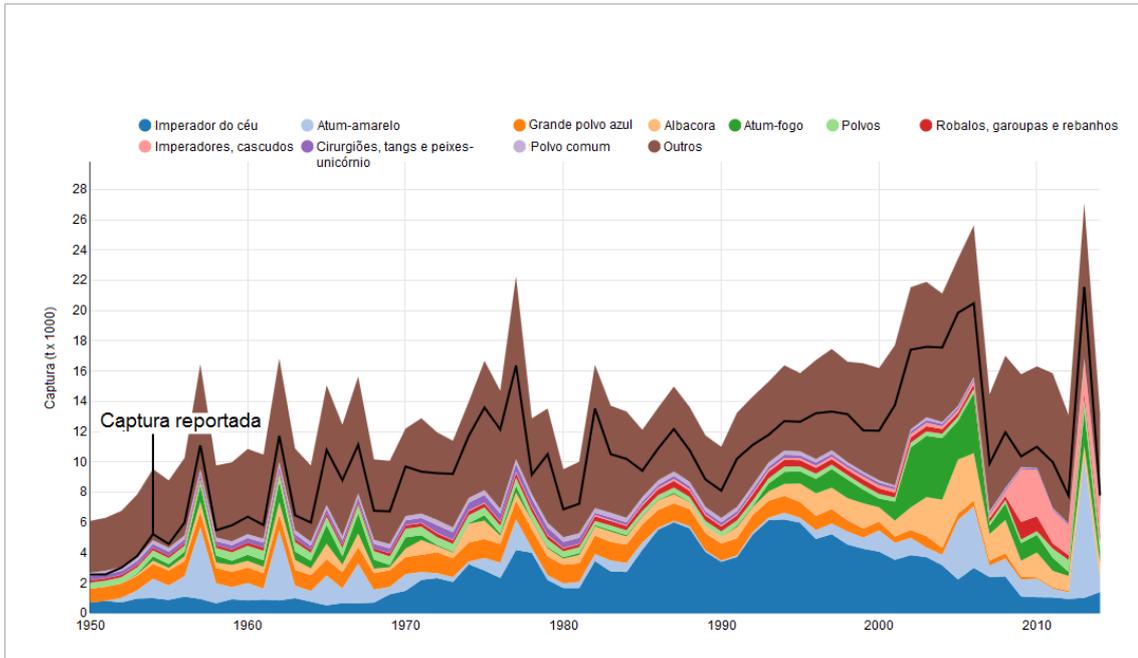


Gráfico 6 – Níveis de captura por espécie na ZEE de Maurício (adaptado).

Fonte: <<http://www.seaaroundus.org/data/#/eez/480?chart=catch-chart&dimension=taxon&measure=tonnage&limit=10>>. Acesso em 08/07/2017.