

A ROTA TRANSATLÂNTICA DO NARCOTRÁFICO E O DIREITO INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEO: DIAGNÓSTICO JURÍDICO-OPERACIONAL DO CORREDOR AMÉRICA DO SUL-ÁFRICA OCIDENTAL

THE TRANSATLANTIC DRUG TRAFFICKING ROUTE AND CONTEMPORARY INTERNATIONAL LAW: A LEGAL-OPERATIONAL DIAGNOSIS OF THE SOUTH AMERICA–WEST AFRICA CORRIDOR

Artigo recebido em: 1/2/2026

Artigo aceito em: 4/1/2026

Raony Kamará Rocha Osório*

*Universidad de la Empresa (UDE), Montevideo,
Uruguai

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3904659514000839>

Orcid: <https://orcid.org/0009-0001-7271-4753>

raonyosorio@gmail.com

The authors declare that there is no conflict of interest

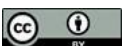
Resumo

O artigo examina a resposta do Direito Internacional contemporâneo ao tráfico transatlântico de cocaína na rota América do Sul-África Ocidental, consolidada como principal vetor transoceânico do mercado global dessa substância no ciclo 2020-2026. Sustenta a hipótese de que a insuficiência dessa resposta não decorre de obsolescência textual dos instrumentos convencionais vigentes, mas de déficit funcional relativo, entendido como distância crescente entre a escala do fenômeno empírico e a escala da reação institucional autorizada. Adotando abordagem dogmático-analítica, articula revisão da literatura especializada em Direito Internacional do Mar, Direito Internacional Penal e governança marítima com o exame da produção institucional recente sobre o tema. O percurso analítico abrange a configuração empírica do fenômeno, seus efeitos sobre a integridade estatal em Estados costeiros africanos, o tensionamento da Convenção sobre o Direito do Mar, o caráter estratificado do regime convencional antinarcóticos, o debate multilateral no Conselho de Segurança em 2025 e os caminhos plausíveis de aperfeiçoamento. Conclui que o aprimoramento da resposta jurídica exige articulação funcional entre regimes especializados, densificação convencional da interdição marítima e consolidação de arquiteturas regionais de consciência situacional marítima no Atlântico Sul.

Abstract

This article examines the response of contemporary International Law to transatlantic cocaine trafficking along the South America–West Africa route, consolidated as the main transoceanic vector of the global cocaine market during the 2020–2026 cycle. It argues that the insufficiency of that response does not stem from textual obsolescence of existing conventional instruments, but from a relative functional deficit, understood as the growing distance between the scale of the empirical phenomenon and the scale of the authorized institutional reaction. Adopting a doctrinal-analytical approach, it articulates a review of specialized literature on the Law of the Sea, International Criminal Law and maritime governance with the examination of recent institutional production on the topic. The analytical itinerary covers the empirical configuration of the phenomenon, its effects on state integrity in West African coastal States, the strain on the Convention on the Law of the Sea, the stratified character of the conventional anti-narcotics regime, the multilateral debate within the UN Security Council in 2025 and plausible paths for improvement. It concludes that the enhancement of the legal response requires functional articulation between specialized regimes, conventional densification of maritime interdiction and consolidation of regional maritime situational awareness architectures in the South Atlantic.

Keywords: *Law of the Sea. Transatlantic Drug Trafficking. Maritime Governance. South Atlantic. Maritime Interdiction.*



Palavras-chave: Direito Internacional do Mar. Narcotráfico Transatlântico. Governança Marítima. Atlântico Sul. Interdição Marítima.

1 INTRODUÇÃO

O Atlântico Sul consolidou-se, ao longo das duas primeiras décadas do século XXI, como espaço marítimo de relevância estratégica crescente para o Direito Internacional. A intensificação dos fluxos comerciais, a expansão da economia azul e a multiplicação de atividades humanas com impacto oceânico tornaram essa Bacia do Atlântico Sul objeto obrigatório da reflexão contemporânea sobre governança marítima, segurança internacional e regulação transnacional. Entre os fenômenos que mais diretamente problematizam a suficiência dos regimes jurídicos aplicáveis a essa bacia encontra-se o tráfico transatlântico de cocaína pela rota que conecta a costa atlântica da América do Sul à África Ocidental, consolidada na segunda metade da década de 2020 como principal vetor transoceânico do mercado global dessa substância.

A consolidação dessa rota não configura apenas transformação quantitativa. O que se observa é uma reconfiguração qualitativa do fenômeno, com implicações que extrapolam o âmbito da política criminal e alcançam a integridade institucional de Estados costeiros africanos, a estabilidade financeira de economias em transição democrática e a articulação entre segurança marítima, combate ao crime organizado transnacional e repressão ao financiamento do terrorismo. O Brasil ocupa, nessa configuração, posição funcional específica, na condição de principal polo logístico de remessas transatlânticas, dimensão que impõe ao Direito Internacional brasileiro obrigações convencionais e compromissos cooperativos de largo alcance.

A resposta do Direito Internacional contemporâneo a esse fenômeno apresenta, entretanto, arquitetura fragmentária. Múltiplas camadas convencionais operam em paralelo, sem sistema integrador, refletindo a lógica aditiva pela qual o regime global de controle de drogas e de cooperação penal transnacional foi historicamente construído. A essa estratificação convencional sobrepõem-se a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, cujo artigo 108 apenas enuncia dever genérico de cooperação na repressão ao narcotráfico em alto-mar, sem conferir poderes de abordagem autônomos,

as normas específicas sobre interdição marítima (com destaque para o artigo 17 da Convenção de Viena de 1988), os regimes de repressão ao crime organizado transnacional (Convenção de Palermo de 2000) e os instrumentos relativos ao financiamento ao terrorismo (Convenção de 1999 e Resoluções 1373/2001 e 2462/2019 do Conselho de Segurança). O resultado é um arranjo normativo denso, mas funcionalmente descoordenado, cuja efetividade operacional depende, em larga medida, de iniciativas institucionais e de capacidades técnicas que os Estados costeiros envolvidos mobilizam de forma heterogênea.

A hipótese central deste artigo é de que essa insuficiência não deriva da desatualização dos textos convencionais vigentes. Os princípios estruturantes da Convenção de Montego Bay, da Convenção de Viena de 1988 e da Convenção de Palermo de 2000 conservam funcionalidade para os problemas que os originaram. O que se produziu, entre 1982 e 2026, foi um déficit funcional relativo: a distância mensurável entre a escala contemporânea do fenômeno empírico (cocaína em volumes inéditos, redes policriminais integradas, rotas transoceânicas reconfiguradas) e a escala da resposta institucional que o arranjo normativo autoriza por sua arquitetura originária. Esse déficit não se resolve por interpretação extensiva dos textos existentes. Exige articulação funcional entre regimes, densificação convencional dos instrumentos de interdição e construção de capacidades técnicas compartilhadas entre Estados costeiros dos dois lados do Atlântico.

Para sustentar essa hipótese, o artigo adota abordagem dogmático-analítica, combinando revisão da literatura especializada em Direito Internacional do Mar, Direito Internacional Penal e governança marítima com o exame da produção institucional recente de organismos internacionais, centros de pesquisa especializada e plataformas de análise política. O recorte temporal privilegia o ciclo 2020 a 2026, no qual se consolidaram as transformações logísticas, financeiras e políticas que conferem relevância contemporânea ao problema. A investigação articula-se em torno de seis eixos, apresentados em seções subsequentes, que examinam, em ordem, a configuração empírica do fenômeno, seus efeitos institucionais sobre Estados africanos, o tensionamento do Direito Internacional do Mar, o caráter estratificado do regime convencional antinarcóticos, o debate multilateral travado no Conselho de Segurança das Nações Unidas em 2025 e os limites e caminhos plausíveis para o aperfeiçoamento da resposta jurídica internacional. A conclusão sintetiza os achados e aponta direções

possíveis para pesquisas subsequentes, em particular quanto à articulação entre regimes especializados e à construção de arquiteturas de cooperação operacional transoceânica.

2 A CONFIGURAÇÃO CONTEMPORÂNEA DA ROTA TRANSATLÂNTICA DA COCAÍNA

A produção sul-americana de cocaína atingiu, em 2023, cifras sem precedentes, alcançando cerca de 3.700 toneladas, conforme estimativas consolidadas pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC, 2025). Esse volume, que representa acréscimo superior a cinco vezes em relação ao patamar registrado em 2013, não apenas redefine a escala do mercado global do produto, como também transforma estruturalmente as suas dinâmicas logísticas. Arias e Grisaffi (2021) caracterizam esse ciclo como a consolidação da cocaína como commodity transnacional de escala comparável à de grandes corporações globais, com cadeia produtiva integrada que articula produção andina, trânsito atlântico e consumo pluricontinental. Gootenberg (2021), no mesmo volume, descreve a reorientação geográfica do mercado a partir da segunda década do século XXI como deslocamento histórico da hegemonia consumidora norte-americana em direção a mercados europeus, africanos e latino-americanos. O aumento da oferta combinou-se, assim, à expansão acelerada da demanda europeia e à pressão operacional crescente sobre o corredor tradicional Caribe-Estados Unidos, contribuindo para a consolidação de uma geografia do tráfico cujos contornos vinham sendo mapeados desde o início da década de 2010 e que articula, em regime funcional, a costa atlântica da América do Sul e a África Ocidental.

A rota transatlântica, cujos contornos iniciais foram mapeados por Mazzitelli (2011) sob a denominação *Highway 10*, em referência à faixa equatorial entre os paralelos 10° Norte e 10° Sul, evoluiu de corredor de passagem para sistema logístico autônomo, com infraestrutura própria e graus crescentes de integração funcional entre nódulos sul-americanos, africanos e europeus. A cadeia de valor do complexo coca-cocaína opera como rede produtivo-comercial com elasticidade geográfica superior à das commodities lícitas. Idler (2021) aprofunda essa leitura ao demonstrar etnograficamente como os fluxos de cocaína reconfiguram economias morais em zonas fronteiriças andinas, articulando produção, trânsito e controle territorial em lógicas de governança informal que extrapolam a moldura do Estado. Estudos subsequentes (Sampó, 2019) consolidaram

a observação de que o Atlântico Sul deixou de ser espaço incidentalmente atravessado para tornar-se elemento estruturante do sistema global de distribuição da substância.

A posição do Brasil nessa configuração sofreu alteração qualitativa na última década. Embora não figure entre os países produtores de folha de coca, o território brasileiro consolidou-se como principal polo logístico de remessas containerizadas e não containerizadas com destino à África Ocidental. Feltran, Pinho e Bird (2023) documentam o papel estruturante do Primeiro Comando da Capital (PCC), organização originada no sistema prisional paulista nos anos 1990, na articulação entre produção andina, portos brasileiros, com destaque incontestável para o Porto de Santos, e operadores na África Ocidental, notadamente estabelecidos em Bissau, Dakar e Praia. Lien e Feltran (2025) descrevem essa configuração como uma *cadeia ilícita* de escala global, cuja coordenação emerge não de hierarquia unificada, mas da interdependência funcional entre operadores especializados distribuídos em múltiplas jurisdições.

O modelo operacional adotado pelo PCC difere dos cartéis latino-americanos tradicionais precisamente pela recusa de controle territorial. Em lugar de travar guerras por monopólio, a organização atua como regulador do mercado criminal, articulando alianças com a 'Ndrangheta calabresa, redes nigerianas e, mais recentemente, estruturas dos Bálcãs Ocidentais ativas na África Ocidental (Bird *et al.*, 2025). Esse desenho reticular reduz custos de transação, distribui riscos geográficos e legais entre agentes independentes e confere à rota uma resiliência operacional que escapa às lógicas de enfrentamento convencionais de políticas antidrogas organizadas em torno do combate a organizações verticais.

Um ponto de inflexão qualitativa no período 2020–2026 foi a reconfiguração da África Ocidental de simples zona de trânsito para polo comercial autônomo. O mais recente diagnóstico da Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Bird *et al.*, 2026) documenta que as organizações criminosas implementaram uma reestruturação logística conhecida como *near-shoring*: em lugar de despachar grandes cargas diretamente para portos europeus submetidos a fiscalização intensiva, como Anvers ou Roterdã, as redes transferem e armazenam toneladas de cocaína em Estados da sub-região, a partir dos quais suprem os compradores atacadistas europeus em remessas fracionadas. Essa arquitetura minimiza perdas globais em caso de apreensões, burla perfis de risco aduaneiro e reduz o tempo crítico de resposta entre porto de desembarque e ponto de consumo.

O efeito colateral dessa reestruturação é o transbordamento para os mercados internos. Como o pagamento aos intermediários africanos ocorre frequentemente em espécie, isto é, em lotes da própria mercadoria, consolidou-se um mercado urbano crescente, particularmente em cidades costeiras como Abidjan, Conacri, Freetown, Lagos e Dakar (Bird, 2021). O relatório mais recente documenta não apenas a expansão quantitativa desse padrão, como também o adensamento qualitativo: a África Ocidental passou a dispor de infraestrutura logística, financeira e comercial suficiente para operar como polo distribuidor de pleno direito (Bird *et al.*, 2026).

Relatórios institucionais convergem nessa leitura. O UNODC (2022), em *Cocaine Insights 4*, identificara, ainda no imediato pós-pandemia, a aceleração da logística transatlântica como resposta ao represamento dos canais pré-existentes. O relatório conjunto da ENACT e da INTERPOL (ENACT & INTERPOL, 2024) complementa o quadro com o mapeamento das rotas de escoamento para a Europa mediterrânea e para o Norte de África. O diagnóstico do Europol (2024) sobre as redes criminais mais ameaçadoras da União Europeia situa as organizações atlânticas entre as de maior capacidade operacional, financeira e de adaptação. A convergência de fontes institucionais e acadêmicas fixa, portanto, um cenário empírico estabilizado: o eixo América do Sul-África Ocidental constitui, na segunda metade da década de 2020, o principal vetor transoceânico do mercado global de cocaína.

Essa consolidação produz um efeito estruturante adicional, que se desdobra na seção seguinte: a captura institucional e financeira de Estados da sub-região africana, cuja capacidade regulatória e soberana é gradativamente corroída pelo fluxo permanente de valor ilícito, em dimensão que ultrapassa a mera sobrecarga das forças policiais e alcança os fundamentos mesmos da governança democrática.

3 NARCOCAPITALISMO, CAPTURA ESTATAL E NEXUS ENTRE CRIME ORGANIZADO E TERRORISMO

A consolidação da África Ocidental como polo logístico e comercial da rota transatlântica produz efeitos institucionais que extrapolam a dimensão estritamente criminal. O influxo continuado de recursos ilícitos de ordem bilionária em economias cuja arrecadação tributária é frágil, cujas instituições de controle operam com capacidade limitada e cujas elites políticas mantêm graus variáveis de permeabilidade a interesses

privados produz um ambiente propício à corrosão sistêmica da governança democrática. Aning e Pokoo (2014) sinalizavam, em diagnóstico pioneiro, que o tráfico de drogas na sub-região não constitui apenas ameaça à segurança pública, mas vetor estrutural de instabilidade política, econômica e institucional, cujas consequências se sobrepõem a outros fatores de fragilidade regional.

O primeiro vetor desse processo é a captura do Estado pela economia ilícita. Diferentemente de grupos insurgentes, que combatem abertamente a autoridade estatal, as organizações criminosas transnacionais buscam cooptá-la, transformando o aparato público em escudo protetor das operações criminais. Dechery e Ralston (2015), em estudo promovido pelo Banco Mundial, identificam uma relação de retroalimentação entre fragilidade estatal e tráfico: a corrupção sistêmica facilita o trânsito das cargas, enquanto as rendas ilícitas financiam a aquisição de impunidade e a captura de processos políticos. Casos recorrentes de envolvimento de altos funcionários civis, militares e agentes de segurança em operações de proteção a remessas de cocaína em países como Guiné-Bissau, Serra Leoa e Guiné-Conacri estão documentados por relatórios sucessivos (Bird, 2021; Bird *et al.*, 2026; Tagziria & Bird, 2023) e expressam essa dinâmica com clareza.

A dimensão financeira desse processo configura aquilo que a literatura tem designado como narcocapitalismo, isto é, a penetração estrutural do capital ilícito nas economias formais regionais. O setor imobiliário, o comércio atacadista e a construção civil em cidades costeiras como Abidjan, Conacri, Dakar e Lagos apresentam, segundo levantamentos da Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Bird *et al.*, 2026), padrões de investimento de origem opaca compatíveis com a absorção sistemática de recursos de proveniência criminal. Relatórios do Europol (2024) e do Grupo de Ação Financeira (FATF, 2025) identificam, nesse contexto, o papel ativo da 'Ndrangheta calabresa, que estabeleceu presença orgânica em polos urbanos africanos, operando como agente de coordenação financeira e de articulação com redes europeias de distribuição final.

A sofisticação dos instrumentos de lavagem tem evoluído na mesma velocidade da reconfiguração logística. O relatório da FATF (2025) sobre riscos de financiamento ao terrorismo identifica a adoção crescente de criptomoedas e de sistemas de transferência informal de valor, com destaque para o *hawala*, por parte de redes que operam no eixo transatlântico. Essa migração para canais digitais e paralelos desloca o centro de gravidade do problema do espaço marítimo para o sistema econômico formal e

semiformal da sub-região, demandando respostas que ultrapassam o campo tradicional da segurança marítima e adentram o da regulação financeira internacional. A implicação doutrinária é relevante: a cadeia ilícita não apenas atravessa jurisdições marítimas, como também jurisdições financeiras, ampliando a fragmentação regulatória que caracteriza o problema.

Um terceiro vetor, particularmente sensível no ciclo 2020–2026, diz respeito à convergência entre crime organizado transnacional e estruturas insurgentes no corredor saheliano. A literatura sobre segurança regional africana tem documentado, desde meados da década passada, a emergência de uma zona de sobreposição funcional entre as rotas logísticas da cocaína transatlântica e os territórios sob influência do Grupo de Apoio ao Islã e aos Muçulmanos (JNIM), afiliado à Al-Qaeda, e do Estado Islâmico no Sahel (IS Sahel). O avanço dessas formações sobre espaços amplos do norte do Mali, do Burkina Faso e do oeste do Níger modificou estruturalmente as dinâmicas de trânsito das cargas desembarcadas nos portos e aeroportos costeiros da África Ocidental com destino ao Magrebe e, dali, à Europa.

Em lugar de confronto aberto, as relações entre as organizações criminosas e os grupos insurgentes têm se consolidado sob a forma de um regime de tributação informal. O relatório ENACT-INTERPOL (ENACT & INTERPOL, 2024) e o diagnóstico mais recente da Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Bird *et al.*, 2026) documentam que os grupos armados cobram percentuais ou pedágios em espécie para permitir a passagem de comboios através dos territórios sob sua influência efetiva. Essa dinâmica transforma o tráfico em fonte adicional de financiamento para estruturas que o Direito Internacional classifica, em algumas de suas unidades operacionais, como terroristas, com implicações diretas sobre a arquitetura de sanções do Conselho de Segurança da ONU e sobre os regimes de combate ao financiamento ao terrorismo coordenados pela FATF (2025).

A consequência política e jurídica dessa convergência é significativa. No plano operacional, o tráfico transatlântico de cocaína não é apenas um problema de política criminal; ele se sobrepõe parcialmente à agenda de segurança regional e, no limite, à de segurança internacional, pela via do financiamento indireto de atores não estatais violentos. No plano jurídico, o fenômeno atravessa regimes normativos distintos: o direito internacional antidrogas (estruturado em torno da Convenção de Viena de 1988), o direito internacional do crime organizado transnacional (Convenção de Palermo de 2000), o

direito internacional contra o financiamento ao terrorismo (Convenção de 1999 e Resoluções 1373/2001 e 2462/2019 do Conselho de Segurança) e, em casos específicos, o regime de sanções das Nações Unidas. A convergência funcional não é coincidência; é efeito direto da densidade funcional do fenômeno empírico.

É precisamente essa convergência que a INTERPOL tem classificado, em documentos oficiais e em intervenções recentes no Conselho de Segurança das Nações Unidas, como *policriminalidade no mar* (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2025b; ENACT & INTERPOL, 2024). O conceito designa a utilização simultânea de uma mesma infraestrutura logística para o trânsito de drogas, armas, mercadorias contrabandeadas, pessoas e produtos derivados de crimes ambientais. A relevância doutrinária do conceito reside em sua capacidade de expor a inadequação do tratamento setorial que o Direito Internacional historicamente dispensou a essas categorias de ilícitos, cuja convergência operacional demanda, no plano da aplicação coercitiva e da persecução penal, respostas transversais e coordenadas que o arranjo normativo atual apenas parcialmente disponibiliza.

4 O DIREITO INTERNACIONAL DO MAR SOB PRESSÃO DIANTE DA ROTA TRANSATLÂNTICA

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM) permanece como o principal quadro jurídico aplicável às operações de interdição e persecução penal no eixo transatlântico. Sua arquitetura jurisdicional, estruturada a partir da tensão entre o princípio da liberdade do alto-mar e a competência primária do Estado de bandeira, continua a organizar o espaço marítimo em zonas funcionais cujo regime de direitos e deveres se projeta sobre o tráfico de drogas por extensão analógica, e não por desenho específico. A ausência, no texto convencional, de base jurisdicional autônoma para a repressão ao narcotráfico no alto-mar é fato constitutivo do regime, não lacuna superveniente (Kraska & Lagdami, 2026). A CNUDM, em seu artigo 108, consagra a obrigação dos Estados de cooperar na supressão do tráfico ilícito de estupefacientes por navios que exerçam a liberdade de navegação, mas a norma opera em registro programático, sem dotar o Estado interveniente de poderes de abordagem análogos aos previstos para a pirataria (artigo 105) ou para o tráfico de escravos (artigo 99).

A literatura contemporânea tem situado essa configuração em um quadro mais

amplo de tensionamento estrutural do regime. Bueger, Edmunds e Stockbruegger (2025), em análise sintomática intitulada *UNCLOS under fire*, identificam a conjunção de pressões empíricas, tecnológicas e geopolíticas que erodem a capacidade reguladora do regime consuetudinário-convencional consolidado em 1982. A multiplicação de atores estatais e não estatais em áreas marítimas antes pouco reguladas, a intensificação do uso dual de infraestruturas oceânicas e a emergência de novas categorias de ilícitos transnacionais com impacto marítimo compõem, segundo os autores, um ciclo de estresse normativo que exige respostas que a arquitetura institucional existente não oferece de maneira espontânea. A rota transatlântica da cocaína é caso exemplar dessa dinâmica, por combinar densidade logística, ambiguidade jurisdicional e descolamento entre a escala do fenômeno e a escala da resposta.

A doutrina sobre interdição marítima oferece o repertório analítico para apreender o alcance desse descolamento. Guilfoyle (2009) demonstra, em estudo seminal sobre *shipping interdiction*, que as competências de abordagem em alto-mar foram historicamente construídas como exceções nominadas ao princípio da exclusividade da jurisdição do Estado de bandeira, cuja ampliação depende de consentimento convencional ou de autorização específica do próprio Estado de bandeira em cada ocasião. Papastavridis (2013) aprofunda essa leitura ao mapear os regimes paralelos construídos para suprimir ilícitos marítimos contemporâneos, demonstrando que a sobreposição entre o CNUDM, a Convenção contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes de 1988, a Convenção de Palermo de 2000, a Convenção SUA de 1988 (com seu Protocolo de 2005) e os acordos bilaterais de cooperação configura um *patchwork* funcional cuja coerência interna é, no melhor cenário, parcial. Fink (2016), por sua vez, examina as operações de interceptação marítima conduzidas por coalizões e organizações internacionais e identifica a dependência estrutural que essas operações mantêm em relação a regimes de consentimento do Estado de bandeira, autorização específica e conformidade institucional, cuja articulação é tudo menos automática.

No contexto específico do eixo América do Sul-África Ocidental, a pressão sobre o regime é amplificada pela ausência de uma arquitetura de consciência situacional marítima, ou *Maritime Domain Awareness* (MDA), entendida como capacidade integrada de monitoramento, identificação e acompanhamento de atividades relevantes no espaço marítimo, plenamente funcional na faixa oceânica equatorial. Nguyen e Vu (2025), ao analisarem as lacunas de MDA em bacias marítimas críticas no Sul Global, sinalizam que

a combinação de cobertura satelital desigual, de capacidades navais limitadas em Estados costeiros africanos e de interoperabilidade apenas incipiente entre centros regionais de fusão de dados produz um ambiente operacional em que o direito de abordagem, mesmo quando formalmente disponível no plano convencional, não encontra condição factual de exercício. O descompasso entre o plano normativo e o plano operacional é, portanto, simultaneamente jurídico e infraestrutural.

Dessa configuração emerge um diagnóstico dogmático relevante para o debate contemporâneo sobre segurança marítima internacional. A insuficiência do Direito Internacional do Mar diante da rota transatlântica não decorre de obsolescência textual da CNUDM, cujos princípios estruturantes mantêm funcionalidade para os fenômenos para os quais foram desenhados. Decorre, antes, de um déficit funcional relativo, isto é, da distância crescente entre a escala atual do fenômeno empírico e a escala da resposta institucional que o regime autoriza por sua arquitetura originária. Esse déficit funcional projeta-se para além do próprio Direito do Mar, pois demanda a articulação com regimes convencionais específicos cujo exame é necessário para completar o diagnóstico jurídico do problema.

5 O REGIME CONVENCIONAL ANTINARCÓTICOS COMO SEDIMENTAÇÃO ESTRATIFICADA

O regime internacional de controle de drogas, no plano convencional, não se apresenta como sistema integrado, mas como camada sedimentar construída ao longo de mais de um século por meio de adições sucessivas, cada uma concebida em resposta a um ciclo distinto do fenômeno. Essa estratificação histórica, cujos fundamentos remontam à Convenção do Ópio de 1912, consolidou-se em três instrumentos centrais: a Convenção Única sobre Estupefacientes de 1961, a Convenção sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971 e a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas de 1988. Os dois primeiros instrumentos organizam o regime de controle da produção, distribuição e uso lícito, enquanto o terceiro opera como instrumento de repressão penal e de cooperação internacional em matéria de persecução. A Convenção de Viena de 1988 é, portanto, o ponto de inflexão a partir do qual o regime internacional passa a incorporar, de maneira explícita, a dimensão transnacional e marítima do problema.

O artigo 17 da Convenção de Viena de 1988 constitui a principal base convencional específica para a interdição marítima de cargas de estupefacientes em navios que exerçam a liberdade de navegação em alto-mar. Sua arquitetura, contudo, é deliberadamente minimalista: o Estado interessado na abordagem deve primeiro identificar o pavilhão da embarcação suspeita, solicitar confirmação do registro ao Estado de bandeira e, em seguida, obter sua autorização expressa para as medidas adequadas, incluindo a abordagem e a inspeção. Esse desenho preserva a primazia do Estado de bandeira e remete ao plano bilateral ou regional a construção dos instrumentos que efetivamente viabilizam a aplicação coercitiva das normas antinarcóticos. O Acordo do Conselho da Europa de 1995, os acordos sub-regionais no Caribe e os acordos bilaterais entre os Estados Unidos e Estados caribenhos constituem os casos mais consolidados de densificação operativa do modelo programático da Convenção de Viena. Esses instrumentos superam o desenho minimalista original por três mecanismos específicos: autorizações prévias e permanentes de abordagem em situações tipificadas, que dispensam a negociação caso a caso; prazos curtos e prazos-sanção para respostas do Estado de bandeira, que convertem o silêncio em consentimento presumido; e procedimentos padronizados de presença de agentes de ligação a bordo (*ship-rider agreements*), que colocam autoridades do Estado costeiro em navios de guerra de Estado cooperante. No eixo transatlântico América do Sul-África Ocidental, a equivalência operacional desses instrumentos está, em 2026, em estágio substancialmente incipiente.

A Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, adotada em Palermo em 2000, introduz um eixo complementar ao deslocar o foco normativo da substância controlada para a estrutura organizacional que dela se beneficia. Os artigos 5 (tipificação da participação em grupo criminoso organizado), 15 (jurisdição) e 18 (assistência judiciária mútua) constituem os dispositivos centrais dessa arquitetura. Seus dispositivos sobre tipificação da participação em grupo criminoso organizado, sobre cooperação judiciária e sobre assistência mútua ampliam o repertório de ferramentas disponíveis para a persecução de redes como o PCC e seus parceiros transnacionais. A Convenção de Palermo não substitui, contudo, a Convenção de Viena; opera ao seu lado, com lógica institucional distinta. A sobreposição dos dois regimes ilustra o caráter estratificado e aditivo do arranjo normativo internacional, no qual cada camada responde a uma dimensão do problema sem integração sistemática com as demais.

Uma terceira camada, de natureza distinta, é constituída pela Convenção para a

Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima de 1988 (SUA), complementada pelo Protocolo de 2005. Originalmente desenhada para enfrentar o terrorismo marítimo após o caso *Achille Lauro*, a Convenção SUA ganhou, com o Protocolo de 2005, cobertura expandida para atos relacionados a armas de destruição em massa e a financiamento de atos terroristas. Sua aplicabilidade ao tráfico transatlântico de cocaína é indireta e ocorre, na prática, por intermédio do nexos com o financiamento ao terrorismo, quando demonstrável. Nesse ponto, conecta-se à Convenção Internacional para a Supressão do Financiamento do Terrorismo de 1999 e às Resoluções 1373 (2001) e 2462 (2019) do Conselho de Segurança, que constroem a arquitetura vinculante de obrigações estatais em matéria de prevenção, investigação e congelamento de ativos associados a estruturas terroristas.

No plano regional africano, a resposta mais relevante consolidou-se com o Código de Conduta de Yaoundé de 2013, que estabeleceu uma arquitetura de cooperação marítima para o Golfo da Guiné envolvendo a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné. O modelo de Yaoundé articula centros multinacionais de coordenação em diferentes zonas marítimas e conecta capacidades navais estatais de intensidade heterogênea. Sua arquitetura, originalmente desenhada para combate à pirataria e ao roubo armado no mar, tem expandido o escopo operacional para incluir atividades ilícitas correlatas, inclusive o narcotráfico (Kamal-Deen, 2015; Ukeje & Ela, 2013). A articulação funcional entre essa arquitetura regional e os instrumentos globais anteriormente examinados permanece, entretanto, objeto de construção incremental, o que preserva o caráter fragmentário do regime.

O diagnóstico que emerge é consistente. O tráfico transatlântico de cocaína encontra, no arranjo convencional vigente, um repertório normativo amplo, mas funcionalmente descoordenado. A cada camada corresponde um ciclo histórico de preocupação institucional, e a cada ciclo corresponde um subconjunto parcial de ferramentas de aplicação coercitiva. A fragmentação não é falha contingente, mas feição estrutural do regime internacional de controle de drogas, cujo desafio contemporâneo consiste precisamente em produzir, no plano operacional, a integração funcional que o plano normativo não oferece por desenho.

6 O DEBATE MULTILATERAL EM 2025 E A REEMERGÊNCIA DA COCAÍNA TRANSATLÂNTICA NA AGENDA DO CONSELHO DE SEGURANÇA

O ano de 2025 marcou uma inflexão relevante no tratamento multilateral da criminalidade organizada transnacional e, em particular, do tráfico transatlântico de cocaína. Em sessões abertas do Conselho de Segurança das Nações Unidas dedicadas à segurança marítima e ao crime organizado, Estados membros, agências especializadas e organizações regionais convergiram na identificação da rota América do Sul-África Ocidental como vetor crítico de instabilidade transregional, com impacto documentado sobre a capacidade institucional de Estados costeiros africanos e sobre a integridade de sistemas financeiros periféricos. As atas dessas reuniões (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2025a, 2025b) registram a progressiva consolidação de um vocabulário multilateral que articula, em um mesmo registro discursivo, três eixos antes tratados separadamente: crime organizado transnacional, financiamento ao terrorismo e segurança marítima.

Delegações sul-americanas, africanas e europeias convergiram no reconhecimento de que a rota transatlântica deixou de constituir fenômeno residual de política criminal para tornar-se questão de segurança internacional em sentido amplo. Representantes da INTERPOL destacaram, nesse contexto, o conceito operacional de *policriminalidade no mar*, descrito na seção 3, como categoria que desafia o tratamento setorial historicamente adotado pelos regimes convencionais existentes. A intervenção formal do Secretário-Geral da INTERPOL nessa sessão reforçou a centralidade da organização na articulação operativa entre polícias nacionais, caracterizando o cenário atlântico como teste paradigmático da capacidade do sistema internacional de responder a ilícitos de arquitetura poli-criminal (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2025b). O próprio UNODC, em intervenções recentes, tem articulado a expressão *threat multiplier* para designar a combinação entre fluxos de cocaína, financiamento de estruturas insurgentes e erosão institucional de Estados em transição democrática (UNODC, 2025).

A tensão analítica que esse debate expõe é significativa. De um lado, configura-se uma leitura securitária, que aproxima o crime organizado transnacional da categoria de ameaça à paz e segurança internacionais, ampliando o escopo potencial de medidas coercitivas sob o Capítulo VII da Carta das Nações Unidas, inclusive sanções a indivíduos

e entidades, interdição marítima autorizada pelo Conselho de Segurança e coordenação operacional com missões de paz. De outro lado, persiste uma leitura desenvolvimentista e cooperativa, que enfatiza a centralidade da fragilidade institucional, da desigualdade estrutural e das causas socioeconômicas subjacentes, e que resiste à militarização do enfrentamento sob pena de deslocar recursos escassos das políticas de construção de capacidades para as agendas de segurança dura. A arbitragem entre essas duas leituras não é neutra e condiciona o desenho das respostas operacionais que serão efetivamente disponibilizadas nos próximos ciclos.

Esse cenário multilateral, em que coexistem vocabulários, prioridades e arquiteturas institucionais heterogêneas, tem sido analisado pela literatura contemporânea de relações internacionais sob a rubrica de ordem *multiplex*. Acharya (2018) descreve o sistema internacional do século XXI como um arranjo em que múltiplos centros de autoridade, lógicas regionais distintas e regimes especializados coexistem sem hegemonia estável. A governança global da criminalidade organizada transnacional é caso exemplar desse padrão. Estados produtores, Estados de trânsito e Estados consumidores compartilham a responsabilidade primária pela execução dos regimes penais aplicáveis; organizações regionais, agências especializadas e centros de fusão de inteligência operam em registro complementar, articulando capacidades técnicas e operacionais em camadas parcialmente superpostas, com graus variáveis de coordenação e de legitimidade funcional. O regime não falha por ausência de atores; falha por excesso de atores cuja articulação não é sistematicamente produzida.

O Atlântico Sul constitui, nesse quadro, uma zona de visibilidade excepcional da fragmentação. É nele que convergem as responsabilidades jurisdicionais de Estados sul-americanos, a competência operacional de arquiteturas africanas de cooperação marítima, a atuação extrarregional de marinhas europeias em operações de interdição, as competências institucionais da União Africana e da União Europeia e as iniciativas brasileiras de diplomacia naval e de cooperação técnica. A esse conjunto soma-se a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), fórum político transregional constituído pela Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas em 1986, cuja vocação original é a preservação da Bacia do Atlântico Sul como espaço livre de armas nucleares e de rivalidades militares extrarregionais, e cuja agenda contemporânea tem se reaproximado, pelo menos no plano discursivo, das pautas de cooperação marítima antinarcóticos (Mvengou Cruzmerino, 2022). A densidade funcional do fenômeno

empírico é, assim, respondida por uma densidade institucional que, ao invés de produzir integração, reproduz a fragmentação que caracteriza o regime.

O corolário analítico desse debate multilateral, para os fins do presente artigo, é duplo. Por um lado, consolida-se o reconhecimento multilateral de que a rota transatlântica configura problema cuja escala excede as capacidades individuais de qualquer Estado ou arquitetura regional isolada. Por outro, expõe-se a dificuldade estrutural de converter esse reconhecimento em arquitetura operacional coordenada, dada a heterogeneidade das prioridades estatais e a sobreposição dos regimes especializados. É sobre essa tensão que se desenvolve, na próxima seção, a discussão sobre limites e caminhos plausíveis para o aperfeiçoamento da resposta jurídica internacional.

7 LIMITES, TENSÕES E CAMINHOS PARA O APERFEIÇOAMENTO DA RESPOSTA JURÍDICA INTERNACIONAL

O diagnóstico construído ao longo das seções anteriores permite identificar, em termos dogmáticos e operacionais, quatro vetores plausíveis de aperfeiçoamento do regime internacional aplicável à rota transatlântica da cocaína. Cada vetor comporta tensões internas que o Direito Internacional contemporâneo não resolve espontaneamente e cuja problematização é parte necessária de qualquer análise rigorosa.

O primeiro vetor diz respeito à densificação convencional do regime de interdição marítima. A estrutura programática do artigo 17 da Convenção de Viena de 1988, conforme examinada na seção 5, condiciona o exercício efetivo de poderes de abordagem à existência de acordos específicos entre Estados envolvidos. O modelo bilateral e sub-regional consolidado no Caribe, articulado sob liderança operacional dos Estados Unidos e assentado em autorizações prévias padronizadas, procedimentos de *ship-rider* e prazos tácitos de consentimento (conforme detalhado na seção 5), oferece referência funcional para uma densificação análoga no eixo América do Sul-África Ocidental. A transposição pura desse modelo, contudo, é politicamente inviável, dado o perfil assimétrico das relações diplomáticas na bacia e a ausência de um Estado articulador com legitimidade equivalente. A densificação, para ser politicamente sustentável, precisa ser construída em formato multipolar, envolvendo Estados costeiros dos dois lados do Atlântico em igualdade funcional, sem hierarquia extrarregional imposta.

O segundo vetor é o da integração inter-regimes. A sobreposição funcional entre

a Convenção de Viena de 1988, a Convenção de Palermo de 2000, a Convenção SUA de 1988 com seu Protocolo de 2005, a Convenção para a Supressão do Financiamento do Terrorismo de 1999 e a arquitetura de sanções do Conselho de Segurança não é problema a ser eliminado, mas configuração a ser racionalizada. Um caminho plausível consiste na produção de protocolos interpretativos ou de mecanismos de coordenação institucional que permitam a articulação funcional entre regimes sem a renegociação de textos convencionais. A própria Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar mobiliza, em diferentes passagens (notadamente em sua Parte XII, sobre proteção e preservação do meio marinho), a técnica de remissão a *organizações internacionais competentes*, recurso normativo que permite incorporar produção institucional especializada sem alteração de texto convencional. A transposição funcional dessa técnica para a interface entre o regime antinarcóticos e os regimes de crime organizado transnacional e de financiamento ao terrorismo merece exame específico, debate que este artigo não tem condições de esgotar. A tensão central desse vetor reside no risco de que a integração funcional se converta em homogeneização coercitiva, com perda das margens de discricionariedade estatal que os regimes convencionais preservaram por desenho.

O terceiro vetor concerne à governança de dados oceânicos e à *Maritime Domain Awareness*. Como examinado na seção 4, o exercício efetivo de competências jurisdicionais em alto-mar depende, em grau crescente, da disponibilidade de capacidade técnica e de fluxos de informação transnacional. A consolidação de arquiteturas de MDA regional na costa oeste-africana, com participação ativa de Estados sul-americanos, constitui condição material para a efetividade do regime. Essa dimensão articula o direito da segurança marítima com o direito da cooperação internacional e com o direito da proteção de dados pessoais, na medida em que os fluxos de inteligência marítima envolvem tratamento de informações sobre navios, tripulantes e operadores comerciais sujeitos a regimes jurisdicionais diversos (Nguyen & Vu, 2025). A produção de parâmetros comuns para a circulação e a utilização dessas informações é tarefa pendente do direito internacional contemporâneo.

O quarto vetor, finalmente, aborda a articulação entre arquiteturas regionais de cooperação marítima e regimes globais de repressão penal. A atuação de organizações regionais, entre as quais a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central, no âmbito do Código de Conduta de Yaoundé, oferece a possibilidade de implementar, por via institucional regional,

obrigações globais cuja execução estatal isolada seria precária. No lado ocidental da Bacia do Atlântico Sul, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) subsiste como plataforma político-diplomática potencialmente disponível para funções de articulação regulatória e de fomento à confiança entre Estados das duas margens, embora seu grau atual de institucionalização operativa permaneça limitado (Mvengou Cruzmerino, 2022). Essa articulação não elimina as assimetrias entre arquiteturas, mas permite construir pontos de contato funcional que atenuam os custos de coordenação intergovernamental ad hoc.

Os quatro vetores esbarram em três tensões estruturais que condicionam sua viabilidade prática. A primeira é a assimetria de capacidades navais e institucionais entre os Estados costeiros envolvidos, cuja superação depende de cooperação sustentada para desenvolvimento de capacidades. A segunda é o risco de securitização excessiva, com deslocamento de prioridades para agendas de segurança dura em detrimento de investimentos em instituições e em políticas sociais estruturantes. A terceira, de natureza dogmática, é a tensão entre o fortalecimento das capacidades de aplicação coercitiva e as garantias processuais e materiais aplicáveis a pessoas sujeitas a medidas coercitivas em alto-mar, que o Direito Internacional dos Direitos Humanos e o Direito Internacional Humanitário exigem sejam respeitadas independentemente da localização física das operações. A articulação dessas três tensões é condição para que o aperfeiçoamento do regime não se converta em mera consolidação de assimetrias preexistentes.

8 CONCLUSÃO

O diagnóstico jurídico-operacional desenvolvido nas seções anteriores autoriza três conclusões articuladas. A primeira é de natureza empírica e consiste na constatação de que o eixo transatlântico América do Sul-África Ocidental configura, no ciclo 2020-2026, o principal vetor transoceânico do mercado global de cocaína, conforme documentado de forma convergente pelos principais órgãos de monitoramento e pela literatura especializada (Bird *et al.*, 2026; ENACT & INTERPOL, 2024; Europol, 2024; UNODC, 2025). A escala do fenômeno, expressa em toneladas anuais de produto movimentado, em bilhões de unidades monetárias em fluxos ilícitos e em índices crescentes de captura institucional em Estados costeiros africanos, impõe ao Direito Internacional contemporâneo desafios cuja intensidade excede a das configurações que

presidiram a construção original dos regimes convencionais aplicáveis.

A segunda conclusão é de natureza dogmática. O regime internacional aplicável ao fenômeno caracteriza-se por estratificação histórica e fragmentação funcional. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar oferece arquitetura jurisdicional que, por desenho, subordina a aplicação coercitiva do regime antinarcóticos em alto-mar à cooperação com o Estado de bandeira. A Convenção de Viena de 1988 consagra, em seu artigo 17, a base programática da interdição marítima antidrogas, cuja densificação é deixada ao plano bilateral e sub-regional. A Convenção de Palermo de 2000 introduz o eixo do crime organizado transnacional, a Convenção SUA e seu Protocolo de 2005 alcançam o fenômeno por intermédio do nexos com o terrorismo, e a Convenção para a Supressão do Financiamento do Terrorismo de 1999, articulada às Resoluções do Conselho de Segurança, constrói a camada mais recente. A coexistência desses regimes não produz sistema; produz arranjo descoordenado que responde parcialmente a cada dimensão do fenômeno empírico.

A terceira conclusão é de natureza prospectiva. O aperfeiçoamento da resposta jurídica internacional à rota transatlântica da cocaína exige articulação funcional entre regimes existentes, densificação convencional dos instrumentos de interdição marítima aplicáveis à Bacia do Atlântico Sul, consolidação de arquiteturas de *Maritime Domain Awareness* regional com participação ativa de Estados sul-americanos e construção de pontos de contato institucional entre as arquiteturas regionais de cooperação marítima e os regimes globais de repressão penal. Esses vetores não configuram fórmula fechada, e sua implementação depende de arbitragens políticas que excedem o plano estritamente jurídico. Condicionam, entretanto, a possibilidade de que o regime internacional contemporâneo recupere densidade funcional equivalente à escala do fenômeno que se propõe a regular.

A contribuição do presente artigo para o debate acadêmico em Direito Internacional consiste, assim, em duas dimensões articuladas. No plano analítico, propõe a categoria de *déficit funcional relativo* como chave interpretativa para a insuficiência do regime internacional diante de fenômenos criminais transnacionais de escala transoceânica. Essa categoria distingue-se da de obsolescência textual, que caracteriza outras crises do Direito Internacional contemporâneo, por preservar o núcleo dogmático dos instrumentos convencionais vigentes e localizar o problema no descompasso entre a escala do fenômeno empírico e a escala da reação institucional autorizada. No plano

dogmático, demonstra que o caráter estratificado do regime convencional antinarcóticos é feição estrutural, não contingência histórica, e que seu aperfeiçoamento depende de estratégias de articulação funcional que preservem a margem de discricionariedade estatal sem sacrificar a efetividade operacional.

Linhas subsequentes de investigação podem aprofundar, em particular, a análise comparativa dos acordos sub-regionais de interdição marítima no Caribe e sua potencial transposição funcional para o Atlântico Sul, o exame detalhado das intervenções do Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre policriminalidade no mar durante o ciclo de 2025, o estudo da articulação entre regimes de sanções antiterroristas e instrumentos de repressão antinarcóticos nas rotas sahelianas e o mapeamento institucional do potencial de adensamento operativo da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) como plataforma de cooperação antinarcóticos transoceânica. A consolidação de um arcabouço analítico capaz de integrar essas dimensões é tarefa para a comunidade acadêmica de Direito Internacional e, em particular, para as tradições de pesquisa que se dedicam ao Atlântico Sul como espaço próprio de governança jurídica.

REFERÊNCIAS

- Acharya, A. (2018). *Constructing global order: Agency and change in world politics*. Cambridge University Press.
- Aning, K., & Pokoo, J. (2014). Drug trafficking and threats to national and regional security in West Africa. *West Africa Commission on Drugs Background Paper*, (1), 1–23.
- Arias, E. D., & Grisaffi, T. (Eds.). (2021). *Cocaine: From coca fields to the streets*. Duke University Press.
- Bird, L. (2021). *The urban cocaine markets of coastal West Africa*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Bird, L., Lebovich, A., Olaniyan, M., & Tounkara, S. (2026). *The new hubs of Atlantic cocaine: Storage, staging and near-shoring in West Africa*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Bird, L., Wainwright, L., Pintor, M., & Olaniyan, M. (2025). *Transatlantic crime hubs: New cocaine alliances in West Africa*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Bueger, C., Edmunds, T., & Stockbruegger, J. (2025). UNCLOS under fire: The Law of the Sea in a multipolar era. *International Affairs*, 101(3), 867–888.

- Código de Conduta relativo à repressão da pirataria, do roubo armado contra navios e das atividades marítimas ilícitas na África Ocidental e Central (Código de Yaoundé). (2013, 25 de junho).
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2001). *Resolução 1373 (2001)*. S/RES/1373.
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2019). *Resolução 2462 (2019)*. S/RES/2462.
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2025a). *Ata da sessão S/PV.9919*.
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2025b). *Ata da sessão S/PV.9977 – Segurança marítima: prevenção e inovação* (11 de agosto de 2025).
- Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (Convenção de Palermo). (2000). Assembleia Geral das Nações Unidas, Resolução 55/25.
- Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (Convenção de Viena). (1988). UNODC.
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. (1982). *United Nations Treaty Series*, 1833, 3.
- Convenção Internacional para a Supressão do Financiamento do Terrorismo. (1999). Assembleia Geral das Nações Unidas, Resolução 54/109.
- Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA). (1988). Organização Marítima Internacional.
- Dechery, C., & Ralston, L. (2015). *Trafficking and fragility in West Africa* (Policy Research Working Paper No. 7079). World Bank.
- ENACT, & INTERPOL. (2024). *Maritime cocaine trafficking flows from West Africa*. ENACT Observer.
- Europol. (2024). *Decoding the EU's most threatening criminal networks*. Publications Office of the European Union.
- Feltran, G., Pinho, M., & Bird, L. (2023). Primeiro Comando da Capital and the transnational cocaine market. *Global Crime*, 24(3), 221–244.
- Financial Action Task Force. (2025). *Crypto-assets and terrorist financing: Emerging risks and trends*. FATF/OECD.
- Fink, M. (2016). *Maritime interception and the law of naval operations*. T.M.C. Asser Press.
- Gootenberg, P. (2021). Shifting south: Cocaine's historical present and the changing politics of drug war, 1975–2015. In E. D. Arias & T. Grisaffi (Eds.), *Cocaine: From coca fields to the streets* (pp. 287–316). Duke University Press.
- Guilfoyle, D. (2009). *Shipping interdiction and the Law of the Sea*. Cambridge University

Press.

- Idler, A. (2021). Tracing cocaine supply chains from within: Illicit flows, armed conflict, and the moral economy of Andean borderlands. In E. D. Arias & T. Grisaffi (Eds.), *Cocaine: From coca fields to the streets* (pp. 69–93). Duke University Press.
- Kamal-Deen, A. (2015). The anatomy of Gulf of Guinea piracy. *Naval War College Review*, 68(1), 93–118.
- Kraska, J., & Lagdami, K. (2026). The Law of the Sea and transnational maritime crime in the South Atlantic. *Ocean Development & International Law*, 57(1), 1–29.
- Lien, H., & Feltran, G. (2025). Illicit chains and the transnational organisation of the cocaine trade. *Journal of Illicit Economies and Development*, 7(1), 45–63.
- Mazzitelli, A. L. (2011). *The new transatlantic bonanza: Cocaine on Highway 10* (Applied Research Center Working Paper). Florida International University, Western Hemisphere Security Analysis Center.
- Mvengou Cruzmerino, M. C. (2022). *Les dynamiques interrégionales afro-sud-américaines dans l'Atlantique Sud: Entre "Communauté de destins" et enjeux stratégiques. Cas de la ZOPACAS et de l'ASA* [Tese de doutorado, Université de Liège]. Département de Science Politique.
- Nguyen, M., & Vu, T. H. (2025). Maritime domain awareness in the Global South: Gaps, architectures and prospects. *Marine Policy*, 158, 105832.
- Papastavridis, E. (2013). *The interception of vessels on the high seas: Contemporary challenges to the legal order of the oceans*. Hart Publishing.
- Protocolo de 2005 à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima. (2005). Organização Marítima Internacional.
- Sampó, C. (2019). El crimen organizado transnacional y la ruta atlántica de la cocaína. *Foreign Affairs Latinoamérica*, 19(2), 32–48.
- Tagziria, L., & Bird, L. (2023). *The political economy of drug trafficking in coastal West Africa*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Ukeje, C., & Ela, W. M. (2013). *African approaches to maritime security: The Gulf of Guinea*. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2022). *Cocaine insights 4: The cocaine pipeline to Europe*. United Nations.
- UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2025). *World drug report 2025*. United Nations.