



## **A PIRATARIA NO SUDESTE ASIÁTICO**

### **Piracy in Southeast Asia**

**ALBERTINA CAINARA LIMA SAFECA**  
Mestranda em Direito e Economia do Mar

#### **RESUMO**

O aumento de trocas comerciais registados após a Segunda Guerra Mundial é tido como um dos fatores contribuintes para a proliferação da pirataria. O avanço tecnológico que resultou na introdução de navios automatizados que proporcionaram o acesso a rotas comerciais não usadas antes, influenciou a prática da pirataria em certas áreas como a do Sudeste Asiático. Na década de 80 viu-se o aumento da pirataria nesta área e em especial no Estreito de Malaca, que conecta os oceanos Índico ao Pacífico. Este permite que embarcações poupem 800 milhas náuticas adicionais na sua navegação, tornando-se assim num ponto estratégico do comércio marítimo. Este trabalho, pretende explorar as causas do elevado número de atos de pirataria registado na área do Sudoeste Asiático, fazendo particular menção das zonas mais afetadas como a Indonésia, Malásia e como já referido o Estreito de Malaca. Através da análise feita dos ataques em cada país/região, constata-se que cada um deles varia em graus de uso de força, armas de fogo e sequestros e dependendo do tipo de embarcação e o conteúdo dentro da mesma, a seriedade varia. Por último, a exploração da evolução na implementação de mecanismos

de combate à pirataria, permite a observação do progresso feito e também de áreas que necessitam mais atenção.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Trafego Marítimo; Pirataria Marítima; Sudeste Asiático; Indonésia; Malásia; Estreito de Malaca; Ataques a mão armada; Sequestros; Resgates; Óleo de Palma Bruto; Arquitetura de Segurança; Portos Seguros.

## **ABSTRACT**

On a planet with more than 70% of its surface covered by water, naturally a large part of its history will be built in this environment. The oceans and seas are sources of resources and wealth, means of affirmation and projection of power, ways of construction and economic globalization. They are also part of the same planet, and positive and negative phenomena do not exclude the net condition. Terrorism, cyberattacks and passenger ships, are realities that we do not want to put together. Ingenuously, we have pushed the worst scenarios into the world of fiction. But, respecting Murphy's law, if it can happen, it will happen and at the worst time. It is important to quantify, analyze and perceive what is done and identify who is doing it. Then, with more information, is time to look ahead and realize that in a world of inevitability, education, awareness, information, equality, and prevention and deterrence are the best options. Everything else is after. Too late.

## **KEYWORDS**

Maritime Traffic; Maritime Piracy; Southeast Asia; Indonesia; Malaysia; Strait of Malacca; Armed robbery; Kidnapping; Ransoms; Crude Palm Oil; Security Structure; Safe Harbours.

## **Lista de Abreviações**

CNUDM- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;  
IMB- International Maritime Bureau;  
IMB PRC- International Maritime Centre Piracy Reporting Centre;  
IMP- Indonesian Maritime Police  
MMEA – Malaysian Maritime Enforcement Agency;  
Malsindo- Malásia-Indonésia -Singapura Patrulhas;  
ReCCAP- Reional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia;

## **Introdução**

O artigo 101.º da CNUDM contem a definição de pirataria como, ‘todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo ou; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetidos à jurisdição de algum Estado...’<sup>1</sup>.

Historicamente, a pirataria marítima pode ser enquadrada em três períodos de tempo específicos. O primeiro, que abrange o início do comércio marítimo até ao século XIV; o segundo, entre os séculos XV e XIX; e o último, que vai desde o século XX à atualidade. A incidência da pirataria em cada um destes períodos varia e as áreas afetadas durante estes períodos tempo, não eram as mesmas.<sup>2</sup>

A primeira onda caótica de atos de pirataria foi registada pela primeira vez, na região do mar Mediterrâneo, isto aproximadamente em 1200 A.C. Estes atos continuaram a ser registados nos mares e oceanos com grande relevância comercial, no entanto, o início do século XX, mais especificamente até meados da década de 1980, foi marcada

<sup>1</sup> Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, art.101.º a), i), ii).

<sup>2</sup> Herique Peyroteo Portela Guedes- A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas décadas. 2014, p. 3.

pelo baixo numero deste tipo de ataques, que foi precipitadamente interpretada como a extinção deste fenómeno que, na verdade, ainda acontecia mas de forma cíclica<sup>3</sup>

O ressurgimento da pirataria que marcou as últimas décadas do século passado, é resultado de vários fatores. Entre estes encontram-se, o aumento do comércio marítimo após a 2.<sup>a</sup> guerra mundial, o que, foi exacerbado com o final da guerra fria; o aumento no fluxo de navios a navegar; a construção de navios mais automatizados e consequentemente, com uma tripulação menor; o empobrecimento e a desarticulação política e social dos países localizados perto das rotas comerciais assim como a proliferação e a falta de controlo de armamento.<sup>4</sup>

Com crescimento da navegação no Sudeste Asiático, em especial, a navegação no Estreito de Malaca, na década de 1980, viu-se a intensificação da pirataria nesta zona.<sup>5</sup>

Este trabalho, procura explorar as causas da pirataria marítima no Sudeste Asiático. A abordagem procura focar-se na Indonésia, Malásia e no Estreito de Malaca, sendo estes alguns dos locais mais afetados pela pirataria. Uma apresentação dos elementos que atraem este tipo de atividade e os métodos já utilizados pelos piratas na área para levar a mesma a cabo será feita, e por último, farei uma consideração dos mecanismos utilizados no âmbito da segurança marítima para o combate a pirataria.

O Sudeste da Asia é a região situada entre o Leste da India e a sul da China, da qual fazem parte países como o Camboja, a Tailândia, o Myanmar, o Brunei, as Filipinas, Indonésia, Timor-Leste, Laos, a península malaia, Singapura como também o Estreito de Malaca que é seu ponto estratégico de passagem da navegação. De 1991 a 1999, o Sudeste asiático foi uma das áreas a nível mundial mais afetadas pela pirataria, com 742 atos de pirataria registados.<sup>6</sup>

Dos países e locais mencionados, os mais afetados pela pirataria no período que foi de 1991 a 2012 foram a Indonésia, o Estreito de Malaca e a Malásia. Para melhor compreensão das causas que colocam estes países como os mais afetados é necessário abordar cada um deles de forma separada.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.7

<sup>4</sup> Ibid

<sup>5</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.8

<sup>6</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.11

<sup>7</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.51

## **A Malásia**

É formada por dois territórios distintos. A parte sul da península malaia e um insular, a parte norte da ilha de Bornéu. No período de 1991 a 2012, foram registados 211 atos de pirataria e assaltos a mão armada contra navios nas águas da Malásia.

A Pirataria nesta zona, ocorre geralmente no período noturno e os alvos dos piratas malaios são, de uma forma geral, qualquer tipo de navios fundeados ou atracados assim como embarcações de pesca, os rebocadores e/ou rebocados, pequenas embarcações a motor que acabam muitas vezes por ser sequestradas pelos mesmos.

Locais como o porto de Sandakan na cidade de Sabah, segunda maior cidade do estado; o porto de Bintulu no estado de Sarawak na malásia oriental; a ilha de Tioman no estado de Pahang, situado na costa leste do país e em Paisir Gudan, Pulau Aur, Tanjung Ayam e Tanjung Pengelih localizados no estado de Johor são, os principais alvos dos ataques piratas. Regista-se em cada um deles ataques diferentes, no que toca o uso de armas, a presença de agressão ou o roubo<sup>8</sup>.

O porto de Sandakan tem sido o mais problemático com a presença de piratas fazendo-se passar por militares armados com armas de fogo, assaltam paióis dos navios fundeados e atracados no porto como também, demais navios a navegar na proximidade. Na mesma área, registaram-se ataques e sequestros de pequenas embarcações por parte de piratas armados com espingardas. Os mesmos, matam ou forçam os tripulantes borda fora, apoderam-se dos seus pertences e qualquer tipo de equipamento no navio<sup>9</sup>.

Os ataques no estado de Sarawak não são caracterizados pelo uso de armas de fogo, mas sim o uso de facas. Os ataques têm como alvo pequenas embarcações que acabam por ser sequestradas, por vezes com os tripulantes ainda dentro delas assim como, o roubo de paióis dos navios que se encontram fundeados no porto de Bintulu ou aqueles a navegar na área.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.58

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.59



Na ilha de Tioman, os piratas presentes assaltam por norma iates, roubando dinheiro e objetos pessoais da tripulação. E por ultimo, nas águas de Johor, piratas atacam com ambas armas de fogo e facas<sup>11</sup>.

A Malásia conta com os esforços da Agencia MMEA<sup>12</sup>, que foi formada através dos resultados retirados de um estudo levado a cabo pelo governo malaio em 1999. O estudo revelou que a imposição da lei não era efetiva pelo que, existiam muitas empresas envolvidas nesta área que resultava na sobreposição das funções de cada uma assim como, a confusão de aspetos de jurisdição e no uso dos recursos de forma não económica. A agência foi formalmente estabelecida com a promulgação do Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004 e ganhou *status* operacional em novembro de 2005. Tem como função, entre outras, a imposição da qualquer lei federal que vigora, a realização de buscas marítimas e resgates, a prevenção de qualquer crime na zona marítima malaia e a prevenção da pirataria e o tráfico ilícito de narcóticos no mar alto<sup>13</sup>.

## **O Estreito de Malaca**

Tem cerca de 500 milhas náuticas de comprimento, com locais com pouco menos de 9 milhas náuticas de largura. Conecta os oceanos Indico ao Pacifico, ou seja, a Africa à China e o Japão ao Sudeste Asiático.<sup>14</sup>

O uso do Estreito, permite que os navios poupem cerca de 800 milhas náuticas, não tendo os mesmos que circundar as ilhas indonésias. Estima-se assim que 1/3 do comércio marítimo mundial passe pelo Estreito. Só em 2011, 73 528 navios atravessaram o mesmo, dos quais, cerca de 34,75% foram porta-contentores e 33,44% de transporte de combustíveis.<sup>15</sup>

Por se ter tornado um dos pontos estratégicos de trafego marítimo a nível mundial, este Estreito, passou a ser um local propenso a atos de pirataria. Em certos locais, o mesmo tem 25 metros de profundidade o que, requer que navios naveguem a uma

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Malaysian Maritime Enforcement Agency.

<sup>13</sup> MMEA. Background, Functions. [Consult. 10 de janeiro de 2018]. Disponível em [www:<URL: https://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/mengenai-kami/fungsi](http://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/mengenai-kami/fungsi)

<sup>14</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.59

<sup>15</sup> Malaysian Maritime Enforcement Agency

velocidade moderada durante a travessia, tornando-os mais vulneráveis. Ataques nesta área, colocam em perigo tanto os alvos, como também os que estiverem próximo destes devido ao risco de colisão.

Entre os anos 1991 e 2012, foram levados a cabo 268 atos de pirataria no Estreito de Malaca<sup>16</sup>.

As regiões em contato com o Estreito, como a zona de Aceh, que fica situado na parte norte da ilha de Indonésia e nas redondezas do porto de Belawan também situado na Indonésia, são marcadas também por ataques, mas, os piratas no Nordeste são considerados extremamente perigosos e têm como alvos rebocadores, barcaças e embarcações de pesca que são frequentemente sequestrados. Em muitos casos de sequestros na região de Aceh, o comandante e/ou o engenheiro são sequestrados e seu resgate é exigido. Assim como os ataques levados a cabo no estado de Sarawak, já mencionado, também têm como principal objetivo o roubo dos bens da tripulação, do navio, do combustível e dos próprios documentos do navio. No Sudeste do Estreito, os piratas normalmente levam os seus ataques a cabo com catanas e facas e apoderam-se do dinheiro do navio e/ou os bens da tripulação, mas nunca passou disto para o sequestro dos tripulantes.

Já os ataques na zona de Belawan, chegam a ser ainda mais violentos do que os de Aceh (no Norte). Os piratas em Belawan atacam armados com metralhadoras, espingardas e por vezes até RPG (Rocket-propelled grenade) o que, claramente diferencia este dos outros<sup>17</sup>.

Apesar de ainda ser considerado um local extremamente perigoso, tem-se registado nos últimos anos no Estreito de Malaca, números de ataques não tão elevados como os 75 ataques em 2000. Por exemplo, apenas 2 atos ilícitos foram registados nos anos de 2009, 2010 e 2012 e apenas 1 ocorrência em 2011. Estes números comparativamente diferentes são o resultado dos esforços das autoridades da Malásia, Indonésia e Singapura que, em 2004 acordaram o denominado 'Malsindo'<sup>18</sup>. Este, que foi

<sup>16</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.60

<sup>17</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.62

<sup>18</sup> Malásia-Singapura-Indonésia patrulhas, foi mais tarde em abril 2006 atribuído o nome de MSP, curto para Malacca Strait Patrols

celebrado entre os países citados e também a Tailândia que aderiu em 2008. Tornou-se o primeiro e o único acordo militar multilateral no Sudeste da Ásia que, requer a cooperação da guarda costeira, das marinhas e das forças aéreas dos 4 países. Através deste mecanismo os países envolvidos puderam estabelecer um procedimento básico de ação em casos de perseguições onde piratas atravessam as águas de um Estado Soberano para e entram para o outro.<sup>19</sup>

Em 2005, certas empresas de segurança privada com sedes em Singapura anunciaram que passariam a contratar ex-militares a fim de fornecer respostas às solicitações dos navios que optassem por atravessar o Estreito de Malaca com seus seguranças a bordo. Os Governos da Malásia e Indonésia responderam de forma negativa à implementação desta nova forma de proteção e garantiram deter todo aquele navio em que estes militares se fizessem presente. Os Estados explicaram que esta estratégia punha em causa a segurança de navegação nas suas águas, assim como ameaçava a integridade e soberania no mar dos Estados envolvidos<sup>20</sup>.

## **A Indonésia**

É um arquipélago composto por 17,508 ilhas, encontra-se localizado entre os Oceanos Índico e Pacífico.

De 1991 a 2012, foram registadas 1358 ocorrências de pirataria sendo este número superior ao dobro do registado em qualquer outro local do planeta neste período de tempo. Entre 2003 e 2012 se verificaram 597 atos de pirataria dos quais, 340 foram em navios fundeados, 199 em navios a navegar e 58 em navios atracados.

Os piratas nas águas da Indonésia, atuam de forma rápida, durante o período da noite, atacando navios atracados ou fundeados. Estes ataques não são por norma violentos pelo que, os piratas entram a bordo do navio sem serem detetados e levam aquilo que estiver facilmente ao seu alcance como equipamentos eletrónicos e dinheiro. Um fato interessante sobre estes ataques, é que os piratas aparentam ter conhecimento

<sup>19</sup> Piracy-studies.org the research portal for maritime security. **Norm Subsidiarity in Maritime Security: Why East Asian States Cooperate in Counter-Piracy**, [Consult. 20 de janeiro de 2018]. Disponível em [www.<URL: http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/](http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/)

<sup>20</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.62



prévio do tipo de carga a ser movimentada de forma que, apenas contentores com carga de maior valor são seletivamente abertos e levados.<sup>21</sup>

Nos navios a navegar, os piratas fazem a sua aproximação normalmente também durante a noite, utilizam cabos e ganchos para subirem a bordo, quando no navio, levam o dinheiro e equipamentos da tripulação e fogem. Por outro lado, os ataques nestas águas podem ser muito mais violentos. Embarcações com cinco ou mais piratas aproximam-se dos navios com alguns disparos para que os mesmos possam para, tendo alcançado isto e estando a bordo do navio, roubam o dinheiro, o equipamento do navio e outro material de valor facilmente transportável.<sup>22</sup>

Como mencionado antes, as ações dos piratas nesta área levam a crer que alguns ataques eram premeditados, muito provavelmente têm acesso a informação privilegiada sobre a carga dos navios, que é fornecida por membros das autoridades locais ligados aos portos. Isto torna-se mais evidente em casos de sequestro de navios, onde o navio sequestrado atracava num porto selecionado para efetuar a descarga para a terra ou então era providenciado um outro navio para o qual a carga era transferida, a mesma e a era posteriormente vendida.

O numero de ataques aos navios a navegar nas aguas da Indonésia tem reduzido nos últimos anos e, conseqüentemente, o numero de sequestros também.<sup>23</sup> Isto deve-se aos esforços das autoridades indonésias e malaias no combate contra grupos de piratas.

### **As causas da pirataria nesta zona**

A pirataria no Sudeste Asiático nos anos 1990 foi o resultado da oferta de produtos que estavam a ser vendidos abaixo do preço mínimo no mercado. Esta era atendida pelo entusiasmo de compradores chineses. Já nos anos 2000, a pirataria se fazia sentir por causa da subida excecional na produção de óleo de palma nesta região. A Indonésia e a Malásia tornaram-se os maiores produtores de óleo de palma no mundo. O que então atrai os piratas é o óleo de palma bruto. Este é obtido do fruto e é enviado de um porto

<sup>21</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.54

<sup>22</sup> Ibid

<sup>23</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.55

para outro de modo a ser refinado e posteriormente consumido nos alimento ou para ser misturado em *diesel*, o que produz biodiesel.<sup>24</sup>

Durante esta travessia necessária de um porto para o outro, as embarcações tornam-se alvos para os piratas na zona.

De uma forma geral, Prof. Dr. Armando Marques Guedes associa o elevado número de incidentes na região do Sudeste Asiático e as restantes, ao “deslaçamento da arquitetura de segurança...” e isto, acrescenta Prof. Guedes, é devido à “persistente actividade chinesa no Mar da China do Sul, ao criar ilhas artificiais e assim provocar conflitos com Estados locais, como a Malásia ou as Filipinas.” Assim também como o fim de uma clara e plena hegemonia dos Estados Unidos na região, “o que gerou disfuncionalidades na arquitectura de segurança e abriu vácuos e brechas de coordenação e sincronização que permitem aos piratas maior liberdade nas suas actividades de rapina. Por fim, Porf. Armando Marques Guedes, lista também como causa do elevado numero de Pirataria, “A criação de portos de águas profundas com sistemas robotizados de descarga...mais eficientes e económicos, fez aumentar o fluxo de tráfego marítimo na zona e com isso as oportunidades para os piratas.”<sup>25</sup>

## **Fatores que influenciam o sucesso dos ataques de piratas**

Estes são geralmente aplicáveis a outras zonas e não são ao Sudeste Asiático, são:

As monções com ventos do Nordeste, na ordem dos 18 nós, e uma ondulação acima dos 2 metros, da origem a condições meteorológicas adversas e ocorre normalmente entre dezembro e fevereiro. As épocas do ano em que há mais ataques de pirataria são as correspondentes aos períodos em que não existem monções. No entanto,

<sup>24</sup> Karsten von Hoesslin- The Economics of Piracy in South East Asia. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime. 2016, p.9

<sup>25</sup> Defesa&Segurança Pirataria Maritima. **Indonésia continua zona preferencial. P.16**, [Consult. 10 de janeiro de 2018]. Disponível em [www:<URL:https://www.academia.edu/21889010/Defesa\\_and\\_Seguranca\\_PIRATARIA\\_MARÍTIMA\\_Jornal\\_da\\_Economia\\_do\\_Mar\\_pp-16-18\\_Janeiro\\_de\\_2016](https://www.academia.edu/21889010/Defesa_and_Seguranca_PIRATARIA_MARÍTIMA_Jornal_da_Economia_do_Mar_pp-16-18_Janeiro_de_2016)

acontece também em épocas de monções, períodos de acalmia que permitem alguns ataques esporádicos.<sup>26</sup>

A velocidade dos navios: que têm sido fator determinante na escolha dos alvos pelos piratas. Navios com velocidades inferiores ou iguais a 16 nós, fornecem aos piratas mais garantias de sucesso aquando a abordagem do que os outros cuja velocidade seja superior. Desta forma, os piratas atacam preferencialmente, navios graneleiros, de carga geral, porta-contentores, navios petroleiros e de transporte de químicos, pelo fato de que, estes por norma navegam a uma velocidade inferior a 16 nós. A escolha da melhor velocidade para um determinado trajeto depende do tipo de viagem, têm que ser levados em conta fatores como a poupança de combustível, a rentabilidade do frete, o estado de conservação em que se encontra o navio em termos de manutenção do material (essencialmente o seu sistema de propulsão; a idade do navio e a limpeza do seu casco).<sup>27</sup>

O período do dia: normalmente os ataques aos navios ocorrem no período diurno, contudo, os casos já aqui citados do sudeste asiático ocorreram de uma forma geral, durante o período noturno. Durante a noite os navios são mais propensos aos ataques, vistos que, as suas tripulações estão menos atentas nas ações de vigilância e as forças navais presentes na região têm mais dificuldade em dar resposta aos pedidos de ajuda.<sup>28</sup>

O dinheiro resultante dos resgates: estima-se que o valor a pagar pelos resgates dos navios vítimas tem subido exponencialmente nos últimos anos. Por exemplo, em abril de 2011, foram pagos, alegadamente, 10,34 milhões de euros para a libertação do superpetroleiro M/T “Irene SL”. Naturalmente, este fator influência bastante a determinação dos piratas em levar a cabo certos ataques.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.110

<sup>27</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.112

<sup>28</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.114

<sup>29</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.115

## **Estratégias**

Atualmente as estratégias e acordos que vigoram naquela zona são os seguintes:

Malsindo - já foi aqui mencionado, sendo o acordo trilateral entre a Malásia, Indonésia e Singapura para o patrulhamento de Estreito de Malaca, 24 horas por dia e 7 dias por semana. Foram estabelecidos através do acordo 3 centros de comando situados em Batam na Indonésia, Lumut na Malásia e Changi em Singapura.

As marinhas dos três países efetuam patrulhas coordenadas nas suas águas que são, apoiadas por veículos aéreos não tripulados. Este patrulhamento já chegou a envolver 17 navios. 7 da Indonésia, 5 da Malásia e 5 de Singapura.

Este acordo, conseguiu nos últimos anos, reduzir drasticamente o número de ataques nesta área, no entanto existem dificuldades devido ao fato de que, navios das marinhas dos três países não podem circular livremente as águas territoriais uns dos outros, o que, limita algumas perseguições a embarcações piratas, pois assim que estas cruzam às águas do outro país, aquele que as perseguia não pode entrar nestas águas para continuar a perseguição. Para além disto, o fato de que estes países não conseguem dispor permanentemente dos meios necessários para efetuar patrulhas específicas dificulta o patrulhamento contínuo.<sup>30</sup>

O ReCCAP é o Reional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Foi concluído em 11 de novembro 2004, em Tóquio, no entanto, só entrou vigor em 4 de setembro de 2006, após a ratificação pelo 10º país. O acordo de cooperação regional foi celebrado entre os países asiáticos no combate à pirataria. Este impõe aos Estados membros um conjunto de obrigações como, a prevenção e supressão dos atos de pirataria, o aprisionamento de todos aqueles que cometerem este tipo de crime e a apreensão dos navios utilizados nos ataques, assim como o resgate das vítimas dos ataques. O acordo estabeleceu também um sistema de partilha de informação, tendo disponibilizado desde novembro de 2006 um centro de partilha de informação sobre pirataria localizado em Singapura, que em 2007 foi internacionalmente reconhecido como um organismo para tal. O centro dispõe de pessoal

<sup>30</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.83

proveniente dos Estados-Membros signatários, que trabalham a tempo inteiro para manter permanentemente atualizada toda a informação relacionada com a pirataria, de forma a permitir a sua troca entre Governos participantes. Quando incidentes são reportados, o mesmo faz o respetivo acompanhamento de acordo com as políticas vigentes de forma a prestar o apoio necessário ao navio vítima.<sup>31</sup>

No segundo semestre de 2015, apenas dois sequestros de embarcações foram registados na zona. Pode-se concluir que, a mudança nos números deve-se ao combate persistente das agências mencionadas. No entanto, é também debatido que a caída considerável dos preços do gasóleo e óleo de palma bruto no período de 2015-2016, principalmente os do gasóleo que baixou cerca de 26%, é importante considerar que este fenómeno é o resultado da caída dos preços e não necessariamente apenas da luta contra pirataria engajada pelas autoridades citadas.<sup>32</sup>

No que toca a ações para o futuro para um melhor combate contra pirataria no Sudeste Asiático, em 2017 reuniões entre a Indonesian Marine Police (IMP) e o IMB PRC, resultaram na tomada de ações como a designação dos 10 portos mais seguros, e a devida passagem de informação aos navios sobre os mesmos, sendo estes mais patrulhados pelas autoridades Indonésias durante um período que vai até 2019. Ações essas que, segundo o IMB report de 2017<sup>33</sup> têm reduzido o número de incidentes reportados<sup>34</sup>.

Não foram registados ataques em 2016 ou 2017 no Estreito de Malaca. Isto devido ao aumento agressivo do patrulhamento pelas autoridades litorais desde julho de 2005. Navios que usam a rota são aconselhados a manter-se em alerta e continuarem as vigias rigorosas visto que, não se sabe ao certo por quanto tempo a patrulha na área continuará operacional.<sup>35</sup>

<sup>31</sup> Portela Guedes – A Pirataria Marítima Contemporânea... p.84

<sup>32</sup> Karsten von Hoesslin- The Economics of Piracy in South East Asia. [The Global Initiative Against Transnational Organized Crime](#). 2016, p.20

<sup>33</sup> ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January- 31 December 2017.

<sup>34</sup> ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January- 31 December 2017. P.21

<sup>35</sup> Ibid



Os sequestros na zona da Malásia, mais concretamente em Sabah pararam devido aos esforços das autoridades militares Filipinas. Embarcações atravessando estas águas devem referir ao Notice to Mariners NTM 14 de 2017 no sistema de reportes do navio<sup>36</sup>.

## **Conclusão**

É possível constatar resultados positivos com a criação de organismos como MMEA e demais. Os casos de pirataria na zona do Sudeste Asiático já mostraram ser mais preocupantes e despertaram em determinadas fases, a necessidade de agir com urgência. No entanto, sendo o mesmo um fenómeno cíclico, é necessário todo o esforço das autoridades para manter o número de casos registados baixo. Para tal, o combate a pirataria não deve ser focado apenas no patrulhamento das águas e das embarcações, como é feito atualmente, mas deve também ser expandido através de uma maior participação das autoridades competentes em terra, de forma controlar por exemplo, a proliferação das armas de fogo usadas durante os ataques nos países citados ou, as táticas devem focar-se no desmantelamento dos grupos e redes piratas. Um outro fator que foi curiosamente mencionado por vários autores, é a falta de denúncia por parte dos navios vítimas. Por um motivo ou outro, existe ainda uma lacuna entre os ataques cometidos por piratas e os reportados. Acredito ser necessário também uma maior disponibilidade por parte das autoridades locais em colaborar com organismos como o IMB no que toca o registo de ilícitos no mar o que implica um também melhor acompanhamento das vítimas de forma a manter os mares do Sudeste Asiático mais seguro e quem sabe num futuro próximo, livre de piratas.

---

<sup>36</sup> ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January- 31 December 2017. P.21

## **Bibliografia**

-A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

-Defesa&Segurança Pirataria Marítima. **Indonesia continua zona preferencial.**

**P.16,**[Consult. 10 de janeiro de 2018]. Disponível em [www:<URL:https://www.academia.edu/21889010/Defesa and Seguranca PIRATARIA MARITIMA Jornal da Economia do Mar pp-16-18 Janeiro de 2016](https://www.academia.edu/21889010/Defesa_and_Seguranca_PIRATARIA_MARITIMA_Jornal_da_Economia_do_Mar_pp-16-18_Janeiro_de_2016)

Guedes, Henrique Peyroteo Portela- A Pirataria Marítima Contemporânea as últimas décadas. 1ª ed. Lisboa: Edições Resvista De Marinha, 2014. 978-972-9653 5-5-1.

-ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January- 31 December 2017.

-Karsten von Hoesslin- The Economics of Piracy in South East Asia. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime. 2016

-MMEA. Background, Functions. [Consult. 10 de janeiro de 2018]. Disponível em [www:<URL: https://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/mengenai-kami/fungsi](https://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/mengenai-kami/fungsi)

-Piracy-studies.org the research portal for maritime security. **Norm Subsidiarity in Maritime Security: Why East Asian States Cooperate in Counter-Piracy,** [Consult. 20 de janeiro de 2018]. Disponível em [www:<URL: http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/](http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/)