

# As Dinâmicas da Pirataria no Sudeste Asiático nos Séculos XX e XXI

Daniel Ribeiro de Souza Bianco<sup>1</sup>

## Resumo:

No século XXI, o Sudeste Asiático se encontra em uma delicada posição entre os locais onde mais são registrados ataques envolvendo piratas, ao passo em que um terço das trocas realizadas no mar através de navios passam por essa região. O objetivo deste artigo é fazer uma análise da pirataria no Sudeste Asiático, sobretudo nos recentes séculos XX e XXI, expondo os problemas debatidos por diferentes autores para compreender a ascensão recente da pirataria na região, como também os aspectos específicos com os quais a pirataria local lida e como ela se insere no contexto global do tema. Os documentos utilizados como referência são textos acadêmicos abordados no artigo de forma comparativa e complementar. Também, foram buscados como referência autores da região estudada para que a pesquisa englobasse uma visão amplamente internacional da pirataria. Além disso, foi realizada e utilizada como fonte uma entrevista com Cyrus Mody, membro do Serviço de Crimes Comerciais da Câmara de Comércio Internacional (CCI). As principais conclusões encontradas após a pesquisa revelam que a análise bibliográfica da pirataria como um problema internacional se encontra em um período de transição após radicais mudanças trazidas pela globalização e que, no Sudeste Asiático, os locais e formas com os quais os piratas atuam variam com o passar do tempo, de forma a contornar o controle burocrático proposto por estados e organizações. Ainda, fatores como a globalização e a crise asiática de 2003 colaboraram para o aumento da pirataria na região, sendo que o controle do problema se encontra sustentado por frágeis pilares de segurança.

**Palavras-chave:** Pirataria Marítima; Roubo Armado contra Navios; Crime Organizado Transnacional; Sudeste Asiático; Segurança internacional.

## Abstract:

In the 21st century, Southeast Asia finds itself in a delicate position to be the place with many attacks involving pirates. At the same time, one-third of exchanges are carried out at sea by ships in the region. This article aims to analyze piracy in Southeast Asia, especially in the 20th and 21st centuries, exposing the problems debated by different authors to understand the recent rise of piracy in the region; it also considers the specific aspects that local piracy deals with and how it fits into the global context. The documents used here as reference are from recent literature on I.R. articles, which this article addresses in a comparative and complementary way. This work also emphasizes the references from authors from that region so that the research could encompass a broad international view of piracy. In addition, I interviewed Cyrus Mody, a member of the Commercial Crimes Service of the International Chamber of Commerce (ICC). In conclusion,

---

<sup>1</sup> Daniel Bianco formou-se em Relações Internacionais pela PUC-SP no final de 2020. Foi estagiário de Relações Governamentais e Sustentabilidade e agora busca se especializar em sua área de estudo através de um mestrado no exterior.



this research will analyze to what extent the bibliographic analysis of piracy as an international problem is in a period of transition after radical changes brought about by globalization. Moreover, it shall look at how pirates act varies overtime to circumvent the bureaucratic control proposed by states and organizations in Southeast Asia and other places. In addition, factors such as globalization and the Asian crisis of 2003 contributed to the increase in piracy in the region, being the control of the problem supported by fragile security pillars.

**Keywords:** Maritime Piracy; Armed Robbery Against Ships; Transnational Organized Crime; Southeast Asia; International Security.

## Introdução

A pirataria pode nos remeter, em primeira instância, ao século XVII. Porém, atos criminosos envolvendo ataques piratas são reportados ao redor de todo o globo até hoje. A Somália – onde, em 2009, mais da metade dos crimes globais envolvendo pirataria foram registrados, segundo o estudo *The Globalization of Crime – A Transnacional Organized Crime Threat Assessment* (2010) do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes –, se tornou, recentemente, o país mais conhecido por ter problemas com tal tipo de crime. Entretanto, a costa oeste africana e o Mar da China Meridional superaram o número de índices de crimes de pirataria registrados em áreas de atuação dos piratas somalis (que incluem a África Oriental, o Mar Árabe e o Oceano Índico) de acordo com dados do *International Maritime Bureau* (IMB), departamento especializado da Câmara de Comércio Internacional (CCI), expostos no relatório anual *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report* (IMB, 2018).

Tal superação pode ter se dado apenas em decorrência da diminuição dos incidentes de pirataria em geral, que pode ter ocorrido, de acordo com matéria do *The Economist* (*High-seas piracy hits a two-decade low*, 2016), por conta de um nível maior de segurança que os navios de hoje possuem, além de um maior policiamento em alto mar. Mas, apesar do número total ter baixado ao longo do século XXI, os incidentes reportados na Ásia (principalmente no Sudeste) se mantêm muito altos em comparação com o total de incidentes registrados no mundo, sendo a Indonésia o segundo país onde há mais casos desse tipo de crime (atrás apenas da Nigéria)- segundo o relatório anual do IMB de 2020.

A pirataria marítima no Sudeste Asiático não é novidade. Em *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia* (CHALK, 1998), livro que busca entender a pirataria nos tempos contemporâneos, o autor escreve que há relatos de pirataria nas águas do Estreito de Malaca (região muito afetada pela pirataria ainda hoje, localizada entre a Malásia e Indonésia) e no Mar da China Meridional (localizado entre China, Taiwan, Filipinas, Malásia e Vietnã) desde o ano 414. No século XIX, apesar de novas tecnologias e de navios muito superiores ajudarem a reduzir os incidentes na região, “(a pirataria) nunca foi completamente erradicada como um problema durante o período colonial” (CHALK, 1998, p.87, tradução nossa).

Alguns problemas advindos da esfera governamental foram fatores cruciais para que o Sudeste Asiático se tornasse tão vulnerável no final do século XX. Em *Pirates?*



*Maritime piracy and societal security in Southeast Asia* (ABOTT & RENWICK, 1999, p.7-24), os autores expõem que é extremamente difícil policiar a região por conta de sua topografia abundante em arquipélagos e que, a cada vez que a segurança se instalava em determinado lugar, o local de ocorrência dos ataques também se movia. Além disso, muitos países da região não possuíam os recursos – sejam eles humano, econômico e material – necessários para um decente monitoramento das águas do Sudeste Asiático.

Nos seis anos finais do século XX, os índices de pirataria registrados na Ásia subiram consideravelmente em comparação com o início da década de 90. Em 1995, de acordo com gráficos no relatório anual do IMB de 2018, os incidentes registrados no continente – 80, se somarmos os casos do Mar da China Meridional (68) com os do Estreito de Malaca (12) – foram maiores do que a metade de todos os casos globais registrados, que foram 132 (60,6% dos casos totais foram na Ásia). Em 1994, o número de casos totais reportados no ano foi 48, sendo desses, 14 na Ásia (isso se não contarmos o Oceano Índico e o Mar Mediterrâneo, que englobam outros continentes). Desde então, o índice asiático mais baixo registrado foi em 2018, quando 76 casos foram reportados no continente, contra 223 casos totais, representando quase 35% do todo. O oeste africano foi responsável, nesse ano, por pouco mais de 36% dos casos registrados (IMB, 2018).

Em 2006, diante do alto número de crimes envolvendo pirataria na Ásia no início do século, dezesseis países realizaram um acordo multilateral que tem por objetivo promover cooperação contra pirataria e roubos armados contra navios no continente asiático. O *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* (ReCAAP), formado hoje por vinte países - sendo 14 asiáticos, 4 europeus, a Austrália e os Estados Unidos -, é responsável pelos relatórios mais detalhados de pirataria registrados no continente, escritos pelo *ReCAAP Information Sharing Centre* (ISC), uma iniciativa criada para facilitar a disseminação de informações relacionadas à pirataria asiática.

O artigo se insere diante dessa problemática. Assim, visando discutir o tema, no primeiro momento, o artigo irá apresentar uma introdução básica sobre os crimes organizados transnacionais para depois discorrer sobre a forma como a pirataria se encaixa dentro desse tipo específico de crime. Em seguida, três tópicos debaterão a questão da pirataria marítima no Sudeste Asiático: uma rápida análise histórica sobre a questão da pirataria e de seus principais atores em nível global e as dinâmicas da pirataria na região estudada – que trata de analisar a incidência de pirataria no Sudeste Asiático, apresentando os diferentes *modus operandi* dos piratas e suas localidades geográficas de atuação –; a questão do terrorismo marítimo no Sudeste Asiático – tema tratado em extensão pela bibliografia relacionada ao tema –; e a questão do combate à pirataria marítima no Sudeste Asiático. Por fim, será feita uma conclusão sobre as dinâmicas que envolvem a pirataria na região estudada, buscando englobar o problema e suas perspectivas em tempos atuais e em seus diferentes níveis de análise, que envolvem as discussões realizadas nos trechos anteriores.



## Os Crimes Organizados Transnacionais

Em primeiro lugar, é necessário um breve entendimento do que são os crimes organizados transnacionais. Sendo uma recente adição nos estudos da criminologia, os crimes transnacionais ganharam espaço em discussões a partir da década de 90, com a vitória capitalista dos Estados Unidos e a conseqüente abertura dos mercados que resultou no crescente fenômeno da globalização. A gradual interconexão entre países fez com que os crimes passassem a atuar em um novo nível de complexidade (REICHEL & ALBANESE, 2013).

Usado pela primeira vez em meados dos anos 70, o termo “crime transnacional” surgiu a partir de uma tentativa da Organização das Nações Unidas (ONU) de identificar crimes que transgrediam fronteiras nacionais. Antes disso, e durante a maior parte da história da humanidade, falar em crimes transnacionais não fazia muito sentido ao passo em que os crimes apresentavam caráter demasiadamente local ou regional (ROTH, 2013, p.5-6).

De toda forma, parece haver consenso de que os crimes organizados transnacionais aparecem como o lado ruim da moeda chamada globalização. Simultaneamente à euforia capitalista com a abertura dos mercados internacionais nos anos 90, é certo que não foram apenas os negócios legítimos que tiveram grande sucesso na época. As atividades criminosas, além de se beneficiarem com um mercado internacional interligado, conseguiram impedir o controle estatal de suas atividades através de poderosas ferramentas, técnicas e relacionamentos (CASTLE, 1997, p.1-2).

Assim, a globalização trouxe consigo alguns pontos cruciais para que os crimes transnacionais (e organizados) se estabelecessem. Parte da literatura sobre o tema argumenta que ao mesmo tempo em que as redes criminosas organizadas internacionais obtiveram condições mais favoráveis para atuação e maior poderio econômico por conta da crescente transnacionalização da produção e das finanças, a globalização arrastou consigo uma certa erosão nas soberanias nacionais. Os países, cada vez mais interdependentes, ficaram impossibilitados de exercer com alta efetividade suas competências internas e externas, dificultando, inclusive, a cooperação internacional (PEINADO, 2007, p.40).

O ponto é que nenhum crime transnacional expressa as diferenças entre o passado e o presente (pós-globalização) tão bem quanto a pirataria marítima. Hoje, com a erosão de algumas soberanias estatais e com uma economia global completamente dependente de navios, os piratas modernos conseguem vantagens – inclusive através de potenciais alianças com terroristas transnacionais – que seus precursores jamais sonhariam possuir (ROTH, 2013, p.8-9).



## A Pirataria como um Crime Organizado Transnacional: as dificuldades em se classificar um problema amplo

Ao tratar o tema da pirataria, é necessário, à primeira vista, perceber que a caracterização feita pela ONU ao termo “pirataria” classificou-a, de acordo com o texto *The Globalization of Crime – A Transnacional Organized Crime Threat Assessment (2010)*, como um crime organizado transnacional. Organizado porque comandar navios no mar requer um certo planejamento, além de experiência especializada. Transnacional porque um navio é considerado território soberano da nação que está representada na bandeira ostentada por tal navio. Ainda, os crimes cometidos por piratas se enquadram em dois tipos: roubo e sequestro, em que o objetivo é roubar o navio ou sua carga, ou sequestro da tripulação, em que o objetivo é mantê-la refém até que se pague um resgate.

No entanto, apesar da noção de crime organizado transnacional parecer uma questão “preto no branco”, onde o limite entre atividades legais e ilegais é evidente, a história mostra que as linhas entre atividades ilícitas e as leis dos diferentes Estados estão longe de ser claras (AAS, 2007). Por conta disso, quando falamos de pirataria, a grande maioria dos documentos oficiais e organizações, por questões consensuais, utilizam a definição da ONU feita na Convenção sobre o Direito do Mar, em 1982. O artigo 101 do documento revela que pirataria consiste nos seguintes atos:

(a) qualquer ato ilegal de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação cometida para fins particulares pela tripulação ou pelo passageiros de um navio particular ou de uma aeronave particular, e dirigidos: (i) no alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo de tais navios ou aeronaves; (ii) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em um local fora da jurisdição de qualquer Estado; (b) qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou de uma aeronave com conhecimento de fatos, tornando-a um navio pirata ou aeronave; (c) qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito nas alíneas a) ou b) – UNCLOS (1982, *tradução nossa*).

A definição de pirataria representou um grande problema na época, inclusive para o controle desse tipo de crime. Cyrus Mody<sup>2</sup>, Diretor Assistente do *International Maritime Bureau (IMB)* - divisão de crimes marítimos da Câmara de Comércio Internacional (CCI) responsável pelo *IMB Piracy Reporting Centre (IMB-PRC)*, centro que oferece um serviço gratuito para reportar quaisquer incidentes de pirataria ou roubo armado contra navios -, revelou que, antes da criação do centro, em 1992, quando havia algum incidente de pirataria registrado, os Estados costeiros negavam-se a se responsabilizar por dizerem que não havia pirataria dentro das águas de seus territórios (o que estava correto, por definição). Por isso, a criação do centro permitiu mostrar que mesmo não havendo definição para esse tipo de crime, ele continuava a acontecer (MODY, 2020).

O problema é que a definição feita pelas Nações Unidas em 1982 “se aplica

<sup>2</sup> Entrevista concedida por Cyrus Mody, Diretor Assistente do *International Maritime Bureau (IMB)*, no dia 28 de maio de 2020. Sua citação literal referenciada foi autorizada pelo entrevistado.



apenas para qualquer um dos atos ilegais descritos *cometidos em alto mar ou fora da jurisdição de qualquer estado*” (KE, 2007, p.18, *tradução nossa*). Qualquer ato cometido em portos ou águas territoriais não estaria incluso na definição da ONU, o que fez com que as organizações diferenciasssem “pirataria” de “roubo armado contra navios”, caracterização definida pelo Código de Prática Para a Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armados Contra Navios da Organização Marítima Internacional (OMI) que o define como:

1. qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça à mesma, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins particulares e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, dentro de águas territoriais de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial; .2 qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima – OMI (2009, *tradução nossa*).

Dito isso, existem também outras discussões que vão além das definições e classificações relacionadas à pirataria. Muitas vezes, os números indicados em determinados relatórios ou estudos podem variar não somente por conta do que é considerado pirataria, mas também por conta de que o crime em si é de difícil captura, seja em termos analíticos ou tangente às diferentes jurisdições. Os dados do IMB-PRC, por exemplo, são baseados em denúncias realizadas por marinheiros e, por conta disso, não conseguem indicar a dimensão exata dos crimes envolvendo pirataria. Além disso, as vítimas podem não conhecer o IMB-PRC ou ficar com receio de fazer denúncias por conta de autoridades locais corruptas (BRADFORD, 2008, p. 475-476).

É importante ressaltar que, em termos internacionais, a pirataria é um crime abstrato: conforme os piratas cometem o crime em águas territoriais e depois se movem para o alto-mar (ou vice-versa), a jurisdição que observa o crime também varia. Por conta disso, “as linhas desenhadas entre pirataria e roubo armado contra navios ficam, às vezes, borradas” (KE, 2007, p.20, *tradução nossa*). Isso demonstra que a questão deve ser mantida próxima aos olhos de órgãos internacionais como o Conselho de Segurança das Nações Unidas, que constantemente publica resoluções em favor do combate à pirataria.

Assim, é possível perceber que a pirataria se apresenta como um crime de grande nível de complexidade. Mesmo tendo aparecido em registros há séculos, consegue sempre acompanhar – inclusive se aperfeiçoando dentro do cenário da globalização – o ritmo do sistema em que se encontra, fazendo com que o controle e a supressão de suas atividades sejam de difícil realização por parte das estruturas legais e estatais que permanecem presas em burocracias e jurisdições sistêmicas.

## **Os Piratas e a Pirataria: análises de um problema histórico e a questão no sudeste asiático**

Em geral, percebe-se que há uma grande variedade de abordagens feitas com relação aos piratas. O texto *Towards a General Theory of Piracy* (2012), focado em demonstrar as diferentes perspectivas existentes sobre os piratas para então formular uma



teoria geral sobre pirataria, tenta explicar o fenômeno da popularidade dos piratas nos dias atuais e nos apresenta autores que utilizam o termo “pirata” de diversas formas que vão desde uma análise social – classificando-os como bandidos rebeldes ou heróis – até outros que o utilizam como parte de uma análise econômica, tratando-os como tomadores de tributos e invasores do comércio (ANDERSON, 2001; STARKEY, 2001; LEESON, 2009 apud DAWDY & BONNI, 2012, p.675).

Em *Romantic Stories of the Pirate in IARRRH: The Failure of Linking Piracy and Terrorism Narratives in Germany* (2013), Spencer busca, em determinado trecho, rastrear a relevância e a influência que a romantização dos piratas possui para a construção imagética desses atores, e relata um estudo de Russel Skowronek (2006), que demonstra como a construção romântica dos piratas é muito prevalecente nos Estados Unidos no século XXI. Skowronek pediu para que os participantes escrevessem a primeira coisa que viesse à mente quando pensassem em pirata e pirataria. Os resultados, então, mostraram que, longe da contemporânea figura do pirata somali, as repostas se concentraram na visão romântica e imaginária perpetuada pela sociedade ocidental, com muitas focando em termos como “Ilha do Tesouro, tapa-olhos, crânios e ossos cruzados, pernas de pau, lenços de cabeça e ganchos” (SPENCER, 2013, p.306). Nas palavras de Skowronek:

Estereotipicamente, eles [os piratas] têm uma perna só, uma mão, um olho, carregam um papagaio, enterram tesouros, dizendo ‘arrggghh’. São bandidos ingleses alegres que podem ser assustadores, mas geralmente são mal compreendidos, com um coração de ouro. (SKOWRONEK, 2006 apud SPENCER, 2013, p. 306, *tradução nossa*).

Trazendo a questão para um escopo realístico, percebe-se que os piratas foram - e ainda são - pessoas que viviam determinada situação e enxergaram possibilidades de ganhos agindo fora da lei. Assim como qualquer criminoso o faz. No entanto, no século XVI, período que antecedeu a era de ouro da pirataria, muitos piratas eram, na verdade, corsários, ou seja, pessoas que possuíam legalidade estatal para pilhar posses de outros Estados e acabaram atuando dessa maneira tendo como palco as Índias Ocidentais (arcaísmo para o que hoje conhecemos como as ilhas do Caribe).

Autores debatem o que teria levado ao declínio no número de corsários contratados por Estados e o que teria feito com que algo, antes visto como legal, se tornasse ilegal. É importante frisar que, mesmo que corsários atuassem sob os olhos da legalidade estatal proporcionada pelo lado contratante, eles eram vistos como criminosos pelos Estados que sofriam seus ataques. A questão, para os Estados, não era exatamente encontrar uma maneira de acabar com os corsários adversários, e sim, como utilizar essa classe de mercenários em conjunto com as suas forças navais. Em determinado momento, porém, com o surgimento de novas tecnologias que permitiram a expansão de frotas navais das potências europeias e por difícil monitoramento de suas atividades, os corsários se tornaram menos úteis por terem um menor custo-benefício. Ainda, Hillmann & Gathmann explicam que o aumento exponencial do comércio de longa-distância por parte dos britânicos levou à uma diminuição de corsários britânicos no mar por que atuar comercialmente se tornou mais rentável do que ser um corsário ao passo em que a expansão da marinha britânica tornou o comércio mais seguro. Em termos oficiais, 55



países assinaram a Declaração Naval de Paris sobre Direito Marítimo em 1856, tornando proibida a contratação de corsários porque tais atores não poderiam ser mantidos sobre um controle adequado (HILLMANN & GATHMANN, 2011; TABARROK, 2007).

Ainda que para toda a sociedade atual os piratas representem criminosos por cometerem ações fora do que foi estabelecido como legal, a questão depende do ponto de vista. Em matéria cedida ao *The Guardian*, jornal inglês, o pirata somali Asad Abdulahi diz que se considera “um herói correndo da pobreza” (RICE & HASSAN, 2008, *tradução nossa*). Sugule Ali, que foi o porta-voz de piratas somali que haviam tomado um navio ucraniano e sua tripulação como refém, disse, em entrevista ao jornal estadunidense *The New York Times*, que o dinheiro que pediam pelo resgate, vinte milhões de dólares, seria utilizado para protegê-los da fome, que, segundo ele, era a principal inimiga deles. Quando questionado sobre um possível mal entendimento sobre os piratas, Ali respondeu:

Não nos consideramos bandidos do mar [“bandido do mar” é a forma como os somalis traduzem a palavra pirata]. Consideramos bandidos do mar aqueles que pescam ilegalmente em nossos mares, despejam lixo em nossos mares e carregam armas em nossos mares. Estamos simplesmente patrulhando nossos mares. Pense em nós como uma guarda costeira. (GETTLEMAN, 2008, *tradução nossa*).

Registros históricos apontam que piratas atuaram no Sudeste Asiático há centenas de anos. Além do historiador chinês Ban Gu, que relatou a existência de piratas na rota marítima de comércio que passava por China, Singapura e Sri Lanka no século I, foram encontrados relatos de Shi Faxian, um monge budista – também chinês -, que escreveu sobre piratas no Estreito de Malaca, alertando para o fato de que o mar era infestado de piratas, e quaisquer passageiros que os encontrassem poderiam perder tudo o que tinham. (KE, 2007, p.29; CHALK, 1998, p.87).

Conforme o comércio marítimo aumentava com o passar dos séculos, assim se sucedia também com a pirataria, marcada em registros chineses no século XIII em diversos pontos do Sudeste Asiático. Três séculos depois, a invasão europeia na Ásia trouxe novas dinâmicas para os mares da região. Na tentativa de maximizar lucros e estabelecer uma rota segura de comércio entre a Europa e a China, portugueses, espanhóis, ingleses e holandeses ocuparam o Sudeste Asiático, primeiro atacando comerciantes chineses e indígenas para depois estabelecer colônias. Em 1670, quando os holandeses tentaram monopolizar a rota comercial de especiarias no Estreito de Malaca, ocorreu um súbito aumento de incidentes envolvendo piratas no local (KE, 2007, p.32-35; CHALK, 1998, p.87).

Apesar de hoje não haver mais Estados descobrindo e colonizando outros continentes e travando guerras explícitas no oceano que enfraqueciam a segurança local e possibilitavam as atividades dos numerosos corsários de séculos atrás, o objetivo da pirataria continua o mesmo: realizar atividades consideradas criminosas com objetivos de ganhos pessoais, com exceção dos raros casos de ataques com outros propósitos. Os motivos que explicam os piratas de hoje são reflexos endêmicos de cada lugar onde são



relatados casos de pirataria, mas, em geral, observamos criminosos que atuam em áreas onde existe uma clara presença de fome e pobreza, locais onde as ações estatais são pouco eficientes por antigas consequências que envolvem política, soberania (ou melhor, a falta dela) e colonização.

David Marley, que publicou o livro *Modern Piracy: A Reference Handbook* (2010), onde foca em compreender as dinâmicas da pirataria moderna, aponta que o nascimento da pirataria moderna se deu em 1945, ao final da Segunda Guerra Mundial. O autor coloca que, após anos de guerras e destruição, ocorreu um período de massiva reconstrução e expansão comercial, com enormes navios modernos que carregavam e descarregavam em rápida velocidade, gerando um aumento exponencial no transporte de bens e produtos (COGGIN, 2010).

Marley explica sete possíveis fatores que fizeram com que a pirataria ressurgisse no cenário global:

a virtual desaparecimento de frotas mercantes dos Estados Unidos e do Ocidente; o lançamento de navios muito maiores, mas que demandam tripulações menores; a expansão de muitas jurisdições nacionais em águas territoriais adjacentes; a contínua irresolução de julgamentos de piratas sobre a lei internacional; a mudança do tráfego comercial em larga escala para águas asiáticas; o recurso generalizado a "bandeiras de conveniência" por empresas globais de transporte; e a proliferação de potentes armas militares leves nas mãos de civis. (MARLEY, 2010, p.9, *tradução nossa*).

Analisando as indicações de Marley, percebe-se que a globalização, responsável por boa parte desses motivos, cumpriu papel fundamental para que a pirataria estivesse em pauta ainda hoje. Ao mesmo tempo em que as operações legais se beneficiam da economia globalizante e da recente abertura dos mercados, o crime também está inserido nesse processo, “levando vantagem das mesmas fronteiras porosas de estados, regulamentos afrouxados e tecnologias aprimoradas, como transporte de contêineres, radares e telefones celulares” (DAWDY, 2011, p.370, *tradução nossa*).

Nesse contexto, é possível traçar um paralelo com a possibilidade que Dawdy levanta acerca de que corporações monopolísticas, inseridas em práticas nacionais e internacionais, podem acabar enfraquecendo ações estatais. Mesmo no século XVII, é difícil decidir quem estava por cima: “a Companhia Francesa das Índias Ocidentais e a Companhia Britânica das Índias Orientais ou suas monarquias pesadamente investidas” (DAWDY, 2011, p.372, *tradução nossa*). Assim, talvez a pirataria revele que o suposto contraste existente na retórica entre mercantilismo e neoliberalismo seja menos significativo do que verdadeiramente é (DAWDY, 2011, p.372).

Também, a questão da incapacidade por parte dos “Estados falidos<sup>3</sup>” de controlar a pirataria aparece como um ponto central para a análise recente do problema, até porque a pirataria é uma atividade planejada, iniciada e finalizada em terra firme, porém performada no mar. Em estudo realizado em 2008, Donna Nincic demonstra que

<sup>3</sup> Existem diferentes opiniões quanto ao que seriam os Estados Falidos. O artigo trabalha em cima do entendimento de que seriam Estados sem capacidade suficiente para ter controle político sobre seu próprio território e sobre determinadas funções básicas que são esperadas serem controladas por um aparato estatal.



aproximadamente 98% dos incidentes relacionados à pirataria aconteceram em águas pertencentes ou próximas a Estados falidos. Para Ursula Daxecker e Brandon Prins, a ganância, juntamente com Estados em tais condições, são os fatores que explicam a maioria dos casos de pirataria. Segundo os autores, a pirataria surge em locais que combinam ambos os quesitos, sendo que Somália, Indonésia e Sri Lanka são exemplos que confirmam isso (NINCIC, 2008 apud BUEGER, 2014, p. 409; DAXECKER & PRINS, 2013, p.941). Além disso, precárias condições econômicas dentro das nações, como falta de oportunidades de emprego na indústria da pesca, aumentam o índice de pirataria (DAXECKER & PRINS, 2013, p.944).

Tratando-se do Sudeste Asiático, mesmo com a evolução de melhorias em navios e de novas tecnologias, a pirataria nunca foi, de fato, erradicada na região, e as dinâmicas e o *modus operandi* dos piratas variavam com o passar do tempo. Algo que parece ser consensual é que há um fator primordial para que crimes envolvendo pirataria marítima, sobretudo na Ásia, entrassem em ascensão no século XXI: o fato de que aproximadamente 80% das trocas comerciais acontecem por mar, sendo que há de 12 a 15 milhões de containers no mar de uma só vez. Desses 80%, de um terço à um quarto das mercadorias passa pelos Estreitos de Malaca e Singapura, indo para o Oceano Índico (região também muito vulnerável, mas que não se enquadra na temática exclusivamente asiática por serem águas compartilhadas com África e Oceania) ou para o Mar da China Meridional (CHALK, 2008, p.87; YOUNG, 2007, p.2).

Para entendermos a pirataria na região hoje em dia, temos que compreender o problema a partir dos anos 1970 e 1980, pois foram décadas que definiram a pirataria sudeste-asiática (MODY, 2020). Durante esse período, a pirataria ficou marcada por ataques no Golfo da Tailândia por parte de piratas – em sua maioria tailandeses -, que tinham como alvo refugiados vietnamitas que estavam fugindo do regime comunista da Indochina. Seus ataques ficaram caracterizados por mortes brutais, sequestro, tortura e estupro, o que trouxe, depois de um certo tempo, a atenção de organizações e governos internacionais, assim como de governos locais, que se voltaram para resolver o problema. (LISS, 2014, p.4).

Foi apenas na metade da década de 90, com os Estados Unidos – hegemônicos no cenário pós Guerra Fria – forçando uma agenda global contra criminosos e terroristas e avaliando que “o crime organizado transnacional contemporâneo era inédito” (PEREIRA, 2015, p.88), que a pirataria no Sudeste Asiático surgiu como um problema internacional, tendo o número de incidentes de pirataria aumentado consideravelmente, colocando em risco a indústria naval e o comércio e forçando, conseqüentemente, o estabelecimento de organizações e o início de uma maior cooperação entre países da região. Peter Chalk, que escreveu em 1998, revelou três tipos de pirataria que aconteciam na época: roubos e ataques em portos e ancoradouros, saque e roubo de embarcações em alto mar ou em águas territoriais e roubo de embarcações para convertê-las para fins de comércio ilegal (CHALK 1998, p.88-89; LISS, 2014, p. 7). Esse último ficou conhecido como o fenômeno do “navio fantasma”. Depois de sequestrarem o navio (e, às vezes, matar a tripulação), os piratas descarregavam as mercadorias em barcas menores e alteravam as cores, bandeiras e documentos do navio sequestrado. Então, partiam para algum porto



e recebiam novas mercadorias para serem transportadas e que nunca chegavam ao seu destino original. Esse tipo de crime aconteceu por um bom número de anos, até que estados costeiros passaram a promover uma maior cooperação entre si e fizeram com que navios estampassem seu número original no casco (MODY, 2020).

Os índices de pirataria e roubo armado contra navios no Sudeste Asiático continuaram aumentando no final dos anos 90 até atingir um pico em 2000 para depois baixar a partir de 2004 (KE, 2007, p. 92-93) até 2008, quando, de acordo com o relatório anual do ReCAAP, incidentes reportados começaram a crescer novamente. Em 2015, em outro relatório realizado por membros do acordo, os números registrados foram os mais altos desde 2000, sendo que 203 incidentes foram reportados. Em 2016, os números baixaram drasticamente e permaneceram estáveis até o dado momento. Os 76 incidentes registrados em 2018 representaram o número mais baixo do século XXI. O ponto que chama atenção é o fato de que a maior parte dos incidentes não são, por definição, pirataria, e sim roubo armado contra navios. Ao longo do período entre 2007-2019, os incidentes registrados como pirataria variaram entre 2% e 13%, com exceções em apenas quatro anos. Em 2010, ano desse período com o maior índice de pirataria, apenas 25% dos incidentes foram registrados como tendo essa definição (ReCAAP, 2019).

Tratando-se dos locais em que a pirataria e o roubo armado contra navios foram mais recorrentes, percebe-se uma variação com o passar do tempo. Se os anos 70 e 80 ficaram marcados por incidentes no Golfo da Tailândia, a partir dos 90 tanto os locais como o modo de atuação dos piratas foram alterando conforme as dinâmicas de segurança se aperfeiçoavam em determinado espaço. No início dos anos 90, os estreitos de Malaca e Singapura eram os mais propensos à pirataria. Entretanto, uma melhor elaborada patrulha marítima nos estreitos fez com que os piratas passassem a agir com maior frequência no Mar da China Meridional, em especial no triângulo formado por Hong Kong, Hainan (ilha chinesa) e Filipinas. Então, o governo chinês melhorou o controle em agências nacionais supostamente corruptas e a situação melhorou até o final da década, quando navios sequestrados começaram a aparecer em portos chineses. Em ação judicial por parte da China, treze piratas declarados culpados foram sentenciados a penas de morte, o que tornou os portos chineses menos atrativos para os criminosos (CHALK, 2000; STEWART, 2002 apud LISS, 2014, p.5).

Na metade dos anos 90, mesmo com incidentes sendo reportados também nas Filipinas e na Tailândia, nenhum local superava a Indonésia - que possui mais de 17.000 ilhas -, identificada com tendo as águas com mais incidência de piratas. No final da década, o Estreito de Malaca novamente atraiu atenção internacional por uma grande fragilidade, mas, no começo do novo milênio, os números baixaram (LISS, 2014, p.5).

De acordo com relatórios anuais da CCI e do ReCAAP, no início da atual década, com a gradual baixa de incidentes relacionados aos piratas da Somália, o Sudeste Asiático assumiu o protagonismo como área mais vulnerável à pirataria e roubo armado contra navios, até ser novamente superado pela África em 2018, quando o Golfo da Guiné passou a registrar o maior número de incidentes. O país asiático com maior incidência de ataques - em águas territoriais, portos ou ancoradouros - nos últimos anos foi, disparadamente, a Indonésia, seguido da Malásia. Os estreitos de Malaca e Singapura, seguidos do Mar da



China Meridional, foram os locais com maior índice de ataques em navios que estavam trafegando (ICC, 2018, ReCAAP, 2019).

Em um contexto geral, por mais que os piratas possam ser enxergados sob diferentes análises e tenham atuado de diversas maneiras e em diferentes contextos, não pode haver justificativa para sequestro e tratamentos cruéis para com tripulações que estão apenas cumprindo suas funções de trabalho. O fato de que os corsários do século XVI estavam sob os cuidados da legalidade proporcionada por sistemas estatais nos faz questionar o quanto legitimamos a violência em prol de intenções comandadas por um poder superior e inquestionável. Ainda, talvez a diferença entre os antigos corsários, os piratas e as tripulações militares privadas que compõe a segurança de muitos navios hoje em dia não seja de tão fácil visualização, exceto pela linha desenhada pela legitimidade que é observada pelos que agem fora da lei de forma subjetiva. No fim, todos estão no mar por motivos de ganhos próprios, sujeitam-se à possibilidade da violência e acabam se posicionando como peças de xadrez dentro de um jogo que envolve a anarquia de um lado e o controle burocrático do outro.

Em suma, analisa-se que os piratas, como uma questão para o Sudeste Asiático, nunca deixaram de existir e, por mais que tentativas de os conter tenham sido feitas em determinados locais e estejam em construção atualmente, suas formas de atuação, em termos geográficos e de desenvolvimento prático, acabam sempre por contornar o controle iniciado por Estados e organizações de forma que a questão parece não ter uma solução exata. Da mesma forma que a supressão de criminosos em terra sempre ocorreu de forma paliativa pela incapacidade estatal de extingui-los, a pirataria, “parasita” do comércio marítimo imprescindível para a sociedade, acaba por seguir as mesmas regras, tendo como diferencial o ambiente de mares, estreitos e portos.

## Pirataria e Terrorismo Marítimo no Sudeste Asiático

Partindo de uma premissa que separa a pirataria desses fatores aparentemente inerentes (roubo ou sequestro para ganhos pessoais), parte dos estudiosos sobre o tema dedicam-se a analisar a pirataria e suas relações com o terrorismo marítimo. Autores indicam que após o atentado de 11 de setembro de 2001, muitos governos voltaram sua atenção para setores vulneráveis a ataques e, apesar de terem iniciado o reforçamento no transporte aéreo, suas atenções logo se voltaram para o setor marítimo, que passou a ser visto como campo potencial para terroristas (RAYMON, 2006, p. 239; CARPENTER, 2004, p. 119). Com exceção do papel político-ideológico (atrelado à terroristas) e da noção do ganho privado (atrelado à piratas), não há nada na lei que diferencie terrorismo marítimo e pirataria (ONG-WEBB, 2006, p.14).

Na prática, a convergência entre piratas e terroristas foi ressaltada por órgãos intergovernamentais. No começo do século XXI, quando o contexto da Guerra ao Terror proposta pelos Estados Unidos ganhava forças descomunais, o Secretário-Geral do IMB advertiu sobre o receio de terroristas passarem a utilizar ataques no mesmo estilo que os piratas ou até mesmo trabalhar em conjunto com eles. Apesar de os Estados Unidos tentarem suprimir grupos terroristas no início do século, sobretudo a *Al-Qaeda*, a resposta americana para o atentado de 2001 pode ter sido um tiro no pé, ao passo em que surgiram



grupos terroristas em mais de 60 países. Talvez não à toa, os números de ataques relacionados à piratas aumentaram muito no Sudeste Asiático, ainda mais com o fato de que a *Al-Qaeda* tem histórico de relações com a região desde os anos 1990, operando com grupos estabelecidos nas Filipinas e na Indonésia (CARPENTER, 2004, p.122-125).

Atualmente, os únicos locais no Sudeste Asiático que apresentam evidentes relações entre pirataria e terrorismo marítimo são os Mares de Sulu e Celebes que, geograficamente, são águas que conectam a Austrália a Indonésia, Filipinas e Malásia. O problema nessas águas é o grupo militante filipino chamado Abu-Sayyaf (MODY, 2020), fundado em 1990 por Abdurajak Janjalani – que possuía amizade pessoal com Osama bin Laden, o que fez com que o grupo mantivesse relações com a *Al-Qaeda* - com ideologia voltada para o islã radical e tendo como objetivo principal o estabelecimento de um governo puramente islâmico no sul das Filipinas (BANLAOI, 2006, p. 247-262). As ações do grupo são atuais e recorrentes. Em maio de 2020, foi noticiada ação do ReCAAP que alertou sobre atuação do Abu-Sayaff nas águas do Mar de Sulu. Segundo a organização, o grupo estaria marcando como alvo empresários ricos ou tripulações de barcos de pesca ou navios lentos que estariam na costa de Sabah, na Malásia (BIELBY, 2020). Em 30 de outubro de 2020, foi noticiado que membro do Abu-Sayaff responsável pelo sequestro de marinheiros indonésios em janeiro se entregou às autoridades (CNN, 2020).

Entretanto, mesmo com a existência de grupos classificados como terroristas atuando como piratas, Young & Valencia, em *Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility*, apesar de apresentarem dois casos de sequestro de navios que iniciaram o conceito de terrorismo marítimo – realizados por meio de táticas de sequestro utilizadas por piratas -, concluem que há pontos de convergência entre piratas e terroristas, mas que os fins a que buscam os dois grupos são diferentes. Os piratas buscam, exclusivamente, ganho econômico, enquanto terroristas possuem, em sua maioria, causas políticas. Ainda que ambos possam vir a atuar no mesmo ambiente (marítimo) e que o combate à pirataria acabe por ajudar a reduzir o terrorismo marítimo, sobretudo em uma região vulnerável como é o Sudeste Asiático, para acabar com os dois deve-se, em longo prazo, atacar raízes diferentes (YOUNG & VALENCIA, 2003, p.269-283).

Fato é que os estudos sobre terrorismo marítimo cresceram extremamente à luz do atentado às Torres Gêmeas em 2001 e conseqüentemente um grande número de textos foram produzidos no começo do século, mas, quase vinte anos depois, o assunto ainda é tratado por muitos autores em textos acadêmicos, ainda mais por conta da recorrente atuação do Abu-Sayaff nas águas do Sudeste Asiático. Algo que os estudos sobre pirataria e terrorismo possuem em comum e acabam por se complementar é no foco que dão em apresentar o combate a esse tipo de crime e a questão da seguridade no espaço oceânico, seja ele composto por águas territoriais ou não.

## **Combate à Pirataria e Segurança Marítima no Sudeste Asiático: problemas e respostas**

A pirataria é uma questão que traz insegurança em diversos sentidos. É uma



ameaça tanto às seguridades sociais (incluindo potenciais desastres ecológicos) como ao comércio internacional e carrega consigo questões complexas que envolvem soberania e jurisdição. Por isso, a pirataria é muito mais do que um problema de “lei e ordem” (ABOTT & RENWICK, 1999, p.15).

O Sudeste Asiático enfrenta problemas que não são de agora. No começo do século, entre 2000 e 2003 – quando ocorreu a crise financeira asiática e muitos pescadores e criminosos acabaram se destinando a viver uma vida de pirataria -, o número de incidentes relacionados aos piratas foi maior do em todos os quinze anos anteriores somados. A crise, além de criar esse ambiente propício a atividades criminosas, também trouxe, por consequência, dificuldades para o controle, monitoramento e policiamento de tais atividades em águas territoriais asiáticas e além (FARLEY & GORTZAK, 2009, p.5).

O avanço de atividades ilícitas por entre os Estados é normalmente relacionado a Estados fracos ou falidos. Medidas extensivas contra os piratas da Somália, em tempos recentes, foram tomadas porque o país, caracterizado como um Estado falido, não conseguia abordar ameaças à sua segurança nacional, assim como aconteceu com certos países da Ásia no começo do século. No entanto, atualmente, a questão dos Estados falidos não aparenta ser um grande problema na Ásia, uma vez que os países do continente possuem governos funcionais que conseguem tomar medidas que países como a Somália não conseguem (LISS & BIGGS, 2016, p.88).

Frente à ameaça representada pelos criminosos que atuam no mar, os países da Ásia passaram a adotar o combate à pirataria entre as prioridades anticrime, e cooperações regionais começaram a surgir, sendo a mais notável o programa japonês antipirataria criado em 2006: o *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships (ReCAAP)*, que tem por objetivo incentivar a coleta e divulgação de informações entre os países da Ásia sobre ataques relacionados a tais tipos de crimes. O acordo começou a valer em 2006 quando quatorze países do continente o assinaram, transformando-o no primeiro órgão intergovernamental a atuar contra a pirataria asiática (BRADFORD, 2008). Hoje, o acordo possui vinte países signatários, sendo seis deles não pertencentes à Ásia (Austrália, Dinamarca, Noruega, Reino Unido, Holanda e Estados Unidos).

Porém, tratar de crimes organizados transnacionais nos remete a uma outra importante questão dos estudos de globalização e crime: a questão da soberania dos Estados. Alguns dos problemas da pirataria e do roubo armado contra navios no Sudeste Asiático se acentuaram mais por questões de soberania: Malásia e Indonésia, por exemplo, viam esses problemas como domésticos e que, assim sendo, deveriam ser cuidados internamente. As relações entre os países do Sudeste Asiático são historicamente caracterizadas pela não-interferência e por sensibilidade às questões de soberania, que dificultavam muito a cooperação marítima regional (BRADFORD, 2005, p.73).

Indonésia e Malásia, os dois países que eram e ainda são os mais vulneráveis à pirataria e roubo armado contra navios, deram mais prioridade aos seus interesses marítimos, como estabelecer soberania no Estreito de Malaca e combater pesca e imigração ilegal, do que, de fato, combater a pirataria e sua ameaça ao comércio exterior,



fator que preocupava muito Singapura por conta de sua forte presença comercial na região (FARLEY & GORTZAK, 2009, p.5). Além disso, quaisquer tentativas de ajuda por parte dos Estados Unidos, poderiam se tornar um problema porque “a assistência aberta para a guerra dos EUA contra o terrorismo poderia ser usada por grupos islâmicos e partidos políticos para minar os governos em Jacarta e Kuala Lumpur” (SIMON, 2002 apud FARLEY & GORTZAK, 2009, p.8, *tradução nossa*). Mesmo depois, quando Indonésia e Malásia passaram a voltar sua atenção à pirataria e os incidentes baixaram, as questões de soberania continuaram sendo um problema. Por medo de que a instituição poderia enfraquecer suas autoridades soberanas estatais (LISS & BIGGS, 2016, p.59), ambos não se tornaram signatários do ReCAAP, o que permanece até os dias atuais. Os dois países, porém, são membros da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) que, apesar de não ser uma organização voltada especificamente para práticas antipirataria como o ReCAAP, produz declarações sobre cooperação contra a pirataria na região.

Em meio a essas questões, Cyrus Mody explica o papel fundamental que o Centro de Denúncias de Pirataria do *International Maritime Bureau* ocupa no combate aos crimes marítimos de pirataria e roubo armado contra navios. Estabelecido em 1992, o centro, que fica em Kuala Lumpur (Malásia), passou a prestar um serviço de grande utilidade ao fazer a ponte entre comandantes de navios que estariam em perigo ou que gostariam de alertar sobre algum possível caso de pirataria com as forças policiais costeiras. Se antes o comandante deveria ir até a costa para abrir um boletim de ocorrência, com o surgimento do centro as autoridades costeiras passaram a ser notificadas quase imediatamente, podendo alertar a todos os navios da área sobre a situação de risco. Também, as agências corruptas que poderiam negligenciar ações de combate aos piratas ficaram impossibilitadas de negar qualquer ataque dentro das águas de seu território (MODY, 2020). Mais importante, a organização posta constantes atualizações e elabora detalhados relatórios periódicos sobre ataques que aconteceram, permitindo que comandantes de navios, autoridades governamentais e a indústria naval os acessem (BECKMAN, 2002, p.318). Cyrus diz que os relatórios são de suma importância, pois o mapeamento dos incidentes facilita a organização estratégica de patrulhamento e melhorias defensivas em determinada região que esteja vulnerável.

De certo há um interesse comum entre companhias privadas e governos nacionais para que haja um controle da pirataria, mas, sem a vontade política dos países asiáticos, o estabelecimento de sistemas antipirataria não funcionariam (MO, 2002, p. 354). Para Beckman, três fatores devem ser levados em consideração para a prática antipirataria: a cooperação com o IMB, a cooperação entre a indústria naval e a formação de grupos de especialistas em assuntos jurídicos (BECKMAN, 2002, p.335). Farley & Gortzak, que escreveram após Mo e Beckman, demonstram que, de certa forma, ambos estavam corretos. Segundo os autores, quatro grandes fatores foram essenciais para a grande diminuição de incidentes na região do Estreito de Malaca: “o interesse hegemônico dos Estados Unidos, a existência de instituições internacionais emergentes, relações bilaterais decentes entre atores regionais e a densidade das forças navais” (FARLEY & GORTZAK, 2009, p.15, *tradução nossa*).

Para que haja redução da pirataria, não há saída que não seja por meio da cooperação internacional (KE, 2007, p.196). Carolin Liss ressalta o fato de que os



governos deveriam melhorar o tempo de resposta aos ataques e promover maior cooperação para frustrá-los. Ademais, a autora escreve sobre a importância de não apenas forças estatais se moverem em direção a uma melhoria na segurança marítima. A indústria naval deveria garantir o alerta às tripulações sobre áreas de risco e que equipamentos apropriados de segurança estejam em ordem. Eliminar oportunidades de vendas de mercadorias roubadas em mercados clandestinos afetaria em muito a pirataria, assim como uma maior segurança em portos diminuiria os incidentes de roubo armado contra navios. Agora, para diminuir as causas da pirataria, é necessário um trabalho de cooperação que atue para diminuir a pobreza dos países afetados, construindo oportunidades de trabalho sustentáveis para as cidades costeiras, e reduzir a corrupção em agências de fiscalização e a prática de pesca ilegal que acaba por diminuir oportunidades de trabalho, e não uma maior utilização de forças navais e empresas militares privadas que não se mostram tão necessárias no Sudeste Asiático (LISS, 2014, p.10-11).

Cyrus Mody explicita o fato de que a troca de informações é essencial para a redução desse tipo de crime, que possui características tão particulares (MODY, 2020). A pirataria é um problema internacional e tem consequências internacionais, portanto, é necessário que a comunidade internacional entenda o crime e busque soluções em conjunto. Mesmo que tratem especificamente sobre um local, como “piratas da Somália”, as consequências são internacionais: o comércio internacional é afetado, assim como marinheiros de diferentes países e cargas pertencentes às mais diferentes entidades. Dessa forma, o elemento do compartilhamento de informações e transparência apresenta-se como ponto central para a redução desse tipo de crime.

## Conclusão

A pirataria, sendo um crime organizado transnacional, acaba por abarcar consigo diferentes campos de análise que envolvem os aspectos da criminalidade em um ambiente fluido em termos burocráticos e acadêmicos. Por estarmos no “ponto de partida” dos estudos de crimes organizados transnacionais, que ganharam força, sobretudo, com o início do período da globalização, percebemos que a pirataria, como área de estudo, encontra-se em um processo de transição. As características especificamente locais da pirataria estão desaparecendo e vemos a inclusão de diferentes dimensões internacionais na temática, seja na organização para o controle desse tipo de crime ou tratando-se dos impactos que ele produz no cenário mundial.

Por mais que os piratas do século XVII tenham ganhado notoriedade suficiente para serem reconhecidos como o estereótipo do que a sociedade atual enxerga como “pirata”, a modernização de tecnologias, equipamentos e armas trouxeram novos aspectos que transformaram a pirataria recente drasticamente, assim como todos os tipos de crimes organizados. Não por acaso, o controle que governos e organizações tentaram assumir para a pirataria muitas vezes não funcionou ao passo em que as próprias jurisdições dos Estados jogam a favor dos criminosos marítimos, como pudemos observar no caso da pirataria no Estreito de Malaca, rodeado por países arquipelágicos com preocupações de soberania.



As diferentes abordagens com as quais o âmbito acadêmico lida ao se referir aos piratas e à pirataria acabam por demonstrar as diferentes faces de uma mesma moeda. Ainda que autores busquem estudar os fatores criminais, econômicos ou sociais que envolvem os piratas, a questão da pirataria resume-se a um jogo entre burocracia legal e anarquia. Se, por um lado, governos, indústrias e organizações tentam suprimir a pirataria a partir dos cuidados que a legalidade hierarquicamente sistêmica os oferece, pelo outro, os piratas enxergam-se como pessoas sem condições de vida decentes em países destruídos, principalmente, pela interferência colonizadora de outras nações no passado e pela atuação capitalista (por vezes, predatória) dos diferentes setores envolvidos no comércio marítimo. Tal anarquia, porém, pode muito bem assumir o papel predatório e acabar envolvendo pessoas inocentes em situações de perigo.

A questão da pirataria no Sudeste Asiático, registrada em documentos há séculos, assim como em qualquer outro lugar do mundo, é caracterizada por uma constante mutação geográfica e no *modus operandi* dos piratas. Mesmo que a questão dos Estados falidos não aparente ser um problema no continente, há, sem dúvidas, dificuldades para o controle desse crime em águas não-territoriais, territoriais e em portos. Processos que envolvem atores regionais e internacionais e acabam por influenciar a região também são responsáveis por trazerem dinâmicas para a pirataria. Observamos isso a partir da análise tanto dos piratas que atuaram no século XVII, quando houve a invasão europeia, como nos que infringiram a lei nos anos 1970 e 1980, atacando refugiados vietnamitas.

O terrorismo marítimo, conceito que ganhou grandes proporções no início do século XXI, não aparenta ser uma questão que se encaixa como protagonista na pirataria sudeste-asiática. Apesar do grupo Abu-Sayaff se encontrar ativo, sua área de atuação permanece, em geral, dentro dos limites dos Mares de Sulu e Celebes que, em relatórios, não parecem ser áreas muito afetadas dentro do continente, ao contrário dos Estreitos de Malaca e Singapura e do Mar da China Meridional.

Atualmente, quanto aos fatores envolvendo os aspectos sociais e econômicos, percebe-se que a globalização e a subsequente crise asiática no começo do século XXI levaram às populações e governos aspectos com os quais lidar. Enquanto uma parcela da população viu-se afetada economicamente e recorreu a ganhos agindo fora da lei, muitos governos ficaram sem recursos e, para piorar, não trabalhavam de forma conjunta para endereçar a questão. Malásia e Indonésia, os países mais afetados pela pirataria no Sudeste Asiático, permanecem até hoje fora do ReCAAP, o que demonstra a fragilidade em que estão inseridos os pilares antipirataria no Sudeste Asiático. Além disso, a interferência do lado ocidental, preocupada com o comércio, tendo em vista a gigantesca quantidade de mercadorias que passa pelo local, pode ser vista com maus olhos tanto por Estados como por suas populações, o que dificulta ainda mais a redução de tal crime.

Por conta disso, conclui-se que é necessário ressaltar a importância que acordos regionais – como o ReCAAP – e organizações internacionais – como o *International Maritime Bureau* e a ASEAN – têm para um melhor direcionamento da pirataria e do roubo armado contra navios, sendo que exercem papel fundamental para o mapeamento e análises de locais vulneráveis, contato imediato entre a polícia costeira e comandantes de navios, orientação para que tripulações saibam como reagir em caso de perigo, formulação de declarações oficiais sobre práticas antipirataria e, talvez o mais importante,



disseminação de informações entre Estados e organizações. A pirataria, como uma questão local, deve ser enxergada a partir de uma perspectiva internacional para que se tenha uma visão completa de todos os aspectos que a envolvem.

## Referências Bibliográficas

- AAS, Katja. Globalization & Crime. 2007. Disponível em: <<https://www.dropbox.com/sh/mochyerp7n7mv1n/AABZqQQVvW5ZMyvGRooRqa30a?dl=0&preview=Aas.+2007.+Globalization+and+Crime..pdf>>. Acesso em: 7 mai. 2020.
- ABBOT, Jason; RENWICK, Neil Pirates? Maritime piracy and societal security in Southeast Asia, *Pacific Review: Peace, Security & Global Change*, v. 11, n. 1, 1999, p. 7-24, Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14781159908412867>>. Acesso em: 19 mai. 2020.
- BANLAOI, Rommel. The Abu Sayyaf Group: From Mere Banditry to Genuine Terrorism. *Southeast Asian Affairs*, 2006, p. 247-262. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/27913313>>. Acesso em: 13 nov. 2020.
- BECKMAN, Robert. Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward. *Ocean Development & International Law*, v. 33, n.3-4, 2002, p. 317-341. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320290054800>>. Acesso em: 10 nov. 2020.
- BIELBY, Kylie. Anti-Piracy Organization Warns Abu Sayyaf Group Is Targeting Malaysian Waters. *Homeland Security Today*, 3 jun. 2020. Disponível em: <<https://www.hstoday.us/subject-matter-areas/maritime-security/anti-piracy-organization-warns-abu-sayyaf-group-is-targeting-malaysia-waters/>>. Acesso em: 3 nov. 2020.
- BRADFORD, John F. Shifting the Tides against Piracy in Southeast Asian Waters. *Asian Survey*, v.48, n.3, 2008, p. 473-491. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/10.1525/as.2008.48.3.473>>. Acesso em: 23 maio 2020.
- \_. The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia. *Naval War College Review*, v. 58, n. 3, 2005. Disponível em: <<https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol58/iss3/4>>. Acesso em: 23 mai. 2020.
- BUEGER, Christian. Piracy studies: Academic responses to the return of an ancient menace. *Cooperation and Conflict*, v. 49, n.3, 2014, p. 406-416. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/45084267>>. Acesso em: 13 nov. 2020.
- CARPENTER, William Terrorism and Piracy: Converging Maritime Threats in East and South Asia. *American Journal of Chinese Studies*, v. 11, n.2, 2004, p.119-131. Disponível em: <[www.jstor.org/stable/26393634](http://www.jstor.org/stable/26393634)>. Acesso em: 22 mai. 2020.
- CASTLE, Allan. *Transnational Organized Crime and International Security*. 1997.
- CHALK, Peter Contemporary maritime piracy in Southeast Asia. *Studies in Conflict & Terrorism*, v. 21, n.1, 1998, p. 87-112.
- CNN Philippines. **Abu Sayyaf member behind kidnapping of Indonesian sailors surrenders**. 30 out. 2020. Disponível em: <<https://cnnphilippines.com/regional/2020/10/30/Abu-Sayyaf-member-kidnapping-Indonesians-surrenders-.html>>. Acesso em: 3 nov. 2020.
- CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. [2 de Dezembro de 2009]. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/caimo/code-practice-investigation-crimes-piracy-and-armed-robbery->

against-ships>. Acesso em: 10 ago. 2020.

DAWDY, Shannon Lee; BONNI, Joe. Towards a General Theory of Piracy. **Anthropological Quarterly**, v. 85, n. 3, 2012, p. 673–699. Disponível em: <[www.jstor.org/stable/41857267](https://www.jstor.org/stable/41857267)>. Acesso em: 10 apr. 2020.

DAWDY, Shannon Lee. Why Pirates Are Back. **Annual Review of Law and Social Science**, v. 7, n.1, 2011, p. 361–385. Disponível em: <<https://www.annualreviews.org/doi/10.1146/annurev-lawsocsci-102510-105433>>. Acesso em: 5 ago. 2020.

DAXECKER, Ursula; PRINS, Brandon. Insurgents of the Sea: Institutional and Economic Opportunities for Maritime Piracy. **The Journal of Conflict Resolution**, v. 57, n.6, 2013, p. 940-965. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/24545598>. Acesso em: 13 nov. 2020.

FARLEY, Robert; GORTZAK, Yoav. Fighting Piracy: Experiences in Southeast Asia and off the Horn of Africa. **Journal of Strategic Security**, v.2, n.1, 2009, p. 1-24. Disponível em: <[www.jstor.org/stable/26462967](https://www.jstor.org/stable/26462967)>. Acesso em: 22 mai. 2020.

GETTLEMAN, Jeffrey. Q. & A. With a Pirate: “We Just Want the Money”. **The New York Times**, 30 set. 2008. Disponível em: <<https://thelede.blogs.nytimes.com/2008/09/30/q-a-with-a-pirate-we-just-want-the-money/#more-1817>>. Acesso em: 18 out. 2020.

HILLMANN, Henning; GATHMANN, Christina. Overseas Trade and the Decline of Privateering. **The Journal of Economic History**, v. 71, n. 3, 2011, p. 730–61.

ICC 2021: Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January - 31 December 2020, **International Maritime Bureau**, 2021. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2020\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf)>. Acesso em: 11 nov. 2021.

\_\_\_. 2020: Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January - 31 December 2019, **International Maritime Bureau**, 2020. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2019\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf)>. Acesso em: 12 abr. 2020.

\_\_\_. 2019: Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January - 31 December 2018, **International Maritime Bureau**, 2019. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2018\\_Annual\\_IMB\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf)>. Acesso em: 12 abr. 2020.

\_\_\_. 2007: Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January - 31 December 2006, **International Maritime Bureau**, 2007. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2007\\_Annual\\_IMB\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2007_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf)>. Acesso em: 12 abr. 2020.

LISS, Carolin; BIGGS, Ted. **Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses**. Nova York: Taylor & Francis, 2016.

LISS, Carolin. Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses. **Peace Research Institute Frankfurt**, 2014. Disponível em: <[www.jstor.org/stable/resrep14498.4](https://www.jstor.org/stable/resrep14498.4)>. Acesso em: 22 mai. 2020.

MARLEY, David. **Modern Piracy: A Reference Handbook**. Santa Barbara: Greenwood, 2010.

MO, John. Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia. **Ocean Development & International Law**, v. 33, n. 3-4, 2002, p. 343-358. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320290054819>>. Acesso em: 10 out. 2020.

MODY, Cyrus. Diretor Assistente do *International Maritime Bureau*. Entrevista concedida ao autor a respeito do tema da pirataria em geral, com foco no Sudeste Asiático e na atuação do IMB. 28 de maio de 2020.

OFFICE ON DRUGS AND CRIME. United Nations. Maritime Piracy. In: **THE GLOBALIZATION of crime a transnational organized crime threat assessment**. 2010. cap. 9. Disponível em:



<<https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/tocta-2010.html>>. Acesso em: 9 abr. 2020.

ONG-WEBB, Graham. **Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits**. Panjang, Singapura: International Institute of Southeast Asia, 2006.

PEINADO, Manuela Globalización y violencia transnacional: dinámicas, costes y propuestas. **Anuario CEIPAZ**, n. 1, 2007-2008, p. 39-62.

PEREIRA, Paulo. Os Estados Unidos e a ameaça do crime organizado transnacional nos anos 1990. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 58, n. 1, 2015, p. 84-107. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S00343292015000100084&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S00343292015000100084&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 17 nov. 2020.

RAYMOND, Catherine. Maritime Terrorism in Southeast Asia: A Risk Assessment. **Terrorism and Political Violence**, v. 18, n. 2, 2006, p.239-257. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09546550500383225>>. Acesso em: 20 set. 2020

ReCAAP. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. **Annual Report January-December 2019**, Information Sharing Centre, Singapore. Disponível em: <<https://www.recaap.org/reports>>. Acesso em: 20 mai. 2020.

ReCAAP. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. **Annual Report January-December 2007**, Information Sharing Centre, Singapore. Disponível em: <<https://www.recaap.org/reports>>. Acesso em: 20 Mai. 2020.

REICHEL, Philip; ALBANESE, Jay. **The Handbook of Transnational Crime and Justice**. Thousand Oaks, Londres: Sage Publications, 2013.

RICE, Xan; HASSAN, Abdiqani. This article is more than 11 years old 'We consider ourselves heroes' - a Somali pirate speaks. **The Guardian**, 2008. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2008/nov/22/piracy-somalia>>. Acesso em: 15 maio 2020.

ROTH, Michael. Historical Overview of Transnational Crime. In: REICHEL, Philip; ALBANESE, Jay. **The Handbook of Transnational Crime and Justice**. Thousand Oaks, Londres: Sage Publications, 2013.

SPENCER, Alexander. Romantic Stories of the Pirate in IARRRH: The Failure of Linking Piracy and Terrorism Narratives in Germany. **International Studies Perspectives**, 2013. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/44218756>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

TABARROK, Alexander. The Rise, Fall, and Rise Again of Privateers. **The Independent Review**, v. 11, n. 4, Independent Institute, 2007, p. 565-77. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/24562416>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

THE ECONOMIST, High-seas piracy hits a two-decade low. **The Economist website**, 2 set. 2016. Disponível em: <<https://www.economist.com/graphic-detail/2016/09/02/high-seas-piracy-hits-a-two-decade-low>>. Acesso em: 13 ago. 2020.

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA. [10 de Dezembro de 1982]. Nova York: ONU, 1982. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2020.

YOUNG, Adam. Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies. Panjang: Institute of Southeast Asian Studies, 2007.

YOUNG, Adam J.; VALENCIA, Mark. Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility. **Contemporary Southeast Asia**, v. 25, n. 2, 2003, p. 269-283. Disponível em: <[www.jstor.org/stable/25798643](http://www.jstor.org/stable/25798643)>. Acesso em: 22 mai. 2020.

