Lusíada
Repositório das Universidades Lusíada

Universidades Lusíada

Simões, João Carlos Marques, 2000-
Rodrigues, Carolina

Pirataria no Estreito de Malaca: dinâmicas e desafios na cooperação regional

http://hdl.handle.net/11067/8106
https://doi.org/10.34628/0GJE-PC52

Metadados

Data de Publicação 2025

Resumo Os autores procuram analisar as dinâmicas de pirataria no Estreito de Malaca, uma das vias marítimas mais importantes e movimentadas do mundo, essencial para o comércio internacional. Os autores dividem o presente estudo em três partes principais: a definição do conceito de pirataria a partir de uma revisão de literatura, a discussão do valor geopolítico do Estreito de Malaca e o “dilema de Malaca”, e a análise específica da pirataria na região. Adicionalmente, os autores cruzam o valor geopolít...

The authors seek to analyze the dynamics of piracy in the Strait of Malacca, one of the most important and busiest sea lanes in the world, essential for international trade. The authors divide this study into three main parts: a definition of the concept of piracy based on a literature review, a discussion of the geopolitical value of the Strait of Malacca and the “Malacca dilemma”, and a specific analysis of piracy in the region. In addition, the authors take into consideration the geopolitical...

Editor Universidade Lusíada Editora

Tipo article

Revisão de Pares Não

Coleções [ULL-FCHS] LPIS, n. 30 (2025)

Esta página foi gerada automaticamente em 2026-11-02T22:07:46Z com informação proveniente do Repositório

http://repositorio.ulusiada.pt

PIRATARIA NO ESTREITO DE MALACA:
Dinâmicas e desafios na cooperação regional

PIRACY IN THE STRAIT OF MALACCA:
Dynamics and challenges in regional cooperation

Carolina Rodrigues
Mestranda em Direito na especialidade de Ciências Jurídico-Internacionais
pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.
Ciência Vitae: 7D15-784D-E54C
carolfonsecarod@gmail.com
Orcid: 0000-0009-8351-0281

João Carlos Marques Simões
Centro de Estudos Jurídicos, Económicos, Internacionais e Ambientais
joaosimoes3939@gmail.com
Orcid: 0000-0002-7859-4668

DOI: https://doi.org/10.34628/0GJE-PC52

Data de submissão / Submission date: 24.04.2025
Data de aprovação / Acceptance date: 24.05.2025

Resumo: Os autores procuram analisar as dinâmicas de pirataria no Estreito de Malaca, uma das vias marítimas mais importantes e movimentadas do mundo, essencial para o comércio internacional. Os autores dividem o presente estudo em três partes principais: a definição do conceito de pirataria a partir de uma revisão de literatura, a discussão do valor geopolítico do Estreito de Malaca e o "dilema de Malaca", e a análise específica da pirataria na região. Adicionalmente, os autores cruzam o valor geopolítico da região do Estreito de Malaca com a Belt and Road Initiative, relevando-se o impacto da pirataria nesta mesma iniciativa.

Palavras-chave: Dilema de Malaca; Estreitos de Malaca; Pirataria; Sudeste Asiático.

Abstract: The authors seek to analyze the dynamics of piracy in the Strait of Malacca, one of the most important and busiest sea lanes in the world, essential for international trade. The authors divide this study into three main parts: a definition of the concept of piracy based on a literature review, a discussion of the geopolitical value of the Strait of Malacca and the "Malacca dilemma", and a specific analysis of piracy in the region. In addition, the authors take into consideration the geopolitical value of the Malacca Strait region within the Belt and Road Initiative, highlighting the impact of piracy on this initiative.

Keywords: Malacca Dilemma; Piracy; Southeast Asia; Straits of Malacca.

1. Introdução

No período subsequente à Guerra Fria, o Sistema Internacional assistiu a uma reestruturação da distribuição do poder entre potências. O bipolarismo, deu lugar ao momento unipolar de predominância norte-americana e, com esta transição, verificaram-se também mudanças nas mais diversas agendas internacionais, entre as quais a agenda securitária.

A tradicional lógica securitária realista centrada no Estado, deu progressivamente lugar ao ideário da segurança humana. As ameaças do clima de Guerra Fria deram lugar à discussão de diversas outras ameaças securitárias, algumas delas já com uma longa tradição histórica, outras consideradas não convencionais. Entre as preocupações que ganharam terreno na agenda securitária destaca-se a pirataria marítima.

A pirataria tem sido uma constante na história do Sudeste Asiático, havendo relatos de atividade pirata pelo menos desde o século V. Para alguns autores, como Young (2005), a fase inicial de pirataria no Sudeste Asiático integrava uma complexa rede social caracterizada por competição política, social e económica.

No século XIX, os poderes coloniais, instalados na região, debatiam-se com o desafio de combater a pirataria. No entanto, a frequência de incidentes de pirataria era menor do que hoje em dia em pleno século XXI. Raymond (2007), identifica duas causas que podem ter contribuído para a redução da pirataria na região. Por um lado, a quantidade e frequência de patrulhas navais e a presença política mantidas pelos poderes coloniais e, por outro lado, o envolvimento americano e soviético na região durante a segunda metade do século XX.

Como referimos anteriormente, no período subsequente à Guerra Fria, assistimos a um ressurgir deste fenómeno, com diver-

sas áreas a serem identificadas como *hotspots* de atividade pirata, entre as quais como já identificado, o Sudeste Asiático.

A mesma autora identifica como fenómeno estrutural do aumento de pirataria no Sudeste Asiático, os efeitos catastróficos da crise financeira asiática de 1997. De acordo com a autora:

> "*a deterioração da situação financeira obrigou as pessoas, especialmente as das zonas costeiras, a recorrer à pirataria como forma de complementar os seus rendimentos. O colapso económico provocou também instabilidade política generalizada, em especial na Indonésia. Consequentemente, foi mais fácil para as pessoas recorrerem a métodos ilegais de obtenção de rendimentos*" (Raymond, 2007, p. 71).

Adicionalmente, destaca-se o impacto do aumento do tráfego comercial marítimo na região e, o impacto da crescente utilização de tripulações "fantasma", ou seja tripulações compostas pelo mínimo de pessoas estritamente necessário, as quais devem realizar o trabalho de uma tripulação completa, tornando-se difícil implementarem medidas anti-pirataria (Raymond, 2007).

É neste contexto que procuramos analisar as dinâmicas atuais de piratiaria marítima no Estreito de Malaca, ressalvando o seu valor geopolítico e geoestratégico não só para a região, mas para a comunidade internacional em geral.

A técnica de recolha de dados adotada neste estudo foi a observação não-estruturada e não-participante, tendo os autores recorrido à consulta de diversas fontes, tanto primárias como secundárias.

O presente artigo está dividido essencialmente em três partes. Uma primeira parte orientada para a discussão jurídico-teórica do conceito de pirataria, sendo esta enquadrada quer no contexto do crime organizado transnacional, quer à luz do direito internacional. Na segunda parte, é discutida a importância geoestratégica do Estreito de Malaca, particularmente levando-se em consideração as preocupações securitárias e estratégicas de Pequim para a região. Por fim, no que diz respeito à terceira parte, procuramos analisar as dinâmicas específicas da piratiaria na região do Estreito de Malaca, bem como as suas implicações para a região.

2. Enquadramento teórico-jurídico

A expressão pirata deriva do grego "*peirates*". Um vocábulo que pode ser entendido como a designação de uma pessoa que ataca um navio. A pirataria está intimamente associada ao mar, esta é uma ideia bastante clara na conceptualização teórica deste fenómeno.

Um dos aspetos fundamentais para compreender o conceito de pirataria é a compreensão da sua longevidade e da sua expansão global. A pirataria surge ainda no 2 Milénio A.C., estendendo-se desde do Mediterrâneo e dos mares da China a outras regiões, tendo ao longo dos séculos diversos protagonistas (Alexandre, 2020, 2024; Konstam, 2010; Pavia, 2018, 2023).

A pirataria, acompanhou e moldou a história de diversas regiões do globo ao longo dos séculos, acompanhando as evoluções industriais, políticas, económicas e sociais de cada era. No pós-Guerra Fria assistimos a um ressurgir deste fenómeno, com diversas áreas a serem identificadas como *hotspots* de atividade pirata, desde logo: (i) as águas do Sudeste Asiático e da Ásia Meridional, em particular na Indonésia, Malásia, Singapura, Filipinas, Mianmar, Sri Lanka, Bangladesh e Índia; (ii) as águas do Atlântico Sul na região do Brasil, Colômbia e Venezuela; (iii) as águas da costa ocidental de África na região da Nigéria e no Golfo da Guiné; (iv) as águas do Corno de África na região da Somália; entre outras regiões.

O criminologista britânico Vagg (1995, apud Johnson et al., 2005, p.x), defende que a pirataria "*é equivalente ao roubo ou ao banditismo com a única diferença de que ocorre na água*". Por sua vez, o banditismo traduz-se no "*assalto à mão armada com recurso à violência ou à ameaça de violência em áreas remotas fora do controlo efetivo do governo*" (Johnson et al., 2005, p.x).

Partindo desta proposta concetual de banditismo, concluímos que a pirataria moderna ocorre em regiões, neste caso Estados em desenvolvimento, onde as entidades governamentais por razões de ordem diversa são incapazes de intervir eficazmente.

Adicionalmente, importa referir que a pirataria, se traduz num espetro de atividades tipologicamente consideradas como crime de natureza diversificada. Mais do que isso, a atividade pirata depen-

de da condicionante geográfica, da quantidade/disponibilidade de alvos e ainda da qualidade/eficácia dos piratas ativos numa dada região. As próprias táticas adotadas variam consoante os critérios já identificados.

Entre os diferentes tipos genéricos de atividade pirata podemos destacar os seguintes (Raymond, 2007; Valencia, 2005b): (i) ataques a navios em alto-mar através de assaltos (ii) sequestro das embarcações; (iii) raptos; (iv) ataques a portos; entre outros.

Por fim, a compreensão da pirataria moderna implica ainda a compreensão dos nexos pirataria-crime organizado[1], pirataria-terrorismo[2] e pirataria-corrupção pública.

No que diz respeito ao primeiro nexo, diversos grupos de piratas, em particular os grupos com estruturas bastante sofisticadas como os que se encontram no Sudeste Asiático, estão frequentemente associados a redes de crime organizado. Este tipo de relacionamento facilita frequentemente o acesso a mercados, e mesmo a funcionários governamentais, podendo ainda facilitar a identificação de potenciais alvos (Johnson et al., 2005; Raymond, 2007).

O segundo nexo, leva-nos a refletir sobre a relação pirataria--terrorismo. Diversos grupos de piratas estabelecem relações com movimentos de guerrilha e movimentos políticos insurgentes, os quais frequentemente têm também laços de proximidade com gru-

[1] O crime organizado pode ser definido como "*a prática, por um grupo de indivíduos caracterizado por uma relação hierárquica, com funções especificamente atribuídas, em associação de esforços, de atos previstos e puníveis numa determinada ordem jurídica como crimes, na prossecução de um fim coletivamente estabelecido e aceite, podendo este ser ou não, de per si, também crime*" (Sacadura, 2010, p.213).

[2] O terrorismo é um fenómeno global, manifestando-se a diversos níveis desde o nacional ao transnacional, tendo as suas dinâmicas variado no tempo e no espaço (Rapoport, 2002, 2004, 2013, 2022; Silva, 2005). Ficando de fora do nosso objetivo proceder a uma análise exaustiva do conceito de terrorismo, adotaremos aqui a proposta concetual consensualmente aceite de Schmid (2013 apud Duque, 2016, p.134), segundo o qual "*terrorismo refere-se, por um lado a uma doutrina sobre a presumida efetividade de uma forma especial ou tática de criação de medo, violência política coerciva e, por outro lado, a uma prática conspiracional de ação violenta direta, calculada e demonstrativa sem restrições legais ou morais, escolhendo alvos principalmente civis e não combatentes, realizada para os seus efeitos propagandísticos e psicológicos em várias audiências e lados do conflito*".

pos terroristas, estabelecendo-se assim uma rede de contactos entre diversos tipos de atores (Acharya, 2007; Johnson et al., 2005; Ong, 2005; Raymond, 2007; Valencia, 2005a,b).

Apesar de se estabelecer uma rede de contactos entre grupos de piratas e grupos terroristas, a pirataria e o terrorismo são atividades distintas, mesmo que se trate de atos terroristas praticados em alto-mar. De acordo com Valencia (2005b, p.82), "*enquanto a pirataria é um crime motivado pela ganância e, portanto, baseado em ganhos financeiros imediatos, o terrorismo, e a sua manifestação marítima, a "pirataria política" ou o terrorismo marítimo, é motivado por objectivos políticos que vão além do ato imediato de atacar ou sequestrar um alvo marítimo*".

Ainda assim, não significa que não possam existir casos de sobreposição de atividades. Desde logo, há semelhanças no que diz respeito às táticas de captura de navios, e às condições motrizes que permitem a sobrevivência destes grupos e que em grande medida justificam as suas atividades (Valencia, 2005b).

No que diz respeito ao terceiro nexo, a relação entre a pirataria e o setor público, deriva fundamentalmente da prática de subornos de funcionários governamentais que fornecem informações sobre navios na sua área de jurisdição (Johnson et al., 2005; Raymond, 2007; Valencia, 2005a).

Em tempos, a pirataria foi considerada uma atividade criminosa a nível internacional.[3] Nos dias de hoje, a abordagem da comunidade internacional tem sido distinta, no sentido em que compete aos Estados a criminalização, ou não, dos atos de pirataria (Boister, 2012).

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), a pirataria é tida como um ato ilícito (artigo 101º), sem qualquer tipo de consequência do ponto de vista cri-

[3] A pirataria constitui um perigo e um risco para a navegação no mar, em particular, em águas internacionais, desde os tempos em que se iniciou a navegação marítima. Nesse sentido, a natureza criminosa da sua atividade foi largamente aceite, por várias Nações e Estados. Atualmente, os princípios de liberdade de navegação em alto mar e de soberania têm dificultado a consagração da pirataria enquanto crime internacional, impossibilitando a possibilidade de promover uma repreensão mais prática e eficaz, adequada às atuais adversidades (Campbell, 2010).

minal. Ainda, nos termos do artigo 101º, o conceito de pirataria é composto por quatro elementos cumulativos: i) a prática de um ato violento, a detenção ou depredação; ii) cujos fins são privados; iii) envolvimento de dois barcos; iv) e tem que ocorrer em alto mar, ou fora da jurisdição de qualquer Estado. [4]

Em virtude da situação da Somália e da inflexibilidade das normas internacionais para combater a pirataria, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CS) tem vindo a adotar várias resoluções, considerando a pirataria uma *"ameaça à paz e segurança internacionais"*[5], nomeadamente à segurança de navegação em alto mar. O CS também autorizou a apreensão de barcos piratas em mar territorial. Ainda que tenha sido apenas autorizado relativamente à Somália e com o consentimento do respetivo governo, com o intuito de respeitar o princípio da soberania dos Estados, não deixa de ser um passo importante, em particular, um precedente para o desenvolvimento da legislação nacional dos Estados no combate e criminalização da pirataria na sua generalidade (Churchill, 2014; Treves, 2013; UNSC Doc. S/RES/1816,2008).[6]

A Convenção sobre a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Navegação Marítima (SUA), é mais abrangente quanto ao conceito de pirataria, nos termos do seu artigo 3º, associando a pirataria a outros crimes, como por exemplo, o terrorismo. Por sua vez, nos termos do artigo 5º, continua sem prever qualquer tipo de penalidade para a prática deste tipo de atos, exigindo aos Estados que prevejam penas apropriadas de acordo com a natureza das infrações cometidas (Boister, 2012).

Como já aqui foi referido a pirataria tem assumido a forma de crime organizado, através de grupos criminosos transnacionais[7],

[4] O conceito de pirataria previsto no artigo 101º da CNUDM é o mesmo que vem previsto no artigo 15º da Convenção sobre o alto mar de 1958.

[5] Ver UNSC Doc. S/RES/1816, 2 Junho 2008, p.2.

[6] Como complemento, ver, UNSC Doc. S/RES/1838, 7 de Outubro de 2008; UNSC Doc. S/RES/2077, 21 de Novembro de 2012.

[7] O crime transnacional está intimamente relacionado ao crime internacional, sendo o elemento que o caracteriza o facto de serem cometidos em mais de um Estado, ou quando parte da sua preparação e planeamento ocorram num Estado distinto daquele em que irá ser materializado, de acordo com o artigo 15º

com influência e recursos, que se aproveitam da incapacidade de resposta da comunidade internacional (Schoeman & Haefele, 2013).[8]

3. O valor geoestratégico do Estreito de Malaca

O espaço marítimo da Malásia estende-se ao longo de 614,159km2, abrangendo o Estreito de Malaca, parte do Mar do Sul da China, o mar Sulu, o mar de Celebes, parte do Estreito de Singapura e, ainda parte do Golfo da Tailândia. Justamente pela sua vastidão, Basiron (2012), defende que:

> "*a zona marítima da Malásia (...) coloca um espetro de questões e desafios para os decisores e gestores da política marítima da Malásia. Cada uma das zonas marítimas acima referidas apresenta problemas e desafios diferentes, incluindo questões de segurança marítima tradicionais e não tradicionais, bem como questões ambientais e sociais*" (p. 72).

O Estreito de Malaca, principal passagem marítima entre o oceano Pacífico e o oceano Índico, encontra-se localizado entre a península da Malásia e a ilha de Sumatra na Indonésia, passando ainda por Singapura, acabando a sua bacia na Tailândia (figura 1). Pelo que a sua importância deriva justamente da sua localização geográfica (Freeman, 2003).

da Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (Sinn, 2016).

[8] Em particular, a ausência de referência à pirataria no Estatuto do Tribunal Penal Internacional (ILC, 1994).



Figura 1 - Estreito de Malaca

Fonte: *Contribuidores da Wikipédia. (21 de Abril de 2023). Estreito de Malaca. Consultado a 8 de Julho de 2024, https://pt.wikipedia.org/wiki/Estreito_de_Malaca#/media/Ficheiro:Map_of_the_Strait_of_Malacca-de.jpg*

Historicamente, o estreito é uma importante via marítima, desempenhando importantes funções de rota comercial, inclusive atualmente e, em particular no contexto alargado da Belt and Road Initiative.[9] Este estreito, que liga algumas das maiores economias asiáticas como a Índia, a China, a Indonésia, a Coreia do Sul, o Japão, as Filipinas, a Malásia, Singapura, entre outras, surge também como parte integrante da componente marítima da BRI, a *Maritime Silk Road*[10] para o século XXI.

De acordo com Simões (2023, p.93), "*a MSR do século XXI focaliza-se no que diz respeito às duas direções em que a iniciativa é construída, ou seja, diz respeito à conectividade da China à Europa pelo Mar do Sul da*

[9] Doravante referida como BRI.
[10] Doravante referida como MSR.

China e o Oceano Índico, e à sua conectividade ao Pacífico Sul pelo Mar do Sul da China", constituindo uma das duas componentes da estratégia SREB-MSR (Simões, 2023).[11]

No contexto geopolítico da BRI, a região do Estreito de Malaca, tem assumido particular importância na política externa chinesa, fundamentalmente numa ótima de contenção de riscos associado à pirataria, dando assim forma àquilo que tem sido designado como o Dilema de Malaca, e que poderá vir a ser suavizado como o desenvolvimento da *Polar Silk Road*[12], reduzindo-se o risco de expor embarcações a piratas e terroristas, ou ainda reduzindo o risco de expor a rota comercial preferencial da China a um bloqueio naval (Liang & Zhang, 2019; Monteiro, 2022 Paszak, 2021; Simões, 2023).

Isto é particularmente relevante, porque o comércio mundial atravessa "pontos de estrangulamento" entre o ponto de produção e o ponto de chegada ou consumo. Um destes pontos é o Estreito de Malaca.

A par da sua importante função de manutenção da circulação rápida de comércio, o estreito assume ainda importância noutras vertentes, desde logo porque:

> "*a comunicação entre as duas margens do Estreito está a aumentar, integrando as províncias e os países de ambos os lados do Estreito. As redes sociais transfronteiriças são etnicamente diversas, mas estreitamente integradas. Assim, a diversidade cultural e biológica do Estreito são grandes oportunidades para o desenvolvimento económico e social dos Estados litorais como a Indonésia, Singapura, Malásia e Tailândia*" (Evers & Gerke, 2006, p. 4).

[11] A estratégia SREB-MSR é constituída pelas duas componentes originais da BRI. Por um lado a componente terrestre, designada Silk Road and Economic Belt e, pela componente marítima designada MSR. A SREB "*visa interligar a China, a Ásia Central, a Rússia e a Europa báltica, ligando simultaneamente a China ao Golfo Pérsico e ao Mediterrâneo através da Ásia Central e do Médio Oriente, e conectando-a à restante Ásia, correspondendo fundamentalmente aos caminhos dos corredores económicos*" (Simões, 2023, p.93).

[12] Doravante referida como PSR.

Adicionalmente a estabilidade regional é uma pré-condição para o fluxo ininterrupto do comércio, para o desenvolvimento regional e para a manutenção do comércio com a União Europeia.

Esta região serve de principal via de comércio entre a Ásia, a Europa e a Austrália, constituindo a rota comercial mais curta entre o Ocidente e o Oriente, pelo que se compreende o interesse de vários países relativamente à estabilidade e segurança do Estreito, entre os quais se encontra como referimos a China.

De acordo com os mesmos autores, anualmente passam pela região do Estreito de Malaca e por outras rotas associadas milhares de milhões de euros sob a forma de produtos e serviços.

Regionalmente destaca-se a importância de cinco grande portos internacionais: (i) Singapura, (ii) Kuala Lumpur; (iii) Johore; (iv) Penang; (v) e Belawan. A par destes grandes cinco portos, destacam-se ainda vários outros pequenos portos e terminais de ferrys que contribuem para o comércio regional e a deslocação de trabalhadores (Evers & Greke, 2006).[13]

Anualmente, cerca de 50,000 embarcações atravessam o estreito representando cerca de 30% do comércio mundial. Adicionalmente, cerca de 80% das importações chinesas de petróleo e 50% das suas exportações atravessam o Estreito (Notteboom et al., 2022).

Apesar da sua relevância geopolítica local, regional e global, o Estreito de Malaca está sujeito a ameaças de diversa ordem (Evers

[13] Em 2001, a Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, definiu como sendo um porto, o local "*com instalações para os navios mercantes atracarem e para carregar ou descarregar mercadorias ou passageiros de ou para navios de mar*" (Monteiro, 2022, p.7). Numa perspetiva distinta, academicamente podemos considerar um porto como sendo "*um centro logístico e industrial de natureza marítima que desempenha um papel ativo no sistema global de transportes e que se caracteriza por um agrupamento espacial e funcional de atividades que estão direta e indiretamente envolvidas em transportes e processos de informação sem descontinuidades nas cadeias de produção*" (Monteiro, 2022, pp. 7-8). Adicionalmente, a mesma autora refere que "*os portos modernos tendem a ser centros de distribuição multimodal, com ligações à sua área de influência (hinterland) através de transportes marítimos, fluviais, rodoviários, ferroviários e mesmo aéreos. Os portos bem-sucedidos estão estrategicamente localizados para otimizar o acesso a um hinterland economicamente forte, de elevada industrialização e consumo e com elevados volumes significativos de importações e exportações*" (Monteiro, 2022, p.10).

& Gerke, 2006): (i) pirataria; (ii) criminalidade organizada transnacional; (iii) desastres ecológicos; (iv) terrorismo; (v) conflitos territoriais; entre outros. Pese embora a indiscutível relevância de todas estas ameaças, iremos apenas analisar adiante o impacto regional da pirataria marítima.

Na ótica chinesa, uma das outras maiores ameaças associadas ao Estreito de Malaca consubstancia-se no já referido Dilema de Malaca. o receio de que, em caso de conflito com outras potências seja estabelecido um bloqueio naval ao comércio chinês nessa mesma região (Chen, 2010; Myers, 2023; Oliveira, 2024,a,b,c).

Para mitigar estes receios, a China tem procurado reduzir a sua dependência face ao Estreito de Malaca, particularmente no que concerne ao domínio energético. Para tal. tem-se socorrido desde logo dos diversos corredores terrestres desenvolvidos no contexto da BRiI (Oliveira, 2024a; Simões, 2023): (i) os corredores da Eurásia; (ii) o corredor económico China-Paquistão; (iii) os gasodutos e oleodutos da Ásia Central; (iv) os oleodutos e gasodutos da Rússia e Sibéria; (v) o corredor económico China-Mongólia-Rússia; (vi) o corredor económico China-Indochina; (vii) o corredor económico China-Bangladesh-Índia-Mianmar; entre outros gasodutos e oleodutos por exemplo no Irão.

A par destes corredores terrestres, a China tem também recorrido a rotas marítimas alternativas como os Estreitos de Sunda, Lombok e Makassar, e estando ainda a projetar a construção de outras rotas comerciais como (Oliveira, 204a,b,c): (i) a rota do canal de Kra e a Ponte Terrestre Tailandesa; (ii) a rota trans-pacífico através do canal do Panamá; (iii) e a rota polar associada à PSR.

Devemos ainda levar em consideração que, os receios chineses relativamente ao Estreito de Malaca não se limitam aos riscos de um bloqueio naval estabelecido pelas suas potenciais rivais. A pirataria e o terrorismo marítimo estão entre os receios que levam Pequim a procurar rotas alternativas a este Estreito (Ji, 2007). Nesse sentido analisaremos de seguida as dinâmicas de pirataria no Estreito de Malaca.

4. Pirataria no Estreito de Malaca

A pirataria no Estreito de Malaca é caracterizada por uma grande variedade operacional e organizacional, variando entre pequenos grupos armados até grandes estruturas criminosas, cujas atividades podem ir desde o mero assalto até ao sequestro de embarcações de diversas dimensões (Murphy, 2007).

Desde 1990, o sudeste Asiático tem sido a região mais afetada pela pirataria e assaltos à mão armada (Lott, 2022), constituindo uma forte ameaça à maior proporção do comércio internacional (George, 2014), ainda que mais recentemente tenham vindo a diminuir os ataques a navios no Estreito de Malaca (Hoesslin, 2012). A cooperação entre os Estados costeiros da região tem sido crucial na diminuição da pirataria em todo o Sudeste Asiático, e em particular, no Estreito de Malaca (Ichioka, 2014).

Como tem vindo a ser afirmado, o elevado fluxo de navios comerciais, a importância do Estreito nas rotas de comércio internacional e a dificuldade de aplicação de um regime jurídico certeiro, face aos constantes ataques de que os navios são vítimas, o Estreito de Malaca constitui um local bastante atrativo para a prática da pirataria. Nesse sentido, tem-se verificado uma evolução quanto aos meios de ataques, que são cada vez mais sofisticados, particularmente do ponto de vista da organização dos grupos envolvidos nos ataques, e do seu *modos operandi*, verificando-se um aumento de ataques em momento de maior instabilidade política e económica (Beckman, 2013; Woolley, 2010).

Começando por dissecar cada um dos pontos afirmados, no mesmo sentido do que já foi referido[14], a pirataria constitui um crime no âmbito da CNUDM. O artigo 101º da mesma convenção é muito explícito quanto ao âmbito de aplicação territorial dos atos de pirataria, fazendo referência aos atos ocorridos em alto mar ou em território que não esteja sob a jurisdição de qualquer Estado (artigo 101º a) CNUDM). Ora, grande parte dos ataques que ocorrem ao longo do Estreito de Malaca sucedem-se em águas territoriais,

[14] Ver, em particular, ponto 2 do artigo.

águas que caem sob o território marítimo dos Estados costeiros da região, a Malásia, a Indonésia e Singapura, e estão desse modo sujeitos à jurisdição interna desses mesmos Estados, portanto dependentes da sua legislação interna, e sendo assim classificados como roubo à mão armada. (Beckman, 2013).[15] No entanto, cabe salientar, que os Estados costeiros não estão interessados no benefício decorrente da possibilidade de aplicação da CNUDM, sendo a sua soberania posta em causa (Woolley, 2010).

Um outro ponto, que tem sido sujeito a críticas, é o facto de só os Estados poderem proceder a perseguições e apreensões de navios piratas, tendo sido entendido e sugerido que os privados têm melhores meios e por isso mais probabilidades de ser bem sucedidos e eficazes no combate à pirataria (Bornick, 2005).

Relativamente ao *modus operandi* têm sido identificadas certas tendências quanto à prática da pirataria no Estreito. Por regra, os atos ocorrem em águas territoriais; de forma sazonal, somente em determinados períodos do ano, maioritariamente entre março e outubro; por grupos experientes; procurando sempre atuar através de um elemento surpresa, abordando as pessoas que estão dentro do navio e posteriormente surpreendendo-as com armas brancas (Beckman, 2013). Verifica-se também, uma tendência da ocorrência deste tipo de atos, em momentos de maior instabilidade política, independentemente dos motivos que lhes estejam subjacentes (Beckman, 2013; George, 2014; Ichioka, 2014; Lott, 2022).[16]

Os Estados costeiros da região, com vista à preservação dos seus direitos soberanos, têm procurado colaborar entre si, essencialmente, através de colocação de vigias na zona, o que tem levado a uma redução dos atos de pirataria (Ichioka, 2014).[17]

[15] Neste sentido, ver ainda, o relatório da Organização Marítima Internacional, IMO A.1025 (26) in (IMO, s.d.).

[16] Neste sentido, ver ICC International Maritime Bureau (2022); ReCAAP (2011).

[17] Através de um acordo trilateral, celebrado entre os três, que se designa por MALSINDO (George, 2014). O desenvolvimento de políticas e mecanismos regionais de combate à pirataria em todo o Sudeste Asiático tem ocorrido através da ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), que tanto tem contribuído para a diminuição do crime de pirataria na região (George, 2014), ver em particular, o plano de ação celebrado no seio da organização com vista

No entanto, dada a extensão de território marítimo e os elevados níveis de pobreza, aos quais acrescem agora os desastres naturais, não tem sido fácil à Indonésia, em particular, garantir a patrulha que tem sido coordenada entre os três países já referidos, no Estreito de Malaca, levando assim a que alguns Estados terceiros, como os Estados Unidas da América, a China e, o Japão, principalmente, contribuam para ajudar a Indonésia a garantir a defesa do seu território e o cumprimento das obrigações às quais se encontra adstrita (Woolley, 2010).

Importa ainda, olhar para aquilo que têm sido as diferentes abordagens nacionais à securitização do Estreito de Malaca. No pós-11 de Setembro, as preocupações relativas ao domínio marítimo como palco de atuação de grupos terroristas, depressa levou a que as atenções no Sudeste Asiático, também se virassem para a pirataria (Raymond, 2007).

Em grande medida, as preocupações regionais relativas à pirataria no contexto do terrorismo, deveram-se à formulação da possibilidade de um nexo entre o terrorismo e a pirataria, contribuindo assim para a perceção da região como particularmente insegura.

A internacionalização desta questão levou a que os Estados ribeirinhos da região, em particular a Indonésia, a Malásia e Singapura, aumentassem os esforços de cooperação no sentido de promover uma maior securitização regional. No entanto, estes esforços rapidamente demonstraram ser bastante condicionados, por um lado pelas preocupações relativas à manutenção da soberania e, por outro lado, pela existência de estratégias nacionais que eram em grande medida concorrentes (Raymond, 2007).

Os diferentes níveis de preocupação relativamente à securitização da região tendem a variar entre estes três Estados, pelo que podemos falar de um espetro, ou de um gradiente, que vai desde o menor nível de preocupação a nível das autoridades indonésias, até ao maior nível de preocupação por parte das autoridades de Singapura (Bibi et al., 2024; Raymond, 2007; Soeri, 2019) (ver figura 2).

o combate ao crime transnacional, disponível em https://asean.org.

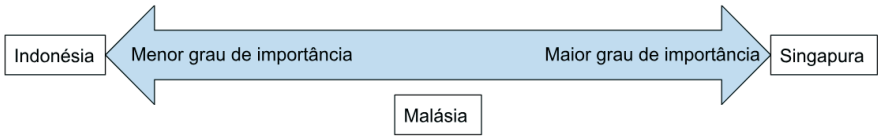


Figura 2 - Importância relativa atribuída à pirataria no Estreito de Malaca
Fonte: Produção própria

São vários os fatores que contribuem para o elevado grau de importância atribuído pelas autoridades de Singapura à securitização do Estreito de Malaca. Em primeiro lugar, o ininterrupto comércio marítimo, de e para os seus portos, desempenha um importante papel na manutenção e estabilidade da economia nacional. Em segundo lugar, a dependência de Singapura relativamente ao comércio marítimo deriva do seu posicionamento geográfico, que por sua vez contribui para uma situação de dependência face ao Estreito de Malaca, já que anualmente 60,000 embarcações atravessam o Estreito de Singapura em direção ao Estreito de Malaca (Raymond, 2007). Em terceiro lugar, a pequena dimensão deste Estado insular, e a forte dependência face à economia e comércio marítimo, têm contribuído para que a segurança marítima esteja entre as suas principais preocupações nacionais.

No que diz respeito à Indonésia, deparamo-nos com diversos fatores que, contrariamente ao que verificámos no caso de Singapura, contribuem para uma preocupação relativa inferior no que diz respeito à segurança marítima na região do Estreito de Malaca. Desde logo, em função por um lado, da sua dimensão terrestre já que o seu território é composto por 17,000 ilhas num total de 2 milhões de quilómetros quadrados terrestres, e por outro lado, da dimensão das suas águas territoriais quase quatro vezes superior à dimensão terrestre (Bibi et al., 2024; Raymond, 2007).

Em segundo lugar, e contrariamente ao que se verifica em Singapura, a Indonésia possui recursos militares de segurança e defesa escassos e dispersos em função da sua dimensão territorial e dos contínuos conflitos internos a que se tem assistido. Consequentemente, como refere Raymond (2007), este tipo de limitações, têm como implicação também novas limitações no que diz respeito à

participação nos esforços de manutenção da segurança marítima regional.

Por fim, e em terceiro lugar, as preocupações da Indonésia no domínio da segurança marítima divergem das de Singapura, já que a sua principal preocupação é "*securitizar o domínio marítimo, a fim de proteger os seus recursos haliêuticos da pesca ilegal, principalmente por parte da Tailândia, e evitar a ocorrência de uma catástrofe ambiental que provoque a destruição deste recurso*" (Raymond, 2007, p.63).

No que diz respeito à Malásia, o seu posicionamento, quer a nível da compreensão da segurança marítima, quer a nível da questão da piratiaria, está em grande medida entre a Indonésia e Singapura. Dois grandes eixos podem explicar o posicionamento da Malásia, por um lado a importância dos recursos haliêuticos e, por outro lado, a importância do porto de Tanjung Pelepas. Justamente sobre estes dois eixos, Raymond (2007), refere que:

> "*a Malásia está fortemente dependente da pesca no estreito para efeitos de emprego e como fonte de alimentação, pelo que a sua proteção é altamente prioritária. Por outro lado, a Malásia está atualmente a incentivar o crescimento e a expansão do seu porto de Tanjung Pelepas, que espera venha a rivalizar com as instalações de Singapura no futuro*" (p. 64).

É neste conjunto de interesses que se considera que ao longo dos anos, a Malásia tem por um lado, contribuído em exercícios de segurança convencionais que têm sido promovidos e defendidos por Singapura e, por outro lado, procura simultaneamente reduzir a gravidade atribuída ao problema da pirataria (Raymond, 2007).

5. Conclusões

A pirataria está intimamente associada ao mar, esta é uma ideia bastante clara na conceptualização teórica deste fenómeno. Um dos aspetos fundamentais para compreender o conceito de pirataria é a compreensão da sua longevidade e da sua expansão global.

No período subsequente à Guerra Fria, assistimos ao ressurgir significativo deste fenómeno em diversas áreas do globo particularmente suscetíveis a instabilidade político-social, desde logo: (i) no Sul e Sudeste Asiático; (ii) no Atlântico sul, em particular junto à costa da América Latina; (iii) no Golfo da Guiné; (iv) na Somália; entre outras regiões.

Vimos também que a pirataria traduz-se num diverso conjunto de atividades, as quais estão sujeitas a condicionantes de natureza geográfica, da qualidade ou eficácia dos piratas ativos num dado espaço e, da quantidade ou disponibilidade de alvos nesse mesmo espaço. As atividades dividem-se assim, fundamentalmente, em atividades que vão desde o ataque a embarcações e portos, até ao sequestro das embarcações em si ou rapto de indivíduos.

Face ao até aqui exposto, podemos considerar que o ressurgimento moderno da pirataria, particularmente em regiões como o Sudeste Asiático, o Golfo da Guiné e o Corno de África, sublinha a necessidade de esforços abrangentes e de cooperação para combater este fenómeno. Ademais, a pirataria não é apenas um ato de roubo, mas um crime complexo influenciado pela geografia, pela governação local e pelas condições económicas.

Adicionalmente, a relação entre a pirataria, o crime organizado, terrorismo e corrupção, vem complicar ainda mais os esforços para fazer face a esta questão.

No Sudeste Asiático, a pirataria marítima tem uma longa tradição histórica, constituindo ainda hoje um importante desafio regional. De facto, em larga medida, a pirataria tornou-se mesmo mais do que no passado, um problema recorrente das sociedades do Sudeste Asiático.

São vários, como vimos, os fatores que explicam o aumento da ativade pirata no século XXI. Em primeiro lugar, o fim dos impérios coloniais e, o posterior fim da presença americana e soviética na região, correspondem à instauração de período de fragilidade institucional e redução das patrulhas navais. Em segundo lugar, também durante o final da década de 1990, os impactos da crise financeira asiática contribuíram para o incremento da atividade pirata no dealbar do século XXI. Em último lugar, o da circulação de

embarcações com o mínimo de tripulação estritamente necessário, leva a que também a implementação de medidas anti-piratiaria de torne mais complicada.

No Sudeste Asiático, uma região particularmente importante no contexto da pirataria é a região do Estreito de Malaca. Região que se afigura como uma das mais importantes rotas comerciais marítimas à escala global, ligando inclusive não só as principais economias asiáticas, como se assume como uma rota particularmente importante no contexto da BRI. Por isso mesmo, o caso do Estreito de Malaca constitui um excelente exemplo do papel fundamental que as rotas marítimas estratégicas desempenham no comércio e na segurança mundiais.

Esta região serve de principal via de comércio entre a Ásia, a Europa e a Austrália, constituindo a rota comercial mais curta entre o Ocidente e o Oriente, pelo que se compreende o interesse de vários países relativamente à estabilidade e segurança do Estreito, entre os quais se encontra como referimos a China.

Na senda do que já aqui referimos sobre a diversidade operacional, importa não deixar de recuperar a ideia de existência de uma grande diversidade operacional e organizacional no Estreito de Malaca.

Apesar do grande número de ataques no Estreito de Malaca, as autoridades nacionais, em particular da Malásia, da Indonésia e de Singapura, têm em graus diferentes, procurado promover a segurança marítima regional, bem como têm procurado mitigar a pirataria regional.

No entanto, em grande medida, os esforços multilaterais regionais têm apresentado escassos resultados no combate à pirataria, justamente porque tal como temos vindo a defender não só se associam a estes esforços agendas securitárias concorrentes, que se diferenciam inclusive naquilo que compreendem ser os imperativos da segurança marítima regional, mas também porque, e porventura, fundamentalmente porque os receios nacionais de violação da soberania sobrepõe-se à vontade de colaboração no sentido de combater a atividade pirata.

Consequentemente, acabam por ser atores externos interessados na estabilidade e segurança da região, os promotores de iniciativas de combate à pirataria regional.

6. Referências bibliográficas

a. Monografias e artigos

Acharya, A. (2007). Maritime terrorist threat in Southeast Asia. In K. C. Guan & J. K. Skogan (Eds.), *Maritime Security in Southeast Asia* (pp. 78–93). Routledge.

Alexandre, A. G. (2020). O impacto da pirataria na segurança marítima: o caso somali no século XXI. *Lusíada. Política Internacional E Segurança*, *19–20*, 67–94.

Alexandre, A. G. (2024). Os desafios securitários nos espaços marítimos do Corno de África e do Golfo da Guiné no século XXI. *Lusíada. Política Internacional E Segurança*, *27–28*, 33–70.

Bibi, H., Aimen, U., & Farooq, H. (2024). Strait of Malacca and the Maritime Security: Safeties of the Regional Powers. *Annals of Human and Social Sciences*, *5*(4), 488–498.

Basiron, M. N. (2012). The Search for Sustainability and Security: Malaysia's maritime challenges and opportunities. In J. H. Ho & S. Bateman (Eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for regional security* (pp. 72–82). Routledge.

Beckman, R. (2013). Piracy and armed robbery against ships in Southeast Asia. In D. Guilfoyle, *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (pp.13-34). Edward Elgar.

Boister, N. (2012). *An Introduction to Transnational Criminal Law*, 2nd Edition, Oxford University Press.

Bornick, B. A. (2005). Bounty Hunters and Pirates: Filling the Gaps in the 1982 U.N. Convention on the Law of the Sea. *Florida Journal of International Law*, 17 (1), 259-270.

Campbell, P. (2010). A Modern History of the International Legal Definition of Piracy. In B. A. Elleman, A. Forbes, D. Rosenberg (Eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Cases Studies* (pp.19-34). Naval War College Press.

Chen, S. (2010). China's Self-Extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications. *International Journal of China Studies China's Self-Extrica*, *1*(1), 1–24.

Churchill, R. (2014). The Piracy Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea - Fir for Purpose? In P. Koutrakos, A. S.

Achilleas (Eds.), *The law and practice of piracy at sea: European and international perspectives* (pp.9-32). Hart Publishing.

Duque, R. (2016). Terrorismo: um olhar sobre a evolução e as particularidades desta forma de violência. In R. Duque, D. Noivo, & T. d. A. e Silva (Eds.), *Segurança Contemporânea* (pp. 131–150). PACTOR.

Evers, H., & Gerke, S. (2006). The strategic importance of the Straits of Malacca for world trade and regional development. *ZEF Working Papers Series*, 4–17.

Freeman, D. B. (2003). *Straits of Malacca: Gateway Or Gauntlet?* McGill-Queen's Press.

George, M. (2014). Security, Piracy and Terrorism in the Straits of Malacca and Singapore. In D. D. Caron, & N. Oral (Eds.), *Navigating Straits: Challenges for International Law* (pp.299-324). Brill Nijhoff.

Hoesslin, K. V. (2012). Piracy and Armed Robbery at Sea in Southeast Asia: Organized and Fluid. In *Studies in Conflict & Terrorism*, 35, (pp.542-552).

Ichioka, T. (2014). Cooperation in the Straits of Malacca and Singapore. In D. D. Caron, & N. Oral (Eds.), *Navigating Straits: Challenges for International Law* (pp.342-354). Brill Nijhoff.

Ji, Y. (2007). Dealing with the Malacca Dilemma: China's Effort to Protect its Energy Supply. *Strategic Analysis*, *31*(3), 467–489.

Johnson, D., Pladdet, E., & Valencia, M. J. (2005). Introduction: Research on Southeast Asian Piracy. In D. Johnson & M. J. Valencia (Eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses* (pp. ix–xx). Institute of Southeast Asian Studies.

Liang, H., & Zhang, Y. (2019). *The Theoretical System of Belt and Road initiative*. Springer.

Lott, A. (2022). *Hybrid Threats and the Law of the Sea: Use of Force and Discretionary Navigational Restrictions in Straits*. Brill Nijhoff.

Monteiro, F. (2022). *Portos em Portugal*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Murphy, M. N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: the threat to International security*. Routledge.

Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J. P. (2022). Port Economics,

Management and Policy. In *Port Economics, Management and Policy*. Routledge.

Ong, G. G. (2005). Ships Can Be Dangerous, Too: Coupling Piracy and Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework. In D. Johnson & M. J. Valencia (Eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses* (pp. 45–76). Institute of Southeast Asian Studies.

Pavia, J. F. (2018). From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea; Paradigm Shift? In J. F. L. Z. Pavia (Ed.), *Studies on International Relations and Security* (pp. 5–20). Universidade Lusíada Editora.

Pavia, J. F. L. Z. (2023). *Estudos de Relações Internacionais: A África Contemporânea e as suas Extensões*. Quid Juris.

Rapoport, D. C. (2002). The Four Waves of Rebel Terror and September 11. *Anthropoetics*, *8*(1), 1–16.

Rapoport, D. C. (2004). The Four Waves of Modern Terrorism. In A. K. Cronin & J. M. Ludes (Eds.), *Attacking Terrorism: Elements of a Grand Strategy* (pp. 46–73). Georgetown University Press.

Rapoport, D. C. (2013). The Four Waves of Modern Terror: International Dimensions and Consequences. In J. M. Hanhimak & B. Blumenau (Eds.), *An International History of Terrorism: Western and Non-Western Experiences* (pp. 282–310). Routledge.

Rapoport, D. C. (2022). *Waves of global terrorism: From 1879 to the Present*. Columbia University Press.

Raymond, C. Z. (2007). Piracy in the waters of Southeast Asia. In K. C. Guan & J. K. Skogan (Eds.), *Maritime Security in Southeast Asia* (pp. 62–77). Routledge.

Sacadura, A. (2010). Transnacionalidade do Crime Organizado. In J. M. Anes (Ed.), *Organizações Criminais: Uma introdução ao crime organizado* (pp. 213–224). Universidade Lusíada Editora.

Saeri, M. (2019). Challenges in Coordinating a Security Arrangement in Malacca Strait. *Indonesian Journal of International Relations*, *3*(2), 17–29.

Schoeman, M., Haefele, B. (2013). Piracy and Organised Crime at Sea: Following the Money Trail. In M. Q. M., Jr. , C. Kojima, M. Sawyer (Eds.), *Piracy at Sea* (PP.203-215). WMU Studies in Maritime Affairs Vol. 2. Springer.

Silva, M. d. (2005). *Terrorismo e Guerrilha: Das Origens à Al-Qaeda*. Edições Sílabo.

Simões, J. C. M. (2023). Belt and road initiative: da BRI às novas rotas. *Lusíada. Política Internacional E Segurança*, *25–26*, 87–118.

Sinn, A. (2016). Trasnational Organized Crime: Concepts and Critics. In P. Hauck, S. Peterke (Eds.), *International Law and Transnational Organised Crime* (pp.24-41). Oxford University Press.

Treves, T. (2013), Piracy and the international law of the sea. In D. Guilfoyle (Ed.), *Modern piracy: legal challenges and responses* (117-146). Edward Elgar.

Valencia, M. J. (2005a). Piracy and Politics in Southeast Asia. In D. Johnson & M. J. Valencia (Eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses* (pp. 103–121). Institute of Southeast Asian Studies.

Valencia, M. J. (2005b). Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Similarities, Differences and Their Implications. In D. Johnson & M. J. Valencia (Eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses* (pp. 77–102). Institute of Southeast Asian Studies.

Woolley, C. R. (2010). Piracy and Sovereign Rights: Addressing Piracy in the Straits of Malacca Without Degrading the Sovereign Rights of Indonesia and Malaysia". *Santa Clara Journal of International Law*, 8 (2), 447-472.

Young, A. J. (2005). Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia. In D. Johnson & M. J. Valencia (Eds.), *Piracy in Southeast Asia : Status, Issues, and Responses* (pp. 1–33). Institute of Southeast Asian Studies.

b. **Webgrafia**

Contribuidores da Wikipédia. (21 de Abril de 2023). *Estreito de Malaca*. Consultado a 8 de Julho de 2024, in https://pt.wikipedia.org/wiki/Estreito_de_Malaca#/media/Ficheiro:Map_of_the_Strait_of_Malacca-de.jpg.

ICC International Maritime Bureau. (2022). IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships Report, 1 January - 31 December 2021. In *ICC*. Consultado a 1 de Novembro de 2024, in https://www.icc-ccs.org.

ILC. (1994). Report A/49/10 (1994). In *ILC*. Consultado a 15 de Julho de 2024, in https://legal.un.org

IMO. (n.d.). Resolution A.1025(26). In *IMO*. Consultado a 1 de Novembro de 2024, in https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf.

Myers, L. (27 de Março de 2023). *China's Economic Security Challenge: Difficulties Overcoming the Malacca Dilemma*. Georgetown Journal of International Affairs. Consultado a 15 de Julho de 2024, in https://gjia.georgetown.edu/2023/03/22/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/.

Paszak, P. (4 de Março de 2021). *China and the "Malacca Dilemma."* Warsaw Institute. Consultado a 8 de Julho de 2024, in https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/.

Oliveira, J. C. (11 de Janeiro de 2024a). *As rotas marítimas entre a China e a Europa*. Portugal Amanhã. Consultado a 15 de Julho de 2024, in https://amanha.sapo.pt/2024/01/11/712480/.

Oliveira, J. C. (8 de Fevereiro de 2024b). *O "Dilema de Malaca", rotas marítimas alternativas e o Canal Kra*. Portugal Amanhã. Consultado a 15 de Julho de 2024, in https://amanha.sapo.pt/2024/02/08/o--dilema-de-malaca-rotas-maritimas-alternativas-e-o-canal-kra/.

Oliveira, J. C. (28 de Março de 2024c). *Dilema de Malaca e as rotas marítimas Trans-Pacífico e do Ártico*. Portugal Amanhã. Consultado a 15 de Julho de 2024, in https://amanha.sapo.pt/2024/03/28/o-dilema-de-malaca-e-as-rotas-maritimas-trans-pacifico-e-do-artico/.

ReCAAP. (2011). Special Report On Hijacked/Missing Tug Boats and Barges in Asia, March-June 2011. In *ReCAAP*. Consultado a 1 de Novembro de 2024, in https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2011/01-11%20Special%20Report%2029%20Jun%2011%20(Hijack%20of%20Tug%20Boats%20%26%20Barges).pdf.

UNSC Doc. S/RES/1816, (2 de Junho de 2008). Consultado a 14 de Julho de 2024, in https://documents.un.org.

UNSC Doc. S/RES/1838, (7 de Outubro de 2008). Consultado a 14 de Julho de 2024, in https://documents.un.org.

UNSC Doc. S/RES/2077 (21 de Novembro de 2012). Consultado a 14 de Julho de 2024, in https://documents.un.org.