

## Lugares Comuns

### Trivia

# A pirataria, um antigo mercado emergente

## Piracy, an ancient emerging market

© EUGÉNIO CASTRO CALDAS



**Texto / Text:**  
Pedro Castro Caldas

#### Bio:

- Licenciado em Engenharia Mecânica (IST) (1976) com formação complementar em "Large Power Plants Project Management" na ABB (CH) (ex-BBC);
- Funções de "Project Management" na Divisão de Energia da Mague;
- Funções de Direcção Técnica de Seguros nas áreas Não-Vida, na Tranquilidade, na HDI (Grupo Hannover) e desde 1993 na Ocidental Seguros e noutras parcerias de Seguros do Millennium bcp onde no período de 1994 a 2004 foi membro do "EUREKO Risk Management Group";
- Vice-Presidente da Comissão Técnica Não Vida da APS – Associação Portuguesa de Seguradores.

#### Bio:

- Five year university degree in Mechanical Engineering (IST – Instituto Superior Técnico) (1976) with additional training in Large Power Plants Project Management at ABB (CH) (ex-BBC);
- Responsible for Project Management in the Energy Division of Mague;
- Responsible for Technical Insurance Management in Non-Life areas at Tranquilidade, HDI (Hannover Group) and, since 1993, at Ocidental Seguros and in other Millennium bcp partnerships where from 1994 to 2004 he was a member of the EUREKO Risk Management Group;
- Vice-Chairman of the Non-Life Technical Committee of the APS – Portuguese Association of Insurers.

Os Maniates, um dos povos mais aguerridos da Grécia, considerados os descendentes dos Espartanos da antiguidade, adquiriram a reputação de piratas desde os alvares da Idade Moderna até pelo menos meados do Séc. XIX, justificando-se desta sua reputação por considerarem a pirataria uma legítima resposta ao facto de quererem arreigidamente preservar a sua soberania e os seus territórios serem pobres, especializando-se assim na pirataria como fonte principal de rendimento. Embora os principais alvos dos seus ataques fossem os Otomanos, os Maniates diversificaram os seus ataques à navegação de países da Cristandade.

Na actualidade, em parte em resultado da globalização e do fim das hegemonias imperiais, a emergência de novos estados disfuncionais tem-se mostrado altamente favorável ao crescimento e diversificação da pirataria em todo o mundo, através do estabelecimento de bases logísticas de apoio e do aperfeiçoamento de verdadeiros modelos de negócio de elevada rentabilidade.

O relatório de Julho de 2011 do International Maritime Bureau (IMB) refere que os actos de pirataria nos mares de todo o mundo estão a aumentar, mostrando-se os piratas fortemente armados, cada vez mais audaciosos e violentos.

Do total de ataques, mais de metade foram realizados por piratas somalis, que vêm expandindo as suas áreas de actuação a zonas mais alargadas do Oceano Índico com ataques nas águas do Quénia, Tanzânia, Comores e Seychelles.

Na costa Ocidental de África, ameaçando a navegação marítima da rota alternativa do Cabo, foram reportados ataques no Golfo da Guiné ao largo da Nigéria. No Extremo Oriente igualmente se registaram incidentes nos estreitos de Singapura, Malásia e Indonésia.

Não se perspectiva um "cenário optimista", que porventura resultaria da continuidade e/ou da viabilidade de soluções militares, quer a nível de presenças navais internacionais de persuasão e resgate, quer a nível político-militar de estabilização dos regimes dos países disfuncionais de acolhimento das bases logísticas de apoio, com o conseqüente restabelecimento das actividades económicas tradicionais de subsistência, entre

*The Maniots, one of Greece's most warlike peoples, descend directly from the Spartans of old. Since the dawn of modern times until the mid 19th-c., the Maniots have gained a reputation as pirates. They saw piracy as a legitimate means to preserve their sovereignty. Also, because Maniot land is not very fertile, people turned to piracy as a source of income. Although they preyed mostly on Ottomans, Maniot pirates would go after Christian ships on occasion.*

*Now that we live in a globalized world and imperial hegemony is a thing of the past, the emergence of new failed states has led to the increase and diversification of piracy throughout the world. Modern pirates rely on precise logistics, efficient support bases and highly profitable business models.*

*The International Maritime Bureau (IMB) 2011 Report states that piracy is on the rise, pirates tend to be heavily armed, and they grow bold and violent.*

*More than half of all pirate attacks were undertaken by Somali pirates, who've been expanding their territorial reach all over the Indic, traveling as far as Kenya, Tanzania, the Comoros and Seychelles.*

*Attacks in the Gulf of Guinea, off Nigeria, have been reported, which points to an ongoing threat to shipping lanes along the West Coast of Africa and especially the alternative Cape seaway. In the Far East, the straits of Singapore, Malaysia and Indonesia have also witnessed acts of piracy.*

*There's no 'optimistic scenario' in sight. That would entail continuing (and viable) military solutions: not only the deployment of international vessels as a deterrent and a platform for rescue operations, but also political and military interventions to stabilize failed states wherever support bases would be placed, which would allow the resumption of traditional economic activities, such as subsistence fishing on territorial waters monitored by legitimate means of defence.*

*A pessimistic scenario is far more likely. The phenomenon of piracy may contaminate other regions and, in all likelihood, ethnic/religious support networks are already in place here and there. Africa, the Middle and the Far East are brimming with potential recruits to the cause of piracy, people who would have entered Europe as illegal migrants but are increasingly turned back.*

as quais a pesca costeira em águas territoriais guarnecidas de meios de soberania próprios.

Antevê-se sim um “cenário pessimista” de alastramento do fenómeno a outras regiões onde possam já estar a ser criadas redes de apoio étnico/religiosas com fácil recrutamento na multidão de deserdados quer de África (Sariana e Subsariana) quer do Extremo e Médio Oriente, cujo fluxo de invasão pacífica/emigração clandestina para a Europa tem vindo crescentemente a ser contido.

Neste contexto, no *case study* da Somália, consultores internacionais especializados na área da inteligência, baseados no conceito do custo de oportunidade, têm procedido a análises de custo benefício da pirataria, estabelecendo uma “cadeia de valor de pirataria” (“Pirate Value Chain”) envolvendo os vários stakeholders intervenientes.

Não só para o caso da Somália, mas também para a generalidade do mercado global da pirataria, para além dos piratas, e dos mais difíceis de identificar, autoridades, financeiros e promotores da pirataria, intervêm no mercado como stakeholders, os transportadores, onde se podem incluir os transportadores de resíduos tóxicos para depósito potencial em águas territoriais desprovidas de meios de soberania, e as frota pesqueiras internacionais provenientes da Europa, Ásia e América dedicadas à pesca IUU (“*illegal, undeclared, unregulated*”). Importa igualmente avaliar as taxas de retorno obtidas pelos restantes *stakeholders* dedicados à mitigação dos custos da pirataria, entre as quais, as seguradoras na adequação das taxas de risco e níveis de cobertura disponibilizados, as firmas de segurança privada na disponibilização de soluções de salvaguarda e na negociação de condições de resgate, e os fornecedores e fabricantes de tecnologias de prevenção & segurança.

Com o crescimento da “oferta” decorrente da retoma do comércio e transporte marítimo e do alargamento do mercado através do acesso a novas áreas geográficas de actividade pirata, assim como da oportunidade de acesso às lucrativas actividades de pesca proibida e de depósito de lixos tóxicos por parte de operadores que crescentemente vêm a sua actividade sancionada em águas soberanas ou internacionais por razões ambientais e de protecção da biodiversidade, prevê-se um aumento da “procura” através da entrada no mercado de novos piratas, encontrando-se assim criadas novas oportunidades para a pirataria com o conseqüente aumento de incidentes.

Resta acrescentar que esta até agora lucrativa actividade, carece de mão-de-obra com crescente especialização, que, para além dos operacionais com treino militar e naval, envolve o necessário contributo de outros agentes estrategicamente colocados nas bolsas internacionais de comércio marítimo com acesso a informações privilegiadas de tráfego e de custos de mercadorias e de fretes, e de especialistas financeiros em mecanismos seguros de reciclagem de fundos para acesso



*Taking Somalia for a case study, international intelligence experts have started with the concept of opportunity cost to undertake a cost-benefit analysis of piracy, establishing a ‘Pirate Value Chain’ that includes all the relevant stakeholders.*

*This isn’t to say Somalia is unique in terms of piracy. If you take a look at the global market for piracy, you realize that piracy is bolstered by government bodies, financiers and sponsors, who may not always be easy to identify. Transportation companies also intervene as stakeholders – as is the case with carriers that dump toxic waste on territorial waters without sovereign defence, or international fishing fleets from Europe, Asia and America engaging in IUU (‘illegal, undeclared, unregulated’) activities. No less important is the assessment of returns obtained by stakeholders whose business it is to mitigate the costs of piracy: insurers who must adjust their risk rates and the coverage they provide; private security firms that offer deterrence & rescue solutions; as well as manufacturers or providers of prevention/deterrence and security technologies.*

*‘Supply’ grows as maritime trade and transportation picks up and markets expand through access to new geographic areas; access to profitable opportunities for illegal fishing and toxic waste disposal is on the increase as operators are driven from international waters or those under national sovereignty, due to environmental reasons and the intent to preserve biodiversity. ‘Demand,’ therefore, is likely to increase as new pirates join the market, drawn by the prospect of new victims – so new attacks will come.*

**“A emergência de novos estados disfuncionais tem-se mostrado altamente favorável ao crescimento e diversificação da pirataria em todo o mundo.”**

**“The emergence of new failed states has led to the increase and diversification of piracy throughout the world.”**



© BETTMANN/CORBIS

aos mercados financeiros, reinvestindo os lucros obtidos e financiando as operações, como sejam o recrutamento e formação dos operacionais e a compra e manutenção de armamento e de embarcações. Contudo, esta mão-de-obra crescentemente especializada só se manterá disponível enquanto o risco/custo da oportunidade de ser pirata (morte, invalidez ou prisão) for inferior ao risco/custo da oportunidade de o não ser.

Para avaliação e mitigação dos custos e riscos da pirataria, modelos de gestão de risco, onde se identifiquem os custos e benefícios dos vários *stakeholders* intervenientes na “cadeia de valor de pirataria”, permitirão determinar acções correctivas adequadas e eficientes, no pressuposto que exista capacidade e vontade dos Estados de Direito soberanos em pôr fim de forma eficaz a este lucrativo mercado emergente offshore, operado por *stakeholders* transnacionais, quer do lado da “procura”, quer do lado da “oferta”, onde predominam transportadores marítimos utilizando navios de bandeiras de conveniência, com tripulações multi-étnicas e multinacionais, transportando cargas de propriedade, proveniência e destino, muitas vezes incertos, ou dedicando-se a lucrativas actividades ilegais de pesca, não declarada e desregulamentada, ou de transporte e depósito de lixos tóxicos.

*The pirate trade, which has proven lucrative so far, needs more and more skilled workers. Not only people with military and naval training but also agents in key strategic positions, such as international maritime trade markets, where they can access insider information on shipping lanes, commodity and freight costs; also financial experts who specialize in secure money-laundering processes in order to access legitimate financial markets and then reinvest the profits of piracy to finance additional operations like recruitment and training of new pirates, as well as purchasing weaponry and seagoing vessels. However, this increasingly specialized labor will not remain available once the personal risks involved (death, maiming, disability, incarceration) outweigh the risk/opportunity cost inherent in not being a pirate.*

*In order to assess and mitigate the cost and risk in piracy, risk management models identifying the costs and benefits to all the stakeholders in the ‘Pirate Value Chain’ will let us define adequate and efficient corrective measures. Obviously, under the assumption that there are sovereign states willing and able to end this profitable offshore market run by transnational stakeholders, on both the ‘supply’ and ‘demand’ side of the equation. The ‘demand’ side includes shippers whose boats sail under flags of convenience, crewed by multi-ethnic, multinational forces. They haul cargo whose ownership, provenance and destination are often undetermined, or they engage in profitable illegal, undeclared, unregulated fishing and even worse things, like the transportation and disposal of toxic waste.*

A Captura do Pirata Barba Negra,  
de Jean Leon Gerome Ferris (1718)

*The Capture of the Pirate Blackbeard,*  
*by Jean Leon Gerome Ferris (1718)*

**“Do total de ataques,  
mais de metade foram  
realizados por piratas  
somalis.”**

**“More than half of  
all pirate attacks  
were undertaken by  
Somali pirates.”**

Bibliografia:  
Bibliography:

“The Maniots” (Wikipedia)  
IMB report July 2011  
Shipping threatened by Piracy : Who Picks the bill? (Swiss Re 2010)  
Marine Forum on Piracy (Swiss Re 2009)  
The Economics of Piracy (Geopolicity 2011)  
(110906)