

6º CONGRESSO BRASILEIRO DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO EM PETRÓLEO E GÁS



TÍTULO DO TRABALHO:

O IMPACTO DA PIRATARIA MARÍTIMA NA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

AUTORES:

Clarissa Brandão¹ e Daiana Seabra Venancio²

INSTITUIÇÃO:

Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) – Programa PRH-ANP/MCT N° 33

Este Trabalho foi preparado para apresentação no 6º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Petróleo e Gás- 6º PDPETRO, realizado pela a Associação Brasileira de P&D em Petróleo e Gás-ABPG, no período de 09 a 13 de outubro de 2011, em Florianópolis-SC. Esse Trabalho foi selecionado pelo Comitê Científico do evento para apresentação, seguindo as informações contidas no documento submetido pelo(s) autor(es). O conteúdo do Trabalho, como apresentado, não foi revisado pela ABPG. Os organizadores não irão traduzir ou corrigir os textos recebidos. O material conforme, apresentado, não necessariamente reflete as opiniões da Associação Brasileira de P&D em Petróleo e Gás. O(s) autor(es) tem conhecimento e aprovação de que este Trabalho seja publicado nos Anais do 6ºPDPETRO.

¹ Advogada especialista em Direito do Petróleo, Professora de Direito do Comércio Internacional, Doutora e Mestre em Direito Internacional pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

² Estudante de graduação da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), bolsista do programa PRH-ANP/MCT n° 33

O IMPACTO DA PIRATARIA MARÍTIMA NA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

Abstract

The aim of this paper is to establish the connection between maritime piracy that is currently plaguing Somalia and the oil industry, through an analysis of data related to hijackings of vessels that directly affect the maritime transport of oil.

I. Introdução

O tema abordado neste artigo pode inicialmente causar certa estranheza, pois, afinal, qual seria a relação entre a indústria do petróleo e a pirataria marítima que assola o Oceano Índico? Se a empresa apenas lida com o *upstream*, e está estabelecida longe da região, não há interferência relevante, mas, aquelas empresas que são ligadas ao *downstream* devem saber o quão séria é esta ameaça para o transporte internacional de óleo bruto e seus derivados.

Cerca de 80% do comércio internacional é feito através do mar, o que decorre, em primeiro lugar, da grande quantidade de carga que um só navio consegue transportar e, segundo, pelo alcance que as rotas marítimas proporcionam a todas as regiões do globo – é neste alto volume de mercadorias em circulação que reside a importância do estudo dos reflexos da pirataria nas transações comerciais. Para melhor entender a questão, é preciso analisar alguns dados numéricos, a definição de pirataria e a reação da indústria do petróleo diante da atual conjuntura.

II. Metodologia

Primordialmente, neste trabalho procurar-se-á evidenciar ao leitor que esta iniciativa analítica possui limitações, uma vez que o tema é bastante recente e carece de sistematização. Dessa maneira, para efetuar essa pesquisa, a fonte primordial são documentos emitidos por organizações internacionais a partir de pareceres e resoluções sobre o tema, além dos elaborados por associações de empresas da área de petróleo, transporte marítimo e seguro. São imprescindíveis também as reportagens vinculadas em órgãos oficiais e na mídia em geral, mantendo sempre a preocupação com a seriedade desta última.

III. Pirataria marítima e a Indústria do Petróleo

3.1 – A situação na Somália e a proliferação da pirataria

Inicialmente, um breve panorama sobre a situação política na Somália propicia um melhor entendimento sobre as razões que levaram a pirataria a se estabelecer na região. Trata-se de um Estado considerado falido. O Governo Federal Transitório da República da Somália³ é apoiado e reconhecido internacionalmente, mas tem se mostrado incapaz de gerenciar o território, afundado numa guerra civil

³ Tradução livre: Transitional Federal Government of the Somali Republic

entre diversos clãs. ⁴ Sem qualquer condição de fiscalizar a costa, a pesca predatória de embarcações estrangeiras e a poluição marinha prejudicaram os pescadores que, diante do esgotamento dos recursos pesqueiros e da ausência de atuação do governo, começaram a atacar as embarcações que invadiam o mar territorial somali – criando um ambiente propício para o desenvolvimento da pirataria. ⁵

3.2 – Impacto econômico da pirataria no transporte de óleo

Nos últimos anos, o entorno da península somali teve um aumento exponencial do número de ataques a embarcações. Durante os primeiros três meses de 2008, foram registrados 58 ataques nesta região, e em comparação com o mesmo período, no ano de 2009 o número chegou a 102 incidentes relatados à *International Maritime Bureau* (IMB). ⁶ Durante o primeiro trimestre de 2011, os ataques de piratas atingiram o recorde de 142 incidentes. ⁷ De acordo com um relatório do *Reporting Piracy Center* da IMB, no final de 2009, foram 406 incidentes reportados e, em 2010, os piratas tomaram como reféns 1.181 pessoas, mataram oito e atacaram 445 navios. O relatório documenta ainda que ataques violentos têm ocorrido ao largo das águas da Indonésia e Nigéria. No entanto, local mais perigoso para navegação continua sendo a costa da Somália: mais de 90% das apreensões de navios ocorreram nessas águas ao longo do ano passado. ⁸ Estima-se que este crime tem causado prejuízos da ordem de 8 a 12 bilhões de dólares anuais ⁹, embora seja difícil precisar o total de perdas, pois muitos ataques sequer são reportados às autoridades.

Aproximadamente 25 mil navios atravessam anualmente o Golfo do Áden – o que representa mais de dois mil navios por mês. Trata-se de uma rota comercial importantíssima, e, para qual existe alternativa, mas é inviável economicamente: dar a volta no continente africano. Segundo um porta-voz da INTERTANKO¹⁰ – associação cujos membros detêm a maioria da frota mundial de navios petroleiros – quando os ataques de piratas forem capazes de fazer um proprietário do navio não prosseguir através Golfo de Áden, Mar Vermelho e o Canal de Suez, mas sim dar a volta ao Cabo da Boa Esperança, será preciso adicionar à viagem cerca de 20 dias. ¹¹

Em 2008, cerca de 4 milhões de barris de petróleo passaram diariamente através do estreito de Bab el-Mandab, ligação para navios que viajam do Oceano Índico em direção ao Mar Mediterrâneo, bem como aqueles destinados ao Canal de Suez. ¹² Mais de 40% do petróleo transportado por via marítima do mundo passa pelo Golfo de Áden e o Mar da Arábia, na parte norte do oceano Índico. Nos últimos cinco anos, os resgates exigidos pelos piratas somalis aumentaram 36 vezes,

⁴ ALTO COMISSARIADO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA REFUGIADOS. The State of The World's Refugees 2006: Human Displacement in the New Millennium, capítulo 5, pág.122-127. Sobre o número de refugiados em 2011, ver site da UNHCR, disponível em: < <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/page?page=49e483ad6>>. (Acesso em 15/05/2011)

⁵ PLOCH, Lauren et al. Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service. Washington, EUA. Setembro, 2009. Summary.

⁶ Disponível em: <http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=350:piracy-attacks-almost-doubled-in-2009-first-quarter&catid=60:news&Itemid=51> .Acesso em 05/07/2010

⁷ Disponível em: <<http://homelandsecuritynewswire.com/british-insurance-firm-building-its-own-anti-pirate-armada>>. Acesso em 17/05/2011

⁸ Disponível em < <http://www.maritimeinjury.com/2011/01/record-pirate-attacks-in-2010.html>>. Acesso em 15/05/2011.

⁹ LEACH, Peter T. Piracy Costs Shipping Industry Billions. The Journal of Commerce Online - Disponível em <<http://www.joc.com/maritime/piracy-costs-shipping-industry-billions>> Acesso em: 20/04/2011, e, também: Oceans Beyond Piracy. Disponível em: < <http://oceansbeyondpiracy.org/obp/cost-of-piracy-home>> . Acesso em 12/05/2011

¹⁰ International Association of Independent Tanker Owners

¹¹ Disponível em: <<http://uk.reuters.com/article/2011/02/10/piracy-tankers-idUKLDE7191BY20110210>>. Acesso em: 17/05/2011

¹² Disponível em <<http://homelandsecuritynewswire.com/british-insurance-firm-building-its-own-anti-pirate-armada>>. Acesso em 15/05/2011

passando de uma média de US\$ 150.000 em 2005 para US\$ 5,4 milhões em 2010 e, neste mesmo ano, o lucro dos piratas com os ataques foi estimado em 238 milhões. *Oceans Beyond Piracy*, uma organização de investigação anti-pirataria, estima que os custos totais de seguros devido à pirataria somali estão entre 460 milhões dólares e US\$ 3,2 bilhões por ano, e têm aumentado constantemente desde o Golfo de Áden foi classificado como zona de risco de guerra, em maio de 2008.¹³ Considerando que o transporte marítimo do petróleo (óleo cru e produtos derivados) corresponde a um percentual de 18% no comércio internacional, de acordo com dados da OMC, enquanto matéria-prima primária, reflete que o mesmo possui expressiva participação das trocas internacionais, correspondendo a 18,2% de todo o comércio global, no ano de 2008, conforme tabela abaixo:

World merchandise exports by major product group, 2008

(Billion dollars and percentage)

	Agricultural products	Fuels and mining products		Manufactures						
		Total	Fuels	Total	Iron and steel	Chemicals	Office and telecom equipment	Automotive products	Textiles	Clothing
Value	1342	3530	2862	10458	587	1705	1561	1234	250	362
Share in world merchandise trade	8,5	22,5	18,2	66,5	3,7	10,9	9,9	7,8	1,6	2,3
Annual percentage change										
1980-85	-2	-5	-5	2	-2	1	9	5	-1	4
1985-90	9	3	0	15	9	14	18	14	15	18
1990-95	7	2	1	9	8	10	15	8	8	8
1995-00	-1	10	12	5	-2	4	10	5	0	5
2000-08	12	19	20	11	19	14	6	10	6	8
2006	11	28	23	13	18	13	14	11	8	12
2007	20	15	13	15	27	19	4	18	9	12
2008	19	33	41	10	23	15	3	3	4	5

3.3 – Definição de pirataria à luz do Direito Internacional

Diante de números que tornam evidente a repercussão da pirataria na economia mundial e, em especial, no transporte de petróleo e seus derivados, faz-se necessária a análise da definição deste crime para compreender a dificuldade de combatê-lo.

A pirataria é um crime de jurisdição universal, conforme previsto no artigo 100 da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, daqui por diante CNUDM, assinada em Montego Bay em 1982. Isso significa que todos os Estados devem perseguir e punir os piratas capturados no alto mar.¹⁴

A definição de pirataria está presente no artigo 101 da CNUDM, e pode ser considerada amplamente aceita pela comunidade internacional, uma vez que já estava codificada *ipsis litteris* desde a Convenção de Genebra sobre o Alto Mar, do ano de 1958.

“ARTIGO 101 - Definição de pirataria
Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

¹³ Disponível em: <<http://uk.reuters.com/article/2011/02/10/piracy-tankers-idUKLDE7191BY20110210>>. Acesso em: 17/05/2011

¹⁴ “ARTIGO 100 - Dever de cooperar na repressão da pirataria
Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.”

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).” (grifos nossos)

A análise da definição permite perceber os aspectos fundamentais para compreender o que é pirataria para o Direito Internacional. O primeiro, é que a pirataria ocorre necessariamente no alto mar, que segundo a CNUDM, consiste na área que não está sob a jurisdição de nenhum Estado. A rigor, o único território realmente sob a jurisdição do Estado é o mar territorial, que tem 12 milhas de extensão. A zona contígua representa uma faixa de fiscalização para evitar infrações legais e preservar segurança sanitária¹⁵; e a zona econômica exclusiva¹⁶ apenas confere o direito de exploração sobre os recursos na faixa de 200 milhas. Seguindo a análise, é necessária a participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves¹⁷ para que se configure o ato ilícito de violência, retenção ou depredação. A atual pirataria somali se caracteriza pela retenção das embarcações visando obter o pagamento de resgate, não sendo comum o roubo da carga. O último elemento da definição a ser abordado é a finalidade privada, ou seja, o ataque pirata necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial.

Atualmente, a pirataria somali atende aos dois dos principais requisitos: utilização de duas embarcações e os fins privados, mas, em certos ataques, falha no terceiro requisito: o alto mar. Isso cria problemas para a perseguição e punição dos piratas, uma vez que só pode exercer a jurisdição universal sobre eles no alto mar, então, há possibilidade de buscar de refúgio no mar territorial. Tal cenário não pode ser tomado como realidade hoje, pois o Conselho de Segurança da ONU já autorizou a entrada no mar territorial somali para perseguição de piratas.¹⁸

Diante da dificuldade de enquadrar os atos ocorridos no mar territorial, a Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization - IMO*), agência especializada da ONU, criou a divisão entre pirataria (no alto mar) e roubo armado (no mar territorial)¹⁹, que abrange, inclusive, as águas interiores do país, tais como lagos, rios e lagoas.²⁰ Evidentemente, os atos descritos

¹⁵ CNUDM, artigo 33

¹⁶ CNUDM, artigos 57 e 58

¹⁷ Um elemento curioso é a possibilidade de ocorrer pirataria entre aeronaves. A ação pirata em alto mar requer sofisticação tecnológica, e, portanto maiores recursos financeiros do que uma ação perpetuada nas proximidades da costa, com o navio ancorado ou atracado; de maneira que, conceber um ato de pirataria envolvendo aeronaves, torna-se algo economicamente inviável e inverossímil.

¹⁸ Resoluções 1816(2008) e 1846(2008) do Conselho de Segurança da ONU – o item 11 da Resolução 1846 (2008) do Conselho de Segurança assegura que se trata de situação excepcional aplicável apenas à Somália, não cria Costume Internacional.

¹⁹ “Roubo armado contra embarcação consiste em qualquer um dos atos a seguir:

(a) ato ilícito de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação ou de ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio, ou contra pessoas ou bens a bordo deste, dentro das águas interiores de um Estado, das águas arquipelágicas ou do mar territorial;

(b) qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente a um ato descrito no parágrafo (a).”¹⁹ (Tradução livre)

²⁰ No Brasil, comumente são veiculadas notícias de ataques às embarcações que transitam no rio Amazonas como pirataria. Houve um projeto de lei do senador Valdir Raupp para emendar o Código Penal brasileiro para a tipificação do crime de pirataria, tendo os seguintes termos como justificativa que “No Brasil, temos visto, notadamente, a pirataria nos rios paraenses, praticada por quadrilhas cada vez mais organizadas, que usam armamentos potentes (sic)”. É notória a incongruência entre o projeto de lei e o texto da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, da qual o Brasil é signatário e entrou em vigor no país com a promulgação do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. É preciso que o Poder Legislativo atue para manter a coerência entre a

como roubo armado pela IMO não estão, segundo a Convenção, incluídos na jurisdição universal da pirataria.

Colocam-se, portanto, diversos problemas quanto à definição de competência para capturar e processar piratas. A CNUDM, ao criar um dever genérico de cooperação para combate à pirataria, não delineou o funcionamento no plano internacional do arranjo entre os Estados para exercer esse poder-dever. A solução adotada pelo Conselho de Segurança da ONU foi no sentido de incentivar que os países da região criminalizassem a pirataria em suas legislações internas de modo a evitar situações como a enfrentada pelas forças navais em operação no Golfo de Áden: 90% dos piratas capturados tiveram que ser liberados porque as jurisdições não estavam preparadas para processá-los²¹. O único Estado que teria legitimidade inquestionável para capturar e julgar os piratas é a Somália, mas, não tem condições estruturais de fazê-lo.

3.4 – Reação das instituições envolvidas com o transporte de óleo bruto e demais derivados do petróleo

A indústria do petróleo está se mobilizando para tentar contornar o problema, como é possível verificar através, por exemplo, da publicação do manual de “Prática medidas para evitar, impedir ou retardar ataques de pirataria” (tradução livre para Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks), que contou com a participação de organizações que reúnem representantes do transporte marítimo, companhias de petróleo e seguradoras.²² Este documento foi emitido pela *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)* – uma associação voluntária de empresas de petróleo com interesse na transferência entre terminais de óleo bruto e seus derivados, da qual fazem parte empresas como a PETROBRÁS, a PMEX e a PDV Marina²³, que, embora estejam distantes da área afetada, compartilham dos interesses da OCIMF, e consequentemente, da preocupação em combater a pirataria.

O sequestro do *MV Faina* – navio que transportava 33 tanques de fabricação soviética e uma grande quantidade de armamento, em setembro de 2008 – foi responsável por trazer a presença militar à região. O resgate pago para a liberação do navio foi de 3,5 milhões de dólares, um recorde à época. Mas foi o sequestro do *MV Sirius Star* – navio com capacidade de transportar 2.2 milhões de barris de óleo cru (classificado como VLCC²⁴), em novembro do mesmo ano – que chamou a atenção para o problema que a pirataria somali causa à circulação de petróleo por via marítima. O valor do resgate foi aproximadamente US\$ 3 milhões.²⁵ Depois do *Sirius Star*, ocorreram outros incidentes, como se verifica na tabela abaixo, que lista os navios atacados ao transportar óleo cru e/ou demais derivados de petróleo, entre os anos de 2009 e 2011:

legislação no plano interno e as normas a que o país está sujeito no plano internacional, mas, que nesse caso, a proposta de modificação do Código Penal não foi adiante. Para verificar o Projeto de Lei do Senado nº 216/2009: <<http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/58780.pdf>> Acesso em: 02/05/2011.

²¹ Disponível em <<http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10221.doc.htm>>. Acesso em 10/05/2011

²² BIMCO, International Chamber of Shipping, INTERCARGO, INTERTANKO, IGP&I, IMB, SIGTTO, EU NAVFOR, UKMTO e OCIMF.

²³ Filial da empresa Petróleos de Venezuela, S.A. (PDVSA), responsável pela distribuição e transporte marítimo de hidrocarbonetos e seus derivados.

²⁴ Very Large Crude Carrier

²⁵ Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/4208438/Sirius-Star-oil-tanker-released-after-2m-ransom-paid.html>> (Acesso em 12/05/2011)

Nome do Navio	Período em que foi capturado	Tipo de carga	Preço do Resgate
MV Sea Princess II	janeiro/2009	-	navio devolvido
MV Longchamp	janeiro/2009	gás liquefeito (LGP)	-
MV Qana	abril/2009	estava vazio	navio resgatado
Maran Centaurus	novembro/2009	óleo cru	navio devolvido
MV Al Nisr al Saudi	março/2010	óleo cru	-
UBT Ocean	março/2010	óleo cru	-
Samho Dream	abril/2010	óleo cru (<i>supertanker</i>)	+/- US\$ 9.5 milhões
MT Asphalt Venture	setembro/2010	asfalto	navio devolvido
Savina Caylyn	fevereiro/2011	óleo	com os piratas
Irene SL	fevereiro/2011	óleo cru (VLCC)	US\$ 13.5 milhões
Guanabara	março/2011	óleo cru	navio resgatado
MV Zirku	março/2011	óleo cru	com os piratas

Fonte: < <http://www.eunavfor.eu/press/archives/>>

Chama a atenção o alto valor dos resgates, como por exemplo, para liberar o petroleiro sul-coreano *Samho Dream*, em novembro de 2010, quando foram pagos cerca de US\$ 9.5 milhões. O recente ataque ao navio *Irene SL* demonstra a extensão dos prejuízos causados pela pirataria – a INTERTANKO se manifestou sobre a gravidade potencial do sequestro, ao esclarecer que a carga deste navio representa quase 20% do total das importações diárias dos EUA: são 12% de todo o petróleo que sai do Oriente Médio todos os dias, e 5% do suprimento diário mundial transportado por via marítima.²⁶ Em diversas situações, o valor do resgate não foi divulgado, mas basta a carga deixar de chegar ao destino no prazo certo para que já existam consequências negativas para economia.

VI. Conclusão

Diante do panorama ora apresentado, o tema deixa de ser inusitado para ser bastante pertinente, merecendo a atenção especial não só daqueles envolvidos na indústria do petróleo, mas também dos governos de Estados dependentes do produto. Joe Angelo, diretor da INTERTANKO, ao se manifestar sobre o tema disse: "Se a pirataria no Oceano Índico for deixada de lado, irá estrangular essas rotas cruciais de navegação, com o potencial de prejudicar seriamente o fluxo de petróleo para os EUA e o resto do mundo."²⁷

A pirataria se tornou um problema de repercussão mundial e de difícil resolução: está-se diante de um Estado falido incapaz de gerir e fiscalizar a costa e o território; e de grupos na Somália que encontraram uma maneira bastante lucrativa de se manter através dessa prática criminosa. Nota-se que nenhum país quer chamar a si a responsabilidade de combater a pirataria, pois manter uma frota vasculhando todo o oceano Índico, é extremamente dispendioso – hoje o que há são operações militares conjuntas patrulhando a região.²⁸ Além disso, poucos Estados estão dispostos a manter piratas capturados presos em seu território – em geral, o que se tem feito é incentivar que os países da

²⁶ Disponível em: < http://www.ogj.com/index/article-display/4340128121/articles/oil-gas-journal/transportation-2/20100/february-2011/intertanko_-world/QP129867/cmpid=EnlDailyFebruary142011.html>. Acesso em (15/05/2011)

²⁷ Tradução livre para: "If piracy in the Indian Ocean is left unabated, it will strangle these crucial shipping lanes with the potential to severely disrupt oil flows to the US and to the rest of the world."

²⁸ Operação Naval Atalanta da União Europeia, desde 2008 e Primeiro Grupo Permanente Marítimo da OTAN (tradução livre para: Standing NATO Maritime Group One), de iniciada em 2008 e programada até 2012. Disponível em: < http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm >. Acesso em 17/05/2011

região, através dos acordos firmados com a União Europeia e Estados Unidos, criem legislações que permitam processar e julgar os acusados da prática de pirataria.²⁹

Apenas a coordenação entre as forças navais no combate direto à pirataria e a comunidade internacional para auxiliar a reconstrução da Somália será capaz de dar uma solução definitiva a este problema que hoje foge ao controle, afetando a segurança do trânsito de embarcações e, consequentemente, a economia mundial.

V. Agradecimentos

Agradecimentos, inicialmente, ao Programa PRH-ANP/MCT N° 33 pelo apoio dado à pesquisa em Direito do Petróleo, à professora Clarissa Brandão, co-autora deste artigo, por apostar neste tema, e, finalmente, à Drª Priscila Oliveira, Advogada da União, pela dedicação em ler o material e dar sugestões tão preciosas.

VI. Referências Bibliográficas

1. BRASIL. Decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar.
2. BOWDEN, Anna. The Economic Costs of Maritime Piracy. One Earth Future Foundation Working Paper. Louisville, EUA. Dezembro, 2010.
3. LEACH, Peter T. Piracy Costs Shipping Industry Billions. The Journal of Commerce Online - Disponível em <<http://www.joc.com/maritime/piracy-costs-shipping-industry-billions>> Acesso em: 20/04/2011
4. OCIMF. et al. Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks. Scotland, UK. Witherby Seamanship International Ltd, 2010.
5. PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau. Londres, Reino Unido. 31/01/2003, p.3
6. PLOCH, Lauren et al. Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service. Washington, EUA. Setembro, 2009. Summary.
7. THE DJIBOUTI CODE OF CONDUCT. Disponível em: <<http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/pdf9/piracy-djibouti-meeting>> , acesso em 02/05/2011

²⁹ Acordo celebrado em 2006 entre a UE, EUA e Quênia para processar e punir os piratas. Disponível em: <<http://republicofkenya.org/ally/piracy/>> Acesso em 15/05/2011.