

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

CAROLINE MARQUES TABORDA

NATUTREZA JURÍDICA DAS PLATAFOMAS MARÍTIMAS

RIO DE JANEIRO

2014

CAROLINE MARQUES TABORDA

NATUREZA JURÍDICA DAS PLATAFORMAS MARÍTIMAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador : Professor Marcelo José das Neves

RIO DE JANEIRO

2014

CAROLINE MARQUES TABORDA

NATUREZA JURÍDICA DAS PLATAFORMAS MARÍTIMAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esta monografia à minha mãe, que me deu suporte e força, acreditando na minha capacidade de alcançar meus objetivos. E aos meus avós que me serviram de base e exemplo de pessoa de bem, instigando em mim, princípios que levarei para toda a vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, primeiramente, por ter colocado pessoas queridas e as oportunidades certas no meu caminho. À minha mãe que fez tudo isso ser possível, investindo tudo que pôde para o meu sucesso profissional e pessoal, e aos amigos que são a minha segunda família, tornando essa escola, meu lar durante estes três anos.

"No mundo há três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que navegam. Só aos homens do mar é que deve ser dada a capacidade de julgar as decisões tomadas no mar, por quem vive no mar"
(Victor Hugo)

RESUMO

Este trabalho tem por finalidade debater sobre a natureza jurídica das plataformas marítimas e seu enquadramento no conceito de embarcação, assunto que tem gerado polêmica no setor jurídico principalmente após a autuação da empresa Petróleo Brasileiro – Petrobras S/A. Em seu primeiro capítulo, é apresentada a definição de embarcação segundo a doutrina e a legislação, e no segundo, a de plataforma marítima. Neste mesmo capítulo, são mostradas as diversas Leis que englobam tais estruturas como embarcação e as semelhanças com os navios, fato favorável ao enquadramento. O último capítulo é baseado no caso da Petrobras e sua briga judicial com a Receita Federal para provar a tese que é abordada no capítulo anterior, mostrando os pontos defendidos por ambas as partes. Por fim, cita-se como a assunto pode gerar impacto na economia nacional e a urgente necessidade de uma legislação clara e definida sobre o assunto.

Palavras Chave: Embarcação. Natureza Jurídica. Plataformas Marítimas. Lei nº 9.537/97.

ABSTRACT

The goal of this research is to debate about the legal nature of the maritime platforms and its inclusion on the definition of vessel, issue that has caused polemic in the judicial area, mainly after the case involving the enterprise Petróleo Brasileiro – Petrobras S/A. In the first chapter, the definition of vessel is presented, by the law and by the legal doctrine, and in the second, the maritime platforms definition. In the same chapter, many laws that describe these structures as vessel are shown. In addition to this, it is exposed how these platforms are similar to ships. The last chapter is based on the Petrobras case and its argument against the Brazilian Federal Revenue Office on the court, trying to prove the thesis presented on the previous chapter, showing the points defended by both parts. Finally, it is quoted how the subject can affect the national economy and the urgent necessity of a clear and definite Legislation about the issue.

Keywords: Vessel. Legal Nature. Maritime Platforms. Law 9.537/97.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	08
2 DO CONCEITO DE EMBARCAÇÃO	09
2.1 Considerações Iniciais	09
2.2 Segundo a Doutrina	09
2.3 Segundo a Legislação	10
2.3.1 Lei nº 9.537/1997	10
3 QUALIFICAÇÃO JURÍDICA DAS PLATAFORMAS MARÍTIMAS	11
3.1 Considerações Iniciais	11
3.2 Definição	11
3.3 Classificação das Plataformas Marítimas	12
3.3.1 Plataformas Marítimas Usadas na Fase de Exploração	12
3.3.2 Plataformas Marítimas Usadas na Fase de Produção	13
3.4 Plataformas Marítimas e o Conceito de Embarcação	13
3.4.1 NORMAM 01/DPC	13
3.4.2 Lei nº 2.180/1954 (Lei do Tribunal Marítimo)	15
3.4.3 Resolução Normativa nº 72	16
3.5 Recurso Extraordinário nº 76.133/74	16
3.6 Qualificação de Plataformas Marítimas	17
3.6.1 Qualificação de Plataforma Marítima de Exploração como Navio	17
3.6.2 Qualificação de Plataforma Marítima de Produção como Ilha Artificial	18
4 PLATAFORMAS MARÍTIMAS NA ESFERA TRIBUTÁRIA	20
4.1 Panorama Geral	20
4.2 Caso Petrobras: Resumo dos Fatos	21
4.2.1 Pontos Defendidos pelo Fisco	21
4.2.2 Pontos Defendidos pela Petrobras	23
4.2.2.1 Teste da Função Principal	26
4.2.2.2 A Lei nº 9.537/1997 e a Navegação	27
4.2.3 Sistema Harmonizado de Designação de Codificação de Mercadorias	28
4.3 Impacto na Economia Nacional	29
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	30
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da história da navegação, as embarcações faziam-se presente no cenário marítimo. Com o passar do tempo, essas construções foram se diversificando. Surgiram, então, as primeiras plataformas, estruturas bem distintas das que eram comumente vistas.

O setor da indústria petrolífera vem crescendo cada vez mais no Brasil e ganhando relevância, principalmente com as últimas descobertas na zona Pré-sal. Esse crescimento tem aguçado ainda mais a necessidade de regulamentação internacional da área, pois tem causado bastante controvérsia, principalmente condizentes à natureza jurídica das plataformas marítimas.

Surge a tentativa de qualificá-las como embarcação, aplicando-se o regime jurídico cabível. Antes, porém, é exposto o conceito de embarcação e quais os argumentos que classificariam as plataformas nesse conceito, dando aprofundamento ao debate.

2 DO CONCEITO DE EMBARCAÇÃO

2.1– Considerações Iniciais

O conceito de embarcação é definido tanto pela doutrina quanto pela legislação. Entretanto, a legislação brasileira não diferencia o conceito de navio do de embarcação, sendo este fato um dos pontos que causa tamanha controvérsia quando o assunto é discutido. Coube aos estudiosos e autores fazerem essa distinção e, atualmente, têm-se uma vasta literatura especializada sobre o assunto.

2.2 – Segundo a Doutrina

“Embarcação: Designação comum a toda construção destinada a navegar sobre a água.” [Dicionário Aurélio, 1986]

A doutrina, de uma maneira geral, defende que embarcação é o gênero que compreende várias espécies de estruturas marítimas e que possuem em comum, a capacidade de locomoção ou de estarem flutuando sobre as águas.

“Dizemos que embarcação é o gênero do qual o navio é uma espécie.” [Haroldo dos Anjos; Carlos Rubens Caminha Gomes, 1992]

“De fato, sob essa denominação genérica, corresponde à bâtiment de mer, dos franceses, vessel dos ingleses, fahrzeng dos alemães, embarcación dos espanhóis, tratamos de qualquer construção que, flutuando, sirva para transportar por água, pessoas, ou coisas. O caiaque, o bote, a canoa, a draga são embarcações, mas não são navios, reservada como está essa expressão a grandes embarcações destinadas ao transporte de pessoas ou coisas.” [Hugo Simas, 1938]

‘Parece que o termo “embarcação” designa uma variedade de estruturas marítimas, enquanto o termo “navio” é limitado para poucas espécies do mesmo gênero.’ [George Lazaratos, 1969]

De fato, sabe-se que navio não poderia ser utilizado como sinônimo para embarcação, pois, se assim o fosse, construções de pequeno porte não se enquadrariam

no conceito, reafirmando o que foi dito pelo insigne jurista Hugo Simas em seu livro *Compendio de Direito Marítimo Brasileiro*.

2.3 – Segundo a Legislação

Algumas leis, por versarem sobre tráfego marítimo e assuntos relativos a este, tem, logo em seus primeiros parágrafos, a definição de embarcação para fins de entendimento do assunto tratado.

2.3.1 – Lei nº 5.937/1997

A presente regra dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Logo no início de seu primeiro capítulo, traz a seguinte disposição geral:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

[...]

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

[...]

Tendo capacidade de se locomover na água, transportando pessoas ou cargas e inscrita na autoridade marítima, qualquer construção pode ser classificada como embarcação. Ressalta-se o surgimento do vocábulo “plataformas” no conceito expresso, tanto as flutuantes (móveis) como as fixas, quando rebocadas, sendo a locomoção feita por meios próprios ou não. A NORMAM 01/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto- também assim define embarcação, baseando-se na Lei nº 5.937/1997.

3 QUALIFICAÇÃO JURÍDICA DAS PLATAFORMAS MARÍTIMAS

3.1- Considerações Iniciais

Há mais de 50 anos, em 1947, no Golfo do México, as primeiras plataformas marítimas foram instaladas. Desde então a produção de petróleo no mar vêm crescendo, mesmo diante das crises, com isso ocorreu também o crescimento da construção das plataformas, bem como o desenvolvimento de novas técnicas, novas unidades de produção e instalação destas estruturas.

Começou a surgir, juntamente com esse avanço tecnológico, a necessidade de qualificar o novo objeto, apesar de não haver uma definição legal única e impositiva sobre a qualificação a plataforma marítima, seja no âmbito nacional como internacional, e das incongruências entre a normativa interna e os tratados e convenções dos quais o Brasil é signatário.

3.2- Definição

Plataforma marítima é toda a estrutura que tem como finalidade a exploração, exploração e produção de petróleo e gás.

A Lei nº 9.537/97 também traz a definição de plataforma como sendo:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

[...]

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

[...]

Segundo a Lei nº 9.966, Lei do Óleo:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

VI – plataformas: instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

[...]

3.3 – Classificação Das Plataformas Marítimas

É comum a classificação das plataformas em categorias móvel, fixa e mista. Contudo, seguindo o raciocínio de Maria Augusta Paim, para o efeito da qualificação das plataformas marítimas como navios, é mais interessante a divisão entre plataformas marítimas usadas na exploração ou na produção de petróleo, pois sendo analisado o grau de navegabilidade é possível afirmar o desempenho de cada uma de tais atividades.

3.3.1 Plataformas Marítimas Usadas na Fase de Exploração

São geralmente móveis, deslocam-se sobre os mares a fim de alcançar o poço que será prospectado e perfurado e colher informações sobre a viabilidade econômica de futura atividade de produção.

Para desempenhar tal atividade, essas construções ficam durante poucas semanas sobre a área de exploração. Ao mesmo tempo que se exige a capacidade de navegação com segurança, as plataformas marítimas de exploração devem dispor de meios suficientes para manter a estabilidade da estrutura durante a exploração.

Cita-se como exemplo desta classificação os navios-sonda, as barcaças-sonda, as submersíveis e as autoelevatórias. As semissubmersíveis e as SPARs podem ser usadas tanto para a perfuração de poços quanto para a produção.

3.3.2 – Plataformas Marítimas Usadas na Fase de Produção

Estas são instaladas em lugares já pesquisados pelas plataformas de exploração e considerados aptos para a fase de produção. Geralmente são plataformas marítimas fixas que ficam estacionadas no mesmo local por um longo período, de 20 (vinte) a 40 (quarenta) anos, enquanto houver petróleo e gás natural a ser produzido.

As plataformas marítimas de produção podem desenvolver a navegação, sobretudo para a instalação e remoção da estrutura.

A FPSO é usada na produção, assim como todas as plataformas fixas, jaqueta, torre, gravidade. Ambas as plataformas mistas, as complacentes e as TLPs são usadas na produção de petróleo e gás natural.

3.4 – Plataformas Marítimas e o Conceito de Embarcação

Conforme foi citado no capítulo I pela Lei nº 9.537/1997, embarcação é toda a construção que tem capacidade de flutuar e se locomover na água, estando incluídas as plataformas móveis e as fixas, quando rebocadas, sendo por meios de propulsão próprios ou não. Pois bem, se as atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural são desenvolvidas em alto mar, é fácil chegar à conclusão de que as plataformas marítimas possuem a capacidade de flutuar e se locomover neste meio.

A legislação, tanto no direito nacional como estrangeiro, muito cita plataformas como sendo embarcações. Detalhadamente, serão analisadas Leis, Convenções e Normas que versam sobre o assunto, tanto equiparando seus conceitos, quanto mostrando semelhanças entre navios e plataformas, o que fortifica a teoria de que tais construções devem ser enquadradas no conceito de embarcação.

3.4.1 – NORMAM 01/DPC

Baseada na Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário, a Marinha do Brasil criou a Norma da Autoridade Marítima nº I, onde define quais embarcações são obrigadas a efetuar registro. A regra enuncia o seguinte:

SEÇÃO I
INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES
0201 - APLICAÇÃO

Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitâneas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil. As embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo. As plataformas móveis são consideradas embarcações, estando sujeitas à inscrição e/ou registro. As plataformas fixas, quando rebocadas, são consideradas embarcações, estando, também, sujeitas a inscrição e/ou registro.

Analisando-se a segmentação das plataformas, a Norma explicita que as plataformas móveis e as plataformas fixas, quando rebocadas, também precisam do registro, sendo consideradas embarcações. Entretanto, não se quer que o ato do registro seja feito em concomitância ao ato de deslocamento; tampouco que haja uma verificação imediatamente antes do registro, atestando que tal construção está apta a se deslocar. A Autoridade Marítima não avalia na hora do registro a capacidade de locomoção, até porque o registro, como condição de regularidade da embarcação, deve ser feito antes mesmo de entrar em operação.

Logo, ao reproduzir a Lei nº 9.537/1997, a NORMAM I objetiva que se avalie a capacidade de navegação da referida estrutura; ou seja, verificar *a priori* se há aptidão para deslocamento sob superfície aquática. Constatada a referida capacidade, e reunidas os demais documentos exigidos, dá-se continuidade ao processo de registro.

É importante frisar, também, que nenhuma das Leis acima referidas determinam o nível de navegabilidade da construção. Não se exige que a navegação seja atividade precípua da estrutura, mas apenas, que a capacidade de deslocamento sob a água esteja presente como característica.

De fato, ainda na NORMAM I, o reconhecimento das plataformas marítimas no gênero embarcação não poderia ser mais evidente que no seu item 303:

0303 - OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

[...]

b) Todas as embarcações nacionais com AB maior ou igual a 500, incluindo as Plataformas Móveis empregadas nas atividades relacionadas à prospecção e extração de petróleo e gás, para as quais tenham sido solicitadas, após 09/06/1998, Licença de Construção (incluindo LCEC), Licença de Alteração (com alteração estrutural de vulto, a ser julgada pela DPC), Licença de Reclassificação ou Documento de Regularização (atual LCEC), devem, obrigatoriamente, ser mantidas em classe por uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto.

3.4.2 – Lei nº 2.180/1954 (Lei do Tribunal Marítimo)

No tocante às atribuições do Tribunal Marítimo, é possível inferir equiparação, novamente.

Art. 10 - O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre:

[...]

m) ilhas artificiais, instalações estruturas, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileiros, respeitados os acordos bilaterais multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional.

Conforme o que está especificado no item acima, construções empregadas em operações relacionadas com prospecção, exploração, produção e armazenamento são embarcações. Logo, contradiz a teoria de que, para assim serem consideradas, as estruturas devem ter como finalidade principal a navegação.

3.4.3 – Resolução Normativa nº 72

A Resolução Normativa nº 72 trata sobre o emprego de profissionais estrangeiros a bordo de plataformas ou embarcações estrangeiras. Em seu Art. 1º consta:

§1º. No caso de plataformas marítimas de perfuração e embarcações de levantamento geofísico que tenham contratos válidos por até seis meses, e que, em seqüência, venham a ser afretadas por outras empresas concessionárias para novo período de atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, poderá ser concedida autorização de trabalho pelo prazo de até dois anos a cada tripulante estrangeiro embarcado, observado o disposto no § 2º deste artigo.

O Ministério do Trabalho e Emprego, embora haja regulação específica para os trabalhadores empregados nas atividades de exploração, perfuração, produção e refino de petróleo, optou por dispensar tratamento uniforme aos profissionais estrangeiros que ingressem no Brasil, para trabalhar em plataforma ou outra embarcação, enquadrando-os genericamente como “embarcados”.

3.5 – Recurso Extraordinário nº 76.133/1974

Em 1974, foi julgado um processo em que se autuava a Companhia Comércio e Navegação e a Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras pelo não recolhimento de imposto referente à construção de plataforma móvel de exploração de petróleo. Nessa época, a seguinte ementa já era vigente: “Plataforma auto-elevadora para perfuração submarina. Constitui embarcação e está isenta do IPI, como expressa o art. 10, XXXIX, do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 61.514-67”. A Receita Federal, por sua vez, argumentou que a função de navegação para as plataformas era meramente acessória, sendo estas, destinadas a exploração de petróleo. A Corte Constitucional negou, entretanto, essa tese, baseando-se no fato que a Marinha do Brasil, órgão responsável pela definição e enquadramento de dada estrutura, a havia classificado inúmeras vezes plataforma na categoria de embarcação.

Pode-se concluir, pois, que a jurisprudência já se pronunciou a favor das plataformas como sendo embarcações, o que significa um ponto forte para tal enquadramento.

3.6 – Qualificação de Plataforma Marítima em Categorias Específicas

Segundo Maria Augusta Paim, Doutora em Direito Internacional e conhecedora do assunto, a qualificação das plataformas marítimas como embarcações não exclui o fato de que possam ser incluídas em outras categorias mais específicas, tais como navios e ilhas artificiais.

3.6.1 – Qualificação de Plataforma Marítima de Exploração como Navio

Em 2011, as Cortes Inglesas tiveram a oportunidade de examinar se as plataformas marítimas seriam navios ou não, no Caso Clark (*Inspector of Taxes*). O caso tratava do seguinte fato: contribuintes trabalhadores de plataformas autoelevatórias no Mar do Norte pleitearam a equiparação a marítimos para fins de isenção de impostos pelos rendimentos auferidos por trabalhos realizados no exterior, nos termos do *Income Tax Act* de 1988.

De acordo com a referida lei que determinava que o trabalho do marítimo deveria ser desempenhado em navio, os contribuintes defenderam que a plataforma autoelevatória seria um navio.

A Corte de Apelação inglesa julgou precedente o pedido dos contribuintes, sob o fundamento de que a plataforma marítima em questão desenvolvia a navegação e, portanto, seria um navio. Para chegar a tal conclusão, a Corte de Apelação aplicou o teste da função principal (*real work test*), de grande relevância para o conceito de navio.

O teste da função principal estabelece que sempre que surgir a questão de se qualificar uma estrutura como navio, as Cortes devem buscar a intensidade em que a navegação é desenvolvida. Mesmo que de maneira escassa ou auxiliar em relação à função principal, a estrutura ainda assim pode ser considerada um navio. A única exceção seria nas hipóteses de navegação mínima ou inexistente.

Logo, ao aplicar o referido teste no caso em questão, a Corte de Apelação concluiu que o fato de a função principal de plataformas marítimas móveis usadas na exploração de recursos do fundo do mar ser atividade desempenhada em posição estática, não foi suficiente para afastá-las do conceito de navio. Isso porque durante a atividade de exploração, as plataformas navegavam para ir de um local de perfuração a outro.

Além desse caso, onde a jurisprudência já mostrou aceitar o conceito de navio ligado às plataformas de exploração, pode-se encontrar semelhanças na legislação. Algumas convenções que são aplicáveis a navios se fazem obrigatórias, também, às plataformas móveis.

As plataformas móveis construídas a partir de 01/05/1991 devem cumprir os requisitos estabelecidos no Código MODU 89. As plataformas móveis construídas a partir de 31/12/1981 devem cumprir os requisitos estabelecidos no Código MODU 79. As plataformas móveis construídas antes de 31/12/1981 devem cumprir, tanto quanto possível, os requisitos estabelecidos no Código MODU 79 devendo, contudo, submeter qualquer desvio ao citado código à DPC, para avaliação da necessidade do estabelecimento de requisitos adicionais ou alternativos.

As plataformas móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção SOLAS e na Convenção LL 66 nos aspectos recomendados pelo Código MODU e as autopropulsadas deverão cumprir código ISM. Quando em viagem, também estão sujeitas ao RIPEAM.

3.6.2 – Qualificação de Plataforma Marítima de Produção como Ilha Artificial

De acordo com o direito inglês no quesito do uso da função principal, as plataformas marítimas usadas na exploração de petróleo, além de embarcações, também são navios porque desenvolvem a navegação com frequência. O fato de que tais tipos de plataformas ficam mais ou menos estacionados por um período de tempo não é capaz de afastá-las de tal qualificação.

Entretanto, o mesmo não pode ser dito das plataformas marítimas de produção, que são embarcações que flutuam sobre o local de produção por muitos anos e desempenham a navegação mínima ou inexistente, na maioria das vezes apenas restrita aos momentos de instalação e remoção aos momentos de instalação e remoção. Poderá haver casos em que a plataforma de produção desempenhe a navegação, mas são apenas exceções, pois a própria atividade de exploração exige a fixação da estrutura para receber óleo cru dos poços e entregá-los a navios aliviadores para o transporte até a costa.

A polêmica surge quando se debate sobre o caso das FPSOs, afinal, são plataformas construídas a partir da conversão de navios petroleiros, tendo aparência de navio. Todavia, é preciso enxergar além das aparências, como explica Richard Shaw, pois

“o mero estudo de uma fotografia, mesmo por um marítimo experiente ou juiz, tem pouca probabilidade de revelar a resposta à questão se um FPSO em particular encaixa-se na definição de ‘navio’ na lei ou convenção em especial”.

É plausível, por fim, qualificar as plataformas marítimas de produção, fixas, como instalação ou ilhas artificiais. Ou seja, estruturas fixas construídas artificialmente sobre os mares, compreendendo instalações propriamente ditas e outras estruturas que não sejam ilhas naturais nem navios, disciplinadas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 10.12.1982.

4 PLATAFORMAS MARÍTIMAS NA ESFERA TRIBUTÁRIA

4.1- Panorama Geral

O afretamento de embarcações desempenha papel relevante na indústria de petróleo e gás, principalmente em países em que a produção é concentrada no mar, como é o caso do Brasil. A figura contratual em tela tem por finalidade a disponibilização temporária de embarcação ou parte dela para um terceiro, abrangendo sua exploração, operação e controle, seja para fins de navegação marítima ou de apoio a operações em alto mar, mediante pagamento.

Na Lei nº 9.432/97, são encontradas mais de uma modalidade de contratos de afretamento, sejam: afretamento a casco nu, por viagem ou por determinado período de tempo. No primeiro caso, há mera transferência de titularidade da embarcação, enquanto em relação aos outros dois tipos são celebrados contratos complexos, nos quais além da transferência da titularidade do bem há também prestação de serviços. Quanto aos sujeitos envolvidos, afretador e fretador, estes são geralmente domiciliados em países diferentes. Desta forma, costuma haver o envolvimento de um não residente para fins fiscais.

Em âmbito interno, a tributação das atividades exercidas por não residentes se dá por meio da retenção na fonte de produção do rendimento, no local de produção da riqueza, no caso o Brasil. A regra geral de incidência do IRRF sobre a renda destinada ao exterior está prevista no art. 665 do Decreto nº 3.000/99, atual Regulamento do Imposto de Renda – RIR.

Para tanto, foi decidido que em determinadas situações deveria ser reduzida a zero a alíquota do imposto incidente sobre valores remetidos ao exterior por indivíduos que exerçam em território nacional as atividades albergadas no artigo 691 do RIR.

Dentre essas situações excepcionais, o direito brasileiro inclui a de aferimento de rendimentos em virtude do afretamento de embarcações. Tais operações são, portanto, incentivadas por meio de redução a zero da alíquota incidente sobre a base de cálculo do IRRF.

A partir desse fato é que surgiu tanta polêmica envolvendo a natureza jurídica das plataformas marítimas, pois, sendo estas qualificadas como embarcação, estariam isentas de tal imposto.

4.2 – Caso Petrobras: Resumo dos Fatos

A Receita Federal está cobrando da Petrobras valores exorbitantes referentes ao não pagamento de Imposto de Renda (IR) sobre os rendimentos auferidos no país por residentes ou domiciliados no exterior, com o aluguel de plataformas marítimas, no período de 1999 a 2002. Nos termos da Lei 9.481, de 13 de agosto de 1997, a isenção de IR somente é concedida para o aluguel de embarcações marítimas, como foi explicitado acima. Contudo, a Receita Federal entende que, por terem como atividade principal a exploração petrolífera, desenvolvida enquanto estacionadas sobre um determinado ponto do mar, as plataformas marítimas não se enquadrariam na categoria de embarcação, que se limitaria ao transporte de pessoas e cargas.

Em 20 de abril de 2005, a Sexta Turma do Primeiro Conselho de Contribuintes negou provimento ao recurso voluntário interposto pela Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras, em que buscava reformar decisão da Primeira Turma/DRJ – Rio de Janeiro/RJ. Iniciou-se então, um grande debate acerca da interpretação legal do conceito de embarcação, entre uma liminar e outra, por fim, foi julgado procedente a Medida Cautelar que suspende a exigibilidade do crédito tributário até o julgamento do recurso especial.

Baseando-se no Processo nº: 18471.001620/2003-36 de 24 de fevereiro de 2005, serão apresentados os pontos defendidos por ambas as partes.

4.2.1 – Pontos Defendidos Pelo Fisco

Para fazer a autuação, a Receita Federal defendeu os seguintes pontos:

- (i) apesar da contribuinte afirmar que plataforma é espécie de embarcação, não podiam os fiscais chegar a esta conclusão, isto porque as plataformas utilizadas pela contribuinte, até se locomovem na água, mas não se destinam ao transporte de carga ou coisas. Na realidade são estruturas fixas ou flutuantes que visam à prospecção de petróleo, por isso, o legislador na Lei de Transporte Aquaviários as distinguiu das embarcações
- (ii) discorda do entendimento dado pela contribuinte, quanto à definição do elemento funcional, qual seja, a capacidade de navegabilidade. Tal capacidade não pode ser entendida apenas como suscetibilidade de locomoção na água. Na verdade, o fim da embarcação é a navegação, ou seja, no exercício de suas

atividades, a embarcação tem que estar sempre, primordialmente, navegando e levando pessoas ou coisas de um lugar para o outro, tem que estar sempre a sair de uma origem para chegar a um destino;

- (iii) a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias de 1983, do Conselho Aduaneiro, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 71, de 11.10.1988, e autorizada pelo Decreto nº 97.409, de 23.12.1988, faz distinção entre embarcação e unidade flutuante para fins de classificação e codificação de mercadorias, o que significa que são conceitos distintos;
- (iv) o precedente do STF que qualificou plataforma marítima autoelevatória como embarcação não seria aplicável, considerando que tal decisão foi proferida em 1974, ou seja, antes da assinatura da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias de 1983, de modo que deveria prevalecer a norma posterior;
- (v) quem chama os FPSO de plataformas é a contribuinte e não a fiscalização, portanto, segundo a própria contribuinte, os FPSO são plataformas.
- (vi) Entende que não houve qualquer incorreção neste fato, até porque os FPSO, também não são embarcações;
- (vii) caso os FPSO e as plataformas móveis tivessem de fato a função itinerante, não estaria associada ao início de funcionamento de uma jazida específica na Bacia de Campos;
- (viii) argumenta ainda que, pelo mesmo raciocínio levado a efeito no auto, também não seriam embarcações as de pesquisa, de pesca, de turismo, de esporte, de recreio e de guerra que, tal como as plataformas e os FPSO da indústria do petróleo, não são utilizadas para o transporte de pessoas e cargas. Tenta aqui a contribuinte igualar bens jurídicos de naturezas distintas;
- (ix) a autoridade marítima exerce seus poderes no âmbito de suas competências e neste caso a Lei que define a circunscrição da autoridade marítima, não tem o condão, segundo o CTN, de dar nova definição de embarcação para aplicação no âmbito do direito tributário;
- (x) conclui que o auto de infração, em tela, interpreta os dispositivos da Lei nº 9.481/97 de acordo como o que determina o art. 109 do CTN;
- (xi) portanto, correto está o lançamento do IRRF efetuado pelos auditores, com base nos aluguéis pagos a empresas localizadas no exterior (paraísos fiscais)

por plataformas ou por FPSO utilizados pela autuada, uma vez que apenas a embarcação, entendida no ordenamento jurídico privado brasileiro como navio, e, sendo assim, construção destinada a percorrer águas, de forma itinerante e autônoma - , está amparada pelo benefício da alíquota zero.

Após serem analisados os argumentos do Processo Administrativo Fiscal, o Ministério Público Federal (MPF) decidiu a seguinte Ementa:

“Ementa: REMESSAS DE ALUGUÉIS PARA O EXTERIOR. INCIDÊNCIA DO IR FONTE. Plataforma e embarcação são gêneros distintos de bens, portanto, os valores pagos a título de arrendamento de plataformas estão sujeitos ao recolhimento do IRRF. Lançamento Procedente”

4.2.2 – Pontos Defendidos Pela Petrobras

A petroleira foi notificada em tempo hábil da decisão de primeira instância e, através de seus advogados, interpôs o Recurso Voluntário.

- (i) a r. decisão procura justificar a autuação, recorrendo ao Código Comercial, porque o vocábulo “embarcação” seria utilizado no referido diploma legal unicamente como sinônimo de navio. Entretanto, o Código Comercial não é diploma hábil para tratar da matéria em questão: “em 1850, ainda não haviam sido construídas plataformas de petróleo em lugar algum no mundo”. Como as plataformas de petróleo são aquisições recentes da engenharia naval, delas não poderia cuidar o Código Comercial, que no século XIX, tratava como sinônimos os vocábulos navio e embarcação. O que não está correto na r. decisão é a dedutibilidade de que esse texto legal considere apenas, somente navio como embarcação. Assim sendo, constituindo-se em interpretação desautorizada, o que torna improcedente a invocação do Código Comercial para descaracterizar plataforma de petróleo como embarcação;
- (ii) a afirmativa de que venha a ser considerado como embarcação é da Marinha do Brasil, na NORMAM 01/2000 (Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação de Mar Aberto, aprovadas pela Portaria nº 9, de 11.02.2000, da Marinha do Brasil), Capítulo 2, item 0215 – Classificação das Embarcações, na alínea “d” – Tipo de Embarcação, e no

item 0202, consta, expressamente o seguinte: “As plataformas Móveis são embarcações e, como tal, obrigadas, devido à sua arqueação bruta (AB), ao registro no Tribunal Marítimo(TM) e à inscrição nas CP, DL ou AG;

- (iii) e, caso tal conceito não puder ser usado para definir se as plataformas móveis são ou não embarcações, muito menos poderão ser utilizados o Código Comercial e a Lei nº 9.537/97 (transportes aquaviários) sem os pendores da lei tributária. A referida lei, na qual se baseou tanto o Auto de Infração como a r. decisão que o acolheu, traz ementa do seguinte teor: “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”;
- (iv) sendo lei de transporte marítimo, conseqüentemente não é lei tributária, assim, impossível forcejar, no terreno dos princípios, da doutrina e da jurisprudência do Direito Tributário, interpretação extensiva, como que encampando a utilização da analogia para criar exação e penalidade, o que é vedado pela norma tributária e igualmente pelo Direito Penal. É princípio do Direito Tributário que a legalidade deve ser estrita: somente lei específica pode instituir tributos. O ordenamento positivo proíbe a interpretação extensiva ou analógica para a criação de tributos ou gravames. Basta ver o art. 150, § 6º da Constituição Federal;
- (v) a técnica de combinar lei, no Direito Público, não é admitida para prejudicar o contribuinte – do contrário, estaria criando uma ampliação indevida do raio de ação da lei, não tolerada pelo art. 108, §1º do CTN (“o emprego da analogia não poderá resultar na exigência de tributo não previsto em lei”);
- (vi) o RIR não distinguiu se benefícios (não incidência e posteriormente alíquota zero) serão aplicados a este ou aquele tipo de embarcação, tampouco excluiu de seu alcance as plataformas petrolíferas. Se o legislador tributário quisesse excluir as plataformas móveis dessa outorga isencional (*lato sensu*), o teria feito a compasso com o mandamento constitucional, o que não ocorreu;
- (vii) o E. Supremo Tribunal Federal já se pronunciou a esse respeito, em Acórdão oriundo da 2ª Turma, no Recurso Extraordinário nº 76.133, cujo Relator foi o Exmº Sr. Ministro Antônio Neder, que enquadrou as plataformas como embarcações, através da seguinte ementa: “Plataforma auto-elevadora para perfuração submarina. Constitui embarcação e está isenta do IPI, como

expressa o art. 10, XXXIX, do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 61.514-67”;

- (viii) a interpretação efetuada pelas autoridades lançadora e julgadora contraria a jurisprudência da mais alta corte do país e desrespeita o RIR(que, para efeito de isenção, não-tributação ou alíquota zero – não contém qualquer ressalva nesse particular) solapa, as próprias leis marítimas, como ensinam os ilustres pareceristas ouvidos;
- (ix) a NORMAM-01/2000 – Normas da Autoridade Marítima, em seu capítulo 9, item 0903, trata das definições, dentre as quais, na alínea “f”, a do que seja PLATAFORMA MARÍTIMA MÓVEL, estabelecendo, de forma taxativa, que plataforma móvel é embarcação, em oposição à plataforma fixa, que é descrita na alínea “e”, como “estrutura”. De igual maneira, no mesmo capítulo da aludida NORMAM as FPSO e FSU também são definidas como “embarcações”, na alínea “g”;
- (x) destacou, ainda, que, o art. 36 da Lei nº 9.537/97 dispõe que as normas decorrentes desta “lei marítima” obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil; a NORMAM-01/2000, no Capítulo 3, item 0302, na parte referente à “aplicação de convenções e códigos internacionais”, dispõe sobre a obrigatoriedade de seu entendimento, que alcança as plataformas, merecendo referência a SOLAS; LLGG e MARPOL/7378;
- (xi) no que concerne à observância dos requisitos de segurança, o Capítulo 9 da NORMAM-01/2000, que trata das plataformas, no item 0902, alínea “a”, diz da necessidade de Certificados previstos em Convenções Internacionais – Código para Construção e Equipamento para Plataformas Móveis (MODE CODE 79/89), cujo atendimento é exigido pela autoridade marítima brasileira para todas as plataformas de bandeira brasileira e estrangeira, operando em águas jurisdicionais brasileiras;
- (xii) o cumprimento da exigência de certificação é regularmente verificado pela autoridade marítima, por intermédio de vistorias, estabelecidas no Capítulo 10 da NORMAM, mediante listas de verificação específicas para cada tipo de embarcação – no caso das plataformas, estas listas estão contidas no Anexo 10 -c da NORMAM- 01/2000;

- (xiii) o Certificado de Classificação atesta a conformidade com os requisitos de segurança na construção e operação, bem como a estabilidade das embarcações em geral, incluídas, desta forma, as plataformas móveis;
- (xiv) no Capítulo 13 da NORMAM-01/2000 estatui a obrigatoriedade das embarcações possuírem o Certificado de Responsabilidade Civil, onde ateste que o seguro ou outra garantia financeira seja de acordo com as disposições da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por poluição por óleo, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 74/1976, promulgada pelo Decreto nº 79.43/77. Este certificado é exigido de toda embarcação que transporta mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga, inclusive plataforma;
- (xv) o capítulo II da NORMAM-01/2000, no item 0205, dispõe sobre o seguro obrigatório, exigência também direcionada às plataformas móveis, cuja apresentação é necessária por ocasião das vistorias regulares;
- (xvi) o Auto de Infração literalmente atropelou a legislação federal, e a r. decisão de primeira instância foi “nas águas” da Fiscalização. O Auditor Fiscal autuante não teve nem mesmo a curiosidade de ver as plataformas que estariam – mas não estão – a ensejar a autuação. Em face desses fotográficos das FPSO e FSO, das quais se vale na consecução de seu objeto social, ninguém negará que as plataformas tenham os atributos de uma embarcação;
- (xvii) a r. decisão recorrida prende-se a conceitos e definições do Código Comercial, que data do século XIX, quando – o mundo jurídico, o mundo dos fatos, nem qualquer outro tinham sido apresentados às plataformas petrolíferas, móveis ou não;

4.2.2.1 – Teste Da Função Principal

No item 2.6.1, foi apresentado o *Caso Clark (Inspector of Taxes)*, onde a Corte de Apelação inglesa aplicou o teste da função principal para decidir se as plataformas em questão estariam enquadradas no conceito de embarcação. Contudo, este teste é aplicado quando se quer equiparar a estrutura ao conceito de navio –já que estes que possuem a navegação como função primordial-, o que não é o caso, pois a isenção fiscal é concedida a embarcações de modo geral e não apenas a navios. Assim, o Conselho Administrativo

de Recursos Fiscais não poderia ter aplicado o referido teste para afastar a qualificação das plataformas marítimas.

Na Lei nº 9.537/97, embarcação é definida como “estrutura suscetível a se locomover na água”. Ao ser aplicado o teste, parte-se do pressuposto que a locomoção é a principal função da construção em questão, o que é feito equivocadamente, pois a Lei exige que embarcação apenas tenha a capacidade de se locomover.

Não obstante, mesmo que fosse viável a aplicabilidade do teste da função principal, este foi aplicado de maneira distorcida pela Autoridade Fiscal. O teste foi desenvolvido para auxílio na investigação de se a embarcação preenche o requisito de “uso na navegação” ou não. Considera-se que a embarcação é usada em navegação sempre que um grau considerável de navegação for exercido, independentemente de o movimento ocorrer enquanto a estrutura estiver desenvolvendo a sua navegação principal. Porém, será negativa a resposta sempre que a navegação for mínima ou inexistente, de maneira escassa ou auxiliar.

Em resumo, não há consistência em se utilizar o teste de função principal de maneira isolada e excluir determinada estrutura da categoria de navios se a sua função principal é desenvolvida enquanto não estiver navegando. Afinal, estruturas que navegam merecem o mesmo tratamento jurídico de navios pelo fato de enfrentarem os mesmos perigos, independentemente de estarem fixas em alguns pontos do mar durante alguns períodos.

4.2.2.2 – A Lei nº 9.537/1997 e a Navegação

Na análise do Recurso Voluntário nº 139.827, foi lida a Lei nº 9.537/97 e interpretada erroneamente. Confundiu-se a aptidão para navegação com a função primordial do transporte.

[...] apesar de a contribuinte afirmar que a plataforma é espécie de embarcação, entretanto, a fiscalização assim não entendeu, pois concluiu que as plataformas utilizadas pela empresa, até se locomovem na água, mas não se destinam ao transporte de pessoas ou coisas.

Sabe-se que o transporte é a principal atividade na navegação de longo curso e cabotagem, entretanto, segundo a Lei nº 9.432 de 1997, que trata sobre a ordenação do

transporte aquaviário e dá outras providências, existem outras modalidades de navegação. Caso se tenha interpretação similar àquela do Conselho de Contribuintes, as embarcações de recreio e desporto ou as de apoio marítimo seriam excluídas do conceito de embarcação, pois estas, se destinam a outras atividades que não o transporte de cargas e pessoas. Tampouco os navios militares que tem por objetivo primeiro o patrulhamento e, em caso de risco, o engajamento armado, seriam consideradas embarcações.

4.2.3 – Sistema Harmonizado de Designação de Codificação de Mercadorias (SHDC)

Esse sistema é aplicado à negociação de bens e mercadorias no âmbito do comércio internacional e estabelece um método internacional de classificação de mercadorias, pautado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições.

O Brasil é signatário da Convenção Internacional sobre esse sistema, o qual foi criado com o intuito de auxiliar o desenvolvimento do comércio internacional, de forma a facilitar negociações comerciais internacionais, a elaboração de tarifas de fretes e de estatísticas referentes aos diversos meios de transporte de mercadorias e outras informações utilizadas pelos diversos intervenientes no comércio internacional.

Foi fundamentada neste sistema que o Conselho de Contribuintes amparou-se para negar o recurso voluntário, sustentando que toda plataforma – independentemente de suas especificidades- deva ser considerada, para fins de aplicação tributária, como unidade flutuante e não embarcação. Porém, o referido sistema não define o conceito de embarcação nem o de unidade flutuante.

Não havendo conceito fiscal próprio para os termos citados, busca-se conceituação na legislação aplicável, no caso, a Lei nº 9.537/97 e a Normam I.

O art. 110 do Código Tributário Nacional impõe:

“Art. 110. A lei tributária não pode alterar a definição, o conteúdo e o alcance de institutos, conceitos e formas de direito privado, utilizados, expressa ou implicitamente, pela Constituição Federal, pelas Constituições dos Estados, ou pelas Leis Orgânicas do Distrito Federal ou dos Municípios, para definir ou limitar competências tributárias.”

É comprovado, então, que mesmo se houvesse definição para *embarcação* e *unidade flutuante*, tais conceitos não poderiam contrariar os anteriormente expressos na Constituição Federal, dentre outras Leis.

O Conselho, por sua vez, ignorou as definições da doutrina especializada, nacional e estrangeira, extensa bibliografia de Direito Marítimo citada no recurso voluntário da empresa autuada, não levando, ainda, em consideração o precedente do Recurso Extraordinário nº 76.133, de 1974.

4.3 – Impacto na Economia Nacional

Após o advogado da Petrobras ter entrado com Medida Cautelar a favor da suspensão imediata da cobrança, esta foi negada pelo ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Benedito Gonçalves. No primeiro despacho, ele desconsiderou os argumentos econômicos e financeiros apresentados a favor da empresa e os riscos para o abastecimento. Entretanto, ele reavaliou sua decisão e no dia seguinte suspendeu a referida cobrança.

“Os riscos derivados da imediata exigibilidade do crédito em questão ultrapassam os limites da própria lide [disputa judicial], na medida em que podem atingir o próprio abastecimento nacional de combustíveis, que é de utilidade pública”, destacou o ministro.

De acordo com o ministro do STJ, a exigência imediata dos valores “ostenta uma potencialidade danosa às atividades normais da empresa”. Ele destaca que, embora a estatal tenha grande poder econômico, a quantia “é por demais elevada para pressupor eventual facilidade na pronta apresentação de garantias suficientes para fazer frente a esse débito”.

O ministro considera que o impasse fica “ainda mais dramático” pelo fato de a Petrobras desempenhar papel relevante na economia nacional. Atualmente, o não pagamento da dívida fez a petroleira ter cancelada sua Certidão Negativa de Débitos, o que pode prejudicar operações de importação e exportação, entre outras dificuldades comerciais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não há justificativa para não se enquadrar as plataformas marítimas no conceito de embarcação, visto que, este é amplo o suficiente para abrange-las. Embora não haja uma definição universal acerca do assunto, que possibilite que os operadores do direito atribuam as responsabilidades cabíveis às indústrias que atuam no setor, o que melhor define a natureza jurídica das plataformas é o conceito de embarcação.

Elas se locomovem e flutuam sobre as águas no período em que desempenham suas atividades de exploração e produção de petróleo. A locomoção ocorre do fato de as plataformas terem de se deslocar de um ponto a outro de perfuração; e a flutuação, por permanecerem durante o desempenho de seu trabalho.

O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais deveria de ter dada a qualificação de embarcação às plataformas, visto que, de forma errônea, instituíram a premissa de que a navegação era requisito primordial para a devida classificação.

No caso de dúvida, a Autoridade Competente -a Marinha-, deveria, no exercício de suas funções legais, definir de forma concreta se as plataformas se enquadrariam no conceito de embarcação.

Ademais, é vantagem que a Petrobras vença o processo, logo, que as plataformas sejam enquadradas, pois, os contribuintes terão seus direitos resguardados e a indústria do petróleo e gás não sofrerá um enorme impacto tributário que pode afetar seriamente a atividade de produção offshore, que depende do afretamento de plataformas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PAIM, Maria Augusta. **Plataforma Marítima é Embarcação**. Disponível em: <http://www.sintese.com/doutrina_integra.asp?i=1240> Acesso em: 01 de agosto de 2014.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (DECISÃO MEDIDA CAUTELAR Nº21.159/RJ) – “CASO PETROBRAS” – Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/revista/abreDocumento.jsp?componente=MON&sequencial=29438973&formato=PDF>> Acesso em 31 de julho de 2014.

CARDOSO, Camila Mendes Viana. **A Natureza Jurídica das Plataformas Marítimas**. Disponível em: <<http://www.kincaid.com.br/clipping/12324/A-Natureza-Juridica.html>> Acesso em: 30 de julho de 2014.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. V.I: Teoria Geral. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Manoele, 2013

IMO, Comissão Coordenadora de Assuntos da (2009, 30 de junho) **SOLAS**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/seguranca_maritima/solas> Acesso em: 20 de junho de 2013.

IMO, Comissão Coordenadora de Assuntos da (2009, 30 de junho) **MARPOL**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/prevencao_da_poluicao_marinha/marpol> Acesso em: 20 de junho de 2013.

BRASIL. Lei Nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954.

BRASIL. Lei Nº 9.966, de 28 de abril de 2000.

BRASIL. Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. NORMAM 1, 2 e 3. Disponível em:

BRASIL. RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 72, DE 10 DE OUTUBRO DE 2006.

STRADA, Luciene. **Natureza Jurídica das Plataformas Marítimas**. Rio de Janeiro: Cemart, 1986.

PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

LAZARATOS, George. The definition of ship in international law. *Revue Hellénique de Droit International*, 1969.

RANGEL, Vicente Marotta. **Conflitos de leis marítimas: questões prévias**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, n. 91, p. 291-313, jan./dez., 1996

SIMAS, Hugo. **Compendio de direito marítimo brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1938.

SUMMERSKILLS, Michael. **Oil rigs: law and insurance**. London: Stevens & Sons, 1979.