

# PARTE II: O QUADRO LEGAL GERAL DA EXPLORAÇÃO E DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO MAR

*PART II: THE GENERAL LEGAL FRAMEWORK OF OFFSHORE OIL EXPLORATION  
AND PRODUCTION*

*PARTE II: EL CUADRO LEGAL GENERAL DE LA EXPLOTACIÓN Y DE LA  
PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO EN EL MAR*

**Pierre-Jean Bordahandy<sup>1</sup>**

**Resumo:** Este artigo visa discorrer sobre as regras fundamentais que regulam as atividades de exploração e produção de petróleo no mar resultantes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III - 1982), e comparar as legislações domésticas de alguns países produtores de petróleo em alto-mar bem conhecidos, como a Noruega, o Reino Unido, o Brasil e a França, afim de analisar como eles têm abordado os desafios e as responsabilidades resultantes deste quadro regulamentar. Este artigo pretende, ainda, analisar criticamente algumas decisões judiciais de interpretação e aplicação das legislações nacionais consideradas neste estudo.

**Palavras-chaves:** Direito do Mar; Direito do Petróleo; produção de petróleo no mar; poluição dos oceanos, responsabilidade do Estado Costeiro.

1 Dr. Pierre-Jean Bordahandy – Senior Lecturer University of the South Pacific – Port Vila Vanuatu - pierrejean.bordahandy@usp.ac.fj – Bolsa CAPES / PNPd – UNISANTOS – 2015 - O autor gostaria de agradecer à Professora Eliane Octaviano Martins por seu apoio incondicional e ao Dr. Alexandre Machado pela assistência.

**Abstract:** This article addresses some of the fundamental rules that regulate the activities of oil exploration and oil production at sea, resulting from the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS III–1982), and compares how the domestic legislations of some of the well-known offshore oil producing countries, such as Norway, the United Kingdom, Brazil, and France, have addressed the challenges and responsibilities arising from this regulatory framework. This article gives a critical review of some judicial decisions, interpreting and implementing the national legislations considered in this study.

**Keywords:** Law of the Sea, Oil Law, Oil production at sea, ocean pollution, coastal state responsibility

**Resumen:** Este artículo tiene el propósito de discurrir sobre las reglas fundamentales que regulan las actividades de explotación y producción de petróleo en el mar, resultantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM III - 1982). También pretende comparar las legislaciones domésticas de algunos muy conocidos países productores de petróleo en alta mar, como Noruega, el Reino Unido, Brasil y Francia, a fin de analizar cómo los mismos han abordado los retos y las responsabilidades resultantes de este cuadro reglamentario. Este artículo también pretende analizar críticamente algunas decisiones judiciales de interpretación y aplicación de las legislaciones nacionales consideradas en este estudio.

**Palabras Clave:** Derecho del Mar; Derecho del Petróleo; Producción de petróleo en el mar; Contaminación de los océanos; Responsabilidad del Estado Costero.

## INTRODUÇÃO

Como estabelecido em um prévio artigo, que aborda o quadro jurídico estabelecido pelo Direito Internacional do Mar e os direitos dos Estados costeiros com relação à proteção dos recursos e do meio ambiente, dois problemas fundamentais surgem com a exploração petrolífera no mar:

- Primeiramente, pode-se observar um problema de execução, de coerência e de coordenação das políticas de proteção dos recursos e do meio ambiente entre os diferentes Estados costeiros.

- Em segundo lugar, observa-se um problema de convivência entre a liberdade de navegação e o direito do Estado costeiro a exercer sua soberania em relação às atividades petrolíferas.

Na primeira parte deste modesto e breve estudo focado em Direito Internacional do Mar e, de forma subsequente, na legislação nacional, observa-se que o impacto das plataformas de petróleo no mar manifesta-se em dois níveis: na superfície do mar, com a navegação, e no fundo dos oceanos. Essa dupla perspectiva levou a considerar de maneira distinta a análise da realidade das atividades das plataformas petrolíferas em relação às funções do mar por um lado e a definição de navio por outro.

A análise das atividades das plataformas petrolíferas em relação às funções do mar já foi efetuada na primeira parte deste estudo, onde se concluiu que:

- O verdadeiro critério de diferenciação entre os regimes das áreas criadas pelo Direito do Mar provém da escassez ou da abundância de recursos marinhos. A este respeito, a liberdade existe somente quando os recursos são abundantes e ela se termina assim que eles se tornam raros. Isto pode ser observado tanto em relação à pesca na coluna de água da zona econômica exclusiva (ZEE), como na extração de petróleo na plataforma continental.

- A abordagem comparatista ao nível das funções do mar contribuiu também para destacar não somente as diferenças entre o Direito Internacional do Mar e a sua implementação pelos Estados signatários, mas também as diferenças entre a prática adotada por estes diferentes Estados em nível da aplicação desta Convenção internacional.

Com relação às funções do mar, afigura-se como resultado da primeira parte deste estudo que a ideia de responsabilização do Estado costeiro na proteção do meio ambiente não foi sempre refletida e concebida pelo direito brasileiro para sua conformidade ao Direito Internacional do Mar.

A questão que se coloca então nesta segunda parte do estudo é a de saber como a responsabilização do Estado costeiro com relação à proteção do meio ambiente foi refletida e concebida pelos direitos previamente considerados em relação à liberdade de navegação e à definição de navio.

## A OCUPAÇÃO EM RELAÇÃO À DEFINIÇÃO DE NAVIO

O direito marítimo estabelece um regime que é derogatório de direito comum para certos aparelhos colocados na superfície do oceano como, por exemplo, o navio. Isso levanta a questão da aplicação do direito marítimo a plataformas petrolíferas. Esta questão é legítima porque as plataformas, como o navio, estão presentes na superfície do mar e estão sujeitas às incertezas e aos riscos marítimos. Isso depende da interpretação do conceito de navio, mas como afirma o ilustre Professor Rodiere, “O navio parece exigir uma definição bastante firme para isso, de acordo com a aplicação que será feita de uma lei marítima específica, ele pode operar ou deve ser rejeitado.”<sup>2</sup> Mesmo que não haja uma definição universal do conceito de navio, apoiar-se-á sobre as características geralmente adotadas para estes bens.<sup>3</sup>

O objetivo deste capítulo será buscar a qualificação conceitual jurídica das plataformas petrolíferas para que se possa ter uma ideia do nível de aplicabilidade do direito marítimo sobre elas.

A configuração de uma plataforma de petróleo no mar pode ser variada (instalação fixa, barcaça, navio perfurador, *jack-ups*, semissubmersível), o que torna o trabalho de qualificação bastante complexo. Consequentemente, utilizar unicamente o aspecto físico das plataformas de petróleo não é uma forma adequada de abordar o tema para obter uma qualificação conceitual. A abordagem funcional é igualmente problemática, pois as funções das plataformas também se alteram. De fato, as atividades das plataformas no mar abrangem realidades muito diferentes: perfuração, exploração, produção, armazenamento e processamento de petróleo bruto.

Consequentemente, o critério mais justo da análise aparenta ser o **da conexão ou, em outras palavras, o que vincula a instalação petrolífera à plataforma continental**. Deve-se, assim, operar uma divisão entre as características das plataformas de petróleo antes e depois da conexão com a plataforma continental.

2 RODIERE, René. **Faut-il réviser la définition classique du navire?** JCP 1978 n° 2880.

3 DELAPORTE, J., Navires et autres bâtiments de mer, **LexisNexis JurisClasseur**, fasc. 1055, 1992. RODIERE, René ; DU PONTAVICE, Emmanuel. **Droit maritime**. 12. ed., Ed. Dalloz, 1997, p. 40 - 72. VIALARD, Antoine. **Droit maritime**. PUF n°289, 1997, p.272-347.

## AS CARACTERÍSTICAS DAS PLATAFORMAS ANTES DA OPERAÇÃO

No contexto de uma qualificação de plataformas de petróleo e da possibilidade de uma assimilação delas aos navios, pode-se inicialmente realizar uma distinção entre as instalações fixas e as móveis.

As instalações fixas são estruturas com base no leito do mar, construídas no local ou trazidas por reboque. Mesmo antes de se instalarem permanentemente no leito do mar, algumas delas irão flutuar para chegar a seu destino. Essas instalações não existem fora de sua posição sobre a plataforma continental. No entanto, alguns autores tomam como pretexto a qualificação de reboque de certos contratos para transportar algumas estruturas ao seu destino.<sup>4</sup>

A legislação petrolífera norueguesa resolve essa questão com uma definição ampla da atividade petrolífera.<sup>5</sup> Essa caracterização tem o efeito de excluir a aplicação do direito marítimo internacional e de assujeitar essas estruturas integralmente ao direito petrolífero do Estado costeiro. De maneira geral, pode-se considerar efetivamente que essas instalações fixas mostram uma evidente ausência de qualidade (requerida) para ser um navio, apesar de algumas delas flutuarem por algum tempo para irem até o local da exploração. Não existe "*affectio navigare*" nessas estruturas. Na verdade, é pouco provável que elas disponham de uma natureza jurídica assimilável a dos navios. Essas estruturas são mais bens móveis destinados a terem uma morada permanente que qualquer outro objeto marítimo. Elas são, no entanto, plataformas petrolíferas e estão sujeitas às vicissitudes da presença no mar; o direito as abrange mesmo não se tratando de regras do direito marítimo.

Para instalações como plataformas móveis, a qualificação é, portanto, mais delicada. Um exame detalhado das funcionalidades dessas estruturas em diferentes momentos de suas atividades será necessário.

4 ROSTAIN, Gildas. **Le déplacement des plates-formes de forage**. Tese de Doutorado em direito privado. Universidade Paris II, Paris, 1987. O autor distingue entre contrato de transporte ou contrato de reboque, dependendo da estrutura das plataformas.

5 NORUEGA. Norwegian Petroleum Directorate. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities**. Last amended by Act 24 June 2011, n° 38. Disponível em: <[www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4](http://www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4)>. Acesso em: 25 de agosto de 2016. Ver definição de "Petroleum activity" Seção 1-6 da lei. Nota de página.n° 40

## NATUREZA JURÍDICA DAS INSTALAÇÕES MÓVEIS ANTES DE OPERAR

Serão considerados como instalações móveis todos os aparelhos flutuantes capazes de enfrentar os perigos do mar. Tecnicamente falando, três tipos de aparelhos petrolíferos cabem dentro do âmbito dessa definição: “os navios perfuradores” ou “os navios de perfuração”, as “plataformas semissubmersíveis” e os “*jack-ups*”.

O desenvolvimento deverá permitir classificar mais detalhadamente suas estruturas.

Segundo a lei internacional, todos os navios devem ter uma e somente uma nacionalidade (seção 92 da CMB). Portanto, qualquer instalação móvel capaz de movimentar-se deve ter uma bandeira, caso contrário, os “navios sem nacionalidade serão considerados piratas e bandidos”.<sup>6</sup> Mesmo se a CMB utiliza somente o termo de “navio”, pode-se supor que essa interpretação ampliada seja uma necessidade.<sup>7</sup>

Essa obrigação imposta pelo Direito do Mar busca submetê-los à lei da bandeira, refletindo uma verdadeira lealdade e submissão à soberania de um Estado. As consequências dessa nacionalidade são muitas para as instalações móveis que devem cumprir, assim com as leis aprovadas pelo Estado de bandeira, mas também com as convenções ratificadas por ele como todos os navios.

A lei francesa n°68-1181 de 30 de dezembro de 1968, relativa à exploração da plataforma continental e exploração de recursos naturais, decidiu no artigo 8° que “as suas instalações e sistemas são mobiliários, tal como definido acima no artigo 3-1° (que incluem as instalações móveis)”. Isso está em conformidade com os artigos 528 e 531 do Código Civil francês, os quais atribuem a natureza jurídica de bens mobiliários a essas instalações.<sup>8</sup> O conceito de mobiliário é caracterizado pela possibilidade de deslocar a coisa considerada, o que caracteriza precisamente essas estruturas e o que permite aos operadores dessas instalações de utilizá-las sucessivamente em vários locais.

Outro critério preenchido por ambas as estruturas (navios e dispositivos móveis) é o registro. Em direito francês, por exemplo, os dispositivos móveis, como o navio, estão

6 DU PONTAVICE, Emmanuel ; CORDIER, Patricia. Navire et autres bâtiments de mer. **Lexis-Nexis JurisClasseur**, fasc. 1045, 1991.

7 Podem-se imaginar os riscos que haveria de não conceder a bandera a estes dispositivos, sob o pretexto de que eles não são navios *stricto sensu*. Haveria total liberdade para estes dispositivos que não estão sujeitos a quaisquer regras obrigatórias.

8 Disponível em: <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)>. Acesso em: 18 dez. 2016.

sujeitos a registo. No direito francês a lei de 30 de dezembro de 1968 citada anteriormente requer que o registo marítimo mencione os operadores da estrutura. No entanto, esse critério de registo é uma formalidade administrativa que existe para permitir o exercício de certos direitos na estrutura (direito de apreensão, direito de polícia...), mas não é, como se sabe, um critério válido para a determinação da natureza jurídica do bem.

Sem entrar em muitos detalhes, o direito brasileiro tem semelhantes conceitos ao direito francês, pois se baseia na tradição do direito civil ainda que existam diferenças notáveis em relação aos navios.<sup>9</sup>

Em resumo, pode-se dizer que, fora das operações petrolíferas em relação à plataforma continental, a instalação móvel aparenta ter uma natureza jurídica de mobiliário e necessita dispor de uma bandeira dando-lhe um estatuto jurídico próximo ao do navio. Seria possível aprofundar a análise da natureza jurídica das plataformas móveis, comparando todas as outras categorias de bens móveis posicionados no mar (submarinos, dragas, barcaças, etc.), e até mesmo considerando o conceito legal de "edifícios do mar", porém isso não parece ser de grande interesse, pois a questão realmente relevante é saber se, além da aplicação da lei da bandeira, a plataforma de petróleo também adota o regime legal de navio em sua totalidade de maneira a ser considerada exatamente igual a um navio.

## REGIME JURÍDICO DAS PLATAFORMAS MÓVEIS ANTES DE OPERAR

### AS REGRAS DO ESTADO DA BANDEIRA ESPECÍFICAS PARA INSTALAÇÕES MÓVEIS

#### O DIREITO FRANCÊS

A Lei francesa 68-1181 de 30 de dezembro de 1968<sup>10</sup>, relativa à exploração da plataforma continental e à exploração de seus recursos naturais, prevê em seu artigo 8º que: "as instalações e dispositivos definidos no 1º do artigo 3 (dos quais os equipamentos móveis fazem parte) citados acima são bens...".

9 BRASIL. **Código Civil Brasileiro**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, vigente desde 11 de janeiro de 2003, art.1.473, VI e VII. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

10 FRANÇA. Lei nº 68-1181, de 30 de dezembro de 1968 em respeito à prospecção da plataforma continental e a exploração de seus recursos naturais. Disponível em: <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

Esta definição coloca muito bem o critério adotado pelo direito francês, que consiste na participação atual ou futura do dispositivo petrolífero nas operações sobre a plataforma continental. Isso está em perfeito acordo com a lei do mar em relação à obrigação do Estado costeiro de regular a atividade sobre a plataforma continental.

Essa definição tem também a vantagem de incluir de maneira ampliada todas as “embarcações marítimas”, caso contrário, elas estariam sujeitas apenas às disposições aplicáveis aos navios em virtude da lei da bandeira. Aqui elas estão sujeitas a provisões específicas sobre o negócio do petróleo.

O texto da Lei de 1968 refere-se diretamente aos textos que regem os navios em áreas de código do trabalho marítimo, da segurança marítima (inclusive sobre a hipoteca), das normas de segurança das embarcações. O artigo 10 da Lei de 1968 aplica a essas instalações (em navegação ou em operação petrolífera) as regras relativas à segurança da vida humana no mar da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS.

A Lei de 7 de julho de 1967, redigida sob a influência de Dean Rodière, estendeu a aplicação do direito marítimo para dispositivos diferentes de navios. Seu âmbito foi alargado às “embarcações marítimas” e às regras gerais aplicáveis aos navios sob a restrição de que eles não poderiam estacionar permanentemente. Estas disposições parecem se adequar à realidade dualista de plataformas de petróleo que se assemelham aos navios em algumas ocasiões, mas que, em muitas outras ocasiões, têm uma função muito específica.

## O CÓDIGO MARÍTIMO NORUEGUÊS

O Capítulo 21 do Código é dedicado aos dispositivos móveis ou mais precisamente às “plataformas móveis”. A Seção 507 afirma que, em situações em que esses dispositivos não podem ser considerados como navio, o direito marítimo norueguês vai, no entanto, ser aplicado dentro dos limites que fixa essa seção.

Essa seção é fundamental na arquitetura jurídica norueguesa porque estabelece limites para a aplicação da lei marítima nas plataformas móveis e, portanto, define



o campo de atuação das duas instituições no país: a administração marítima (Regjeringen) e a administração de petróleo (Oljedirektoratet). Essa divisão é reforçada pela seção 51, que prevê que nenhuma disposição do Código Marítimo será aplicável aos danos de poluição causada por eles.

De um modo geral, esse código marítimo é aplicável às “plataformas móveis” para: o registro (necessário para estruturas móveis e opcionais para estruturas fixas), os privilégios e apreensões, a função de capitão, a limitação de responsabilidade, a colisão, a assistência. A técnica é semelhante ao que existe em direito francês: o direito marítimo é aplicável às plataformas móveis quando elas têm que flutuar e navegar sem qualquer operação petrolífera, conexão ou vínculo com a plataforma continental.

## O DIREITO BRASILEIRO

A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997<sup>11</sup>, que é a lei sobre as atividades de petróleo no Brasil (conhecida como Lei do petróleo), focaliza principalmente nas licenças e na concessão de petróleo e não fornece nenhuma definição do conceito de instalação petrolífera ou de plataforma de petróleo. Portanto a Lei Nº 9.537/1997 sobre a segurança do tráfego aquaviário fornece uma definição ampla de embarcação.<sup>12</sup>

A sujeição da autoridade marítima ao registro é um requisito. Segundo a conceituação atual, tem-se, portanto, embarcação como sendo toda construção sujeita à inscrição e suscetível de se deslocar na água.

Segundo a Lei Nº 9.537/97, a Marinha do Brasil<sup>13</sup> é a autoridade competente pelo

11 BRASIL. Lei nº 9.478/1997, de 06 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

12 BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

“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”.**

13 BRASIL. Lei Complementar Nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm)>. Acesso em: 11 dez. 2016. “Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: I - orientar e controlar a Marinha Mercante

registro por meio da Norma de Autoridade Marítima N° 1.<sup>14</sup> Assim, por meio desta, a Marinha do Brasil define quais embarcações estão sujeitas a registro, reconhecendo expressamente que as plataformas deveriam ser consideradas nesta categoria.<sup>15</sup>

A redação da Normam I, decorrente da Lei N° 9.537/97, buscou evitar que uma interpretação equivocada conduzisse a uma aplicação redutora do conceito de embarcação.

Cabe antecipar um ponto que será analisado detalhadamente no decorrer deste artigo que se refere ao problema da segmentação das plataformas em grupos: o das plataformas fixas e o das móveis. Esta segmentação não é rígida e nem o poderia ser. Mesmo com base no amplo critério adotado pela Normam I, as instalações fixas não poderão ser qualificadas como embarcações. No momento que se determina o registro de plataformas fixas quando rebocadas, não é desejável que o ato do registro seja feito em concomitância ao do deslocamento; tampouco, que o registro seja subordinado à verificação empírica de deslocamento prévio. Não se pode esperar que a Autoridade Marítima, ao determinar o registro, avalie se de fato houve locomoção na água; até porque o registro como condição de regularidade da embarcação deve ser feito antes mesmo de sua entrada em operação.

O objetivo do comando da Normam I, ao reproduzir o dispositivo da Lei N° 9.537/97, é que a capacidade de navegação da referida estrutura seja avaliada;

e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; II - prover a segurança da navegação aquaviária; III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. (...) Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim") - é também responsável pela definição de **quais construções capazes de se locomover na água devem ser registradas, sendo, então, consideradas como embarcação.**"

14 BRASIL. **Normam-01/DPC:** Normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01_0.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

15 "SEÇÃO I - INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES - 0201 - APLICAÇÃO

"Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas 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.**"

isto é, verificar *a priori* se há aptidão para deslocamento sobre superfície aquática. Se a referida capacidade for constatada, e as demais condições prescritas forem reunidas, dever-se-á proceder ao registro.

Convém destacar que é de interesse público que as atividades desempenhadas a bordo de toda e qualquer instalação sejam fiscalizadas pela Marinha. Para que a Marinha Brasileira possa agir, o registro das instalações e a sua correspondente inscrição se impõem, não se circunscrevendo a atuação da Marinha e o exercício de seu poder fiscalizador a apenas alguns tipos de plataforma em detrimento de outros. Com efeito, as plataformas em operação no Brasil – independentemente de sua definição como fixas ou móveis – são registradas no Tribunal Marítimo e inscritas na Capitania dos Portos competente, ambos órgãos auxiliares da Marinha Brasileira. Ressalte-se que nem a Normam I nem a Lei Nº 9.537/97 qualificam a navegabilidade ou determinam qualquer gradação a ser observada. Não há, assim, o requisito de que a navegação seja a atividade principal da estrutura, mas, apenas, que a capacidade de deslocamento sobre a água esteja presente como característica.

De fato, a Normam I em seu item 303, ao versar sobre a outorga de autorização de construção de embarcação e a necessidade de certificação por uma sociedade autorizada, não poderia ser mais clara ao reconhecer, como contida no gênero embarcação, as plataformas marítimas.<sup>16</sup>

Devido à definição aparentemente ampla do conceito de “embarcação” na lei brasileira, é possível imaginar a aplicação da ordem jurídica brasileira em muitos casos. Todavia tem-se visto as limitações impostas pela necessidade de uma

16 “303 - OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

- a) Todas as embarcações nacionais que transportem a granel substâncias líquidas nocivas, produtos químicos perigosos ou gases liquefeitos, em conformidade com o Anexo II da Convenção MARPOL, os Códigos IBC/BCH ou IGC/GC, para as quais foram solicitadas Licença de Construção, Alteração (com alteração estrutural de vulto, a ser julgada pela Diretoria de Portos e Costas - DPC), Reclassificação ou Documento de Regularização (atual LCEC) após 09/06/1998, devem, obrigatoriamente, ser mantidas em classe por uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto.
- 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.”

inscrição no registro brasileiro. Isso levanta a questão do estatuto de plataformas móveis sob-bandeiras estrangeiras.

Além disso, a outra parte da legislação brasileira que parece fornecer mais informações sobre a natureza jurídica das instalações petrolíferas no mar se refere às legislações ambientais e mais particularmente às legislações que têm como objetivo a prevenção de danos ambientais, tal como a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000<sup>17</sup>, que fornece as seguintes definições:

- “Capítulo I, das definições e classificações: V - **navio**: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes.”

- “Capítulo I das definições e classificações: VI - **plataforma**: 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.”

Pode-se observar que esse quadro legal não permite saber precisamente quando uma instalação petrolífera é um navio ou uma plataforma petrolífera. O que leva à seguinte questão: qual seria a situação de uma plataforma petrolífera móvel que também possui uma bandeira, como é frequentemente o caso? Ela será considerada como navio, no sentido do capítulo I – V, ou será considerada como instalação/plataforma petrolífera, no sentido do capítulo I – VI da lei de 2000?

Como se sabe, isso é realmente problemático, visto que um navio está sujeito à aplicação da lei da bandeira, enquanto uma instalação *offshore*, em princípio, está sujeita à legislação do território onde opera. Esse problema não é apenas teórico e as jurisdições brasileiras estão atualmente debatendo sobre as consequências implícitas dessa classificação, ou seja, a aplicação do regime tributário brasileiro para as plataformas petrolíferas.

Sem entrar em detalhes, os conflitos se apresentam em diferentes níveis, podendo-se observar uma oposição entre a jurisdição federal e a estadual, mas

<sup>17</sup> Veja BORDAHANDY Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção do petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos**, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016. Parte I – Capítulo II 2 b). Disponível em: <[www.univali.br/periodicos](http://www.univali.br/periodicos)>. Acesso em: 6 março 2017.

também uma oposição entre o Ministério das Finanças e a direção da empresa Petrobrás. Convém salientar que há pelo menos um consenso: “as plataformas móveis só se enquadram no conceito de embarcação no momento em que efetuam transporte de pessoas e cargas, mas não quando estão cumprindo sua finalidade: a exploração de petróleo em locais fixos.”<sup>18</sup> Isto significa implicitamente que, em qualquer caso, antes do início das operações petrolíferas, as plataformas móveis são consideradas como navio/embarcação na lei brasileira.

Assim sendo, se as leis brasileiras não parecem conter uma distinção entre o antes e o durante das operações petrolíferas, as jurisdições aparentam fazer implicitamente essa distinção. No entanto, essa observação será válida somente se as jurisdições brasileiras concordarem que as plataformas de petróleo móveis, contudo, não são consideradas como navio durante as fases de operação petrolífera, como será discutido mais adiante.<sup>19</sup> Essa é uma diferença notável em relação à lei francesa e à lei norueguesa descritas anteriormente, nas quais a atividade de petróleo proveniente das instalações decide seu regime jurídico. É a aplicação da lei do Estado costeiro que prevalece prioritariamente sobre a lei da bandeira a partir do momento que exista envolvimento nas atividades petrolíferas.

Sem preconceitos com relação à lógica da legislação brasileira a esse nível, ou mesmo do valor (jurídico e econômico) das escolhas feitas por essa lei, pode-se simplesmente observar, se essa análise estiver correta, que o Estado brasileiro está privado não somente dos impostos sobre o aluguel de plataformas de petróleo móveis, mas também está abrindo mão, teoricamente, de qualquer controle formal que poderia ser realizado nestas instalações antes das operações petrolíferas (conexão à plataforma continental), dado que, até então, somente a lei da bandeira (e não a legislação brasileira) se aplica a estas instalações. A qualificação de navio também tem implicações em relação ao papel das sociedades de classificação.

## O PAPEL PARTICULAR DAS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

O papel das sociedades de classificação no setor marítimo é bem estabelecido e os certificados de controle técnico marítimo são reconhecidos pela maioria dos

18 Judiciário decidirá se plataformas móveis são embarcações. **Migalhas**, 18 de junho de 2013. Disponível em: <[www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI180677,11049-Judiciario+de+cidira+se+plataformas+moveis+sao+embarcacoes](http://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI180677,11049-Judiciario+de+cidira+se+plataformas+moveis+sao+embarcacoes)>. Acesso em 11 dez. 2016.

19 Veja Capítulo II Seção II 2) d) Pg. 21.

governos estaduais. Os certificados são importantes tanto para as plataformas móveis quanto para os navios. Eles são a condição para que estas instalações possam se deslocar de um local de perfuração ou de extração para outro. Por exemplo, as seguradoras de plataformas móveis exigem muitas vezes que elas sejam submetidas a inspeções periódicas por parte da sociedade de classificação, a fim de atestar sua condição e sua capacidade de enfrentar os perigos do mar.

As classificações marítimas são geralmente feitas por sociedades de classificação através da referência a padrões internacionais de qualidade como, por exemplo, as normas da ISO, que, aliás, não são as únicas. De fato, existem muitas outras normas: Diretivas Seveso II, Europeus, NORSOK, etc., cada qual especializada em uma área específica (eletricidade, aquecimento, refino, bombas, tubos...). O objetivo dessas normas internacionais é estabelecer requisitos de qualidade. Apesar de serem amplamente utilizadas na indústria ou mesmo exigidas por algumas companhias seguradoras, elas beneficiam de um peso jurídico relativo porque não são leis.

Com relação às questões puramente marítimas, as normas e os padrões de qualidade utilizados e os certificados das sociedades de classificação são geralmente não somente aceitos, mas também impostos pelos Estados costeiros. Na indústria petrolífera, no entanto, os padrões de qualidade e os certificados das sociedades de classificação não têm o mesmo valor, como se verá a seguir.<sup>20</sup> O Estado costeiro impõe muitas vezes suas próprias exigências.

Entretanto, o problema de qualificação das instalações petrolíferas (navio/plataforma) no direito brasileiro, como foi discutido anteriormente, deixa em suspenso a questão do valor das certificações das sociedades de classificação. Tendo em conta o papel da IMO em relação à segurança da navegação marítima e o fato que a IMO também promulga várias normas em relação às plataformas petrolíferas, é interessante verificar se isso leva a uma assimilação dessas instalações aos navios.

A IMO sendo encarregada de estabelecer as normas relativas à segurança da navegação das plataformas móveis e dos navios, poder-se-ia supor que existe uma semelhança entre eles e que as regras aplicáveis a um são igualmente aplicáveis ao outro.

<sup>20</sup> Ver Página 26 - A Classificação das instalações petrolíferas pelas sociedades de classificação.

# AS REGRAS DA OMI EM RELAÇÃO ÀS INSTALAÇÕES MÓVEIS

## O CÓDIGO MODU DE 2009

O Código MODU 1989 - 2009 (Código para a construção e equipamentos de unidades móveis de perfuração *offshore*)<sup>21</sup> tem como objetivo estabelecer normas para a construção de plataformas móveis. O código 1989 foi aprovado pela Resolução A.649 (16) da OMI. Ele é opcional para equipamentos construídos antes de 1991 e é obrigatório para todas as instalações ainda em construção a partir de 1º de maio de 1991. O Código 2009 foi aprovado pela resolução IMO A.1023(26), adaptada em 2 de dezembro de 2009. Ele é obrigatório para todas as instalações ainda em construção a partir de 1º de janeiro de 2012.<sup>22</sup>

Esta é a criação de um requisito mínimo ou, como disse o próprio preâmbulo: “Este código vem sendo desenvolvido para fornecer um padrão internacional para a construção de novas unidades de plataformas offshore, facilitando a circulação e a operação internacional dessas unidades, fornecendo um nível de segurança para tais unidades e para o pessoal a bordo, equivalente ao exigido pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, e da Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, para os navios convencionais utilizados em viagens internacionais.”

Consequentemente, esse código tem uma importância capital, pois adapta de maneira específica as plataformas móveis às políticas básicas relacionadas às linhas de carga ou de segurança no mar. Assim, não se trata de um simples acessório. Em segunda análise, esse código sugere também que as plataformas petrolíferas não são equivalentes aos navios, mesmo fora dos períodos de perfuração e extração petrolíferas durante os quais elas estão conectadas ao solo.

21 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (2010 MODU Code)**. Disponível em: <<http://mdl2179trial-docs.com/releases/release201303211200016/TREX-44072.pdf>>. Acesso em 12 dez. 2016. <http://www.imo.org/Publications/Documents/Newsletters%20and%20Mailers/Mailers/I810E>

22 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **IMO Resolution A.1023(26). Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)**. Firmada em 02 de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/A.1023-26.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

Por consequência, quando elas se encontram na superfície sem conexão ao solo, essas instalações não são assimiláveis aos navios porque estão sujeitas a normas especiais.

Também é importante notar que “o código não inclui requisitos para a perfuração de poços submarinos ou para o procedimento de seu controle. Tais operações estão sujeitas ao controle do Estado costeiro.”<sup>23</sup>

Novamente, a finalidade (função petrolífera da instalação) tem um impacto sobre a natureza jurídica dessa instalação mesmo quando considerada pela sua única função marítima. Confirma-se a falta de padrões industriais internacionais em matéria de extração de petróleo. Cabe ao Estado costeiro estabelecer suas próprias regras. A esse nível, a intervenção da OMI cessa igualmente dado que a regulação das atividades petrolíferas pertence ao Estado costeiro.

Isso indica claramente, em primeiro lugar, que o Código MODU destina-se a criar uma legislação específica quando as instalações se comportam como navio e não como instalação petrolífera e, em segundo lugar, que ele não se destina a ser aplicado a operações petrolíferas dessas instalações, o que confirma que as plataformas de petróleo têm uma dualidade de regimes (antes e durante as operações petrolíferas).

O Código MODU é aplicável a todas as plataformas petrolíferas móveis que dispõem de uma bandeira e cujo Estado aderiu à resolução da OMI criando o código MODU. Mas essa não é a única disposição da IMO que se pode aplicar a essas estruturas.

## AS REGRAS STWC

O mundo marítimo conhece o Código STCW relativo à formação e à capacitação da tripulação dos navios, porém esse código só é aplicável a “embarcações munidas de um meio de propulsão autônoma”. Ora, sabe-se que nem todas as plataformas móveis estão munidas desses meios. Por esta razão importava adaptar as disposições do Código STCW às plataformas móveis *offshore*, o que foi efetuado então pela OMI em suas resoluções A.538(13) de 1982, A.712(17) e

<sup>23</sup> N.º 6 do Preâmbulo da resolução da IMO.



A.828(19). As resoluções descrevem especificamente o âmbito de sua aplicação e o que se entende por plataforma móvel.

## O CÓDIGO ISM

Em junho de 1994, a IMO adotou o Código ISM (Código Internacional de Gestão para a operação segura dos navios e a prevenção da poluição), que é, na verdade, o Capítulo IX da Convenção SOLAS.<sup>24</sup> Esse código em vigor desde 1º de julho de 2002 aplica-se a todas as “unidades de perfuração móveis no mar” de mais de 500 unidades de arqueação (G.T.).

O objetivo desse código é baseado no estabelecimento e no cumprimento de procedimentos de segurança, mas principalmente na obrigação de dispor da presença de um “responsável segurança” encarregado de transmitir as informações aos dirigentes de cada companhia de navegação. Essa disposição também parece ter importantes consequências jurídicas nas possibilidades da limitação da responsabilidade do armador, porque através de todas as convenções internacionais, a responsabilidade do proprietário é baseada na culpa e na presunção de “*due diligence*” do mesmo. O Código ISM não muda as regras de responsabilidade, mas, na prática, pode mudar a compreensão dos fatos.

Com relação às plataformas petrolíferas, o código ISM deverá trazer uma mais-valia inteiramente variável conforme a situação na qual se encontra a plataforma petrolífera. De fato, fora das fases petrolíferas, a contribuição do código é incontestável, pois não existia nada desse tipo antes. Por outro lado, durante as fases de produção petrolífera, como se verá mais adiante, certas legislações nacionais já exigiam um sistema de controle interno da segurança bastante avançado.

Mais uma vez é importante notar que as normas, como o Código ISM aplicável às plataformas de petróleo, têm um impacto limitado na atividade de navegação e não se estendem às atividades petrolíferas para as quais apenas o Estado costeiro é competente.

24 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)**. Firmada em 1º de novembro de 1974. Vigente em 25 de maio de 1980. Disponível em: <[http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

# AS OUTRAS REGRAS APLICÁVEIS ÀS INSTALAÇÕES MÓVEIS

## O DIREITO EUROPEU

O papel da União Europeia nos padrões de segurança não é direto, no entanto é importante para assegurar que as normas estabelecidas pela IMO sejam aplicadas pelos Estados-Membros. Desde a Diretiva do 13 de setembro de 1993, os Estados-Membros da União têm critérios comuns para os procedimentos de inspeção para o controle dos navios pelo *Estado do porto*. Essa inspeção de navios pelo Estado do porto é principalmente o trabalho do MOU (*Memorandum of Understanding*) de Paris.<sup>25</sup>

## A CONVENÇÃO SUA

A convenção SUA visa lutar contra atos ilegais que não podem ser caracterizados como pirataria e que ocorreriam a bordo de navios no mar. A análise do Art. 1º desta Convenção revela que o escopo da aplicação definido amplamente permite a inclusão de plataformas móveis em alto-mar e que não estão permanentemente conectadas ao fundo do mar.<sup>26</sup> No entanto, o conteúdo desta Convenção foi elaborado para ser aplicado ao sistema operacional e a uma plataforma continental permanentemente fixa (como será visto a seguir).

## O PAPEL DOMINANTE DO ESTADO DA BANDEIRA EM RELAÇÃO ÀS REGRAS MARÍTIMAS

Todas as regras referentes aos dispositivos móveis são aplicáveis somente através da regulação do Estado de bandeira, o que também limita a aplicação

25 PARIS MOU. **Paris Memorandum of Understanding on Port State Control**. Disponível em <<https://www.parismou.org/about-us/memorandum>>. Acesso em: 18 dez. 2016.

26 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Prevention and suppression of acts of terrorism against shipping**. Firmada em 10 de março de 1988. Vigente em 1º de março de 1992. **United Nations Treaty Series**, vol. 1678, I-29004, p. 222, 1992. Disponível em: <<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>>. Também disponível em: <[www.imo.org](http://www.imo.org)>. Acesso em: 25 agosto 2016. Artigo 1 "For the purposes of this Convention, "Ship" means a vessel of any type whatsoever not permanently attached to the sea-bed, including dynamically supported craft, submersibles, or any other floating craft." Unofficial translation: "Para efeitos da presente Convenção, navio significa uma embarcação de qualquer tipo que não esteja ligada de forma permanente ao fundo oceânico, incluindo embarcações com sustentação dinâmica, submersíveis ou qualquer outro tipo de estrutura flutuante.

daquelas regras ao Estado da bandeira que ratificou. No entanto, a maioria dos Estados tem adotado as três grandes convenções marítimas (Convenção SOLAS, as Linhas de Carga e MARPOL), o que permite dizer que pelo menos essas três convenções internacionais são aplicáveis aos equipamentos móveis em geral.

Inversamente, quando o equipamento estiver em operação, conforme os termos dos artigos 77,<sup>27</sup> 80,<sup>28</sup> 81,<sup>29</sup> da Convenção de Montego Bay - CMB, o

27 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, UNCLOS. Firmada à Montego Bay em 10 de dezembro de 1982 - vigente em 16 de novembro de 1994. Disponível em: <[www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf)>. Acesso em 11 dez. 2016. Part VI Continental Shelf Article 77 "Rights of the coastal State over the continental shelf 1. The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources. 2. The rights referred to in paragraph 1 are exclusive in the sense that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities without the express consent of the coastal State. 3. The rights of the coastal State over the continental shelf do not depend on occupation, effective or notional, or on any express proclamation. 4. The natural resources referred to in this Part consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil."

Tradução não oficial - Somente para informação.

Artigo 77. Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental 1 - O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. 2 - Os direitos a que se refere o n.º 1 são exclusivos, no sentido de que, se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas actividades sem o expresse consentimento desse Estado. 3 - Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental são independentes da sua ocupação, real ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa. 4 - Os recursos naturais a que se referem as disposições da presente parte são os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contacto físico com esse leito ou subsolo.

28 UNCLOS Part VI Continental Shelf Article 80 "Artificial islands, installations and structures on the continental shelf Article 60 applies mutatis mutandis to artificial islands, installations and structures on the continental shelf.

Tradução não oficial - Somente para informação.

Artigo 80. Ilhas artificiais, instalações e estruturas na plataforma continental O artigo 60.º aplica-se, mutatis mutandis, às ilhas artificiais, instalações e estruturas sobre a plataforma continental.

29 UNCLOS Part VI Continental Shelf Article 81 "Drilling on the continental shelf. The coastal State shall have the exclusive right to authorize and regulate drilling on the continental shelf for all purposes.

Tradução não oficial - Somente para informação

Artigo 81. Perfurações na plataforma continental. O Estado costeiro terá o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.

Estado costeiro terá jurisdição sobre essas instalações, o que gera conflito entre a soberania do Estado do pavilhão e do Estado costeiro. Isso constitui um argumento adicional para distinguir juridicamente dois períodos (antes e/ou durante as operações petrolíferas) e justifica a análise das características de plataformas de petróleo durante as operações.

## CONCLUSÃO DA SEÇÃO I

Antes do início da exploração de petróleo propriamente dita, o direito marítimo e a lei da bandeira parecem operar de pleno direito, exceto no caso da Noruega, onde o destino e a finalidade do navio ou da instalação parecem substituir a lei do Estado costeiro pela lei do pavilhão.

## A FUNÇÃO PETROLÍFERA QUE CARACTERIZA TODAS ESTAS ESTRUTURAS

A ideia que se desenvolverá nesta seção é de se considerar que as instalações marinhas sofrem bastante a influência da sua função até mesmo para mudar a natureza e o regime legal.

A proposta é arriscada. De fato, não se trata apenas de reivindicar para todas as instalações, independentemente de sua estrutura (flutuante ou fixa), a filiação a uma única família: as instalações petrolíferas. Mas se trata, além disso, de atribuir essa qualidade que temporariamente, aquando das operações petrolíferas, o que tem como efeito de conferir a determinados equipamentos móveis uma dupla natureza em função de sua situação.

A proposta não é nova, como o disse o Professor A. Vialard: "Generalizando a distinção proposta pela doutrina, deve ser possível construir um regime misto para plataformas de petróleo em sua natureza híbrida: embarcação de um lado e do outro, equipamento de mineração."<sup>30</sup>

Para isso, precisa-se partir da premissa que as instalações às quais se referiu estão envolvidas em operações petrolíferas, sejam elas de exploração ou de

30 VIALARD, Antoine. **Droit maritime**. PUF n°289, 1997, p.252.

produção. Considera-se então que elas se encontram em uma situação operacional, pouco importa que ela seja de perfuração ou produção ou, em alguns casos, de armazenamento e processamento de petróleo bruto. O ponto principal é que essas instalações terão obtido os acordos necessários para operar na plataforma continental do Estado costeiro. Por isso o critério utilizado é uma vez mais o **critério da conexão ou do vínculo da instalação petrolífera com a plataforma continental**.

O objetivo desta abordagem é demonstrar que a natureza e o regime legal dessas instalações mudam antes e durante as operações petrolíferas.

Como na primeira seção, organizar-se-á o trabalho em duas partes dedicadas em definir primeiramente a natureza jurídica das plataformas de petróleo durante as operações e, secundamente, em expor o regime jurídico destas durante o mesmo período.

## O REGIME JURÍDICO DAS PLATAFORMAS DE PETRÓLEO DURANTE A OPERAÇÃO

Para fazer um paralelo com o que se disse na seção anterior, examinar-se-ão nesta seção as características das instalações de petróleo e o valor dos certificados de classificação da posição da legislação nacional com relação à indústria do petróleo.

## CARACTERÍSTICAS DAS PLATAFORMAS DE PETRÓLEO DURANTE A OPERAÇÃO

Não é preciso lembrar aqui os critérios que ajudaram na seção anterior a abordar as instalações fora das fases de operações petrolíferas, pois aqui esses critérios são ineficazes.

Durante as fases de operação petrolífera, essas instalações estão colocadas no fundo do mar (não são flutuantes) ou mantidas no mesmo lugar por um sistema de ancoragem que as impedem de se deslocar (portanto, não navegam). Para os mais imaginativos, mesmo os equipamentos que estão no posicionamento dinâmico (então navegando) para permanecerem no local dispõem de um cabo

ou gasoduto ligando-os à plataforma continental, através da qual eles realizam operações petrolíferas. Por conseguinte, elas não navegam no mar desde que a sua função seja de estarem vinculadas ao solo da plataforma continental.

A situação das instalações *offshore* em operação petrolífera não é, portanto, de nenhuma maneira comparável a de um navio em alto-mar que teria ancorado por um tempo, e isso em vários aspectos:

- Ao contrário dos navios, as instalações de petróleo estão intimamente ligadas com o Estado costeiro durante as operações petrolíferas. Assim, todas as leis de petróleo estabelecem que as empresas que operam uma atividade petrolífera têm que adquirir uma licença do Estado costeiro e ter uma representação nesse Estado. Isso é verificável em direito norueguês,<sup>31</sup> mas também no direito brasileiro.<sup>32</sup>

- As plataformas de petróleo se beneficiam de áreas seguras, o que as distingue de antemão de um navio ancorado. Estas áreas são marcadas em cartas marinhas e as principais rotas de navegação marítima são traçadas evitando cuidadosamente essas áreas. A travessia destas por um outro navio conduz imediatamente a um procedimento de alerta, num primeiro tempo, e sobretudo a uma multa substancial para o infrator como ilustrado pela lei norueguesa de petróleo.<sup>33</sup>

- Por fim, como já se disse antes, o Estado costeiro tem jurisdição sobre essas instalações nos termos dos artigos 77, 80 e 81 da CMB,<sup>34</sup> os quais são contrários às regras aplicáveis aos navios para as quais a lei da bandeira tem predomínio.

31 NORWEGIAN PETROLEUM DIRECTORATE. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities.** Section 1-3 "Requirements relating to licence etc". Disponível em: <<http://www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

32 BRASIL. Ministério de Minas e Energia – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Disponível em: <[www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br)>. Contrato de concessão para exploração e produção de petróleo e gás natural. Disponível em: <[http://www.brasil-rounds.gov.br/arquivos/Edital/Edital\\_Contrato/Contrato\\_R11\\_06032013\\_Vfinal.docx](http://www.brasil-rounds.gov.br/arquivos/Edital/Edital_Contrato/Contrato_R11_06032013_Vfinal.docx)>. Acesso em 11 dez. 2016. MACHADO, Carlos José Saldanha; TEIXEIRA, Beatriz Martins; VILANI, Rodrigo Machado. **O processo de licenciamento ambiental e a fase do descomissionamento da indústria do petróleo no Brasil.** IX Congresso Nacional de Excelência em Gestão, 20 a 23 de junho de 2013. Disponível em: <<http://www.inovarse.org/filebrowser/download/15523>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

DA SILVA, ADRIANO Lucena; MENESES, Carla Gracy. **A licitação e o licenciamento ambiental nas atividades petrolíferas.** In **RUNPetro**, nº2, Ano 2, Abril/Setembro 2014. Disponível em: <<https://repositorio.unp.br/index.php/runpetro/article/download/557/443>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

33 NORUEGA. Norwegian Petroleum Directorate. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities.** Section 9-4 "Safety Zones etc". Disponível em: <<http://www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#9-4>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

34 Convenção de Montego Bay (CMB). Artigo 77 nota de p. nº 26, CMB Artigo 80 nota de pg. nº 27, CMB Artigo 81 nota de p. nº 28.

Isso vai mais além de uma simples redução da soberania da lei da bandeira que os navios podem sofrer quando entram nas águas interiores de um Estado costeiro. A lei da bandeira que se aplica à instalação móvel antes da operação de petróleo na plataforma continental perde, em geral, eficácia em relação à lei do Estado costeiro e em particular ao benefício da lei do petróleo do Estado costeiro.

O certo é que os dispositivos que possuem uma bandeira perdem esse privilégio de qualidade de navio em favor da instalação petrolífera, independentemente da sua realidade física, desde que eles estejam implicados com uma atividade petrolífera em relação à plataforma continental.

As instalações fixas nunca dispuseram de um pavilhão e foram, a partir de sua origem, sujeitas à jurisdição do Estado costeiro, em particular, no que se refere à sua construção, como se constatou através do estudo do sistema norueguês. Durante o curto espaço de tempo que essas instalações "fixas" podem ser consideradas como embarcações marítimas, elas não dispõem, todavia, de uma bandeira. Isso seria tecnicamente impossível porque elas satisfazem muito pouco à regulamentação marítima e, ademais, isto não iria ajudá-las, visto que elas não têm a finalidade de se deslocarem.

Nesta análise sobre a jurisdição e a competência do Estado costeiro sobre as instalações petrolíferas em operação na plataforma continental, pode-se concluir afirmando que, como a lei da bandeira não se aplica às instalações, elas possuem uma natureza jurídica muito distinta dos navios.

## **O REGIME DA INSTALAÇÃO PETROLÍFERA NA LEGISLAÇÃO DO ESTADO COSTEIRO**

### **O QUE É UMA INSTALAÇÃO PETROLÍFERA?**

O termo "instalação" é proveniente do Direito do Mar que utiliza essa definição para indicar que essas instalações não têm o estatuto jurídico de ilhas. A única coisa que se sabe, graças ao Direito do Mar, é que as instalações petrolíferas são

concebidas para permitir a exploração e o aproveitamento de recursos minerais no mar. As propriedades físicas das estruturas que suportam esta funcionalidade não parecem ser importantes para serem abordadas aqui. Chega-se então à conclusão que cabe a cada Estado costeiro a definição exata do termo “instalação petrolífera”, mas é evidente que haverá tantas definições quanto na legislação petrolífera. Apresentar-se-ão as características mais reconhecidas na noção de instalação petrolífera através do estudo de soluções trazidas a esse problema por três sistemas jurídicos diferentes.

## A INSTALAÇÃO PETROLÍFERA NA LEGISLAÇÃO PETROLÍFERA FRANCESA

A Lei de 1968,<sup>35</sup> em seu Art. 3º, fornece uma definição relativamente precisa das “instalações ou dispositivos”, como sendo:

- “I - Plataformas e outros dispositivos de prospeção ou produção assim que seus anexos;
- II - Embarcações marítimas diretamente envolvidas nas operações de prospeção e produção.”

Se a motivação implícita desse texto é facilmente decifrada, ou seja, o fato de não submeter as embarcações marítimas somente à lei do pavilhão, pode-se lamentar a falta de clareza desses dispositivos, dos quais ignoramos se ela (a Lei de 1968 “em relação a prospeção da plataforma continental”) deve prevalecer sobre a lei do pavilhão.

A Lei de 1976 em relação à zona econômica e à zona de proteção ecológica<sup>36</sup>, modificada pela Lei nº 2003-346 de 15 de abril de 2003, também parece preferir o termo “instalações” ao termo de navio, o que sugere novamente a intenção de se distanciar da aplicação da lei da bandeira.

35 FRANÇA. Lei nº 68-1181, do 30 de dezembro de 1968 em respeito à prospeção da plataforma continental e a exploração de seus recursos naturais. Disponível em: <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)>. Acesso em : 25 agosto 2016.

36 FRANÇA. Lei nº 76-655, do 16 de julho de 1976 em respeito à zona econômica e à zona de proteção ecológica. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000879846&categorieLien=id>>. Acesso em: 25 agosto 2016.



## A INSTALAÇÃO PETROLÍFERA NA LEGISLAÇÃO PETROLÍFERA INGLESA

Qualquer definição física das instalações é cuidadosamente evitada na legislação do “Continental Shelf Act de 1964”, que prevê zonas de segurança para proteger as “instalações”, ou ainda a aplicação da jurisdição inglesa sobre estas “instalações”, etc. Alguns comentaristas têm criticado essa legislação por não ser suficientemente ampla para incluir todos os tipos de instalações “*facility*” envolvidas em atividades petrolíferas.<sup>37</sup>

É importante notar, entretanto, que a ampliação da aplicabilidade da lei do petróleo a todas as instalações que poderiam ser conectadas às atividades petrolíferas, como em instalações *offshore*, parece ter sido realizada em textos posteriores, tais como a *Installations Act* de 1971,<sup>38</sup> a Lei de Petróleo e Gás de 1982 ou até mesmo o “*Petroleum Act 1998*”.<sup>39</sup>

Note-se também que o *Petroleum Act 1998* não fala de “navio”, mas apenas de “*offshore installations*” ou “instalação petrolífera” de maneira ampla. A única referência a navio parece ter sido feita para indicar que o ato de transporte marítimo (aplicável aos navios) cede lugar ao *Petroleum Act* quando navios estão envolvidos em operações de petróleo.

## A INSTALAÇÃO PETROLÍFERA NA LEGISLAÇÃO PETROLÍFERA NORUEGUESA

A lei norueguesa do petróleo (*Norwegian Petroleum Act*) adota uma definição muito ampla de “instalação petrolífera”.<sup>40</sup> As “atividades de petróleo” também

37 BARRETT, B.; HOWELLS, R.; HINDLEY, B. **Safety in the offshore petroleum industry: the law and practice for management**, Londres: Kogan Page Ltd., 1987.

38 UNITED KINGDOM. **Mineral Workings (Offshore Installations) Act 1971**. Disponível em: <[http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/61/pdfs/ukpga\\_19710061\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/61/pdfs/ukpga_19710061_en.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016. Artigo 3) b) “Offshore installation” means any installation which is maintained, or is intended to be established, for under-water exploitation or exploration to which this Act applies.” Tradução não oficial - Somente para informação. “Instalação em alto mar significa qualquer instalação que é mantida ou que pretende ser estabelecida, para exploração ou aproveitamento embaixo d’água para os quais seja aplicado o presente Ato.”

39 UNITED KINGDOM. **Petroleum Act 1998**. Disponível em: <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/17/contents>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

40 NORUEGA. Norwegian Petroleum Directorate. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities**. Last amended by Act 24 Junho 2011, nº 38. Disponível em: <[www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4](http://www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4)>. Acesso em: 11 dez.

têm uma definição muito ampla, incluindo qualquer tipo de atividade em relação com a plataforma continental norueguesa, excluindo, no entanto, o transporte de petróleo sem vínculo com a plataforma, como definido na lei norueguesa: "as atividades de petróleo são todas as atividades associadas com os depósitos submarinos de petróleo, incluindo exploração, perfuração de exploração, produção, transporte, utilização e desmantelamento, incluindo cronograma de atividades tal, mas não incluindo, no entanto, o transporte de petróleo em grandes quantidades por navio."<sup>41</sup>

Assim, segundo o direito norueguês, a instalação petrolífera é uma estrutura envolvida em atividades petrolíferas, como definidas anteriormente; inversamente, se a estrutura petrolífera não tiver nenhuma atividade, ela retoma sua qualificação anterior. que é a de navio (equipamento móvel, embarcação marítima...).

Consequentemente, desde que uma instalação tenha direito de acesso à plataforma continental norueguesa, o direito da bandeira, que era aplicado antes, desaparece deixando lugar à aplicação da lei do Estado costeiro (da Noruega) a fim de regulamentar as operações petrolíferas.

Esse sistema tem muitas vantagens; a intenção da lei assim que a do sistema é de ser aplicável à função e não à natureza da estrutura da instalação.

## IMPACTO SOBRE A LEI APLICÁVEL

No direito norueguês existe uma dualidade de regimes aplicáveis: o regime petrolífero e o regime da bandeira. A fronteira entre os dois é difícil de ser estabelecida, e de modo geral, ela dependerá de cada caso. Como explicado anteriormente, um dos critérios fundamentais para determinar a legislação (marítima e do petróleo) aplicável é o critério da função petrolífera.

---

2016. Section 9-4 "Safety Zones". Section 1-6 "facility, installation, plant and other equipment for petroleum activities, however not supply and support vessels or ships that transport petroleum in bulk. Facility also comprises pipeline and cable unless otherwise provided".

41 NORUEGA. Ministry of Petroleum and Energy. Norwegian Petroleum Directorate. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum act. Section 1-6** "petroleum activity, all activities associated with subsea petroleum deposits, including exploration, exploration drilling, production, transportation, utilisation and decommissioning, including planning of such activities, but not including, however, transport of petroleum in bulk by ship."

A prática oferece formidáveis ilustrações desta dualidade: se o acidente for causado pelo guindaste de uma plataforma petrolífera que deixou cair um *container* sobre um navio de abastecimento, o acidente será sujeito à lei petrolífera. O mesmo acidente causado pelo guindaste do navio de abastecimento será regido pela lei da bandeira do navio. Deve-se notar também que o navio de abastecimento será submetido à legislação de petróleo da Noruega pelo mau desempenho de sua função petrolífera.

## IMPACTO SOBRE AS NORMAS DE SEGURANÇA

Um problema semelhante existe em relação às normas de segurança (Normas Técnicas). Por exemplo, um navio de abastecimento não é uma instalação de petróleo, mas se ele adotar um papel petrolífero será submetido à legislação norueguesa que se relaciona com a sua função. Apesar de manter a sua bandeira, esse navio será obrigado a respeitar as normas de segurança aplicadas às atividades petrolíferas na Noruega.

O mesmo é válido para um navio de abastecimento que exhibe uma bandeira que não é a bandeira norueguesa e que para operar na Noruega deverá aplicar as normas desse Estado. Mas isso também é verdade para um navio de abastecimento exibindo o pavilhão norueguês, em situação regular perante as regras da legislação marítima, mas não necessariamente perante a legislação petrolífera. Pois como se verá e como resulta claramente do relatório LIKHETSSTUDIEN, as normas marítimas norueguesas (segurança, construção...) são bastante diferentes das normas petrolíferas desse mesmo Estado.

## A INSTALAÇÃO PETROLÍFERA NA LEGISLAÇÃO PETROLÍFERA BRASILEIRA

Como examinado nesse capítulo,<sup>42</sup> existem questões no direito brasileiro que visam saber se as plataformas petrolíferas móveis são navios sujeitos ao direito da bandeira ou bem se elas são instalações sujeitas apenas à lei do Estado costeiro brasileiro durante as operações petrolíferas.

<sup>42</sup> Veja Capítulo II - Seção I – 1) c) página 7

“De longa data a jurisprudência do TRF da 2ª Região, da terceira e das Quartas Turmas Especializadas, tem afirmado expressamente e de forma dominante, com base também na Lei nº 9537/97, que no direito brasileiro, embarcação é um conceito que abarca as plataformas petrolíferas móveis (AC 1999.02.01.047922-6, Des. Paulo Barata; AC 1998.51.01.041362-6, Rel. Des. Tânia Heine; AC 98.02.34866-0 – Rel. Des. Luiz Mattos; AC 1998.51.033001614 – Rel. José Antonio Lisboa Neiva e AC 9802300934, Rel. Alberto Nogueira).”

Essa interpretação parece ser fundada também na Carta da Lei brasileira. Por sua vez, a Lei n. 9.537/1997 define a plataforma flutuante como “embarcação”.

No entanto, essa interpretação levanta sérios problemas particularmente em relação ao Direito do Mar porque o Estado costeiro tem novamente competência para controlar a atividade de petróleo que se realizará na sua plataforma continental. Mas a qualificação de “navio” das plataformas de petróleo móveis durante as operações de petróleo tem por consequência a aplicação da lei da bandeira, o que é contrário à Convenção de Montego Bay/UNCLOS III, que ordena a aplicação normal da lei do Estado costeiro para as instalações petrolíferas. Como indicado anteriormente, nenhum navio pode obter uma zona de exclusão de 500 metros. Somente as instalações construídas em virtude de uma autorização do Estado costeiro nas zonas onde ele exerce tal poder são suscetíveis de obter tais zonas de segurança.

Além disso, essa não é a única inconsistência entre a legislação brasileira e o Direito do Mar, porque as definições dadas pela Lei no 9.966<sup>43</sup> citadas anteriormente também causam inquietudes.

Convém citar o “Capítulo I – VI que define as plataformas como sendo uma “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”.

43 Veja BORDAHANDY Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção de petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos**, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016. Nota de página Artigo Parte I Capítulo II A 2 b.

A primeira observação a ser feita é que a definição de plataforma parece inapropriada dado que, na realidade, as plataformas petrolíferas que operam sob licença das autoridades brasileiras no mar não estão estabelecidas em “águas” sob jurisdição brasileira. Isso pode levar à confusão porque, como explicado anteriormente, as águas sob plena jurisdição brasileira são: o mar territorial e a zona contígua (24 milhas marítimas no total). Todas as estruturas instaladas além desse limite estão tecnicamente situadas em águas internacionais.

Mesmo que uma plataforma seja instalada na Zona Econômica Exclusiva - ZEE, esta se encontra em águas internacionais, pois a ZEE confere somente jurisdição (que, aliás, não é plena) aos recursos da coluna de água, mas não em águas de superfície.<sup>44</sup> Assim, segundo essa abordagem, a plataforma de petróleo estaria localizada em águas internacionais. Outra abordagem que parece refletir a doutrina majoritária é de considerar que as águas internacionais começam verdadeiramente após o limite da ZEE ou da plataforma continental. Essa segunda interpretação tem como consequência colocar as plataformas de petróleo situadas nas águas internacionais sob jurisdição, pelo menos parcial, do Estado costeiro.

Na realidade, independentemente da abordagem escolhida, pode-se considerar que a verdadeira conexão da plataforma de petróleo com o Estado costeiro é realizada através da **plataforma continental** onde estão localizados os recursos explorados. Esse é o real vetor de competência do Estado costeiro que deveria estar refletido nessa definição.

Por fim, o Direito do Mar prevê a criação de uma zona de exclusão de 500 metros nas águas de superfície para que os Estados costeiros possam alcançar os recursos da plataforma continental, porém ela não é concedida para os Estados

44 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, UNCLOS. Firmada à Montego Bay em 10 de dezembro de 1982 - vigente em 16 de novembro de 1994. Disponível em: <[www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf)>. Acesso em 11 dez. 2016. Artigo 56: Direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva. 1 – Na zona econômica, o Estado costeiro tem: a) Direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.

da bandeira dos navios. Isso demonstra a ligação à terra que justifica a aplicação do direito do Estado costeiro, o único que pode criar uma zona de exclusão ou de segurança.

Essa confusão parece ser introduzida por parte pela Lei nº 9.966 e tem certo prolongamento nos tribunais brasileiros em que, por exemplo, no caso do acidente da plataforma Chevron, um juiz Federal decidiu que: “a ZEE onde está o Campo do Frade não é território nacional brasileiro, também não é, por definição, território de nenhum outro Estado nacional. No direito internacional, com relação ao direito marítimo, só existem duas categorias classificatórias de águas: águas territoriais e alto-mar e *tertium non datus*. Na primeira, algum Estado exerce soberana jurisdição; na segunda, por definição, não há exercício de soberania ou jurisdição”.<sup>45</sup>

O que levou o juiz a concluir que “o crime ambiental cometido na Zona Econômica Exclusiva atrai a competência da Justiça Federal. Porém, esta atração não altera a natureza jurídica da Zona Econômica Exclusiva nem da plataforma continental, que não são mar territorial ou território nacional propriamente e, portanto, não permitem o uso do regramento convencional de definição de competência territorial pautado nos artigos 5º, §2º do CP e 70 do CPP, reclamando então recurso às noções de extraterritorialidade que, na hipótese, encontrarão enquadramento no art. 7º, II do CP (4). VI- Os arts. 54, §2º, V, §3º, 55 e 60 da Lei n. 9.605/98, 163 do CP e art. 2º da Lei n. 8.176/91, seguem como regra de competência territorial o lugar onde se verifica o resultado normativo.”<sup>46</sup>

Não é necessário afirmar que essa interpretação é incoerente com a Carta da Lei e com os princípios do Direito do Mar. Também parece difícil compreender porque a lei brasileira demonstra hesitar em reivindicar a jurisdição brasileira quando o direito internacional lhe atribui a legitimidade para aplicá-lo.

45 BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Município de Campos dos Goytacazes (RJ). **Parecer**. Processonº0490545-96.2011.4.02.5101(2011.51.01.490545-7) - Inquérito Policial. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-mpf-inquerito-chevron.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

46 BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Município de Campos dos Goytacazes (RJ). **Parecer**. Processonº0490545-96.2011.4.02.5101(2011.51.01.490545-7) - Inquérito Policial. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-mpf-inquerito-chevron.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

Ademais, a ação criminal (processo de nº 0490545-96.2011.4.02.5101/JFRJ) devida ao vazamento de petróleo da plataforma Chevron no campo de Frade em 2011 parece ter sido um fracasso, dado que o juiz federal considerou que a poluição causada pelo vazamento do óleo não chegou a ponto de concretizar os eventos danosos elencados pelo Art. 54 da Lei n. 9.605/98.<sup>47</sup>

O juiz federal concluiu sua decisão declarando que: “em resumo, pode-se afirmar, com carradas de certeza, que a magnitude do vazamento de óleo não foi capaz, certamente por ter ocorrido em alto mar, de causar poluição ambiental penalmente relevante [...] Conclusão: falta, assim, a prova da materialidade indispensável para a aceitação da Denúncia. Também por esse motivo, é de ser rejeitada a acusação por conta de uma suposta, mas não existente poluição ambiental penalmente relevante”.

Essa decisão que aparenta ser fundada somente na Lei n. 9.605/98<sup>48</sup> é dificilmente compreensível, considerando que a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000<sup>49</sup> e mais especificamente o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002<sup>50</sup>, preveem penas severas para crimes e danos causados contra o meio ambiente pelo simples fato de uma descarga ter poluído o meio ambiente<sup>51</sup>, o que poderia ser aplicado ao caso da Chevron.

47 BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. “Seção III Da Poluição e outros Crimes Ambientais Art. 54. Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora.” Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

48 BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

49 Ibid veja nota de página 47

50 BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

51 BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Capítulo i das disposições preliminares Artigo 2 “X - descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, à partir de um navio, porto organizado, instalação portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio,” e “XIII - incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana.”

Pode-se supor que, devido à multiplicidade de normas existentes nos tribunais, estes tiveram dificuldades para identificar o direito positivo. Outra hipótese é que, por alguma razão que é desconhecida, a lei de 2000 e seu decreto de aplicação não eram aplicáveis ao acidente da Chevron. Pode-se então esperar que uma racionalização da legislação ocorra o quanto antes, a fim de permitir uma melhor gestão dos riscos de ambos os lados.

Por fim, o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002,<sup>52</sup> permite também concluir a análise da legislação brasileira relativa às atividades petrolíferas e o tratamento jurídico das instalações petrolíferas. Além do decreto incorporar uma definição do navio e da plataforma idêntica à Lei nº 9.966, ele fornece igualmente detalhes sobre as penalidades decorrentes das operações de “descarga” dos navios e das plataformas.<sup>53</sup>

É interessante notar que a lei e o decreto aparentam fazer uma distinção em relação aos indivíduos que vão responder em caso de infração de poluição por navio<sup>54</sup> e por plataformas.<sup>55</sup> No caso de um navio, é o proprietário ou o armador, seu representante, que irão responder, mas no caso das plataformas, será “o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo” que responderão.

Mesmo que a lei e o decreto pareçam ser aplicados a ambos (navio e plataformas), a distinção entre os dois sugere uma diferença de abordagem quando comparado ao direito norueguês, cuja atividade é o critério adotado na aplicação da lei do petróleo. A lei brasileira, por exemplo, insiste sobre a aplicação da jurisdição brasileira para as instalações que são plataformas, porém ela parece atrair jurisdição sobre os navios somente por meio de um acidente e não em relação à atividade petrolífera como a lei norueguesa. Para fazer esta

---

52 Veja BORDAHANDY Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção de petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos**, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016. Parte I Capítulo I A 2 b Lei 9.966 de 28 abril 2000.

53 BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Artigo 19, Art 31 – até Art 43. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

54 BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Capítulo II – Seção I – Disposição Gerais - Art 5.

55 BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Capítulo II – Seção II - Das Infrações e das Penalidades - Subseção I Art 12.



comparação de maneira diferente, poder-se-ia afirmar que no direito brasileiro não existe diferença entre um navio transportador de petróleo sem relação com uma atividade petrolífera e um navio de apoio à atividade petrolífera. Contrariamente, o direito norueguês adota como critério a relação com a atividade petrolífera, o que diferencia esses dois navios.

Esse ponto não é trivial, pois sugere que a legislação brasileira não integrou totalmente os conceitos básicos do Direito do Mar, não refletindo com precisão o equilíbrio estabelecido entre a lei da bandeira dos navios e a lei do Estado costeiro para as instalações de petróleo (que também podem ser navios). Ademais, a lei brasileira aparenta ser deficiente com relação ao descomissionamento da instalação petrolífera no final da sua atividade que é, contudo, um requisito do Direito do Mar.<sup>56</sup>

## A CLASSIFICAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PETROLÍFERAS POR SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

Conhece-se o importante papel das sociedades de classificação marítima em relação aos navios e às instalações móveis no que diz respeito às suas capacidades marítimas.<sup>57</sup> No entanto, os certificados fornecidos pelas sociedades de classificação não são necessariamente suficientes para os Estados costeiros quando as instalações móveis efetuam atividades petrolíferas.

Na Noruega, após o caso da "BALDER", a administração petrolífera desse país (Oljedirektoratet) desenvolve seus próprios padrões e normas de qualidade para a prospeção e produção petrolíferas, o que é uma opção onerosa. Essa posição está evoluindo a fim de permitir que os padrões de qualidade sejam desenvolvidos por terceiros.

No entanto, isso ilustra, por um lado, o caráter dualista (marítimo e petrolífero) das instalações móveis e, por outro lado, o fato que o Estado costeiro possui

---

56 MACHADO, Carlos José Saldanha; TEIXEIRA, Beatriz Martins; VILANI, MACHADO Rodrigo. O processo de licenciamento ambiental e a fase do descomissionamento da indústria do petróleo no Brasil. In: IX Congresso Nacional de Excelência em Gestão, 20 a 22 de junho de 2013. Disponível em: <<http://www.inovarse.org/filebrowser/download/15523>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

57 Ver página 11: O papel particular das sociedades de classificação.

toda legitimidade para impor padrões de qualidade específicos, mesmo que esses padrões não sejam as normas internacionais. Isso acontece porque a instalação petrolífera pode agir como tal, pois somente o Estado costeiro pode atribuir uma licença. Assim sendo, o Estado costeiro dispõe de maior controle sobre o funcionamento da instalação petrolífera do que sobre qualquer outro navio.

## O DIREITO INTERNACIONAL APLICÁVEL ÀS INSTALAÇÕES PETROLÍFERAS EM OPERAÇÃO NA PLATAFORMA CONTINENTAL

Deve-se notar que “todas as convenções internacionais que lidam com responsabilidade em relação à poluição a partir de navios ou a limitação da responsabilidade em sinistros marítimos não se aplicam a poluição por hidrocarbonetos em resultado de acidentes em plataformas de petróleo. Eles são restritos a incidentes de poluição por hidrocarbonetos causada por navios”.<sup>58</sup> Portanto, nenhuma das seguintes convenções citadas a seguir se aplicaria a um acidente na plataforma de petróleo:

- Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos (LLMC), 1976.
- Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (CLC), 1992.
- Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos à Poluição por Hidrocarbonetos (Convenção sobre o Fundo), 1992.
- Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos Bunker Oil Pollution (Convenção Bancas), 2001.
- Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e a Indenização por Danos resultantes do Transporte de Substâncias Perigosas e Nocivas por Mar (Convenção HNS), 1996.

58 LUK, Sandy; RYRIE, Rowan. **Legal background paper: Environmental Regulation of Oil Rigs in EU Waters and Potential Accidents**. Disponível em: <[www.clientearth.org/reports/marine-protection-clientearth-briefing-on-legal-implications-of-oil-rigs.pdf](http://www.clientearth.org/reports/marine-protection-clientearth-briefing-on-legal-implications-of-oil-rigs.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL)<sup>59</sup>.

Isso se encontra em perfeito acordo com a análise apresentada anteriormente. Durante a operação petrolífera, a partir do momento em que a instalação petrolífera está ligada ao solo e ao subsolo da plataforma continental, ela muda sua natureza e, portanto, seu regime jurídico, tornando-se uma instalação sujeita ao direito do Estado costeiro, contrariamente ao navio que está sujeito à lei da bandeira. Também é importante ressaltar que as várias tentativas para estabelecer uma Convenção Internacional sobre Plataformas *offshore* falharam.<sup>60</sup> A razão seja talvez porque a regulação da produção de petróleo fica logicamente na área da soberania do Estado, como já foi explicado anteriormente.

Há, no entanto, convenções aplicáveis à poluição que podem ser igualmente aplicáveis às plataformas petrolíferas. Simplesmente enumerar-se-ão algumas delas que fazem referência ao Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUE - UNEP), vetor de desenvolvimento desses acordos:<sup>61</sup> a OSPAR Convention,<sup>62</sup> a Barcelona Convention,<sup>63</sup> a OPRC Convention,<sup>64</sup> a Espoo Convention 2001 e o Protocolo de Kiev 2003.<sup>65</sup>

59 MARPOL não se aplica à poluição marinha causada por operações petrolíferas, ex. em conexão com a utilização de lamas de perfuração, ou fuga de petróleo durante ensaio de poços e produção. Ao contrário, lixo, resíduos químicos, resíduos oleosos e dos motores de embarcações, gerados em plataformas offshore, são regulados pela MARPOL.

60 RADOVICH, Violeta S. **International Legal Regime of Offshore Structures- Environmental Concerns**. Disponível em: <[http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper\\_2\\_Violeta\\_Radovich.pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper_2_Violeta_Radovich.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

61 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUE - UNEP)**. Disponível em: <<http://www.unep.org>> e a **Convenção da PNUE**. Disponível em: <<http://www.unep.org/regionalseas/programmes/conventions/default.asp>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

62 OSPAR COMMISSION. **Convention for the protection of the marine environment of the North-East Atlantic**. Disponível em: <<http://www.ospar.org>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

63 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (Barcelona Convention)**. Disponível em: <<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

64 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)**. Firmada em 30 de novembro de 1990. Vigente em 13 de maio de 1995. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-%28OPRC%29.aspx>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

65 UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE). **Espoo Convention**. Março 2000. Disponível em: <[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/flyers/Flyer\\_Espoo\\_Convention\\_en.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/flyers/Flyer_Espoo_Convention_en.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

Para concluir esta parte referente ao impacto do direito internacional, pode-se fazer uma menção ao tratamento dos problemas da poluição transfronteiriça pela Corte Internacional de Justiça.<sup>66</sup>

## CONCLUSÃO DA SEÇÃO II

Após o início da operação petrolífera propriamente dita, o direito marítimo e a lei da bandeira parecem desaparecer em benefício da lei do Estado costeiro, exceto, talvez, no caso do Brasil, onde se poderia dizer que, além da licença petrolífera, literalmente falando, a força da lei da bandeira parece manter-se em relação à maior parte dos equipamentos envolvidos em uma operação petrolífera.

## CONCLUSÃO DO CAPÍTULO II

De acordo com as observações feitas neste capítulo, pode-se afirmar que a função petrolífera define efetivamente as plataformas que têm esse tipo de atividade e que seu regime jurídico é diretamente afetado por isto. Portanto, existe uma diferença real no regime aplicável à plataforma antes e durante as operações petrolíferas. No entanto, existem entre os Estados costeiros diferenças substanciais e graus variáveis quanto ao abandono da lei da bandeira e quanto à aplicação do regime petrolífero às instalações em questão ou inversamente. A esse nível, o Brasil e a Noruega parecem apresentar os dois extremos com respeito às posições existentes ou aplicáveis. A Noruega sendo muito intervencionista, parece impor a aplicação de sua soberania e de seu direito a qualquer instalação petrolífera, inclusive aos navios, enquanto estes estão envolvidos nas operações petrolíferas em sua plataforma continental.

Contrariamente o Brasil parece manter uma abordagem mais conservadora por impor a aplicação das suas regras unicamente aos equipamentos diretamente envolvidos no contrato de concessão e por preservar a aplicação da lei da bandeira

<sup>66</sup> MARTE, Jervan. The Prohibition of Transboundary Environmental Harm: An Analysis of the Contribution of the International Court of Justice to the Development of the No-Harm Rule. **PluriCourts Research Paper**, no. 14 -17, 25 de agosto de 2014. Disponível em: <[http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2486421](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2486421)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

na maioria dos casos. No entanto, as duas posições são totalmente compatíveis com o quadro estabelecido pelo Direito do Mar.

## CONCLUSÃO GERAL

Este modesto estudo não tem como objetivo analisar todas as questões decorrentes das operações petrolíferas no mar. Seu primeiro objetivo era lembrar as regras fundamentais do Direito do Mar, as quais estabelecem o quadro jurídico para a indústria de petróleo *offshore*, a fim de colocar em perspectiva a assimilação e a aplicação prática dessas regras pelo Estado costeiro através da comparação de certos elementos da lei norueguesa, brasileira, francesa e inglesa.

Este artigo visa também relembrar, por um lado, o equilíbrio definido pelo Direito do Mar entre a jurisdição do Estado costeiro em matéria de recursos de sua plataforma continental e de sua Zona Econômica Exclusiva e, por outro lado, a responsabilidade desse Estado costeiro na gestão e na proteção dos recursos e do meio ambiente dessas zonas.

Aqui surgem então as maiores diferenças entre os direitos dos Estados costeiros. É sobre esse ponto preciso que se conclue a análise, salientando a importância do pacto do Direito do Mar e a necessidade de atuar em conformidade com esse dever e a obrigação de proteger o meio ambiente.

Parece, de maneira geral, que a Lei brasileira não foi refletida e concebida para estar de acordo com o Direito do Mar e com a ideia de responsabilização do Estado costeiro na proteção do meio ambiente. A aplicação prática dessa obrigação parece, entretanto, longe de alcançar os objetivos que ela tinha suscitado.

## REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

BARRETT, B.; HOWELLS, R.; HINDLEY, B. **Safety in the offshore petroleum industry: the law and Practice for Management**. Londres: Kogan Page Ltd., 1987.

BENTHAM, R. W. The United Kingdom Offshore Safety Regime: Before and After Piper Alpha. **Journal of energy and natural resources law**, v.9, n° 4, 1991. Disponível em: <<http://www>.

tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02646811.1991.11433727?journalCode=rnrl20&>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BEURIER, Jean-Pierre ; CADENAT, Philippe. Le droit de la mer dix ans après Montego-Bay. **Droit Maritime Français**, n° 531, p. 435, Outubro 1993.

BONASSIES, Pierre. Le droit positif Français en 1994. **Droit Maritime Français**, n° 3, 1995.

BONIFASSI, Marie-Laure. **Montego Bay**: 30 ans après. Appropriation et exploitation des espaces maritimes: état des lieux, droit, enjeux. Centre d'Études Supérieures de la Marine, p. 30. Disponível em: <[http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2012/CARGO2012-1\\_Montego-Bay.pdf](http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2012/CARGO2012-1_Montego-Bay.pdf)>. Acesso em: 07 março 2017.

BORDAHANDY Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção do petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos**, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016. Disponível em: <[www.univali.br/periodicos](http://www.univali.br/periodicos)>. Acesso em: 07 março 2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> e em: <[www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988\\_13.07.2010/art\\_20.shtm](http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988_13.07.2010/art_20.shtm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei nº 9.478/1997, de 06 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações, às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e da outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. **Código Civil Brasileiro**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, vigente desde 11 de janeiro de 2003, art.1.473, VI e VII. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

BRASIL. Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010. Dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas; cria o Fundo Social - FS e dispõe sobre sua estrutura e fontes de recursos; altera dispositivos da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997; e dá outras providências. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Lei/L12351.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12351.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Lei Complementar Nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LCP/Lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/wwwanp/>>. Contrato de concessão para exploração e produção de petróleo e gás natural. Disponível em: <[http://www.brazil-ounds.gov.br/arquivos/Edital/Edital\\_Contrato/Contrato\\_R11\\_06032013\\_Vfinal.docx](http://www.brazil-ounds.gov.br/arquivos/Edital/Edital_Contrato/Contrato_R11_06032013_Vfinal.docx)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Município de Campos dos Goytacazes (RJ). **Parecer**. Processo nº 0490545-96.2011.4.02.5101 (2011.51.01.490545-7) - Inquérito Policial. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-mpf-inquerito-chevron.pdf>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BRASIL. Normam-01/DPC: Normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto. Disponível em: <[https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01\\_0.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01_0.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

BROWN, Edward Duncan. **The international Law of the Sea**. Volume I Introductory Manual, Ed. Dartmouth, Dezembro 1994, 950 p.

CHURCHILL, Robin; LOWE, Alan Vaughan. *The Law of the Sea*. 3. ed. Juris Publishing Inc, December 1999, p. 251. **Law of The Sea Bulletin**, nº12, p. 39-40. Dezembro 1988.

DA SILVA, Adriano Lucena; MENESES, Carla Gracy. A licitação e o licenciamento ambiental nas atividades petrolíferas. **In RUnPetro**, nº2, Ano 2, Abril / Setembro 2014. Disponível em: <<https://repositorio.unp.br/index.php/runpetro/article/download/557/443>>. Acesso em 11 dez. 2016.

DELAPORTE, J., Navires et autres bâtiments de mer, **LexisNexis JurisClasseur**, fasc. 1055,1992.

DU PONTAVICE, Emmanuel ; CORDIER, Patricia. Navire et autres bâtiments de mer. **LexisNexis JurisClasseur**, fasc. 1045, 1991.

EAST TIMOR. **Timor Sea Treaty**. Disponível em: <[http://timor-leste.gov.tl/wp-content/uploads/2010/03/R\\_2003\\_2-Timor-Treaty.pdf](http://timor-leste.gov.tl/wp-content/uploads/2010/03/R_2003_2-Timor-Treaty.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

FRANÇA. Lei nº 68-1181, de 30 de dezembro de 1968 em respeito à prospecção da plataforma continental e a exploração de seus recursos naturais. Disponível em: <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)>. Acesso em : 25 agosto 2016.

FRANÇA. Lei nº 76-655, de 16 de julho de 1976 em respeito à zona econômica e à zona de proteção ecológica. Disponível em: <[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

FRANÇA. Senado. Divisão de legislação comparada da direção da iniciativa parlamentar e das delegações. **Note sur l'exploration et l'exploitation pétrolières en mer**. Janeiro 2013. Disponível em: <[www.senat.fr/lc/lc230/lc230.pdf](http://www.senat.fr/lc/lc230/lc230.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

GROTIUS, Hugo. **Mare Liberum**, 1609.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (2010 MODU Code)**. Disponível em: <<http://mdl2179trialdocs.com/releases/release201303211200016/TREX-44072.pdf>>. Acesso em 12 dez. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **IMO Resolution A.1023 (26). Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)**. Firmada em 02 de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/A.1023-26.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)**. Firmada em 1º de novembro de 1974. Vigente em 25 de maio de 1980. Disponível em: <[http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Prevention and suppression of acts of terrorism against shipping**. Firmada em 10 de março de 1988. Vigente em 1º de março de 1992. **United Nations Treaty Series**, vol. 1678, I-29004, p. 222, 1992. Disponível em: <<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)**. Firmada em 30 de novembro de 1990. Vigente em 13 de maio de 1995. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-%28OPRC%29.aspx>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

Judiciário decidirá se plataformas móveis são embarcações. **Migalhas**, 18 de junho de 2013. Disponível em: <[www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI180677,11049-Judiciario+decidira+se+plataformas+moveis+sao+embarcacoes](http://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI180677,11049-Judiciario+decidira+se+plataformas+moveis+sao+embarcacoes)>. Acesso em 11 dez. 2016.

KAASEN, Knut. Post piper alpha: some reflections on offshore safety regimes from a Norwegian perspective. **Journal of energy and natural resources law**, v.9, n° 4, p. 281.1991.

LUK, Sandy; RYRIE, Rowan. **Legal background paper: Environmental Regulation of Oil Rigs in EU Waters and Potential Accidents**. Disponível em: <[www.clientearth.org/reports/marine-protection-clientearth-briefing-on-legal-implications-of-oil-rigs.pdf](http://www.clientearth.org/reports/marine-protection-clientearth-briefing-on-legal-implications-of-oil-rigs.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

MACHADO, Alexandre; SALEME, Edson Ricardo. **Instrumentos de outorga e o contrato de concessão no upstream brasileiro**: modelos e procedimentos aplicados na 11ª rodada de licitações de petróleo e gás. Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI), 2013, GT8. Direito e Administração Pública. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=426ea2897becd895>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

MACHADO, Carlos José Saldanha; TEIXEIRA, Beatriz Martins; VILANI, Rodrigo Machado. O processo de licenciamento ambiental e a fase do descomissionamento da indústria do petróleo no Brasil. In: **IX Congresso Nacional de Excelência em Gestão**, 20 a 22 de junho de 2013. Disponível em: <http://www.inovarse.org/filebrowser/download/15523>. <[http://www.excelenciaemgestao.org/Portals/2/documents/cneg9/anais/T13\\_0602\\_3544.pdf](http://www.excelenciaemgestao.org/Portals/2/documents/cneg9/anais/T13_0602_3544.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

MARTE, Jervan. The Prohibition of Transboundary Environmental Harm: An Analysis of the Contribution of the International Court of Justice to the Development of the No-Harm Rule. **PluriCourts Research Paper**, no. 14-17, 25 de agosto de 2014. Disponível em: <[http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2486421](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2486421)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

NORUEGA. Norwegian Petroleum Directorate. **Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities**. Last amended by Act 24 Junho 2011, n° 38. Disponível em: <[www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4](http://www.npd.no/en/Regulations/Acts/Petroleum-activities-act/#Section%209-4)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

NORUEGA. Norwegian Petroleum Directorate. **Regulamento relativo às atividades petrolíferas. N° 1997-06-27-653**. 27 de junho de 1997. Disponível em: <<http://www.npd.no/en/regulations/regulations/petroleum-activities/>>. Acesso em 11 dez. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Agreement relating to the implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982**. Disponível em: <[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_part\\_xi.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_part_xi.htm)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - UNCLOS** (com anexos, ato final e processo verbal de retificação do ato final em 3 de março de 1986 e 26 de julho de 1993), N° 31363. **Treaty Series**, vol. 1834, I-31363, 1994. Firmada à Montego Bay em 10 de dezembro de 1982, vigente em 16 de novembro de 1994. Disponível em: <[www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre a Plataforma Continental, N° 7302. Treaty Series**: Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations, New York, vol. 499, p. 311, 1965. Firmada em 29 de abril de 1958 em Genebra, vigente em 10 de junho de 1964. Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20499/v499.pdf>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution (Barcelona Convention)**. Disponível em: <<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, UNCLOS**. Firmada à Montego Bay em 10 de dezembro de 1982 - vigente em 16 de novembro de 1994. Disponível em: <[www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente** (PNUE - UNEP). Disponível em: <<http://www.unep.org>> e Convenção da PNUE: <<http://www.unep.org/regionalseas/programmes/conventions/default.asp>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

OSPAR COMMISSION. **Convention for the protection of the marine environment of the North-East Atlantic**. Disponível em: <<http://www.ospar.org>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

PARIS MOU. **Paris Memorandum of Understanding on Port State Control**. Disponível em: <<https://www.parismou.org/about-us/memorandum>>. Acesso em: 18 dez. 2016.

PETRAD. Disponível em: <<http://www.petrad.no/about-us>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

PETROBRÁS. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/sociedade-e-meio-ambiente/meio-ambiente>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

RADOVICH, Violeta S. **International Legal Regime of Offshore Structures- Environmental Concerns**. Disponível em: <[http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper\\_2\\_Violeta\\_Radovich.pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper_2_Violeta_Radovich.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

REMOND-GOUILLOU, Martine. **L'exploitation pétrolière en mer et le droit**. Paris : Éditions Technip, 1970.

RODIERE, René ; DU PONTAVICE, Emmanuel. **Droit maritime**. 12. ed. Ed. Dalloz, 1997, p. 40 - 72.

RODIERE, René. **Faut-il réviser la définition classique du navire?** Jurisclasseurs périodiques (Semaine juridique), 4 de janeiro de 1978, n° 2880.

ROSTAIN, Gildas. **Le déplacement des plates-formes de forage en mer**. Tese de Doutorado em direito privado. Universidade Paris II, Paris, 1987.

UNITED KINGDOM. **Continental Shelf Act 1964**. Disponível em: <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/29/contents>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

UNITED KINGDOM. **Mineral Workings (Offshore Installations) Act 1971**. Disponível em: <[http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/61/pdfs/ukpga\\_19710061\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/61/pdfs/ukpga_19710061_en.pdf)>. Acesso em: 25 agosto 2016.

UNITED KINGDOM. **Petroleum Act 1998**. Disponível em: <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/17/contents>>. Acesso em: 25 agosto 2016.

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE). **Espoo Convention**. Março 2000. Disponível em: <[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/flyers/Flyer\\_Espoo\\_Convention\\_en.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/flyers/Flyer_Espoo_Convention_en.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

VIALARD, Antoine. **Droit maritime**. PUF n°289, 1997, p. 272-347.

Recebido em: mar/2017

Aprovado em: abr/2017