



A NATUREZA JURÍDICA DAS PLATAFORMAS MARÍTIMAS PETROLÍFERAS – UM ESTUDO DA INDÚSTRIA OFFSHORE

Alexandre Sales Cabral Arlota* | alexandre.arlota@kincaid.com.br
Camila Mendes Vianna Cardoso** | camila@kincaid.com.br

* Mestre em Direito Internacional (UERJ). Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar (OAB-RJ). Membro da Association of International Petroleum Negotiators. Membro do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis. Advogado Associado e Coordenador da Equipe de Infraestrutura do Escritório Kincaid - Mendes Vianna Advogados Associados.

** Sócia do Escritório Kincaid - Mendes Vianna Advogados Associados. Membro da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar - OAB-RJ.

Resumo

Este artigo visa a traçar um panorama geral do tratamento dispensado às plataformas marítimas. Segundo o texto, a doutrina e a jurisprudência – nacional e estrangeira - admitem o enquadramento das plataformas marítimas na classificação de embarcação. Para os autores, é a Marinha a autoridade competente para definir, caso a caso, se os requisitos necessários à caracterização de embarcação estão presentes em dada estrutura. Adicionalmente, analisa-se o entendimento da Receita Federal e das cortes administrativas competentes em matéria tributária, a contrariar precedentes estabelecidos em instância judicial, incluindo decisão prolatada pelo Supremo Tribunal Federal, que reconhece a competência da Marinha do Brasil para definir o enquadramento de construções marítimas como embarcação.

Palavras-chave

Embarcação. Plataforma marítima petrolífera. Natureza jurídica.

Abstract

On the present academic paper, the authors provide an overview concerning the legal definition of vessel, in which concept oil and gas platforms may be framed, as widely understood by local and foreign courts and eminent legal scholars. The prevailing competence of the Brazilian Navy, as legally safeguarded, places upon the latter the attribution to define whether a structure is, indeed, a vessel. Furthermore, the authors dispute tax administrative decisions ruled to refute the application of precedent cases by Brazilian judicial courts, including a decision enacted by the Brazilian Supreme Court acknowledging the Navy's power to define the nature of any and all structures to be placed, float and/or navigate on Brazilian waters.

Keywords

Vessel. Oil and gas maritime platform. Legal nature.

Submetido: 30/09/2013 | Aceito: 17/11/2013

Introdução

O crescimento do mercado de hidrocarbonetos no Brasil, cujo ritmo se acentuou após as recentes descobertas na área do pré-sal, tornou premente o enfrentamento de temas atinentes à exploração, à produção e ao transporte de petróleo e gás natural, sobretudo por se tratar de regime exploratório, em que 95% (noventa e cinco por cento) das reservas se concentram em águas oceânicas, estabelecendo-se larga dependência entre a indústria petrolífera e os serviços *offshore*. Especificamente em relação à conceituação e à subsequente classificação das plataformas marítimas, inobstante a relevância da matéria, a doutrina pátria permanece largamente dependente de esforços individuais, sem que haja, contudo, uma abordagem sistemática. O presente estudo não visa, absolutamente, a suprir tão pronunciada lacuna; mas, apenas, contribuir para que se aprofunde o debate.

De fato, a história humana é indissociável da navegação. Desde sua função inaugural – como acessória à pesca, praticada por comunidades isoladas – passando, ao longo dos séculos, a meio primário de troca de mercadorias e de estabelecimento de fluxos migratórios; a navegação se associa ao novo, ao desconhecido. Por sua natureza exploradora, admiram-se homens e mulheres que partem rumo ao infinito que se descortina no horizonte.

Hoje, há novos usos a que a navegação se propõe, e, em muitos casos, o registro imagético de embarcação, gravado no inconsciente de todos nós, não mais corresponde às contemporâneas estruturas que se deslocam sobre rios, mares e oceanos. Apesar do estranhamento causado pela distinção visual, não podemos, contudo, nos furtar ao reconhecimento de que outras construções possam ser consideradas como embarcações.¹

Inicialmente, ressaltamos que a legislação brasileira não diferencia o conceito de “navio” do de “embarcação”. Não obstante haja extensa literatura especializada² que apresente navio como espécie do gênero embarcação, seguiremos a opção do legislador pátrio, o qual emprega ambos os conceitos de forma indiscriminada³, tomando um pelo outro.⁴

Em relação à definição de embarcação, o Decreto Nº 87.648/82, enquanto vigente - antes de ser revogado pelo Decreto Nº 2.596/96 - propugnava:

Decreto Nº 87.648/82

Art. 10. O termo ‘embarcação’, empregado neste Regulamento, abrange toda construção suscetível de se locomover na água, quaisquer que sejam suas características.

Da leitura do citado dispositivo, evidencia-se conceito genérico⁵, em relação ao qual o correspondente enquadramento dependeria do cumprimento de 02 (dois) requisitos⁶: (i) formar-se a partir de construção, ou seja, constituir-se como agregado ou composição; e (ii) ser suscetível à navegação, isto é, deter a capacidade de se deslocar, por força própria ou a reboque, na água.⁷

O Decreto Nº 2.596/96, ao revogar o Decreto Nº 87.648/82, acabou por não reproduzir o comando transcrito acima. Essa omissão não se assevera, contudo, como falta de cautela do legislador; mas, ao contrário, revela opção deliberada por não repetir definição, a qual já fora incorporada pela Lei Nº 9.537/97 - ao dispor sobre a segurança do tráfego aquaviário:

Lei Nº 9.537/97

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;

Resta evidente que o artigo 2º da Lei Nº 9.537/97 guarda coerência com a redação do diploma de 1982, tendo sido incluído apenas 01 (um) novo requisito – a sujeição ao registro da autoridade marítima. Tem-se, portanto, segundo a conceituação atual, embarcação como toda construção, sujeita à inscrição e suscetível de se deslocar na água.

Ainda segundo a Lei Nº 9.537/97, a autoridade competente pelo registro – a Marinha⁸ – é também responsável pela definição de quais cons-

truções capazes de se locomover na água devem ser registradas, sendo, então, consideradas como embarcação.

Nesse sentido, a Marinha do Brasil, por meio da Norma de Autoridade Marítima Nº 1 (Normam I), define quais as embarcações empregadas na navegação em mar aberto estão sujeitas a registro, sendo expressa ao reconhecer que as plataformas deveriam ser consideradas nessa categoria:

Normam I

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.** [grifado]

A redação da Normam I, a exemplo daquela contida na Lei Nº 9.537/97, buscou evitar que uma interpretação equivocada redundasse em aplicação exclusivista do conceito de embarcação.

Cumprido, porém, antecipar ponto que será mais bem detalhado no correr do texto: a segmentação das plataformas entre os grupos “móvel” e “fixo”, não é rígida, nem o poderia ser. Quando se determina o registro de “plataformas fixas quando rebocadas”, não se quer que o ato do registro seja feito em concomitância ao do deslocamento, tampouco que se subordine o registro 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 Nº 9.537/97, é o

de que se avalie a capacidade de navegação da referida estrutura, isto é, verificar - *a priori* - se há aptidão para o deslocamento sobre superfície aquática.⁹ Em se constatando a referida capacidade, e reunidas as demais condições prescritas, dever-se-á proceder ao registro.¹⁰

Vale destacar que o interesse público de que as atividades desempenhadas a bordo de toda e qualquer plataforma sejam fiscalizadas pela Marinha impõe o registro e a correspondente inscrição como imperativos, 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 obrigatoriamente 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 atividade precípua da estrutura, mas, apenas, que a capacidade de deslocamento sobre a água esteja presente como característica.¹¹

A Normam I, em seu item 303, ao versar sobre a outorga de autorização para a construção de embarcação e a necessidade de certificação por sociedade autorizada, não poderia ser mais expressa em reconhecer, como contida no gênero embarcação, as plataformas marítimas¹²:

Normam I

303 - OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

a) Todas as embarcações nacionais que transportem a granel substâncias líquidas nocivas, produtos químicos perigosos ou gases liquefeitos, em conformidade como 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. [grifado]

2 Evolução doutrinária e o tratamento das plataformas marítimas no Direito Nacional e Internacional

Em passagem inaugural da obra *Natureza Jurídica das Plataformas Marítimas*, Luciene Strada define plataforma como qualquer estrutura marítima que possua áreas planas acima do nível do mar, usada para operações de exploração, produção e armazenamento de petróleo e gás, ou outras atividades conexas.¹³

Em seguida, retoma a autora a distinção entre plataformas móveis e plataformas fixas: as plataformas móveis (submersíveis; auto-elevatórias; semi-submersíveis; barcas-sonda e navios-sonda) seriam capazes de se deslocar, por força motriz própria ou a reboque de outras embarcações, ao longo de extensos trajetos, sendo que, mesmo em atividade, o deslocamento não se configura como prejudicial ao desempenho das atividades da estrutura.¹⁴ As plataformas fixas, malgrado deslocáveis sobre o mar, teriam o seu uso vinculado à prévia fixação ao subsolo marítimo, permanecendo estáveis, quando em operação.¹⁵ Em síntese, Strada defende que as plataformas móveis teriam a natureza jurídica de embarcação, enquanto as fixas se classificariam como estruturas.¹⁶

A distinção entre plataforma fixa ou móvel torna-se, contudo, cada vez mais difícil. Mesmo aquelas estruturas entendidas no passado como fixas incorporam, não raro, dispositivos de segurança que permitem o deslocamento preventivo

no caso de risco, advindo de instabilidade climática.

As unidades FPSO (*Floating, Production, Storage and Loading*), epítome da mobilidade buscada pela indústria do petróleo, agregam em si as atribuições de produção, estocagem e transferência de petróleo, como típica plataforma de produção, preservando, todavia, alto grau de navegabilidade.¹⁷

Sem nos retermos nessa segmentação, destacamos a existência de inúmeros dispositivos legais que equiparam plataforma, compreendida em seu sentido lato, sem distinção quanto à mobilidade e/ou fixação, à embarcação. Também a aplicação de institutos típicos de embarcação às plataformas mostra-se recorrente no Direito Internacional.

Atribui-se, por exemplo, o direito de passagem inocente às plataformas que precisem se deslocar de um ponto a outro. Aqui, cumpre ressaltar que tal como demais embarcações, por força do disposto no artigo 19 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982¹⁸, não pode a plataforma marítima, quando no exercício de passagem inocente, realizar atividades de pesquisa marinha, devendo limitar-se ao deslocamento contínuo.

A disciplina da Convenção para Unificação de Certas Regras relativas à Colisão entre Embarcações de 1910¹⁹, bem como a da Convenção sobre Certas Regras em relação à Jurisdição Penal em Questões de Colisão e Outros Incidentes da Navegação de 1952²⁰, são extensíveis ao choque de plataformas com outras embarcações. Em sentido categórico, ainda sobre o mesmo tema, a Convenção para a Regulamentação Internacional sobre a Prevenção de Colisões no Mar de 1972²¹, equipara estruturas com diminuta capacidade de manobra e desvio, inclusive aquelas engajadas em serviços de levantamento hidrográfico/oceanográfico ou em atividades submarinas, ao conceito de embarcação.²²

Também a Convenção Internacional sobre Segurança da Vida no Mar (SOLAS) de 1974, prevê que os requisitos de segurança exigíveis de embarcação devam ser os mesmos que aqueles a serem observados a bordo de plataformas marítimas.²³

Frise-se, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, destinada à garantia de indenização adequada por poluição resultante de derramamento de óleo, conceitua, em seu Art. 1º, “navio” como toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga.²⁴ Similarmente, a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios de 1973 e a de 1978 (MARPOL 1973 e MARPOL 1978), dirigidas à prevenção da poluição causada por navios, aplicam-se indiscriminadamente às plataformas marítimas. Nelas, consta conceito amplo de “navio”, estendendo-o a embarcações de qualquer tipo que operem no meio ambiente marinho, alcançando à referida definição estruturas submersíveis e plataformas fixas ou flutuantes.²⁵

Exatamente por se admitir que as plataformas estejam sujeitas àqueles riscos, tipicamente assumidos por embarcações, tais como choque, naufrágio, encalhe, explosão, incêndio, pirataria, o mercado de seguros estrangeiro e o nacional aplicam às plataformas parâmetros similares aos de embarcação. No Brasil, os seguros obrigatórios exigíveis das plataformas são os mesmos que aqueles aplicáveis a outras embarcações.²⁶

Em relação às normas trabalhistas brasileiras, conquanto haja regulação específica para os trabalhadores empregados nas atividades de exploração, perfuração, produção e refino de petróleo – conforme o disciplinado pela Lei Nº 5.811/72 – optou o Ministério do Trabalho e Emprego, por força da Resolução Normativa Nº 72/06²⁷, por dispensar tratamento uniforme aos profissionais estrangeiros que ingressem no Brasil, para trabalhar em plataforma ou em outra embarcação, enquadrando-os genericamente como “embarcados”.

Tem-se, ainda, como instituto típico de transferência de posse temporária de plataforma o afretamento, e não a locação. Atribui-se, dessa forma, novamente, conceito característico de embarcação às plataformas marítimas.

Destaca-se, inclusive, que a construção de embarcações, incluídas aqui as plataformas, depende de licença prévia emitida pela Capitania dos

Portos, conforme trecho já citado da Normam I.

Também há equiparação no tocante às atribuições do Tribunal Marítimo, o qual – segundo a Lei Nº 2.180/54 – é competente para o julgamento de conflitos decorrentes de questões marítimas, independentemente de o fato discutido referir-se à plataforma ou a outro tipo de embarcação.

3 Análise das decisões administrativas em matéria fiscal à luz da jurisprudência nacional e estrangeira

3.1. O entendimento administrativo formulado na decisão da Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais de 10/05/2011, a rejeitar o Recurso Voluntário Nº 139.827 interposto pela PETROBRAS (processo administrativo 18471.001620/2003-36).

O debate acerca da natureza jurídica das plataformas ganha especial relevância no Direito Tributário, tendo sido a PETRÓLEO BRASILEIRO SA – PETROBRAS surpreendida por autuação bilionária, decorrente da falta de recolhimento do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF), incidente, segundo a Receita Federal, sobre os rendimentos pagos ou creditados pela *locação*²⁸ de plataformas marítimas para prospecção, exploração e produção de petróleo de propriedade de residentes ou domiciliados no exterior, relativos ao período de fevereiro a dezembro de 1998. Cumpre-nos, agora, analisar mais detidamente o conteúdo da correlata decisão.

Em 20/04/2005, no âmbito do processo administrativo 18471.001620/2003-36, a Sexta Turma do Primeiro Conselho de Contribuintes negou provimento ao Recurso Voluntário Nº 139.827, interposto pela PETROBRAS, em que esta buscava reformar decisão da Primeira Turma/DRJ - Rio de Janeiro/RJ I, cerrando-se no entendimento de que embarcações seriam apenas aqueles bens destinados ou aptos ao transporte de cargas ou passageiros, não se podendo enquadrar como embarcações plataformas semi-submersíveis (*offshore rigs*), navios-sonda (*drillships*), FPSOs, entre outras estruturas empregadas pela indústria *offshore* de petróleo e

gás, cuja preponderância técnica se sobreporia à função naval.

Segundo a PETROBRAS, a cobrança do imposto afigurou-se indevida, uma vez que o Art. 1º da Lei Nº 9.481/97²⁹ estabeleceu isenção fiscal para o afretamento de embarcações. Travou-se, então, debate quanto à interpretação legal do conceito de embarcação e sobre o possível enquadramento de plataforma marítima nesta classificação.

Defendeu a Fazenda Nacional o critério da finalidade para sustentar que apenas as construções “destinadas ao transporte de pessoas e/ou cargas sobre e/ou sob a água” poderiam ser consideradas como embarcação. Aplicou, na ocasião, critério nunca acolhido pela legislação brasileira para corroborar a tese de que apenas as estruturas, cuja função precípua fosse o transporte se adequariam ao conceito de embarcação.

Cumpramos ressaltar que mesmo o Direito Inglês, pioneiro na adoção do “teste da função da principal”³⁰ - a dizer, a avaliação da função primária a que dada estrutura se propõe - admite a aplicação deste critério unicamente para distinguir a espécie “navio” do gênero “embarcação”, não sendo o “teste da função principal” - *real work* - usado para aferir se dada construção é ou não embarcação. Considerando, porém, que no ordenamento jurídico brasileiro não se diferencia “navio” de “embarcação”, não encontra abrigo o emprego do “teste da função principal”.

Observe-se, ainda, que as autoridades judiciais inglesas, ao aplicar o referido critério, em decisão de 2011, no caso *Clark (Inspector of Taxes) v Perks Macleod (Inspector of Taxes) v Perks Guild (Inspector of Taxes) v Newrick and another*³¹, entenderam que as plataformas marítimas móveis usadas na exploração de petróleo deveriam ser consideradas navios, por serem aptas a se deslocar sobre a água.

Também a Suprema Corte dos Estados Unidos, no caso *Stewart v. Dutra*³² de 2005, afastou, para fins do enquadramento no conceito de embarcação (*vessel*), a primariedade do transporte na água, sendo reproduzido este *precedent case* por jurisdições locais, como na decisão a seguir:³³

Ricky Abram VS. Nabors Offshore Corpo-

ration, 2010 - United States District Court for the Southern District of Texas- Houston Division

The Supreme Court subsequently disavowed the wok platform test, holding that the first factor, primary function, was not critical: Section 3 requires only that a watercraft be used, or capable of being used, as a means of transportation on water to qualify as a vessel. It does not require that a watercraft be used primarily for that purpose.

Diversamente, depreende-se das mais recentes decisões prolatadas em sede administrativa no Brasil, especificamente o Acórdão da Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais de 10/05/2011, a rejeitar o já citado Recurso Voluntário Nº 139.827 interposto pela PETROBRAS, a confusão entre a “aptidão para navegação” - requisito imposto pela Lei Nº 9.537/97 e sinônimo de capacidade de deslocamento na água - com a “função primordial do transporte”.³⁴

In verbis, transcreve-se trecho da referida decisão em que se reconhece a navegabilidade da plataforma, recusando-se, contudo, seu enquadramento como embarcação, por ter destinação diversa que a de transporte:

Processo nº 18471.000560/2003-81

Recurso nº139.827

Matéria: IRF - Anos(s): 1998

Recorrente: PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRÁS

Recorrida: 1ª TURMA/DRJ em RIO DE JANEIRO - RJ I

Sessão de 24 DE FEVEREIRO DE 2005

Acórdão nº 106-14.431

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

Embora se admita o transporte como atividade principal na navegação de longo curso e na de cabotagem, há, de acordo com a Lei Nº

9.432/97³⁵, outras modalidades de navegação. Caso se adote interpretação similar àquela da Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais para rechaçar o arguido pela PETROBRAS, as embarcações de recreio e desporto, ou as de apoio marítimo, seriam excluídas do conceito de embarcação, porquanto se destinam primariamente a outras atividades, que não o transporte de cargas e pessoas. Tampouco as naus militares, cujo objetivo é o patrulhamento e, em caso de risco, o engajamento armado, seriam consideradas embarcações.

Em seu fundamento, a equivocada decisão fiscal amparou-se na Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias de 1983, do Conselho de Cooperação Aduaneira, internalizada no Brasil pelo Decreto Nº 71/88, de modo a sustentar que toda plataforma, independentemente de suas especificidades, deva ser considerada, para fins de aplicação tributária, como unidade flutuante, e não embarcação. Ocorre que o referido diploma não define o conceito de “embarcação”, nem o de “unidade flutuante”.

Tal como a citada Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias de 1983, as normas tributárias nacionais são silentes quanto ao conceito de “embarcação” e o de “unidade flutuante”. Não se trata, portanto, como o arguido pela Fazenda Nacional, de aplicação de definição fiscal (teoria da independência da classificação tributária), mas de criação, ao alvedrio da lei, de conceito novo.

Em não havendo conceito fiscal próprio de embarcação e de plataforma, dever-se-ia, necessariamente, buscar as correspondentes classificações nas normas aplicáveis, no caso, a Lei Nº 9.537/97 e a Normam I. Frise-se, nesse caso, que como a autoridade da Marinha é exercida por delegação da União, em cumprimento a comando constitucional, não se poderia, sequer, instituir conceito próprio de embarcação em legislação fiscal, em dissonância com a regulação específica da Marinha.

Em relação ao tema, o Art. 110 do Código Tributário Nacional impõe:

Código Tributário Nacional

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

Causa ainda maior estranheza o fato de a Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais ter desconsiderado as definições da doutrina especializada, nacional e estrangeira, e a extensa bibliografia de Direito Marítimo citada no Recurso Voluntário da PETROBRAS, para recorrer ao Dicionário Aurélio e à Enciclopédia Barsa, definindo, em prejuízo da recorrente, o termo “embarcação”.

Inobstante o merecido prestígio das publicações citadas no Acórdão, trata-se de literatura atécnica, que dispõe o sentido usual dos vocábulos lá listados, sem especificar sua acepção jurídica.

Para afastar o argumento suscitado pela PETROBRAS, recusaram, também, os conselheiros a evocação de precedente do Supremo Tribunal Federal sobre o tema. O julgado referia-se à decisão em sede do Recurso Extraordinário Nº 76.133 de 1974, em que se reformou autuação à Companhia de Comércio e Navegação e à PETROBRAS pelo não recolhimento de tributo referente à construção de plataforma móvel de exploração de petróleo. Considerando que, já à época, o Decreto Nº 61.514/67 instituiu isenção à aplicação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para embarcações, arguiram as recorrentes que plataforma marítima enquadrava-se na classificação de embarcação. A Receita Federal sustentou, então, que a função de navegação era meramente acessória, e que a plataforma se destinava à exploração de petróleo. Negou, contudo, a Corte Constitucional esta tese, amparada no fato de que a Marinha do Brasil havia classificado a plataforma, repetidas vezes, na categoria de embarcação (primeiro, quando da construção, enquadrando-a como “casco”³⁶, tal como qualquer outra embarcação a ser erigida; em seguida, finalizada a construção, definiu-a como “embarcação”).³⁷ Com extrema propriedade o Supremo Tribunal Federal entendeu, na ocasião, que a competência para definir

o enquadramento de dada estrutura como embarcação ou outra natureza marítima caberia tão somente à Marinha do Brasil, tal como o previsto na Constituição de 1967³⁸ - e cuja norma se reproduziu na Constituição atual, promulgada em 1988.

Citemos *in verbis* a decisão do STF:

Recurso Extraordinário Nº 76.133 de 1974, julgado em 13.9.1974 pela 2ª Turma do Supremo Tribunal Federal

Com efeito, os documentos de f. 46 e 47, ambos expedidos pelo Ministério da Marinha, constituem prova indiscutível de que a plataforma que se refere a esse processo é uma *embarcação*, tanto que ambos esses papéis contêm indicação de todos os dados técnicos que autorizam defini-la como tal.

Ora, se as autoridades competentes definiram como *embarcação* a discutida plataforma e se o fizeram em termos indiscutíveis [...] é certo o fato que está alegado, isto é, que se trata de embarcação.

A Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, ao apreciar o Recurso Voluntário interposto pela PETROBRAS, afastou, todavia, o reconhecimento do referido precedente, afirmando, para tanto, que a decisão prolatada em 1974 não se coadunaria com o Decreto Legislativo Nº 71, o qual institui a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias de 1983. Equivocaram-se, porém, os conselheiros ao inferir da decisão de 1974 conteúdo meramente tributário, quando a decisão do STF tratou, de fato, da reserva de competência, por meio da qual a União outorga à Marinha o poder regulamentar exclusivo de definir, segundo seus órgãos auxiliares, quais estruturas devem ser consideradas como embarcações, estando essas construções sujeitas a registro.

Nesse sentido, o Art. 142 da Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 1988, estabelece:

CRFB 1988

Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes

e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

§ 1º - Lei complementar estabelecerá as normas gerais a serem adotadas na organização, no preparo e no emprego das Forças Armadas.

Sendo a referida norma constitucional regulamentada pela Lei Complementar Nº 97/99 que, em seu Art. 17, dispõe:

Lei 97/99

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante 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.

V - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

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.

Resta evidente que, em face da omissão da legislação tributária, uma vez que não consta das normas fiscais brasileiras qualquer definição do conceito de "embarcação" ou de "plataforma", limitando-se a normativa citada no Acórdão (Convenção Internacional sobre o Sistema

Harmonizado de Designação de Decodificação de Mercadorias, do Conselho de Cooperação Aduaneira) a admitir a existência de duas classificações distintas (i) embarcação; e (ii) unidades flutuantes, sem, contudo, distingui-las ou mesmo defini-las, deveria a Autoridade Fiscal aplicar as normas que, de fato, precisam o conceito de embarcação (Lei Nº 9.537/97 e Normam I). Ao contrário, recorreu a Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, de forma despropositada, à tese do *real work*, aplicada, frise-se, para outra finalidade no Direito Inglês, bem como às definições transcritas na Barsa e no Aurélio.

3.2. O controle dispensado pelo Judiciário, em confrontação com o entendimento administrativo consolidado na decisão da Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais de 10/05/2011 (processo administrativo 18471.001620/2003-36).

Seguiram-se ao entendimento consolidado pelo órgão máximo em matéria tributária, no âmbito do processo administrativo 18471.001620/2003-36, inúmeras autuações da Receita Federal, quedando-se as câmaras que compõe o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais incapazes de retificar o equívoco anterior.

Esgotada a esfera administrativa, a questão acabou sendo levada à apreciação do Judiciário, dando-se destaque, na instância inferior, à ação anulatória 200851010070408 (0007040-83.2008.4.02.5101), ajuizada perante a 24ª Vara Federal do Rio de Janeiro, que decidiu pela declaração de inexigibilidade do crédito tributário relativo à falta de recolhimento do IRRF sobre remessas de numerário ao exterior para pagamento de afretamento de plataformas petrolíferas móveis, no período de fevereiro a dezembro de 1998. Decidiu-se, então, pela inexistência do prolatado crédito fiscal, desonerando-se a PETROBRAS do correspondente pagamento.

Em 29/05/2012, a 3ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região confirmou essa decisão, e no julgamento da apelação interposta pela União, reconheceu o enquadramento das plataformas móveis no conceito de

“embarcação”, sob o fundamento de que a destinação para o transporte de pessoas ou cargas não constitui elemento essencial para a classificação. Na ocasião, argumentou-se, ainda, que as operações de afretamento de plataformas móveis foi uma opção legislativa, e, como tal, somente poderia ser alterada pelo próprio legislador, na medida em que a referida renúncia fiscal encontrar-se-ia em perfeita consonância com o ordenamento jurídico em vigor.

Recentemente, em 19/04/2013, publicou-se acórdão também de lavra 3ª Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, em outro processo (0019274-35.2012.4.02.0000), julgando-se improcedente medida cautelar ajuizada pela PETROBRAS, que objetivava a suspensão dos efeitos de sentença de primeira instância, até que fosse realizado o julgamento do recurso de apelação interposto. Como justificativa para a denegatória da reforma, o tribunal entendeu ausentes os requisitos do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*. Em síntese, tudo o que se enfrentou nesta decisão foi a possibilidade da execução fiscal anteriormente ao julgamento da apelação. Em que pese se ter noticiado, à época, que se tratava de inflexão no entendimento jurisprudencial sobre a natureza jurídica das plataformas marítimas, fato é que não houve análise do mérito, limitando-se a atuação jurisdicional à verificação de aspectos processuais, para fins de cautelar, sem qualquer prejuízo da tese do aproveitamento da desoneração conexa ao IRRF para as plataformas. Logo, o posicionamento do TRF da 2ª Região resta imutável, no sentido de que as plataformas seriam espécie do conceito mais abrangente “embarcação”, e aplicando-se a isenção de IRRF também às plataformas. Ainda mais importante, contra a rejeição da suspensão da execução em sede cautelar, no mesmo processo 0019274-35.2012.4.02.0000, a PETROBRAS interpôs nova cautelar (nº 21.159) perante o Superior Tribunal de Justiça, vindo a obter, em decisão monocrática do Relator, decisão favorável, cujo trecho relevante se transcreve abaixo, a qual se conforma com o entendimento exarado no julgamento do Recurso Especial nº 1.341.077 (DJ 16/04/2013), para garantir a isenção do IPI prevista na Lei Nº 8.032/90 às plataformas marítimas:

Ante o exposto, torno sem efeito a anterior decisão que negava seguimento à medida cautelar, para deferir o pedido de liminar, a fim de suspender a exigibilidade do crédito tributário em questão (art. 151, V, do CTN), até o julgamento do recurso especial.

Distintamente do que se observa na instância administrativa, o que se verifica nos tribunais superiores jurisdicionais é uma relativa uniformidade acerca do enquadramento das plataformas marítimas como embarcações.

Considerações Finais

O conceito de embarcação, tal como o admitido pela legislação brasileira, é amplo o suficiente para que nele se incluam as plataformas marítimas. Inúmeros são os exemplos de equiparação, no Brasil e no exterior, de plataforma – independentemente de sua natureza fixa ou móvel – à embarcação.

Ao contrário da instância administrativa para a matéria tributária, o tratamento jurisdicional caminha para a uniformização e o acolhimento resolutivo da tese de que plataformas marítimas não podem ter outro enquadramento, que não o de embarcação.

Fato é que, no caso de dúvida na aplicação destes conceitos, deve-se recorrer à autoridade competente – no caso, a Marinha – para que esta, no exercício de suas atribuições legais – defina concretamente se dada estrutura deva ou não ser considerada como embarcação. Não se pode, em qualquer instância, querer se imiscuir em campo especializado do Direito, usurpando-se poder-dever outorgado pelo constituinte originário à Autoridade Marítima.

Bibliografia

COSTA, José da Silva. *Direito Comercial Marítimo*. 2a ed. Paris: Societé Générale d'Impression, 1912.

DANJON, Daniel. *Manuel de Droit Maritime*. 2e éd. Paris: Librairie Générale de Droit & de Jurisprudence, 1929.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*, 3a ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GRANT, Bruce. *What is a Ship; R v Goodwin in the Court of Appeal*. <http://webjcli.ncl.ac.uk/2006/issue2/grant2.html>.

MELLO, Celso D. Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. 15a ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

PAIM, Maria Augusta. *O Petróleo no Mar – O Regime das Plataformas Marítimas Petrolíferas no Direito Internacional*. São Paulo: Renovar, 2011.

RIPERT, Georges. *Droit Maritime*. 3e éd. Paris: Rousseau et Cie, 1929.

SANTOS, Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação – Doutrina, Jurisprudência, Legislação*. Rio de Janeiro: Forense, 1964.

SCIALOJA, Antonio. *Sistema del Derecho de la Navegación*. Tradução de Delia Viterbo Frieder e Santiago Sentís Melendo. Buenos Aires: Bosh y Cia, 1950.

SHAW, Richard. *The FPSO – is it a ship? The proposed CMI Offshore Mobile Craft Convention – an update*. Year Book of the Australian Mineral and Petroleum Law Association (AMPLA yearbook - 2000).

SIMAS, Hugo. *Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938.

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

SUMMERSKILLS, Michael. *Oil Rigs: Law and insurance*. London: Stevens & Sons, 1979.

Referências

1. Já alertava Georges Ripert, em obra de 1929: “[...] *les apparences extérieures ne suffisent point à faire attribuer la qualification, et tous les assemblages flottants qui reproduisent les formes habituelles des navires n’ont pas la qualité juridique*.” RIPERT, Georges. *Droit Maritime*. 3e éd. Paris: Rousseau et Cie, 1929. p.364.

2. “Ulpiano designava como navio a toda embarcação destinada à navegação: *Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget schedia sit* – devemos considerar uma nau toda embarcação que navega no mar, no rio, em qualquer outra superfície de água. Mesmo que seja uma embarcação rudimentar. Essa definição de Ulpiano foi tomada por muitos, a princípio, como relativa a navio.” SANTOS, Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação – Doutrina, Jurisprudência, Legislação*. Rio de Janeiro: Forense, 1964. p. 32.

3. COSTA, José da Silva. *Direito Comercial Marítimo*. 2a ed. Paris: Societé Générale d'Impression, 1912. p. 68.

4. Sobre a indistinção entre os vocábulos *embarcação* e *navio* no Código Comercial Brasileiro de 1850, cujo livro referente ao Direito Marítimo continua em vigor, dispõe Hugo Simas: “A mesma imprecisão de linguagem usada quando trata do comércio marítimo, em que se utiliza a

expressão genérica – embarcação – ao mesmo tempo que se refere a navio, não permite esclarecer entre eles caráter distintivo.” SIMAS, Hugo. *Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938. p. 13.

5. Sobre a amplitude do conceito de embarcação, Antonio Scialoja defendeu que se cunhasse conceito generalista, de modo a incluir como embarcação toda e qualquer estrutura a que o direito marítimo dispensasse tratamento normativo: “*dicha definición debe inferirse del conjunto de todas las disposiciones del derecho de la navegación y debe ser lo más amplia posible para abarcar a todas las embarcaciones a las que en todo o en parte se aplican las normas del derecho de la navegación*”. SCIALOJA, Antonio. *Sistema del Derecho de la Navegación*. Tradução de Delia Viterbo Frieder e Santiago Sentís Melendo. Buenos Aires: Bosh y Cia, 1950. p 100 e 101.

6. “Nossa legislação não diferencia navio e embarcação [...]. A embarcação, pois, é um conjunto de elementos unidos que formam um todo orgânico capaz de se locomover, ou seja, indica natureza móvel. Temos aqui, os dois elementos essenciais e exclusivos da embarcação: (a) a coisa composta, isto é, um todo composto de várias partes e de diversos acessórios; e (b) a natureza móvel, embora sujeita às regras jurídicas dos bens imóveis por expressa determinação legal [...]”. GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*, 3a ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2013. p. 60 e 61.

7. Maria Augusta Paim se posiciona nessa mesma toada: “O Código Comercial Brasileiro não traz definição do que seja navio, mas apenas disposições sobre as embarcações, de modo geral. Há imprecisão no Código que usa indiscriminadamente as expressões navio, embarcação e barco como sinônimos.” PAIM, Maria Augusta. *O Petróleo no Mar – O Regime das Plataformas Marítimas Petrolíferas no Direito Internacional*. São Paulo: Renovar, 2011. p. 135.

8. Lei Complementar Nº 97/99: “Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: I - orientar e controlar a Marinha Mercante 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.”

9. Ao conceituar a natureza jurídica de embarcações e navios, Daniel Danjon destaca a aptidão para a navegação, afastando-se da efetividade do deslocamento como requisito ao enquadramento: “*Un navire, ce n'est pas seulement la coque ou carène d'un bâtiment servant à la navigation; c'est l'ensemble forme par cette coque et par tous les accessoires*

qui y sont joints matériellement, ou qui sont affectés à son service, et qui la rendent apte à la navigation”. DANJON, Daniel. *Manuel de Droit Maritime*. 2e éd. Paris: Librairie Générale de Droit & de Jurisprudence, 1929. p. 29.

10. Lei 7.652/88: “Art. 3º. As embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, serão inscritas na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador ou onde for operar a embarcação.”

11. Também para Celso D. Albuquerque Mello, o conceito de plataforma é abrangido pelo de embarcação: “No Brasil, a jurisprudência tem assimilado as plataformas às embarcações”. MELLO, Celso D. Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. 15a ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 902.

12. “A construção de embarcações no Brasil não é livre: nenhuma embarcação será construída no país, ou por encomenda no estrangeiro sem que tenha obtido licença na forma do regulamento da Capitania dos Portos e seja autorizada pela Marinha ou suas repartições subordinadas.” SANTOS, Theophilo de Azeredo. *Direito da Navegação – Doutrina, Jurisprudência, Legislação*. Rio de Janeiro: Forense, 1964. p. 58.

13. STRADA, Luciene. *Natureza Jurídica das Plataformas Marítimas*. Rio de Janeiro: Cemart, 1986. p. 19.

14. “As plataformas móveis de perfuração marítima, também chamadas unidades de perfuração marítima móveis (UPMM), são aptas a deslocar-se a reboque ou por propulsão própria, perfurando vários poços entre os pontos de uma área a ser pesquisada, ou entre regiões distantes de um mesmo continente ou ultramar. [...] Portanto, as unidades são projetadas para flutuar e navegar com segurança, porém, suas características estruturais não se assemelham às embarcações tradicionais e nem são construídas para a indústria da navegação, além de possuírem meios para permanecer estacionadas num determinado ponto, de maneira segura e firme, a fim de executar perfurações durante longos períodos. [...] As plataformas móveis flutuam e se locomovem sobre a água, por autopropulsão ou rebocadas; e o seu emprego, na exploração ou prospecção de petróleo, exige e presume habitual locomoção em sua faina itinerante de detectar reservas de óleo cru abaixo do leito do mar. Os navios-sonda e barcas-sonda têm a mesma finalidade das plataformas auto-elevatórias, semi-submersíveis e submersíveis; entretanto, face às características das suas estruturas serem semelhantes às das embarcações tradicionais, não existe dúvida quanto à natureza daquelas”. Idem. p. 45 a p. 60.

15. “As plataformas fixas, também conhecidas como plataformas de produção, são destinadas a extrair petróleo ou gás no leito do mar, processando as operações primárias de tratamento do produto, e ao bombardeamento nos oleodutos que levam óleo aos depósitos terrestres ou marítimos, ou aos terminais de carregamento dos petroleiros.” Idem. p. 52.

16. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, da qual o Brasil é parte, define, de forma similar, os conceitos de estrutura e de instalação, apresentando-os como construções levadas a efeito pelo homem para a exploração dos recursos naturais no subsolo do mar: “Art. 60. Ilhas artificiais, instalações e estruturas na zona econômica exclusiva: 1 - Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem o direito exclusivo de construir e de autorizar e regulamentar a construção, operação e utilização de: a) Ilhas artificiais; b) Instalações e estruturas para os fins previstos no artigo 56 e para outras finalidades econômicas; c) Instalações e estruturas que possam interferir com o exercício dos direitos do Estado costeiro na zona. 2 - O Estado costeiro tem jurisdição exclusiva sobre essas ilhas artificiais, instalações e estruturas, incluindo jurisdição em matéria de leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança. 3 - A construção dessas ilhas artificiais, instalações ou estruturas deve ser devidamente notificada e devem ser mantidos meios permanentes para assinalar a sua presença. As instalações ou estruturas abandonadas ou inutilizadas devem ser retiradas, a fim de garantir a segurança da navegação, tendo em conta as normas internacionais geralmente aceites que tenham sido estabelecidas sobre o assunto pela organização internacional competente. Para efeitos da remoção, devem ter-se em conta a pesca, a proteção do meio marinho e os direitos e obrigações de outros Estados. Deve dar-se a devida publicidade da localização, dimensão e profundidade das instalações ou estruturas que não tenham sido completamente removidas. [...]”.

17. Em cuidadoso estudo, Richard Shaw aponta a flexibilização adotada pelas Cortes Australianas, mediante o acolhimento do FPSO como *ship*. Segue, assim, rumo à indistinção entre *ship* e *vessel*, passando a admitir o registro de FPSOs: “*In the Australian statute, the definition section contains the following words: ship means any kind of vessel capable of navigating [...] and includes: (a) a barge, lighter or other floating vessel; (b) a structure that is able to float or be floated and is able to move or be moved as an entity from one place to another; and (c) an air cushion vehicle, or other similar craft, used wholly or primarily in navigation by water*”. SHAW, Richard. *The FPSO – is it a ship? The proposed CMI Offshore Mobile Craft Convention – an update*. Year Book of the Australian Mineral and Petroleum Law Association (AMPLA yearbook - 2000).

18. “Art. 19. Significado de passagem inofensiva: 1 - A passagem é inofensiva desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efetuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional. 2 - A passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, se esse navio realizar, no mar territorial, alguma das seguintes atividades: [...] j) A realização de atividades de investigação ou de levantamentos hidrográficos; [...] l) Qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.”

19. “Art. 1. *En cas d’abordage survenu entre navires de mer*

ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu’il y ait à tenir compte des eaux où l’abordage s’est produit.”

20. “Art. 1. *Au cas d’abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l’Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l’abordage ou de l’événement de navigation.”*

21. “PARTE A – GENERALIDADES - REGRA I – Aplicação: (a) Estas Regras se aplicarão a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar. [...] REGRA 2 – Responsabilidade: (a) Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinheira ou pelas circunstâncias especiais do caso.”

22. “REGRA 3 - Definições Gerais: Para o propósito destas Regras, exceto onde o texto o indique de modo diferente: [...] (g) O termo ‘embarcação com capacidade de manobra restrita’ designa uma embarcação que, devido à natureza de seus serviços, se encontra restrita em sua capacidade de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação. O termo ‘embarcação com capacidade de manobra restrita’ compreende, mas não se limita aos seguintes casos: (I) as embarcações engajadas em serviços de colocação, manutenção ou retirada de sinais de navegação, cabos ou tubulações submarinas; (II) as embarcações engajadas em serviços de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos; [...]”

23. A SOLAS 1974 equipara a expressão “navio” a “unidades de exploração e produção *offshore*”: “CAPÍTULO XI-2 - MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A PROTEÇÃO MARÍTIMA: Regra 1 – Definições: [...] 2 O termo ‘navio’, quando empregado nas Regras 3 a 13, abrange as unidades móveis de perfuração ‘*offshore*’ [...]”

24. “Art 1. Para os efeitos desta Convenção: I. Navio significa qualquer embarcação marítima e engenho flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga, ficando estabelecido que um navio capaz de transportar óleo e outras cargas só será considerado como um navio quando estiver realmente transportando óleo a granel como carga, e durante qualquer viagem realizada após aquele transporte, a menos que seja comprovado que ele não possui a bordo resíduos daquele transporte de óleo a granel.”

25. Artigo II Definições. Para os efeitos da presente Convenção, a menos que seja expressamente disposto em contrário: [...]. (4) Navio significa uma embarcação de qual-

quer tipo operando no meio ambiente marinho e abrange embarcações do tipo hidrofólio, veículos que se deslocam sobre um colchão de ar, submersíveis, embarcações flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.”

26. O Decreto-Lei 73/66, conforme o emendado pela legislação subsequente, em especial a Lei 8.374/91, estabelece como seguros obrigatórios à operação de embarcação no Brasil: (i) danos pessoais causados a terceiros por embarcação ou sua carga – DPEM; (ii) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nele transportados; (iii) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada; (iv) seguro de saúde dos funcionários estrangeiros; (v) por danos causados por poluição oriunda de vazamento de óleo, e (vi) seguro de cascos. Dispõem, de forma suplementar, o art. 14 do Decreto-Lei 73/66 e o art. 15 do Decreto nº. 60.459/67, segundo os quais nenhuma licença poderá ser concedida pela autoridade competente, nos casos em que se exija seguro obrigatório para a condução de dada atividade comercial. Nos casos de plataforma marítima, a concessão de licença de operação depende, portanto, da prova da contratação dos seguros obrigatórios.

27. Art. 1º. Ao estrangeiro que venha exercer atividades profissionais, de caráter contínuo, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que venha a operar ou em operação nas águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil, observado o interesse do trabalhador nacional, poderá ser concedido visto temporário previsto no inciso V, art. 13, da Lei nº 6.815, de 1980, pelo prazo de até dois anos. §1º. No caso de plataformas marítimas de perfuração e embarcações de levantamento geofísico que tenham contratos válidos por até seis meses, e que, em seqüência, venham a ser afretadas por outras empresas concessionárias para novo período de atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, poderá ser concedida autorização de trabalho pelo prazo de até dois anos a cada tripulante estrangeiro embarcado, observado o disposto no § 2º deste artigo.

28. Como já apresentado em ponto anterior, o instituto aplicável a plataformas é o *afretamento*.

29. O Regulamento do Imposto de Renda, promulgado pelo Decreto 3.000/99, reproduz em seu art. 691 a norma contida no art. 1º da Lei 9.481/97: “Art. 1º A alíquota do imposto de renda na fonte incidente sobre os rendimentos auferidos no País, por residentes ou domiciliados no exterior, fica reduzida para zero, nas seguintes hipóteses: I - receitas de fretes, afretamentos, aluguéis ou arrendamentos de embarcações marítimas ou fluviais ou de aeronaves estrangeiras, feitos por empresas, desde que tenham sido aprovados pelas autoridades competentes, bem assim os pagamentos de aluguel de containers, sobre-estadia e outros relativos ao uso de serviços de instalações portuárias.”

30. SUMMERSKILLS, Michael. *Oil Rigs: Law and insurance*. London: Stevens & Sons, 1979. p. 77.

31. [2001] All ER (D) 397 (Jul), *British Court of Appeal, Civil Division*.

32. “The ‘in navigation’ requirement is thus relevant to whether a craft is ‘used, or capable of being used’ for naval transportation.” STEWART v. DUTRA CONSTR. CO. (No. 03-814) 343 F.3d 10, reversed and remanded.

33. Há, inclusive, precedente da *United States Court of Appeals Fifth Circuit* datado de 1959, que antecipou esse entendimento há quatro décadas: “almost any structure that once floated or is capable of floating on navigable waters is a vessel [...] affirming jury determination that mobile drilling platforms is vessel.” 266 F.2d 769 *Offshore Company v. M Robison Robison*.

34. Bruce Grant, ao apresentar a evolução da jurisprudência irlandesa, não poderia ser mais assertivo, definindo a aptidão para deslocamento sobre a água como o conceito de navegabilidade: “The Irish Supreme Court held the *Von Rocks* was a ship because although it was not adapted for the carriage of goods or persons, it was a structure designed and constructed for the purpose of carrying out specific activities on the water, is capable of movement across the water. On the basis of *The Von Rocks and Perks v. Clark* [2001] 2 Lloyd’s Rep 431, where the Court of Appeal held a jack-up drilling rig was a ship for tax purposes, Lord Phillips CJ accepted that for a vessel to be used in navigation under the Merchant Shipping Acts it is not a necessary requirement that it should be used in transporting persons or property by water to an intended destination.” GRANT, Bruce. *What is a Ship; R v Goodwin in the Court of Appeal*. <http://webjcli.ncl.ac.uk/2006/issue2/grant2.html>.

35. Lei 9.432/97: “Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições: [...] III - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros; IV - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; V - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias; VI - navegação de apoio marítimo: a realizada em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica para o apoio logístico a embarcações e instalações que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos; [...]”

36. No referido precedente, a Plataforma em construção fora classificada pelo Departamento de Portos e Costas da Marinha do Brasil como *Casco CCN-019*.

37. A Plataforma finalizada foi classificada pelo Departamento de Portos e Costas da Marinha do Brasil como embarcação. Mesma classificação consta do Termo de Vistoria da Capitania dos Portos do Estado da Guanabara, órgão da Marinha do Brasil, acerca da referida plataforma.

38. O Art. 8º da Constituição de 1967 dispunha: “Compete à União: a) os serviços de política marítima, aérea e de fronteiras”. Tendo sido o referido comando regulamentado pelo Decreto 62.680/68, segundo o qual: “Art. 1º O Ministério da Marinha é o Órgão da Administração Federal, através o qual o Ministro da Marinha administra os negócios da Marinha de Guerra e a prepara para o cumprimento da sua destinação constitucional. Parágrafo

único. Cabem ao Ministério da Marinha as seguintes atribuições, além de outras que lhe sejam comeditas em Lei ou pelo Presidente da República. [...] V - Orientar e controlar, no que interessa à Segurança da Navegação Nacional, a Marinha Mercante Nacional e demais Organizações e atividades correlatas, inclusive a formação e os requisitos profissionais dos seus tripulantes; [...] VIII - Exercer a Polícia Naval, visando principalmente a controlar, no que interessa à Segurança Nacional, o uso do mar territorial e zona contígua, das águas interiores, da plataforma submarina e dos terrenos de marinha e seus acrescidos e dos terrenos marginais dos portos, rios, lagoas e canais”.