



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



**PAMMELLA FERREIRA DA SILVA**



# **DIREITO MARÍTIMO: ESTRUTURA E INFLUÊNCIA NA MARINHA MERCANTE NA ERA PRÉ-SAL**

**RIO DE JANEIRO  
2013**

**PAMMELLA FERREIRA DA SILVA**

**DIREITO MARÍTIMO: ESTRUTURA E INFLUÊNCIA NA MARINHA MERCANTE  
NA ERA “PRÉ-SAL”**

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Nautica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Tenente Marcelo José das Neves

Rio de Janeiro  
2013

**PAMMELLA FERREIRA DA SILVA**

**DIREITO MARÍTIMO: ESTRUTURA E INFLUÊNCIA NA MARINHA MERCANTE  
NA ERA “PRÉ-SAL”**

Monografia apresentada como exigência para  
obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas  
Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo  
Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador (a): Tenente Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico este trabalho a minha mãe, Sonia Maria, minha grande inspiração, a quem sempre admirei, sempre me mostrando a realidade da nossa profissão.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, à Deus pela oportunidade de ingressar na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e por me guiar nesta caminhada em direção a conclusão do curso de Náutica.

À minha família, em especial, minha mãe Sônia por ser minha fortaleza, por sustentar todos os meus sonhos e por criar meios de realizá-los. Obrigada, pelas críticas, pelos elogios e pelos conselhos. As minhas queridas amigas por compartilharem essa realidade comigo e pelos bons momentos vivenciados nesta escola.

E, por último, mas não menos importante, ao meu querido orientador Tenente Marcelo Neves, pela ajuda, pela atenção. Sem seu auxílio, este trabalho não teria o mesmo valor, muito pela compreensão e pela paciência que você sempre me demonstrou em meio a tantas dificuldades.

## RESUMO

O direito marítimo surgiu da necessidade de regulação das atividades que envolvem o mar, tanto relativas ao comércio, quanto à navegação, devido à constante relação entre a história humana e o mar. Devido à importância do papel que a Marinha Mercante tem no atual cenário econômico, principalmente por causa do setor offshore e de petróleo e gás, o Direito Marítimo passa a ter maior relevância, apesar do escasso estudo doutrinário e insuficiente estruturação legal. O presente estudo pretende fazer uma análise do quadro normativo brasileiro, enfatizando a segurança da navegação e prevenção da poluição do meio ambiente marinho, além das questões dos limites das zonas marítimas sob a soberania e jurisdição brasileiras e os reflexos da extensão da Amazônia Azul, principalmente em face das recentes descobertas de petróleo na chamada zona “Pré-sal”. Tem como objetivo principal despertar a atenção dos legisladores, autoridades, empresários e sociedade civil no que tange a adoção de medidas que visem à prevenção e a precaução contra desastres e, assim, não ofusquem as expectativas as quais o Brasil anseia.

**Palavras-chave:** Marinha Mercante, Direito Marítimo, Pré-sal, Offshore, Petróleo.

## **ABSTRACT**

Maritime law has developed out of the necessity to regulate the activities that are connected to the sea. That includes commerce as well as navigation and is due to the constant relation between the human history and the sea. Because of the importance of the role which the merchant navy has in the present economic scenario, and which is principally due to the offshore sector, petrol and gas, maritime law has gained major relevance. This is despite rather scarce academic research and insufficient legal structures. This study aimed to analyze the Brazilian normative framework, emphasizing the safety of navigation and prevention of pollution of the marine environment, beyond the issues of limits of maritime zones under the sovereignty and jurisdiction Brazilian and reflexes extension of Blue Amazon, mainly in the face of recent oil discoveries in the area called "pre-salt". Its main objective is to awaken the attention of legislators, officials, businessmen and civil society regarding the adoption of measures aimed at the prevention and precaution against disasters, and thus do not overshadow the expectations which Brazil longs.

**Key words:** Merchant Navy, Maritime Law, Pre-Salt, Offshore, Petrol

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>1 A CONSTITUIÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO.....</b>	<b>10</b>
1.1 Breve histórico da navegação marítima.....	10
1.2 Direito Marítimo: Origens e evolução.....	13
1.3 Objeto e natureza jurídica do Direito Marítimo.....	17
1.4 Fontes do Direito Marítimo.....	23
<b>2 O DIREITO MARÍTIMO NA ERA PRÉ-SAL.....</b>	<b>25</b>
2.1 A importância territorial das zonas marítimas.....	25
2.2 Convenções Internacionais sobre Direito do Mar.....	25
2.3 Mar territorial (MT); Zona Contígua (ZC); Zona Econômica Exclusiva (ZEE).....	27
2.4 Plataforma Continental brasileira (PC).....	27
2.5 O Pré-sal.....	28
2.5.1 O Pré-sal e a propositura do aumento da área da Amazônia Azul.....	30
2.6 Soberania e jurisdição brasileira.....	31
<b>3 O PRÉ-SAL E POSSÍVEIS ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO.....</b>	<b>34</b>
3.1 Determinações da Constituição sobre o Pré-sal.....	34
3.2 Nova Lei do Petróleo.....	34
3.3 Possíveis alterações na legislação brasileira.....	35
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>42</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>43</b>

## INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, a atividade marítima está em constante aprimoramento, principalmente no que tange à tecnologia das embarcações e seus sistemas de posicionamento, segurança e comunicação. Além disso, com o advento de pesquisas, percebeu-se que o mar, tanto em suas águas quanto em seu solo e subsolo, dispõe de recursos naturais de grande importância para a humanidade, podendo-se citar o petróleo e o gás natural.

No entanto, devido ao aumento da atividade de navegação e visto sua importância, em determinado momento fez-se necessária a criação e adoção de normas que regulamentassem o comércio marítimo, a navegação e a delimitação do território marítimo de cada nação.

O Direito Marítimo vem, paulatinamente, ganhando destaque, face às recentes descobertas, especialmente das reservas de petróleo na zona do pré-sal, situada na Plataforma Continental brasileira. Neste cenário, se evidencia a relevância das questões marítimas e portuárias no contexto jurídico, econômico e desenvolvimentista. A efetiva intensificação do comércio internacional com o Brasil causa impactos significativos na indústria naval, na atividade portuária e no mercado da advocacia.

Cabe mencionar, ainda, que o Direito Marítimo, como disciplina autônoma do Direito, é relevante para a segurança jurídica da atividade aquaviária de um país continental, com cerca de 8.500 km de litoral, embora, em face da pouca difusão da mesma, deixa-a restrita a um pequeno grupo de operadores do direito.

O Brasil vivencia um período eufórico em face às descobertas de reservas de petróleo no Pré-Sal. A exploração do petróleo trará ganhos para a população no que concerne a geração de empregos, oportunidades financeiras para os estados e novos investimentos nos diversos setores econômicos do País, contudo, considerando a intensificação das atividades na zona pré-sal que envolvem a exploração e transporte de petróleo, tem se questionado a efetividade do quadro normativo brasileiro, assim como se o Brasil está preparado para os possíveis impactos atrelados à exploração do Pré-Sal.

Observa-se ainda que, por mais que os países estejam equipados com tecnologias precisas e de última geração, leis rígidas de controle da exploração e transporte de petróleo, não lhes tornaram imunes às Marés Negras<sup>1</sup>; estas, por sua vez, provocam não só desastres na

---

<sup>1</sup> As Marés Negras são originadas de desastres que envolvem derramamento de petróleo, produtos químicos, explosão de plataformas de exploração, encalhe e, também, lavagem de tanques dos navios.

esfera ambiental como também impactos negativos de cunho social. Sendo a exploração do Pré-Sal um feito inédito no universo petrolífero a preocupação gerada é ainda maior.

Nesse trabalho, pretende-se expor a constituição do Direito Marítimo evidenciando sua evolução histórica, desde suas origens na Antiguidade até a atualidade. Além disso, será apresentado um panorama atual do direito marítimo no Brasil frente às descobertas do Pré-sal, fazendo-se uma comparação com alguns países que possuem legislações marítimas mais rígidas em relação à segurança na navegação e à prevenção da poluição no meio ambiente marinho.

# CAPÍTULO I

## A CONSTITUIÇÃO DO DIREITO MARÍTIMO

### 1.1. Breve histórico da navegação marítima

As origens do Direito Marítimo confundem-se com a própria origem da navegação e transporte aquaviário. Estes, por sua vez, estão diretamente ligados à história da civilização, “uma vez que o mar foi o maior espaço físico utilizado pelos povos da Antiguidade na busca de suas grandes conquistas”.<sup>2</sup>

A navegação nasceu com a própria humanidade, sendo tarefa difícil precisar seu início. É certo somente que a necessidade de sobreviver impulsionou o desenvolvimento desta prática, haja vista que no princípio os fenômenos meteorológicos, unidos às precárias condições tecnológicas dos instrumentos de navegação, eram as principais barreiras para se navegar com segurança, pois as embarcações não eram suficientemente resistentes diante das tempestades marinhas, sendo amedrontadora à prática da navegação em tais condições.

A navegação primitiva apresentava diversos problemas, pois o mau tempo constituía perigo mortal e seria aventura a navegação se as condições não fossem favoráveis. É claro que em face da deficiência tecnológica, o mar representava um verdadeiro temor, uma rota de perigo e mortalidade. Durante séculos só se navegava quando da ‘bela estação’ e, assim mesmo, só durante o dia. Antes de anoitecer, o navio ou embarcação ancorava ao largo do litoral, em local que oferecesse menor risco para a guarnição, ou então, caso o tempo fosse ameaçador, era ele levado para a terra.<sup>3</sup>

Naquela época, as embarcações feitas de madeira tornavam as viagens verdadeiras aventuras, baseadas na prática, usos e costumes e, sobretudo, na intuição dos primeiros navegadores que se têm notícia, quais sejam, os fenícios, egípcios, gregos, romanos, dentre outros que ficaram marcados na história como precursores da navegação.

Lanari<sup>4</sup> explica que, apesar dos egípcios se caracterizarem como os comerciantes mais antigos que se tem notícia (5.000 a.C), sua atividade natural era a agricultura, devido à fecundidade do Rio Nilo, pouco se aventurando à conquista dos mares, tanto por preconceitos religiosos, bem como pela falta de madeira.

---

<sup>2</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. Curso de Direito Marítimo. Rio de Janeiro: Renovar, 1992, p. 1.

<sup>3</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 1.

<sup>4</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*. Belo Horizonte: Del Rey, 1999, p. 21.

Os barcos egípcios eram basicamente feitos de fardos de papiros, de toros de acácia ou de sicômoro, e foram aos poucos se aventurando ao largo de sua costa para comerciar, chegando até à África do Sul, Punt e Golfo Pérsico.

Neste momento, os cretenses formaram uma grande potência comercial e marítima, sendo que suas frotas comerciavam no vale do Nilo no tempo das primeiras dinastias egípcias, fazendo a ligação entre a Sicília e a Síria. Contudo, com o declínio do Império Cretense por volta do ano 1.400 A.C., os fenícios sucederam os cretenses como povo soberano do mar.<sup>5</sup>

A facilidade com que obtinham madeira para construção das embarcações oportunizou aos fenícios explorar esta atividade de forma intensa, sendo que o desenvolvimento da prática marítima fenícia está aliado ao alto grau de dependência comercial que possuíam, pois o rendimento da sua agricultura era mínimo, dadas as condições geográficas da Fenícia, que era caracterizada por uma estreita faixa litorânea, entre o mar e montanhas escarpadas.<sup>6</sup>

Desta forma, lançando-se ao mar pela necessidade de garantir sua subsistência, rapidamente os fenícios se destacaram no comércio por sua perspicácia e talento na efetivação dos negócios, e estudaram as necessidades e predileções dos povos com os quais mantinham contato, tornando-se seus fornecedores com grande rapidez, consubstanciando-se assim, principalmente a partir do século V A.C., como os únicos intermediários das mercadorias mais procuradas da Antiguidade Clássica.<sup>7</sup>

Ademais, a Fenícia estava situada no ponto final das estradas das caravanas asiáticas, e recebiam em seus navios as riquezas vindas do Egito e Mesopotâmia para serem comercializadas no Mediterrâneo.

A hegemonia fenícia só foi quebrada com a aparição dos gregos. A Grécia só surge ostensivamente como potência comercial após o enfraquecimento do Estado Fenício pelas conquistas dos reis assírios, babilônios e egípcios, haja vista que, até então, dos séculos XII ao VIII A.C., principalmente, esteve voltada ao desenvolvimento filosófico.<sup>8</sup>

Essa conduta relegou ao segundo plano o estudo aprofundado dos problemas econômicos, frente à preponderância do pensamento no qual o geral prevaleceria sobre o particular, havendo assim um desprezo pela riqueza. Igualmente aos outros povos, a agricultura grega não era suficiente para garantir o abastecimento de sua população, e motivava seus primeiros empreendimentos na navegação.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 22-23.

<sup>6</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 21.

<sup>7</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 21.

<sup>8</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 23.

<sup>9</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 23.

Outra potência marítima da época é formada pelos etruscos, favorecidos pela riqueza mineral da vizinha ilha de Elba e na confecção de objetos de cerâmica em razão da abundância de argila na região. A Etrúria imperou sobre a Península Itálica até o ano de 600 A.C., quando foi dominada pelos romanos, devido ao seu enfraquecimento, causado por sucessivos ataques inimigos externos.<sup>10</sup>

Durante quatro séculos, Roma foi a senhora dos mares, com seus navios cruzando os oceanos em todos os sentidos<sup>11</sup>, sendo que, durante a hegemonia romana, Constantinopla concretizou-se como a Capital do Império Romano Ocidental.

Após o declínio de Roma (século V, D.C.), o comércio internacional e marítimo somente conheceu uma nova fase na metade da Idade Média, quando Veneza tirou proveito de sua situação geográfica e de sua poderosa frota, baseada na Ilha de Creta, com um poderio naval estimado, por volta de 1423, em 3.300 barcos, navegados por 25.000 marinheiros, e 45 galeras com 11.000 tripulantes.<sup>12</sup>

No final da Idade Média verifica-se um novo ciclo político-econômico, caracterizado pelas invenções, a centralização Monárquica, a reforma religiosa, o Mercantilismo e o expansionismo marítimo.<sup>13</sup>

No período de expansionismo marítimo que se segue ao final da Idade Média, destaca-se Portugal que, por volta do século XV decidiu encontrar uma saída para as Índias, contornando a África. Tal estratégia marítima estabeleceu uma descontinuidade histórica, abrindo caminho, não só para as Índias, mas para a era das grandes navegações e da expansão do mundo.

O grande impulsionador das descobertas e conquistas foi o português D. Henrique (1394-1460), que promoveu a implantação da Escola Naval de Sagres e se tornou a academia mais desenvolvida da Europa em assuntos de engenharia naval, astronomia de navegação, técnica de navegação, comércio internacional e artes militares<sup>14</sup>. Diante deste cenário, no século XVI e XVII, Portugal pretendeu ter o uso exclusivo dos mares da Guiné e Índias Orientais<sup>15</sup>.

Neste mesmo período, a Espanha, por intermédio de Cristóvão Colombo, que obteve do governo espanhol o apoio que precisava para realizar sua viagem, foi a responsável pelo descobrimento da América, sendo que, aliada à sua privilegiada situação geográfica em

---

<sup>10</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 24.

<sup>11</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*. São Paulo, José Bushasky, 1977, p. 24.

<sup>12</sup> LABATUT apud LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 25-26.

<sup>13</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 27.

<sup>14</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 28.

<sup>15</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 24.

relação às novas rotas marítimas, por volta da metade do século XVI o pavilhão espanhol tremulava sobre quase todo o continente americano <sup>16</sup>.

No século XIX, desponta a Inglaterra como grande potência marítima, sendo que, contemporaneamente todos os países marítimos, por necessidade de sua própria sobrevivência comercial, não podem descuidar de sua frota mercantil, como um instrumento do comércio com outros povos <sup>17</sup>.

## 1.2. Direito Marítimo: Origens e evolução

Com a intensificação crescente da navegação e do comércio pelo mar, surgiu a necessidade de serem criadas e adotadas normas especiais destinadas à regulamentação do comércio marítimo e atividades correlatas, bem como normas destinadas a regulamentar o domínio marítimo. É necessário, porém, se ressaltar, que o direito marítimo não surgiu de um momento para o outro, mas é resultado de um longo processo histórico.

Os fundamentos do Direito Marítimo, sob o ponto de vista jurídico, é produto de uma gestação através do tempo, destacando-se o Código de Hamurai, da Babilônia (século XXIII A.C.), onde se encontram normas sobre construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroação e a indenização para quem causou o dano; e o Código de Manu, dos hindus (século XIII A.C.), que continha normas sobre câmbio marítimo, dentre outros assuntos ligados ao direito marítimo. <sup>1819</sup>

Conforme leciona Vitral<sup>20</sup>, observa-se entre os primeiros regulamentos da atividade marítima os desenvolvidos na Ilha de Rhodes, no ano 475 A.C., época em que exerceu sua prevalência no mar Mediterrâneo, sendo suas Leis importantes na regulação do Direito Marítimo à época, a qual foi aplicada séculos na Itália, servindo de fonte ao Direito Medieval e merecendo referência no Digesto de Justiniano. Fragmentos desta Lei chegaram até os dias atuais, por meio do juriconsulto Melusio Meciano, sob o título *De Lege Rhodia de Jactu*.

Na antiguidade [...] o mais importante monumento são as Leis de Rodes, que exerceram grande influência entre os povos antigos. Aliás, é conhecida a passagem narrada no Digesto (D. 14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cícladas, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às leis de Rodes, de acordo com as quais deviam ser julgados os negócios concernentes ao comércio marítimo, a não ser que fossem contrários às leis romanas. Não se conclua que os romanos enviassem àquela ilha os seus processos para julgamento, mas pertencendo as ilhas Cícladas à

<sup>16</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 30.

<sup>17</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 24-25.

<sup>18</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 2.

<sup>19</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 7.

<sup>20</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 26.

Província Insularum, tendo por capital Rodes, a questão apresentada por Eudemon deveria ser decidida segundo a lei do lugar, isto é, segundo a lei de Rodes e não outra qualquer.<sup>21</sup>

Díspar do pensamento de Gilbertone<sup>22</sup>, para quem “não há documentos que revelem a existência de leis marítimas para fenícios e hebreus”, Anjos e Gomes<sup>23</sup>, entre outros autores<sup>24</sup>, atribuem aos fenícios o *nautico foenus* (também denominado *foenus nauticum*), contrato de dinheiro a risco ou de câmbio marítimo, regulando que aquele que emprestava dinheiro para expedição marítima só seria restituído no caso de sucesso, em face dos riscos determinantes da navegação.

O Direito Romano não teve grande influência na formação do Direito Comercial Marítimo sendo que, apesar de possuírem várias figuras de Direito Marítimo em seus documentos, não havia uma ordenação destas. Somente com a separação do Império Romano do Oriente e do Ocidente, após a morte do Imperador, aparecem as Basílicas, o documento mais importante do Direito Bizantino, versando sobre Direito Marítimo e um ordenamento com o nome de Lei Pseudorodia, que seria o Livro III das Basílicas.<sup>25</sup>

Contudo, é na Idade Média, período compreendido entre os anos de 395 a 1453, que aparecem várias compilações, dando estirpe aos elementos formadores do Direito Marítimo Moderno e que exerceram uma ampla influência em todos os países da Europa, especialmente na França. Como fontes, podem ser citadas: os *Rolos de Oléron* ou *Julgamentos de Oléron*, *Leis de Wisby* (*Direito de Wisby* ou *Lei Marítima de Gothand*), *Jus Hanseaticum Maritimum*, *Lei Pseudorodia*, *Estatutos Italianos* (*Taboa Amalfitana*, *Venécia*, *Pisa*), *Estatutos de Montpellier e de Marselha*, *Costumes de Valência*, *Lei das Sete Partidas*, *Consulado do Mar e Guidon de la Mer*.<sup>26</sup>

Os Rolos de Oléron, também chamados Julgamentos de Oléron, é um instituto medieval de coleções de costumes marítimos, do século XII, compilados por autor desconhecido. A origem de sua denominação deve-se ao fato de serem os julgamentos redigidos em pergaminho e conservados em rolos, provenientes da ilha de Oléron, nas Costas do Atlântico, na França, que foi sede de um vasto comércio de sal e vinho.<sup>27</sup>

<sup>21</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de Direito Privado da Navegação*. 3. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984, p. 19.

<sup>22</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 7.

<sup>23</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 2.

<sup>24</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 27.

<sup>25</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 27.

<sup>26</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 27.

<sup>27</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 3.

As regras contidas nesse monumento foram reproduzidas nas Partidas, de Castela; nos julgamentos de Damme, de Flandres; nas leis Westcapellen, da Zelândia; nas *Leis de Wisby* ou *Lei Marítima de Gothland* e nas Ordenações holandesas. Os artigos dos Rolos terminam sempre com a expressão: *et ce est le jugement en ce cas*. Sua influência atingiu o Oceano Atlântico e os Mares do Norte, notadamente Flandres, Holanda e Inglaterra.<sup>28</sup>

As Leis de Westcapellen e os Julgamentos de Damme reproduziram a maior parte dos capítulos pertencentes aos Rolos de Oléron, regulamentando matérias fundamentais e vigentes até hoje em nos códigos usados no Brasil, tais como proibição do capitão de vender o navio e limitação de contrair empréstimos, de lançar-se ao mar sem consultar a equipagem, salvamento de navio naufragado, morte de tripulante em viagem, alijamento, praticagem, fretamento e as responsabilidades do capitão e da tripulação em relação à carga durante a viagem.<sup>29</sup>

As Leis de Wisby (Direito de Wisby ou Lei Marítima de Gothand) são originárias do ano de 1407, do Porto de Wisby, na Ilha Sueca de Gothland, com influência sobre grande parte da Europa Setentrional. Originou o direito de Gragaas na Islândia, o Danische Wasserrecht nos países escandinavos, o Código de Frederico II da Dinamarca (1561) e o Código de Cristiano V, sancionado no ano de 1683.<sup>30</sup>

A *Jus Hanseaticum Maritimum* foi criada no final de século XIII ou no século XII, quando as cidades de Brunswick, Lubech, Dantzig e Koelin formaram a Hansa Teutônica, uma associação para proteger o comércio no mar Báltico, sendo que, devido à importância atingida, fez-se necessário organizar uma legislação própria, a fim de regulamentar a atividade marítima exercida pela associação.<sup>31</sup>

No que diz respeito à Lei Pseudorodia,  
É também um ordenamento de Direito Marítimo, cuja origem data do ano 600 a 800 e que, segundo alguns, seria o Livro III das Basílicas, obre organizada em 836 por Basílio I, o Imperador Macedônio do Oriente. Ainda na Idade Média tivemos o Código de Gulé, publicado em 840, na Noruega, pelo rei Haceu, o Estatuto de Trani, publicado em 1063, e que continha normas sobre responsabilidade dos carregadores pelo frete e empréstimo<sup>32</sup>.

Entre os Estatutos Italianos, formados pela *Tábua Amalfitana* (*Taboa Amalfitana*), Venecia e Pisa, merece destaque a *Tábua Amalfitana*, originada na cidade de Amalfi, talvez a

---

<sup>28</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. Curso de Direito Privado da Navegação, p. 20-21.

<sup>29</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 3.

<sup>30</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 29.

<sup>31</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 30.

<sup>32</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 30.

primeira cidade da Idade Média a desenvolver um intenso e grande volume de comércio marítimo e a elaborar um Direito Marítimo<sup>33</sup>.

A *Tábua Amalfitana* foi encontrada no meio de um Código do século XVI, tornando-se conhecida pela edição de 1844. Seus 21 primeiros capítulos estão em latim, e os demais em italiano, havendo em seu texto regras sobre o ajuste, a navegação em conserva, o crédito naval, pagamento de frete, construção e venda de navios e obrigações do capitão. Não pode ser considerada uma Lei, mas somente uma coletânea de máximas jurisprudenciais e consuetudinárias<sup>34</sup>.

Para Anjos e Gomes<sup>35</sup>, o *Consulado do Mar*, juntamente com os *Rolos de Oléron*, correspondem aos principais institutos jurídicos do período medieval, e de fundamental importância para o Direito Marítimo. O *Consulado do Mar* era uma coleção de costumes vigentes no Mediterrâneo (para Grotius, o *Consulado do Mar* representava uma coleção de leis marítimas consolidadas por ordem dos reis de Aragão)<sup>36</sup>, compilada por autor desconhecido e aplicada pelos cônsules do mar, daí a razão da sua denominação.

Publicado na língua catalã, em Barcelona, em data desconhecida (1380 ou 1394), o Consulado apresenta as ordenações, ou seja, a indicação da data em que foi julgado pelos cônsules de várias cidades como Roma, Acri, Maiorca, Pisa, Marselha, Almeria, Gênova e Messina, embora não seja confirmado pelos historiadores a autenticidade dessa parte do documento<sup>37</sup>.

Os primeiros capítulos apresentam um regulamento para o processo judicial, sendo que somente após encontra-se a declaração de que “aqui começam os bons costumes do mar”. Com exceção do seguro e do câmbio marítimo, disciplinava uma série de institutos (era composto de 297 capítulos, com inúmeras disposições sobre o comércio do mar)<sup>38</sup>: construção, compra e venda do navio, relações entre o armador, o capitão e a equipagem, contratos de comenda, de fretamento, avarias, alijamento etc.<sup>39</sup>

O *Guidon de La Mer* (Guia do Mar) é datado do século XVI, e com ele termina o período da Idade Média<sup>40</sup>. Foi a primeira obra jurídica escrita em Rouen (Ruão) por autor desconhecido, tratando de diversos assuntos, contudo, com ênfase nos contratos de seguro marítimo, resumindo tudo o que se praticava em França, Espanha, Itália, Inglaterra e se

<sup>33</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 8.

<sup>34</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 8.

<sup>35</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 2-3.

<sup>36</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 2-3.

<sup>37</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 8.

<sup>38</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 32.

<sup>39</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 8-9.

<sup>40</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 32.

compunha de vinte capítulos, divididos em artigos. Possui como grande característica ser o ponto de encontro entre o Direito Nórdico e o Direito Mediterrâneo <sup>41</sup>.

O período moderno do Direito Marítimo, de acordo com Vitral<sup>42</sup>, começa com a Ordenança de agosto de 1681, na França (Ordenação; *Ordennance touchant la marine*). Elaborada durante o reinado de Luís XIV, por iniciativa do Ministro Colbert, com ela iniciou-se o processo de codificação das normas consuetudinárias e unificação legislativa das compilações, servindo de base do Direito Marítimo por quase dois séculos.

A Ordenança serviu de modelo ao Código Comercial Francês, o qual foi elaborado em 1807 a pedido de Napoleão Bonaparte, que o promulgou em 1808 com o nome de Código de Napoleão, com vários artigos dedicados ao comércio marítimo (artigos 190 a 426), o qual exerceu grande influência nas legislações estrangeiras, inclusive a brasileira <sup>43</sup>.

Durante muito tempo a legislação vigente no Brasil foi consubstanciada nas Ordenações do Reino de Portugal, isto de certa forma até se justifica pelo fato de o Brasil ter sido colônia portuguesa até 1822, quando se tornou independente. Essas ordenações, via de regra, recebiam a denominação do rei de Portugal, à época de sua elaboração. E assim temos as Ordenações Afonsinas, Manoelinas e Filipinas, em homenagem ao reinado de D. Afonso, D. Manuel e D. Felipe, respectivamente. Sendo certo que, até então, o Direito Marítimo e da Navegação eram disciplinados por estas legislações e pelos usos e costumes, que são as fontes mais originárias desses dois ramos do direito.<sup>44</sup>

Diante destes fatores, com a promulgação no Brasil da Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 (Código Comercial), a legislação marítima brasileira passou a ser regida pela segunda parte do Código Comercial (CCom), que trata do comércio marítimo, de influência quase absoluta do Código Comercial Francês (Código de Napoleão). A partir de então, surgiram inúmeras legislações complementando e regulamentando o Direito Marítimo e da Navegação <sup>45</sup>.

### 1.3. Objeto e natureza jurídica do Direito Marítimo

Como verificado, a atividade comercial marítima vem se desenvolvendo e se aprimorando há séculos, sendo que há muito se sentiu a necessidade de aperfeiçoamento das relações decorrentes da atividade transportadora, trazendo credibilidade aos contratos firmados, proporcionando confiança aos interessados na sua execução. Assim, o crescimento

<sup>41</sup> LACERDA, José Cândido Sampaio de. Curso de Direito Privado da Navegação, p. 23.

<sup>42</sup> VITRAL, Waldir. *Manual de Direito Marítimo*, p. 32.

<sup>43</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 11.

<sup>44</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 4.

<sup>45</sup> GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*, p. 11.

da atividade transportadora foi acompanhado por uma gradativa elaboração de normas que, conjuntamente, na visão de Lanari<sup>46</sup>, constituem o que se entende por Direito Marítimo.

Para Rodière<sup>47</sup>, o Direito Marítimo é o ramo do direito que tem como objeto o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar. Já para Ripert<sup>48</sup>, o Direito Marítimo, em sentido amplo, “vem a ser o complexo de normas jurídicas relativas à navegação feita sobre o mar”.

Por seu turno, entende Mateesco<sup>49</sup>, possuir o Direito Marítimo maior abrangência, caracterizando-se como “o conjunto de normas jurídicas que regulamentam todas as relações nascidas da utilização e da exploração do mar, tanto na superfície, como na profundidade”.

Na visão de Strenger<sup>50</sup>, o Direito Marítimo pode ser definido como o conjunto de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, de caráter interdisciplinar, que nascem da navegação nos espaços marítimos, em todas suas dimensões.

No entender de Anjos e Gomes<sup>51</sup>, o Direito Marítimo é o ramo responsável em regular o transporte de coisas ou pessoas feito pelo mar em todas suas peculiaridades.

Na opinião de Guimarães<sup>52</sup>, o Direito Marítimo é o ramo do direito composto pelas “normas para navegação e o comércio marítimo, fluvial, lacustre, dos navios e também direitos e obrigações das pessoas envolvidas nessa atividade”.

Para Castro Júnior<sup>53</sup>,

Direito Marítimo é a disciplina autônoma do Direito que abrange o conjunto de preceitos legais que regulam os fatos da navegação aquaviária e que estabelecem como conseqüência natural relações entre os agentes que praticam o comércio, o transporte aquaviário e a indústria da navegação. São normas de Direito Marítimo as relativas ao comércio marítimo, a construção, o registro, a exploração e a utilização de embarcações, bem como o pessoal da Marinha Mercante, regime e proteção dos portos, fretamento e hipoteca marítima, bem como as que fixam e regulam a competência de juízes e tribunais que julgam feitos decorrentes de fatos e atividades da navegação.

Destaca ainda Castro Júnior a necessidade de diferenciação do Direito Marítimo frente ao Direito da Navegação.

---

<sup>46</sup> LANARI, Flávia de Vasconcellos. *Direito Marítimo: contratos e responsabilidade*, p. 41.

<sup>47</sup> apud CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Introdução ao Direito Marítimo. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.) *Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional*. vol. I. Florianópolis: OAB/SC, 2004, p. 103.

<sup>48</sup> apud LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de Direito Privado da Navegação*, p. 17.

<sup>49</sup> apud LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de Direito Privado da Navegação*, p. 18.

<sup>50</sup> STRENGER, Irineu. *Direito Moderno em foco: Responsabilidade Civil, Direito Marítimo e outros*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1986, p. 75.

<sup>51</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 7.

<sup>52</sup> GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. *Dicionário Técnico Jurídico*. 5. ed. ver. e atual. São Paulo: Rideel, 2003, p. 260.

<sup>53</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Introdução ao Direito Marítimo. Disponível em <<http://www.ibradd.com.br/leiamais.php?id=16>>. Acesso em: 06 jun. 2013

Equivocadamente, grande parte da doutrina brasileira trata de forma idêntica o Direito Marítimo e o Direito da Navegação, como se fossem a mesma disciplina, gerando grande confusão, vez que o Direito Marítimo, é mais abrangente, pois regula o transporte de coisas ou pessoas, feito pelas vias marítimas em todas as suas peculiaridades.

Assim, o primeiro tem como objeto a segurança do transporte aquaviário, tendo na Lei de Segurança de Transporte Aquaviário (LESTA), a sua principal fonte de direito. Por sua vez, o Direito da Navegação seja autônomo ou independente em vários países, como por exemplo, a Itália, onde já vigora o Codice della Navigazione, e a Lei da Navegação na Argentina, não houve ainda a codificação de tal disciplina nem a garantia da sua autonomia na Constituição Federal de 1988, tal como se deu com o Direito Marítimo, no art. 22, I, já citado.

Seguindo a técnica ensinada por Kelsen na definição da natureza jurídica de determinado ramo do direito, faz-se necessária a divisão entre direito público e privado. Assim, pode-se afirmar que, enquanto o Direito da Navegação é de natureza pública, o Direito Marítimo é de natureza mista, ou seja, há confusão de interesse público ou social com o interesse privado.<sup>54</sup>

[...] as normas do Direito Marítimo abrangem as relações atinentes ao tráfego e tráfico marítimos. [...] O tráfico marítimo compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e conseqüente exploração do navio como meio de transporte. Via de conseqüência, prepondera o fator econômico, e as normas relativas ao tráfico marítimo são normas de Direito Privado. [...] A contrario sensu, nas normas atinentes ao tráfego marítimo, há preponderância do fator público e do poder estatal. Destarte, as normas relativas ao tráfego marítimo e à intervenção dos Estados nas regras da navegação, jurisdição e soberania, e segurança da navegação consagram-se como normas de Direito Público.<sup>55</sup>

Importante também ressaltar a autonomia do Direito Marítimo como ramo do direito, pois, como destaca Martins<sup>56</sup>, “a autonomia de vários ramos do direito engendra tendência moderna à vista do desenvolvimento cada vez maior da atividade humana e do fenômeno da globalização”.

Para caracterização da autonomia de um ramo do direito, de acordo com Pasold<sup>57</sup>, é necessário o cumprimento de, no mínimo, quatro requisitos essenciais:

---

<sup>54</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 4-5.

<sup>55</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. São Paulo: Manole, 2005, p. 38-39.

<sup>56</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, p. 34.

<sup>57</sup> PASOLD, César Luiz. *Lições Preliminares de Direito Portuário*. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007, p. 25.

1º – possuir uma unidade epistemológica, quer dizer, uma unidade temática caracterizada, perfeitamente delineada, ou seja, um assunto jurídico claramente desenhado e ao qual evidentemente se dedica;

2º – esta unidade epistemológica ou esse assunto claramente definido tem uma legislação que lhe é básica em seu disciplinamento, a partir de pelo menos uma lei nuclear que preencha a condição da sua identificação absoluta, ou seja, ela trata fundamentalmente do tema que diz respeito a esta unidade epistemológica;

3º – a tal unidade epistemológica claramente delineada que tem sua legislação própria, específica, básica, com lei nuclear que lhe é tematicamente exclusiva, se relaciona com outras unidades epistemológicas, vale dizer, com outros ramos do Direito, em relacionamentos visíveis, claramente demonstráveis;

4º – e enfim, o quarto requisito consiste no fato de que todo ramo do Direito há que se nutrir permanentemente nas Fontes do Direito, sob pena de perecer caso não disponha de Lei e/ou Jurisprudência e/ou Doutrina e/ou Costumes para realimentar-se.

Pode-se verificar, em relação ao Direito Marítimo, sua adequação ao primeiro item dos critérios mínimos para caracterização da autonomia de uma disciplina do direito, haja vista possuir como unidade epistemológica o mar, a navegação nos espaços marítimos, em todas suas dimensões, não restando dúvidas acerca de sua unidade temática, a qual é perfeitamente caracterizada.<sup>58</sup>

No que diz respeito ao segundo critério para caracterização da autonomia do Direito Marítimo, onde a unidade temática tem que ter pelo menos uma legislação que lhe seja básica, uma legislação indiscutivelmente própria, surge entendimento contrário à sua autonomia, como o posicionamento esposado por Wahl<sup>59</sup>, para quem “o Direito Marítimo não constitui uma ciência separada e que é antes uma fração do comercial, como o código o tratou, devendo interpretar-se nos termos gerais”.

Tal posicionamento se deve ao fato do Direito Marítimo brasileiro possuir como lei nuclear a segunda parte do Código Comercial (CCom).

Como citado anteriormente, a codificação do Direito Marítimo Brasileiro ocorre em 1850, com a edição do CCom (Lei n. 556, de 25 de junho de 1850). A parte II do CCom

---

<sup>58</sup> PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do Direito Portuário. *Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>. Acesso em: 19 jul. 2013.

<sup>59</sup> apud MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, p. 35.

continua em vigor na sua quase totalidade, visto alguns artigos terem sido revogados mediante algumas alterações legislativas<sup>60</sup>.

Assim, o CCom regulamenta parte substancial do Direito Marítimo (artigos 457 a 796), através de dez títulos: Título I – Das embarcações; II – Dos proprietários, compartes e caixas de navios; III - Dos capitães e mestres de navio; IV – Do piloto e contramestre; V – Do ajuste e soldada de oficiais e gente da tripulação, seus direitos e obrigações; VI – Dos fretamentos; VII – Do contrato de dinheiro a risco ou câmbio marítimo; VIII – Dos seguros marítimos; X – Das arribadas forçadas; XI – Do dano causado por abalroação; XII – Do abandono; e XIII – Das avarias. O Título IX – Do naufrágio e salvados – artigos 731 a 739, foi revogado pela Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986.

O argumento de não autonomia do Direito Marítimo, pelo fato de possuir grande parte de sua normatização inserida no CCom, apesar de pertinente, não subsiste, frente aos critérios utilizados para caracterização da autonomia da disciplina, haja vista que este ramo do direito possui uma legislação indiscutivelmente própria<sup>61</sup>, destacando-se as de maior relevância<sup>62</sup>:

- Lei nº 556 de 25/06/1850 - Código Comercial
- Lei nº 2.180 de 05/02/54 - Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (atualizada até 05/08/98)
- Lei nº 7.203 de 03/07/84 - Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores
- Lei nº 7.273 de 10/12/84 - Dispõe sobre a busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos, e nas vias navegáveis interiores.
- Lei nº 7.542 de 26/09/86 - Dispõe sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.
- Lei nº 7.642 de 18/12/87 - Dispõe sobre a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), e dá outras providências.
- Lei nº 7.652 de 03/02/88 - Dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima, e dá outras providências (alterada pela Lei nº 9.774, de 21/12/98).

---

<sup>60</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, p. 15

<sup>61</sup> PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. Direito Portuário e Direito Marítimo: caracterizações, diferenciação e conexões na demonstração da autonomia disciplinar do direito portuário. *Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <[www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica)>. Acesso em: 19 jul. 2013.

<sup>62</sup> PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA. Legislação. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/pem/legislacao/index.html>>. Acesso em: 30 ago. 2013

- Lei nº 7.661 de 16/05/88 - Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, e dá outras providências.
- Lei nº 8.374 de 30/12/91 - Institui o seguro Obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, e dá outras providências.
- Lei nº 8.617 de 04/01/93 - Dispõe sobre o Mar Territorial, a zona contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiros, e dá outras providências.
- Lei nº 8.630 de 25/02/93 (Lei dos Portos) - Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências.
- Lei nº 8.969 de 28/12/94 - Altera o Título V da Lei nº 2.180 de 05/02/94 , no que respeita às penalidades impostas pelo Tribunal Marítimo.
- Lei nº 9.051 de 18/05/95 - Dispõe sobre a expedição de certidões para a defesa de direitos e esclarecimentos de situações.
- Lei nº 9.432 de 08/01/97 - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, institui o Registro Especial Brasileiro (REB), e dá outras providências.
- Lei nº 9.537 de 11/12/97 (LESTA) - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.
- Lei nº 9.578 de 19/12/97 - Altera a Lei nº 2.180 de 05/02/54 quanto à jurisdição e competência do Tribunal Marítimo.
- Lei nº 9.605 de 13/02/98 - Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
- Lei nº 9.774 de 21/12/98 - Altera a Lei nº 7.652 de 03/02/88 , que dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima.
- Lei nº 9.966 de 28/04/00 (Lei do Óleo) - 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, e dá outras providências.

A legislação marítima ainda é composta por diversos Decretos, Decreto-Lei, Portarias e Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). Concomitantemente à legislação interna, vários tratados internacionais sobre tráfego e tráfico marítimo foram assinados e ratificados pelo Brasil<sup>63</sup>.

No que diz respeito à adequação do Direito Marítimo ao terceiro critério de caracterização da autonomia da disciplina, verifica-se que, como unidade jurídica, epistemológica, o Direito Marítimo relaciona-se com outros ramos do direito,

---

<sup>63</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, p. 23

relacionamentos estes plenamente demonstráveis com o direito constitucional, administrativo, econômico, regulatório, consumidor, civil, comercial, trabalhista, internacional, tributário, sanitário, previdenciário, comunitário, ambiental, aduaneiro e portuário.

Quanto ao quarto e último requisito para caracterização da autonomia do Direito Marítimo, onde todo ramo do Direito há que se nutrir permanentemente nas Fontes do Direito, diante da importância destas para o desenvolvimento da pesquisa, apresentam-se as Fontes do Direito Marítimo em item próprio.

#### **1.4. Fontes do Direito Marítimo**

De uma maneira geral, as fontes do Direito são os elementos essenciais, diretos, que embasam as instituições jurídicas de um país ou seu direito positivo<sup>64</sup>. Para Monteiro<sup>65</sup>, “fontes são os meios pelos quais se formam ou pelos quais se estabelecem as normas jurídicas. São os órgãos sociais de que dimana o direito objetivo”.

Gusmão<sup>66</sup>, por sua vez, classifica as fontes em materiais e formais, sendo aquelas as formadas pelos fenômenos sociais e pelos elementos extraídos da realidade social, das tradições e dos ideais dominantes, que contribuem para formar o conteúdo ou a matéria das regras jurídicas, isto é, das fontes formais do direito. Já as fontes formais são os meios ou as formas pelas quais o direito positivo se manifesta na História, ou seja, a lei, os costumes, a jurisprudência e a doutrina.

Importante atentar-se aos ensinamentos de Reale<sup>67</sup>, ao advertir que a antiga distinção entre fonte formal e material do direito tem sido fonte de grandes equívocos nos domínios da Ciência Jurídica, tornando-se indispensável empregar o termo fonte do direito para indicar apenas os processos de produção de normas jurídicas.

Tais processos pressupõem sempre uma estrutura de poder, desde o poder capaz de assegurar por si mesmo o adimplemento das normas por ele emanadas (como é o caso do poder estatal no processo legislativo) até outras formas subordinadas de poder que estabelecem, de maneira objetiva, relações que permitem seja pretendida a garantia de execução outorgada pelo Estado.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. *Dicionário Técnico Jurídico*, p. 317.

<sup>65</sup> MONTEIRO, Washington de Barros. *Curso de Direito Civil*. vol. I. São Paulo: Saraiva, 1997, p. 12.

<sup>66</sup> GUSMÃO, Paulo Dourado. *Introdução ao Estudo do Direito*. Rio de Janeiro: Forense, 1978, p.128.

<sup>67</sup> REALE, Miguel. *Lições Preliminares de Direito*. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 139.

<sup>68</sup> REALE, Miguel. *Lições Preliminares de Direito*. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 139.

Assim, para tratar de *fonte de direito*, é preciso que haja um poder capaz de especificar o conteúdo do devido, para exigir o seu cumprimento, não sendo indispensável que ele mesmo aplique a sanção penal.

Em face dessa constatação, quatro seriam as fontes de direito, porque quatro são as formas de poder, quais sejam: o processo legislativo, expressão do Poder Legislativo; a jurisdição, que corresponde ao Poder Judiciário; os usos e costumes jurídicos, que exprimem o poder social, ou seja, o poder decisório anônimo do povo; e, finalmente, a fonte negocial, expressão do poder negocial ou da autonomia da vontade<sup>69</sup>.

Conforme destaca Anjos e Gomes<sup>70</sup>, as fontes que interessam para o estudo do Direito Marítimo são as formais (ou de conhecimento), isto porque a função das fontes materiais (ou de produção) é a exteriorização do direito, dando surgimento às fontes formais, pelas quais o direito se torna conhecido, sendo essas as verdadeiras fontes do direito positivo.

As fontes formais, por sua vez, subdividem-se em imediatas (ou diretas ou primárias) e mediatas (ou indiretas ou secundárias), sendo na opinião de Monteiro<sup>71</sup>, a divisão em fontes imediatas e fontes mediatas a mais importante entre as classificações dessas fontes.

As fontes Imediatas (ou primárias) englobam todas as normas jurídicas do Direito Positivo, como a Constituição Federal e respectivas emendas, Leis complementares e ordinárias; decretos-leis, decretos, medidas provisórias, regulamentos, tratados, acordos e convenções internacionais. [...] No contexto de fontes mediatas (ou secundárias), enquadram-se os usos e costumes locais, doutrina, jurisprudência e os princípios gerais de direito<sup>72</sup>.

Além da legislação nacional aplicada ao Direito Marítimo, este sofre grande influência das fontes, dos usos e dos costumes internacionais, havendo, por vezes, o cumprimento pelos navios da Marinha Mercante brasileira de atos internacionais não ratificados pelo Brasil, em face de obrigatoriedade de adequação aos seus termos, para poderem frequentar portos estrangeiros.<sup>73</sup>

---

<sup>69</sup> REALE, Miguel. *Lições Preliminares de Direito*, p. 141.

<sup>70</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 10.

<sup>71</sup> MONTEIRO, Washington de Barros. *Curso de Direito Civil*. vol. I, p. 12.

<sup>72</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, p. 59.

<sup>73</sup> ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, p. 11.

## **CAPITULO II**

### **O DIREITO MARÍTIMO NA ERA PRÉ-SAL**

#### **2.1 - A importância territorial das zonas marítimas**

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se, indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial.

A evolução tecnológica desvelou outras perspectivas da exploração do leito e subsolo marítimos, revelando às nações que o mar assinala relevante fonte de riquezas e de fundamental importância estratégica como supridor de matéria-prima, consagrando ainda mais o espaço marítimo como um dos baluartes da economia internacional globalizada. Inexoravelmente, o mar destaca-se fundamental para o desenvolvimento e a sobrevivência das nações, bem como se evidencia a necessidade de delimitar os espaços marítimos, a soberania e jurisdição dos Estados Costeiros.

Durante muitos séculos, certos Estados pretenderam exercer jurisdição exclusiva ou mesmo possuir direitos de propriedade sobre áreas mais ou menos extensas do alto-mar. Nessa época as normas eram costumeiras.

A partir de então, os Estados começaram a manifestar seus interesses em incorporar maior parcela do espaço marítimo aos seus domínios ou de, no mínimo, exercer maior jurisdição sobre este espaço. Assim, diversos acontecimentos marcaram o processo de positivação quanto às regras tradicionais do Direito do Mar.

No Brasil, os limites e extensão das zonas marítimas são instituídos pela Lei 8.617/93 que segue os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III).

#### **2.2. Convenções Internacionais sobre Direito do Mar**

Na década de 50, a Organização das Nações Unidas (ONU), deu início a uma série de discussões a respeito da elaboração de um tratado internacional que sistematizasse os espaços marítimos.

A primeira tentativa de unificação mundial de normatização dos espaços marítimos ocorreu durante a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM I (The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS I), realizada em 1958, em

Genebra. A CNUDM I não foi ratificada pelo Brasil e por outros inúmeros países, resultando, portanto, em tentativa fracassada.

A segunda tentativa também ocorreu em Genebra, em 1960, na II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM II, sendo encerrada, todavia sem qualquer resultado significativo. A não aceitação mundial das tentativas de uniformização dos espaços marítimos, através da CNUDM I e da CNUDM II, revelou a necessidade de instauração uma Nova Ordem, acentuando a necessidade de uma Convenção de aceitação geral.

Neste cenário foi realizada, em 1973, mais uma Conferência da ONU sobre o Direito do Mar – CNUDM III (“The United Nations Convention on the Law of the Sea” – UNCLOS III) também conhecida como a Convenção de Montego Bay, considerada a verdadeira “Constituição do Mar”.

A Convenção garantiu uma característica universal ao contribuir para a sistematização dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo e consagrar a visão atual do Direito do Mar instituindo as coordenadas básicas a serem seguidas pelos Estados, definindo os espaços marítimos e consolidando os conceitos herdados dos costumes internacionais e textos esparsos.

A CNUDM III foi assinada pelo Brasil em 10 de dezembro de 1982, ratificada em 22 de dezembro de 1988, promulgada pelo Decreto nº 99.165 de 12 de março de 1990 e declarada em vigor no Brasil pelo Decreto nº 1530 de 22 de junho de 1995.

A legislação brasileira segue os preceitos da Convenção sem diferenças pontuais significativas.

O texto traz inúmeras inovações, em diversas áreas não consideradas ou consideradas superficiais, nas conferências anteriores, como os direitos de navegação; limites territoriais marítimos; investigação científica marinha; desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha; direito de exploração de recursos e proteção e preservação do ambiente marinho. Também se consagraram os conceitos de Mar Territorial, Zona Costeira, Zona Economicamente Exclusiva e Plataforma Continental – o qual será objeto de análise mais aprofundada no presente artigo –, em 320 artigos, oito anexos e quatro resoluções.

A toda evidência, a CNUDM III é o maior empreendimento normativo no âmbito das Nações Unidas, legislando sobre todos os espaços marítimos e oceânicos, com o correspondente estabelecimento de direitos e deveres dos Estados Partes. Neste, estabeleceram-se limites dos espaços marítimos estipulando 12 milhas para o Mar Territorial, 188 milhas de Zona Econômica Exclusiva, delimitando ainda a Plataforma Continental e a Zona Contígua (24 milhas).

### **2.3. Mar territorial (MT); Zona Contígua (ZC); Zona Econômica Exclusiva (ZEE)**

Conceitualmente, mar territorial (“Territorial Sea”) é a faixa de mar que se estende desde a linha de base, até uma distância de 12 milhas marítimas<sup>74</sup>. A jurisdição do Brasil no mar territorial é soberana, exceto no que tange a jurisdição civil e penal em navio mercante estrangeiro em passagem inocente, cuja jurisdição é do Estado de bandeira (princípio da jurisdição do Estado de bandeira).<sup>75</sup>

A Zona Contígua (“Contiguous Zone”) consiste em uma segunda faixa de mar de 12 milhas, adjacente ao mar territorial. Na ZC, o Estado Costeiro é destituído de soberania, mas tem jurisdição legal específica para os fins de fiscalização no que tange à alfândega, saúde, imigração, portos e trânsito por águas territoriais.<sup>76</sup>

A Zona Econômica Exclusiva (“Exclusive Economic Zone”) consiste em uma faixa adjacente ao Mar Territorial, que se sobrepõe à ZC. O limite máximo da ZEE é de 188 milhas marítimas a contar do limite exterior do Mar Territorial, ou 200 milhas, a contar da linha de base deste.

Nas ZEES, qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevôo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos.<sup>77</sup>

### **2.4. Plataforma Continental brasileira (PC)**

A plataforma continental (“Continental Shelf”) é constituída por áreas submersas adjacentes à zona do Mar Territorial e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.<sup>78</sup>

A disciplina jurídica sobre a PC objetiva a soberania sobre o aproveitamento dos recursos situados nas suas águas, no seu solo e subsolo, notadamente recursos minerais e combustíveis fósseis como o petróleo e o gás natural. Os recursos naturais da PC

---

<sup>74</sup> Uma milha náutica equivale a 1.853m.

<sup>75</sup> V. CNUDM III, art. 17-28; Lei 8.617/93, arts. 1º a 3º; Código Penal, art. 5º a 7º; Código de Processo Civil, arts. 88 a 100; Lei 2.180/54 (Tribunal Marítimo); Normas da Autoridade Marítima 08 (NORMAM), Lei 9.537/97 (LESTA) e Decreto 2.596/98 (RLESTA).

<sup>76</sup> V. V. CNUDM III, art. 27 e 28, NORMAM 08 e Lei 8.617/93, art. 5º.

<sup>77</sup> V. Lei 8.617/93, art. 10 e art 55 e ss da CNUDM III .

<sup>78</sup> V. Lei 8.613/93, arts. 11-14 e CNUDM, art. 76, 1

compreendem 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 contato físico com esse leito ou subsolo.

Sob a égide da CNUDM III, art. 77, o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a PC para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

A área compreendida pela extensão do Mar Territorial brasileiro (12 milhas), somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da Plataforma Continental, em função de sua vastidão e riqueza é chamada de Amazônia Azul.<sup>79</sup>

Em 4 de janeiro de 1993, foi sancionada a Lei n. 8.617/93, enquadrando a normativa interna brasileira e os limites marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela CNUDM III, inclusive com a revogação de normas que lhe fossem contrárias. A extensão e limites das zonas marítimas e o exercício da soberania e jurisdição do Brasil são regulamentados pela Lei 8.617/93.<sup>80</sup>

## 2.5. O Pré-sal

O termo Pré-Sal corresponde a uma faixa que se estende ao longo de 800 quilômetros entre os Estados do Espírito Santo e Santa Catarina, abaixo do leito do mar, contemplando as Bacias de Campos, Santos passando pelo o Alto Vitória até o Alto de Florianópolis e foi utilizado em consonância à localização de um conjunto de reservatórios mais antigos que a camada de sal. Estima-se que a formação dessa área ocorreu há mais de 140 milhões de anos quando os continentes, Americano e Africano, separaram-se, em decorrência da movimentação das placas tectônicas e do acúmulo de algas com outras matérias orgânicas marinhas, no fundo do oceano, originaram o petróleo e o gás natural<sup>81</sup>.

O pré-sal, basicamente, é um conjunto de rochas que contem reservas de petróleo, e se encontra situado abaixo da camada de sal, a qual mede por volta de 2 km de espessura, cuja profundidade pode atingir 7.000 metros, tendo como referência a superfície entre a lâmina de água e os reservatórios de petróleo. As descobertas na área do pré-sal têm datas imprecisas, mas que remontam ao ano de 2007, com o campo de Tupi, localizado na bacia de Santos,

---

<sup>79</sup> A expressão foi consagrada pela Marinha do Brasil que evidencia a existência de duas amazônias: a “Amazônia Verde” e a “Amazônia Azul”.

<sup>80</sup> A Constituição Federal, art. 20, considera como bens da União, entre outros: as praias marítimas, as ilhas oceânicas e costeiras (IV); os recursos naturais da plataforma continental e da zona economicamente exclusiva (V) e o mar territorial (VI).

<sup>81</sup> A importância do Pré-Sal. Disponível em: < <http://www.presal.org.br/>>. Acesso realizado em 30 de setembro de 2013.

sendo encontradas, sucessivamente, diversas áreas com grandes reservas, quais sejam: Caramba, Carioca, Júpiter, Bem-te-vi, Guará, entre outras.

O petróleo descoberto na zona “pré-sal” é um marco na indústria petrolífera mundial. As reservas encontram-se em profundidades que superam os sete mil metros, abaixo de uma extensa camada de sal, motivo pelo qual se denomina a área de camada ou zona “pré-sal”.

Desde 2004 técnicos da Petrobrás suspeitavam quanto à existência de óleo abaixo da camada de sal, mas somente após alguns estudos prospectivos mais detalhados é que se pode confirmar a veracidade das informações.

De acordo com a Petrobrás, o petróleo identificado na bacia do Pré-Sal, principalmente na região de Santos, atestou um grau de API (grau de densidade relativa de um óleo ou derivado) que lhe confere características de alta qualidade e maior valor de mercado.

De acordo com os geólogos, a camada de sal existente na zona conserva a qualidade do petróleo. Estima-se que a camada do pré-sal contenha o equivalente a cerca de 1,6 trilhão de metros cúbicos de gás e óleo. Se confirmada a reserva, o Brasil será considerado a quarta maior reserva de petróleo do mundo e poderá se tornar uma grande potência mundial. A partir de 2017, estimativas apontam para a produção de mais de um milhão e trezentos mil barris de petróleo por dia.

As principais reservas do Pré-Sal, já em fase avançada para o início da exploração, são conhecidas como Iara (de 3 a 4 bilhões de barris), Franco (4,5 bilhões de barris), Guará (1,1 a 2 bilhões), Parque das Baleias (1,5 a 2 bilhões), Tupi (5 a 8 bilhões de barris) e Libra, atualmente a maior reserva nacional descoberta recentemente, (3,7 a 15 bilhões)<sup>82</sup> que somam um valor estimado de quase 35 bilhões de barris de petróleo.

Com base nesses números, o País inclui-se no rol dos maiores exploradores de petróleo do mundo, ficando atrás de grandes produtores como: Arábia Saudita (264,59 bilhões de barris); Venezuela (211,17 bilhões de barris); Irã (137,01 bilhões de barris); Iraque (115 bilhões de barris); Kuwait (101,5 bilhões de barris); Emirados Árabes (97,8 bilhões de barris) e Líbia (46,42 bilhões de barris).<sup>83</sup>

Neste tocante, a discussão que emerge ao Pré-Sal refere-se à extensão da PC para a exploração do petróleo. No limiar da sua auto-suficiência, o Brasil prospecta mais de 80% de seu petróleo e, alguns estudos já iniciados, destacam a probabilidade de existência de

---

<sup>82</sup> Site UOL. Poço de Libra pode dobrar reservas de petróleo do Brasil. Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2010/10/29/governoanuncia-megarreservas-no-pre-sal.htm>>. Acesso em 30 de setembro de 2013.

<sup>83</sup> G1. Reserva de Libra tem entre 3,7 bi e 15 bi de barris de óleo, estima ANP. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia-e-negocios/noticia/2010/10/reservade-libra-tem-entre-37-bi-e-15-bi-de-barris-de-oleo-estima-anp.html>>. Acesso em 30 de Setembro de 2013.

significativa reserva de petróleo na camada Pré-Sal, além das 200 milhas, existência ainda não comprovada.

### **2.5.1. O Pré-sal e a propositura do aumento da área da Amazônia Azul**

Em 2004, o Brasil, aproveitando-se da brecha do art. 76 da CNUDM III, o qual permite aos países que aumentem seus direitos sobre o oceano em até 350 milhas náuticas ou, ainda, 100 milhas da isóbata de 2500 metros, instituiu pelo Decreto n. 95.787/88 - posteriormente atualizado pelo Decreto n. 98.145/89 - o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC)<sup>84</sup>.

O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira foi instituído pelo governo brasileiro em 1989 justamente para determinar a área oceânica compreendida além da ZEE, sobre a qual o Brasil tem legitimidade para exploração dos recursos naturais do leito e subsolo de sua plataforma continental.

Anteriormente à criação do Leplac, já haviam sido instituídas, em 1980, as diretrizes da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Atualizada em 2005, a PNRM tem por finalidade estabelecer as medidas essenciais para a integração das áreas marinhas ao espaço brasileiro com o uso sustentável dos recursos, tanto vivos quanto não-vivos, os quais são interessantes para o desenvolvimento econômico do país.

A proposição brasileira solicitou novo limite exterior da PC na extensão de 350 milhas e a inclusão em sua plataforma de cinco áreas: cone do Amazonas; cadeia Norte brasileiro; cadeia Vitória e Trindade, platô de São Paulo e margem continental Sul.

Em decorrência do pedido, a Amazônia Azul seria integrada pelo mar patrimonial de 200 milhas marítimas (370 km) e pela plataforma continental de até 350 milhas marítimas (648 km) de largura, a partir de linha de base. Esta área representaria um total de quase 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, aumentando em mais de 50% a área do território nacional.

Em abril de 2007, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) emitiu um Relatório de Recomendações, sugerindo que o Brasil apresente nova proposta com novos limites. O Relatório recomenda certo “recuo” na propositura brasileira em cerca de 20 a 35% da área originalmente pleiteada.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Somente três países depositaram suas solicitações na ONU: Rússia, Brasil e Austrália. A Rússia teve seu pedido negado em face de litígios com as nações com as quais mantém fronteiras marítimas. A Austrália ainda não teve seu pedido analisado até o presente momento.

<sup>85</sup> O Relatório da CLPC está sendo analisado pelo LEPLAC que deverá propor linhas de ação ao Governo Brasileiro.

A incorporação de nova área alteraria significativamente as fronteiras marítimas e a área da “Amazônia Azul”, ensejando a proteção dessa nova província petrolífera.

Ocorre que, em 3 de Setembro de 2010, a partir de uma resolução interministerial, o Brasil decidiu por não aguardar o aval da ONU sobre o interesse na extensão da PC e, por decisão unilateral, expandiu 960 mil km<sup>2</sup> as fronteiras de sua soberania sobre recursos minerais como petróleo e gás no fundo do mar. Incorporou-se, portanto, uma área equivale a quatro vezes o Estado de São Paulo ao que é hoje 3,5 milhões de km<sup>2</sup>.<sup>86</sup>

Conseqüentemente, poderá o Brasil explorar os recursos minerais, biológicos e fósseis presentes na extensão pleiteada deste espaço marítimo e especialmente, prováveis reservas do pré-sal. A aceitação da proposta fundamentará, ainda, possível solicitação brasileira à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA) de autorização para explorar economicamente as áreas adjacentes à sua plataforma continental.

## **2.6. Soberania e jurisdição brasileira**

O Brasil apresenta uma relação de dependência com o mar, dependência que acaba se constituindo em uma das grandes vulnerabilidades e que poderá ainda se intensificar face às recentes descobertas do Pré-Sal no Atlântico Sul, em especial, as reservas localizadas na zona marítima brasileira.

Diante destas perspectivas, várias questões relacionadas ao desenvolvimento sustentável, preservação do meio ambiente e a segurança marítima assumem extrema relevância no contexto econômico e desenvolvimentista.

No Brasil, em regra, a competência jurisdicional e a incidência da lei brasileira nas zonas marítimas obedece ao princípio da territorialidade.

A exegese que emana da regra geral do princípio da territorialidade evidencia consagração da jurisdição civil, penal e administrativa do Brasil, respeitadas as restrições de extensão e limites e salvo exceções normativas além das hipóteses de extraterritorialidade.

Na Plataforma Continental, o Brasil exerce direitos de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. É evidente que a extensão da área importa não só em incorporação de riquezas e direitos de soberania, como também geram responsabilidades e obrigações.

A Marinha do Brasil vem destacando que a iminência da expansão do território marítimo brasileiro enseja a análise dos efeitos de tal abrangência sob a égide de três grandes

---

<sup>86</sup> CREDENCIO, José Ernesto; ANGELO, Cláudio. Brasil amplia a fronteira marítima da área do pré-sal. Mercado, Folha de São Paulo. São Paulo, segunda-feira, 06 de setembro de 2010.

vertentes: i) vertente econômica; ii) científica e iii) vertente soberania.<sup>87</sup> Na vertente econômica, a expansão do território brasileiro é evidentemente estratégica.

A par das riquezas estratégicas à sobrevivência das nações, 95% do comércio internacional se realiza através do transporte marítimo. Atente-se, ainda, para o turismo marítimo, a navegação de cabotagem, os esportes náuticos e a exploração de petróleo e gás. No Brasil, a constatada relação de dependência com o mar é especialmente significativa. Além da constatada dependência do tráfego marítimo e do petróleo, que, per se, já bastariam para mensurar o significado da dependência do Brasil em relação ao mar, se destacam ainda demais potencialidades econômicas como a pesca, que permanece praticamente artesanal, a exploração de gás e demais recursos.

Na vertente científica, evidências empíricas apontam que o aumento da área marinha será extremamente relevante para a realização de pesquisas, gerenciamento de recursos naturais ecologicamente importantes e economicamente relevantes o que, neste contexto, evitaria a pirataria científica.

Quanto à soberania, em que pese à vastidão da área a explorar e inobstante a importância indescritível da conquista pioneira do Brasil consolidam que a extensão da sua área e algumas preocupações sejam suscitadas.

O Brasil apresenta uma relação de dependência com o mar, dependência que acaba se constituindo em uma das grandes vulnerabilidades e que poderá ainda se intensificar face às recentes descobertas do Pré-Sal no Atlântico Sul, em especial, as reservas localizadas na zona marítima brasileira.

A relação entre transporte marítimo e desenvolvimento sustentável é múltipla e complexa. Evidentemente, a segurança marítima engloba algumas vertentes extremamente relevantes relacionadas ao meio ambiente e ao conceito sistêmico de sustentabilidade que se traduz num modelo de desenvolvimento global incorporado aos aspectos ambientais.

Uma das principais preocupações refere-se ao fato de o Brasil estar efetivamente preparado para investir em políticas de efetivo aproveitamento dos recursos, em pesquisas, e, essencialmente, em fiscalização.

A preservação das áreas imediatamente conectadas à plataforma continental deve ser consagrada como um dos temas relevantes. O bioma marinho possui características de interdependência que amplificam eventuais danos causados ao meio ambiente e estudos científicos comprovam que as zonas marítimas, assim como o alto mar, poderão sofrer com a

---

<sup>87</sup> V. MARINHA, 2006, passim.

exploração desordenada em partes longínquas, em função da migração de detritos e da destruição de microrganismos por meio do soterramento do leito marinho. Os impactos poderão significar comprometimento de toda uma cadeia alimentar.

O país necessita, portanto, dentre outras medidas, que a Marinha de Guerra seja imediatamente dotada de navios e de meios flutuantes, aéreos e anfíbios adequados, em quantidade suficiente para garantir uma presença naval permanente na Amazônia Azul, além de representar os interesses nacionais ou projetar o poder e a influência do país no exterior.

Sob a égide do transporte marítimo sustentável são englobadas várias vertentes relacionadas ao domínio marítimo e soberania e jurisdição, emissões de dióxido de carbono, a exploração e transporte de petróleo e gás e demais atividades da indústria naval em geral, dentre outras.

Indubitavelmente, inobstante a importância e a primazia das questões envolvendo o “pré-sal”, não se deve olvidar o Brasil de implementar gestão eminentemente sustentável. Com efeito, os investimentos governamentais no “pré-sal” e as questões envolvendo a regulação do setor e perspectivas de exploração e partilha não devem implicar desconsiderar outras questões envolvendo a indústria naval e o comércio internacional.

Uma vez que a plataforma continental dispõe de numerosos recursos – dentre eles o petróleo –, a exploração da Amazônia Azul deve ser pautada no conceito de vantagem comparativa. Nem todas as atividades de exploração econômica de superfície poderão ser realizadas simultaneamente. O mesmo conceito deve ser empregado na análise das vantagens e desvantagens do aproveitamento dos fundos oceânicos, com base nos impactos ambientais relacionados à exploração destes e na viabilidade tecnológica. Em muitos casos, a geração de riqueza sustentável pode ser maior com a preservação dos depósitos minerais do que com a sua extração, justamente em função dos danos ambientais – ainda pouco conhecidos pela comunidade científica. Assim, coloca-se como essencial que a exploração do espaço marítimo brasileiro seja pautada em um conhecimento multidimensional, que abarque desde as questões mecânicas dessa exploração até seus impactos ambientais e econômicos. Assim, caberá ao Brasil estabelecer suas prioridades nesse processo de exploração, por meio da identificação dos ganhos econômicos potenciais obtidos a partir da exploração dos recursos da Amazônia Azul, bem como do mapeamento das relações de interdependência existentes entre estes<sup>88</sup>.

---

<sup>88</sup> INTERNATIONAL, 2010, p.2-3

## **CAPITULO III**

### **O PRÉ-SAL E POSSÍVEIS ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO**

#### **3.1. Determinações da Constituição sobre o Pré-sal**

- Artigo 20, incisos V e IX: as jazidas de óleo e gás da camada pré-sal constituem-se em patrimônio da União;
- Artigo 20, Parágrafo 1º: garante a participação dos Estados e Municípios no resultado da exploração, ou compensação financeira;
- Artigo 177: estabelece o monopólio da União para pesquisa e lavra das jazidas (Inciso D), e para o transporte marítimo ou por dutos do resultado da produção (Inciso IV);
- Artigo 177, Parágrafo 1º: a contratação de empresas privadas para realização destas tarefas é uma possibilidade, e não uma obrigação, mas a definição da forma e condições de contratação é atribuição da lei;
- Artigo 177, Parágrafo 2º: a lei deverá também tratar da garantia do fornecimento de derivados de petróleo a todo o território nacional, e da estrutura e atribuições da ANP;

#### **3.2. Nova Lei do Petróleo**

Em 31 de agosto de 2009 o Governo Federal apresentou quatro novos projetos de lei para regular a exploração de petróleo e a gestão dos recursos petrolíferos:

- PL 5.938/2009 – Altera a Lei do Petróleo e institui a Partilha de Produção
- PL 5.939/2009 – Autoriza o Executivo a criar a empresa PETROSAL – Cria a Petrosal
- PL 5.940/2009 – Cria o Fundo Social (FS) e dá outras providências
- PL 5.941/2009 – Autoriza capitalização da Petrobrás – Autoriza Governo a ceder petróleo onerosamente à Petrobras

A proposta de Lei apresentada em 27/8/2009 pelos Sindicatos de petroleiros e pela Associação dos Engenheiros da Petrobras, defendendo a volta ao monopólio da União na exploração petrolífera e a reestatização da Petrobras, está disponível em:

- PL 5.891/2009 – Reestabelece o monopólio da exploração de petróleo à União e transforma a empresa de capital misto, Petrobras, em empresa pública estatal

Em 2010 foram aprovadas três das novas leis que compõem o atual marco regulatório do setor petrolífero brasileiro:

- LEI Nº 12.276, DE 30 DE JUNHO DE 2010 - “Autoriza a União a ceder onerosamente à Petróleo Brasileiro S.A. – PETROBRAS o exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos de que trata o inciso I do art. 177 da Constituição Federal, e dá outras providências.”
- LEI Nº 12.304, DE 2 DE AGOSTO DE 2010 – “Autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. – Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências.”
- 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.”

### **3.3. Possíveis alterações na legislação brasileira**

Com as descobertas das reservas de petróleo na zona do "pré-sal", o Brasil será considerado a quarta maior reserva de petróleo do mundo e poderá se tornar uma grande potencia mundial. Diante destas perspectivas, várias questões relacionadas ao desenvolvimento sustentável e a segurança marítima assumem extrema relevância no contexto econômico e desenvolvimentista.

O desenvolvimento sustentável enseja transportes seguros e sustentáveis, o conceito de transporte ambientalmente sustentável abrange o transporte que atende às necessidades de mobilidade de forma consistente com o uso de recursos renováveis sem causar risco a saúde pública ou ecossistemas.

A segurança marítima engloba algumas vertentes extremamente relevantes relacionadas ao meio ambiente e ao conceito sistêmico de sustentabilidade que se traduz num modelo de desenvolvimento global incorporado aos aspectos ambientais.

Insere-se, neste contexto, que o transporte marítimo ambientalmente sustentável envolve duas premissas de referência no presente estudo: a intensificação do tráfego de petroleiros no Brasil em face a exploração e transporte de petróleo do "pré-sal e a efetividade do quadro normativo brasileiro.

Sob a égide do transporte marítimo sustentável são englobadas várias vertentes relacionadas ao domínio marítimo e soberania e jurisdição, emissões de dióxido de carbono, a exploração e transporte de petróleo e gás e demais atividades da indústria naval em geral, em essencial os acidentes com derrame de petróleo e de produtos químicos, a poluição por emissão de dióxido de carbono, as descargas operacionais, a lavagem de tanques dos navios e as águas de lastro, dentre outras.

As causas da poluição marinha mais relevantes resultam de acidentes que envolvem derramamento de petróleo. Anualmente, estima-se derramamento de um milhão de toneladas de petróleo e derivados no mar.

As Marés Negras são originadas de desastres que envolvem derramamento de petróleo, produtos químicos, explosão de plataformas de exploração, encalhe e, também, lavagem de tanques dos navios e as ações de combate aos estragos provocados por sua ocorrência ultrapassam, na grande maioria, cifras de bilhões de dólares.

Em decorrência de tais acidentes e dos respectivos efeitos, uma série de medidas emanadas, fundamentalmente, da Organização Marítima Internacional (OMI) foram implementadas, visando à elevação dos padrões de segurança da navegação em todas as suas vertentes.

No contexto regulamentar internacional, é importante destacar algumas peculiaridades do sistema normativo americano, da União Europeia e a efetividade do sistema normativo brasileiro.

Em 1989, com os impactos ambientais provocados pelo acidente com o Exxon Valdez, os EUA adotaram em 1990 o "Oil Pollution Act" (OPA 90) unilateralmente requisitos de casco duplo não só para os petroleiros novos, como também para os demais, estabelecendo limites de idade (entre 23 e 30 anos, a partir de 2005) e prazos-limite (2010 e 2015) para a retirada de serviço das embarcações de casco simples.

Em decorrência desta medida unilateral dos americanos, a OMI foi forçada a intervir, estabelecendo em 1992 requisitos de casco duplo na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol). A Marpol exige que todos os petroleiros de porte bruto igual, ou superior, a 600 toneladas, construídos para entrega depois de julho de 1996, tenham casco duplo, ou configuração equivalente. Por conseguinte, não há petroleiros de casco simples deste porte construídos depois dessa data.

Em relação aos petroleiros de casco simples de porte bruto igual, ou superior, a 20 mil toneladas entregues antes de 6 de julho de 1996, a Marpol exige que satisfaçam os

requisitos de casco duplo quando atinjam a idade de 25 ou 30 anos, estejam ou não equipados com tanques de lastro segregado. O objetivo desse equipamento é reduzir os riscos de poluição operacional, assegurando que a água de lastro nunca entre em contato com hidrocarbonetos. Esses tanques têm, além disso, localização protetiva. Estão instalados nas zonas em que o impacto de um encalhe, ou colisão, pode ser mais grave.

Com efeito, considerando a virtual impossibilidade de transformar um petroleiro de casco simples em um de casco duplo e o fato de os limites de idade especificados coincidirem, na prática, com o fim da vida útil de um petroleiro, tanto o sistema normativo americano quanto a Marpol ensejam a retirada dos petroleiros de casco simples. As diferenças detectadas nos sistemas americano e internacional apontam como consequência que, a partir de 2005, os petroleiros de casco simples banidos das águas americanas devido à sua idade começaram a operar em outras regiões do mundo, o que aumentou o risco de poluição nos países que seguem apenas os requisitos da Marpol, como é o caso do Brasil. Esta foi uma das causas apontadas pela União Europeia na revisão e adoção de regras mais rígidas que a normativa internacional em matéria de segurança marítima e derramamento de petróleo.

A União Europeia, efetivamente, se encontra na vanguarda da segurança marítima. O naufrágio do petroleiro Erika em 1999, que ocorreu o derramamento de 20 mil toneladas de petróleo, marcou o ponto de partida para novos avanços na execução da política comunitária de segurança marítima. Em decorrência dos graves impactos ambientais causados pelo desastre, a União Europeia instituiu os Pacotes Erika I e II. Uma das medidas mais significativas constantes do Pacote Erika I referia-se ao banimento progressivo dos petroleiros de casco simples, que serão substituídos, no mais tardar até 2015, por navios de casco duplo, dentre outras medidas.

Alguns meses após a adoção dos pacotes Erika I e II, ocorreu em 2002 o desastre com o petroleiro Prestige, cerca de 20 mil toneladas de petróleo foram derramadas. Na seqüência do naufrágio, em novembro de 2002, foram antecipadas e intensificadas as alterações decorrentes dos pacotes Erika, no chamado Pacote Prestige.

Dentre as medidas, está um calendário de banimento dos petroleiros de casco simples a partir de 2005, ao passo que os menores e mais recentes deixarão de poder navegar nas águas comunitárias a partir de 2010. Foi igualmente decretada a imediata proibição de utilização dos petroleiros de casco simples destinados a transportar óleos pesados com destino, ou em proveniência, de portos comunitários. Outras medidas do

Pacote Prestige incluem requisitos de construção de petroleiros e implementação da avaliação do estado da estrutura do navio.

No que tange ao sistema brasileiro, a legislação pátria é considerada de vanguarda e recepciona as mais importantes convenções internacionais em matéria de segurança marítima. A legislação ambiental brasileira, em geral, contempla possibilidades de preservação da qualidade ambiental, prevendo instrumentos preventivos, corretivos e compensatórios relativos às consequências decorrentes de intervenções na base de recursos naturais e ambientais do país.

O Brasil é membro da OMI e signatário das principais convenções mundiais que norteiam as regras de segurança marítima e de prevenção da poluição marinha. Dentre as convenções das quais o Brasil é signatário se destacam:

1. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (Decreto Legislativo nº 74 de 30.09.76);

2. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC), Bruxelas, 1969, promulgada pelo Decreto nº 79.437 de 28.03.77;

3. Convenção de Basiléia Sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, 1989, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 34 de 16.06.92 e promulgada pelo Decreto nº 875 de 19.07.93;

4. Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (regulamentada pelo Decreto nº 83.540, de 04.06.79);

5. Convenção sobre Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (com emendas), Londres, Cidade do México, Moscou, Washington, 1972 (aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 4/87 e promulgada pelo Decreto nº 2.508 de 04.05.98, com a adoção dos protocolos e de todos os anexos);

6. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol), Londres (OMI), 1973 (aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 4/87 e promulgada pelo Decreto nº 2.508 de 04.05.98, com a adoção dos protocolos e de todos os anexos).

7. Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol), Londres (OMI), promulgada pelo Decreto nº 2.508/98, da mesma forma que o mencionado no item anterior (este protocolo e a convenção mencionada no item anterior são conhecidos como Convenção Marpol 73/78, ou Convenção Marpol).

8. Convenção Internacional sobre Preparo, Prevenção, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, Londres (OMI), 30 de novembro de 1990 (Convenção OPRC, assinada pelo Brasil em 3 de abril de 1991 e promulgada pelo Decreto nº 2.870 de 10.12.98).

Destacam-se, ainda, e especificamente a acidentes ambientais e derrames a Lei nº 9.605/98 (Lei de Crimes Ambientais); a Lei nº 9.966/00 (Lei do Óleo), regulamentada pelo Decreto nº 4.136/02; a Lei nº 9.537/97 (Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário – Lesta), regulamentada pelo Decreto nº 2.596/98 (RLesta) e as Normas da Autoridade Marítima (Normam) 1, 3, 4 (Port State Control), 6 e 20 (água de lastro). Ademais, encontram-se em trâmite dois projetos de lei (PL) em trâmite, extremamente relevantes: nº 4.296/01 e PL nº 6.770/02.

Em suma, o PL nº 4.296/01 propõe alteração na Lei nº 9.966/00 e a desativação gradual de navios de casco simples que transportam petróleo e derivados nas águas de jurisdição nacional. Tem por objetivo, também, impedir o trânsito em águas brasileiras de embarcações que já não possam operar em águas norte-americanas – apensado ao PL nº 1.616/1999 e ao PL nº 3.438/2004. O PL nº 6.770/02, em apenso ao PL nº 6874/2002, dispõe sobre a aplicação dos recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) e cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (FNit).

No Brasil, já ocorreram vários acidentes. Todavia, nenhum deles provocou impacto tão significativo no meio marinho como os anteriormente destacados. O de maior impacto ambiental foi o do NT Vicuña, ocorrido em 15 de novembro de 2004. O navio de bandeira chilena explodiu três vezes e naufragou, provocando derrame de aproximadamente quatro mil toneladas de três tipos de combustível, principalmente metanol, na baía de Paranaguá (PR).

Especialistas destacaram diversas deficiências significativas de controle e prevenção de acidentes que possam vir a ocorrer no Brasil e o acidente com o NT Vicuña serve de indicativo para possível revisão de normas e medidas consubstanciadas no princípio da precaução.

Da análise do acidente com o NT Vicuña e da rigidez dos sistemas normativos da UE e dos EUA, emergem algumas preocupações extremamente relevantes no que concerne a possíveis acidentes de natureza grave que possam vir a ocorrer em águas brasileiras, principalmente face à intensificação do transporte marítimo de petróleo e derivados extraídos da zona pré-sal.

A partir dos fatos apresentados, verifica-se que as regras europeias e norte-americanas atinentes à segurança marítima e ao derramamento de petróleo são significativamente mais rígidas que as normas internacionais.

Em decorrência desta rigidez normativa, a restrição de tráfego de navios na UE e nos EUA tende a intensificar a utilização de navios antigos e sem casco duplo em outros países que possuam normas mais lenientes, como é o caso do Brasil, cuja normativa segue os padrões internacionais advindos, essencialmente, da Marpol, do Oilpoil e CLC/69. Embora a normativa brasileira seja considerada moderna e severa, infere-se que leis que amparam penas severas são ineficazes se destituídas de mecanismos de fiscalização de seu cumprimento.

Revela-se, assim, a importância de análise mais acurada do panorama da sustentabilidade e segurança marítima no Brasil, com a necessidade de revisão do sistema normativo nacional e de metodologia de prevenção e controle consubstanciados, essencialmente, no princípio da precaução.

O Estado deve dotar-se de meios de prevenção de surgimento de danos antes mesmo de existir certeza da existência de risco e implementar sistema de pesquisa que detecte riscos para o ambiente. O princípio impõe às autoridades a obrigação de agir diante de uma ameaça de dano irreversível ao meio ambiente, mesmo que conhecimentos científicos até então acumulados não confirmassem o risco.

Primeiramente, destaca-se a necessidade de revisão da política pública da segurança marítima brasileira. A política da viabilidade ambiental do sistema de transporte marítimo, principalmente de petróleo e derivados, deve ser pautada nos princípios da precaução e da preservação do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável.

Concomitantemente, é importante proceder à revisão da normativa relativa à segurança marítima, em essencial, a legislação relativa à poluição marinha por derramamento de petróleo e possível adoção de regras mais severas que as normas internacionais, com observância dos paradigmas dos sistemas da UE e dos EUA assim como a legislação atinente à adoção de registro nacional e implementar mecanismos de incentivo à frota mercante nacional. Ademais, deve analisar o Brasil a possibilidade de implementação imediata de algumas medidas, como maior rigor nas exigências quanto à inspeção dos navios que transitam em águas brasileira e implementação de sistema de controle e gestão de tráfego marítimo que permita monitoramento permanente de navios,

sem prejuízo do direito de passagem inocente. E, ainda neste cenário, destacam-se as seguintes questões:

1. Implementação de monitoramento dos navios de bandeira de conveniência (BDC) tendo em vista que as maiores mares negras tem sido causadas por navios de BDC;

2. Detectar regiões de risco potencial; levantamento e avaliação de equipamentos e planos estratégicos de controle e prevenção de acidentes de grande proporção assim como aperfeiçoamento e atualização dos planos de emergência.

3. Intercâmbio de experiências e informações entre entidades com competência e responsabilidades no âmbito do combate à poluição: Marinha, ANVISA, IBAMA, Anta, ANP, Polícia Federal, Corpo de Bombeiros e ministérios do Meio Ambiente e dos Transportes, dentre outros.

Efetivamente, no País do "pré-sal", propugna-se ser indispensável à implementação de políticas e de planejamentos relacionados ao transporte marítimo de petróleo e derivados assim como revisão do quadro regulamentar. Entretanto, o momento requer que se atente a uma nova fase onde a elaboração de regras e normas de precaução abarque a segurança marítima no Pré-Sal.

Deve-se, contudo, consolidar a premissa de que o que falta no sistema brasileiro, considerado de vanguarda, não é produção de legislação, mas sim sua efetiva aplicação e cumprimento.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo uma análise do surgimento e desenvolvimento do direito marítimo no mundo, bem como suas fontes, objetivo e natureza jurídica. Além disso, foi descrita a situação do direito marítimo no Brasil atualmente ressaltando as descobertas no Pré-sal. Também foi abordada a importância da criação de normas e legislações mais rigorosas relativas à segurança da navegação e prevenção da poluição no meio ambiente marinho, além da necessidade de que seja dada a devida importância para esse ramo do Direito, já que apresenta um papel relevante no contexto atual.

O Pré-Sal proporciona um novo cenário à economia nacional possibilitando ao País destaque ante os demais produtores de petróleo e gás natural mundial. Esta independência reinaugura um momento próspero.

Não obstante, evidenciou-se a necessidade de que a relação de dependência com o mar deixe de representar uma vulnerabilidade para o Brasil e passe a ser consagrada pela potencialidade em seu uso, exploração e fiscalização consagrando paradigmas internacionais de excelência. Propugna-se, portanto, que o Pré-Sal, efetivamente, coloque o Brasil dentre as maiores potências do mundo e permita que o País continue a se beneficiar de seu histórico diplomático para defender interesses nacionais.

Resvala-se de vital importância à implementação de políticas não só relativas às vertentes econômicas, mas essencialmente públicas que possibilitem e viabilizem a efetiva exploração sustentável, pesquisa e fiscalização.

Dentro desse contexto, a Marinha Mercante brasileira tem um papel vital na economia nacional atual. Isso se deve, principalmente, às recentes descobertas na região do pré-sal e o considerável aumento da exploração de petróleo e gás natural em alto-mar, o que provoca um crescimento significativo do setor offshore.

Torna-se fundamental que haja uma regulamentação do setor marítimo, voltada as atividades a serem realizadas no Pré-sal, que se dá através das normas do direito marítimo. E esse trabalho tenta contextualizar e analisar esse fato.

O Brasil usufrui de um momento particular e vantajoso no tocante à exploração do Pré-Sal possibilitando ao País se prevenir e precaver contra os prejuízos oriundos de eventuais desastres envolvendo a extração ou transporte deste produto. Para tanto, se faz necessário que a sociedade, os legisladores, empresários e demais interessados interajam e troquem informações em discussões quanto à segurança marítima e a prevenção da poluição no Pré-Sal.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANJOS, José Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 1992.
- ARROYO, Ignacio. **Compendio de Derecho Marítimo**. 2. ed, Madrid: Tecnos, 2002.
- AZEREDO SANTOS, Theóphilo de. **Direito de navegação marítima e aérea**. Rio de Janeiro: Forense, 1964.
- CAMINHA, Carlos Rubens Gomes. **Direito comercial marítimo: teoria-prática formulários**. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 1978.
- GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**. 5. ed. ver. e atual. São Paulo: Rideel, 2003.
- GUSMÃO, Paulo Dourado. **Introdução ao Estudo do Direito**. Rio de Janeiro: Forense, 1978.
- FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das nações unidas sobre direito do mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.
- LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**. 3. Ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.
- LANARI, Flávia de Vasconcellos. **Direito Marítimo: contratos e responsabilidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 1999.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. I e II. Barueri: Editora Manole, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Da responsabilidade internacional e a poluição do meio ambiente marinho**. Rivista Il Diritto Marítimo, n. 4, dez. 2002.
- \_\_\_\_\_. **Amazônia Azul, Pré- sal, Soberania e Jurisdição Marítima**. Revista CEJ, Brasília, Ano XIV, n. 50, p. 83-88, jul./set. 2010.
- MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil**. vol. I. São Paulo: Saraiva, 1997.
- PASOLD, César Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.
- REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 1998.
- VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo, José Bushasky, 1977.

INTERNATIONAL, Environment House (ICTSD) e Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (DireitoGV). **Além do pré-sal: a Amazônia azul como novo paradigma para o desenvolvimento brasileiro.** Pontes: entre o Comércio e o Desenvolvimento Sustentável, São Paulo, v. 5, n. 6, dez.2009/jan.2010. Disponível em: <<http://ictsd.org/i/news/pontes/68931/>>. Acesso em 15 de Setembro de 2013.

LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. **O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima.** In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XII, n. 71, dez 2009. Disponível em: <[http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6992](http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992)>. Acesso em 18 de Julho de 2013.

PRÉ-SAL. **A importância do Pré-Sal.** Disponível em: <<http://www.presal.org.br/>>. Acesso em 30 de Outubro de 2010.

Site UOL. **Poço de Libra pode dobrar reservas de petróleo do Brasil.** Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimasnoticias/redacao/2010/10/29/governoanunciamegarreservas-no-pre-sal.jhtm>>. Acesso em 02 de Novembro de 2010.