

CONHECENDO O TRIBUNAL MARÍTIMO, A CORTE DO MAR BRASILEIRA

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO*
Vice-Almirante (RM1)

SUMÁRIO

Introdução
Uma história resumida do Tribunal Marítimo
As atribuições do Tribunal Marítimo
A composição do colegiado do Tribunal Marítimo
Biblioteca Almirante Adalberto Nunes
A página do TM na internet: novidades
Tribunal Marítimo a todo pano!

INTRODUÇÃO

A ligação do Brasil com o mar é inquestionável. Nosso país foi descoberto pelo mar, e foi neste que se consolidou sua independência. Nossa vocação marítima não se deve apenas a essas raízes históricas, mas também às próprias características geográficas e geopolíticas de nosso país-continente. Somos uma nação totalmente dependente do mar e das demais vias navegáveis. Além de possuir uma localização estratégica na América do Sul, o Brasil possui 7,4 mil quilômetros de

litoral, mais de 15.000 km de hidrovias navegáveis, cem portos (37 marítimos e 63 fluviais) e 128 terminais privados, além dos milhares de navios mercantes transportando riquezas brasileiras que navegam nos mares e oceanos de nosso planeta.

Quando nos debruçamos sobre as características de nosso país e em sua inserção no cenário internacional, um aspecto deve ser tratado com a máxima atenção: a soberania, pilar fundamental do Estado. Dentro deste contexto, aflora o Poder Nacional, uno e indivisível, possuindo cinco expressões que o caracterizam: a política, a economi-

* Presidente do Tribunal Marítimo.



Águas Jurisdicionais Brasileiras

ca, a psicossocial, a militar, a científica e a tecnológica. Podemos, em análise superficial, constatar que o mar está diretamente atrelado a estas cinco expressões, seja nas relações entre nações, na exploração dos recursos advindos do mar e seu subsolo, no transporte marítimo, na geração de empregos, ou na defesa da pátria, atividades sempre permeadas pela busca incessante de novas tecnologias. O Brasil é inviável sem o mar, dele dependemos em todas as expressões do poder nacional.

É importante também ressaltar que o território nacional constitui-se em um dos três elementos basilares do Estado (povo, território e governo). Contudo, não se pode olvidar que nele está incluído o mar territorial, onde o Brasil possui jurisdição soberana: são as águas marítimas abrangidas por uma faixa de 12 milhas marítimas de largura medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala reconhecidas oficialmente no Brasil. Porém há que se ressaltar que existe uma extensa faixa em que o Brasil exerce uma espécie de "soberania econômica", podemos assim

O Brasil é inviável sem o mar, dele dependemos em todas as expressões do poder nacional

dizer, em consonância com o preconizado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay – 1982). Neste caso, estão a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental até 350 milhas da costa, espaços marítimos para além de nossas águas territoriais, mas em que o Brasil possui prerrogativas na utilização dos recursos, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na sua gestão ambiental. É importante destacar a complexidade do exercício da soberania em uma região em que, por normas internacionais, é livre a navegação, como são os casos das áreas marítimas supramencionadas.

Assim, por esse precioso quinhão, parte indissociável do Brasil, que denominamos Amazônia Azul trafegam diariamente mais de 1.600 embarcações das mais variadas

classes e bandeiras, transportando riquezas, em atividades de apoio marítimo, explorando o leito marinho e realizando atividades de pesca. Nesta área, o estado brasileiro, em consonância com o ordenamento jurídico internacional, possui suas próprias leis e normas. Sob a ótica da segurança da navegação, estas normas são estabelecidas pela Marinha do Brasil (MB), que é a Autoridade Marítima Brasileira, e são muito claras, abrangentes e dinâmicas. São as chamadas Normas da Autoridade Marítima, as Normam.

Julguei relevante apresentar este abreviado introito para deixar cristalina a

obrigatória percepção da envergadura marítima do País, sua relevância e a complexidade das ações a serem empreendidas para o uso consciente, seguro, e sustentável do nosso mar. Em que pesem as medidas normativas, fiscalizatórias e de conscientização implementadas pelo Estado brasileiro por intermédio da MB, acidentes ocorrem neste ambiente onde convivem milhares de embarcações. Com o propósito de manter a segurança marítima, a Marinha instituiu um regramento específico em decorrência dos diferentes tipos de Acidentes e Fatos da Navegação¹ e seus respectivos efeitos. Com isso, está sob a responsabilidade da MB a segurança do tráfego aquaviário em águas brasileiras, cabendo às Capitânias dos Portos e suas Delegacias e Agências a efetiva coordenação e controle das atividades desenvolvidas nos mares e rios e, conseqüentemente, a investigação² apurada dos Acidentes e Fatos da Navegação.

Neste diapasão, em países vocacionados para o mar, como o Brasil, é importante que exista uma instituição que disponha de especialistas que possam julgar de forma isenta e com elevado padrão de tecnicismo os acidentes e fatos da navegação, uma vez que, diferentemente de outras áreas, a atividade marítima possui procedimentos, nomenclaturas e regras que exigem conhecimentos bem específicos e, em geral, desconhecidos de grande parte dos julgadores.

Vale comentar que os seguintes países possuem tribunais ou estabelecimentos análogos para julgar ou assessorar a corte



O Tribunal Marítimo

judicial no julgamento das lides do mar: África do Sul, Alemanha, Espanha, Coreia do Sul, Índia, Indonésia, Inglaterra, Japão e Portugal. No Brasil, esta importante instituição é o Tribunal Marítimo (TM), marca registrada de uma nação marítima que valoriza a justiça e a segurança da navegação.

UMA HISTÓRIA RESUMIDA DO TRIBUNAL MARÍTIMO

No início da década de 1930, o crescente aumento de acidentes da navegação em águas brasileiras demonstrava a premente necessidade de se estabelecer no Brasil um órgão técnico para avaliação das causas e circunstâncias dos acidentes de embarcações nacionais – onde quer que estejam – e estrangeiras, quando em águas jurisdicionais brasileiras, de maneira a não ficarem à mercê das decisões das cortes marítimas estrangeiras. Havia, por conseguinte, uma questão de soberania em pauta.

1 "Considera-se fato da navegação: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem; a alteração da rota; a má estivação da carga [...]; a recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional." (Lei nº 2.180/54, Cap. II, Artigo 15)

2 Detalhes sobre os referidos inquéritos administrativos, os IAFN, poderão ser obtidos na Normam-09, disponível na página da Diretoria de Portos e Costas na internet: <<https://www.marinha.mil.br/dpc>>.

Certamente, o fato de maior peso para a criação de um Tribunal Marítimo Administrativo foi o incidente ocorrido no fim da tarde do dia 24 de outubro de 1930. O comandante do navio alemão *Baden*, em escala no Rio de Janeiro, decidiu prosseguir viagem para o Sul, sem autorização para sair da Baía da Guanabara. Ignorando os avisos dados pela Fortaleza de Santa Cruz, continuou sua navegação para fora da barra. Foi quando o Forte de Vigia, localizado no Leme, recebeu ordem para abrir fogo sobre o navio, forçando o seu retorno ao porto. O caso foi julgado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha, que concluiu pela precipitação do comandante do navio, bem como pela negligência de nossas fortalezas que bombardearam o *Baden*.

O caso rendeu muitos comentários nos principais jornais da capital, além de grande repercussão internacional. Este fato corroborou ainda mais para a criação de um órgão especializado, de modo a não ficarmos à mercê das decisões de órgãos estrangeiros. Em 21 de dezembro de 1931, por meio do Decreto nº 20.829, criava-se a Diretoria de Marinha Mercante, subordinada diretamente ao Ministério da Marinha. Da mesma forma, em seu Art. 5º, foram criados os tribunais marítimos administrativos, subordinados a essa nova Diretoria.

Entretanto, o mencionado Decreto autorizou apenas a implementação e o funcionamento do Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, enquanto as necessidades do serviço e os interesses da navegação não demonstrassem a conveniência da divisão do território nacional em circunscrições marítimas. Com a finalidade de regulamentar a Diretoria recém-criada, foi formada uma comissão para a ativação do Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, in-

cluindo uma subcomissão específica para a elaboração de seu regulamento.

Posteriormente, em julho de 1933, o Decreto nº 22.900 desvincula o Tribunal da Diretoria da Marinha Mercante, passando a ser diretamente subordinado ao ministro da Marinha. Um ano mais tarde, o Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, aprova o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo. Essa data foi considerada como a de criação do Tribunal, e nela se comemora o seu aniversário. Nesse Regulamento, abandona-se a ideia de divisões do território nacional em circunscrições marítimas, sendo confirmada a existência de apenas um Tribunal Marítimo, com sede na então capital federal, Rio de Janeiro. O Colegiado da Corte Marítima foi inicialmente composto por um juiz-presidente e cinco juizes, sendo o Contra-Almirante Adalberto Nunes seu primeiro presidente, permanecendo no cargo até 17 de julho de 1935.

AS ATRIBUIÇÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo, conforme preceitua o Artigo 1º da Lei nº 2.180/1954, é um órgão autônomo, com jurisdição em todo o território nacional, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, e tem como atribuições as previstas no Artigo 13 desta mesma Lei, a saber:

I - julgar os acidentes e fatos da navegação:

a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;

b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; e

c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

II - manter o registro geral:

a) da propriedade naval;

b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras; e

c) dos armadores de navios brasileiros.

Além das mencionadas acima, outra importante atividade cartorária é o Registro Especial Brasileiro (REB), instituído por intermédio da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, constituindo-

se em uma medida de apoio e estímulo à Marinha Mercante nacional e à indústria naval brasileira. A Divisão de Registro estabelece procedimentos padronizados para a execução dos serviços cartoriais de registros e transferências de propriedades marítimas das embarcações, dos registros de armadores; das averbações de ônus; dos registros no REB, bem como renovações, cancelamentos e averbações em geral, entre outras. A Portaria nº 6/TM, de 10 de abril de 2015, aprova os modelos de requerimentos e o rol de documentos necessários para registros, averbações, emissão de certidões e 2ª via de documentos no Tribunal Marítimo. Por força de lei, o TM é a única instituição com poder para registrar a propriedade marítima em território nacional.

A COMPOSIÇÃO DO COLEGIADO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Ao longo de sua história, a competência do Tribunal Marítimo acompanhou a mudança do cenário mundial e também de compromissos internacionais firmados pelo Brasil, na qualidade de Estado signatário de muitas convenções e regula-



Colegiado do TM

mentos na área marítima. Desta maneira, houve por bem modificar sua estrutura organizacional, passando o colegiado a ser composto por sete juízes, com as seguintes qualificações previstas em Lei:

- um presidente, oficial-general do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade. Hoje exerce o cargo o Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho;

- dois juízes militares, capitão de mar e guerra (CMG) ou capitão de fragata (CF), hoje o CMG (RM1) Sergio Bezerra de Mattos, um do Corpo da Armada e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, hoje o CMG (RM1-EN) Geraldo de Almeida Padilha; e

- quatro juízes civis, sendo dois bacharéis em Direito – um especializado em Direito Marítimo, na atualidade Nelson Cavalcante e Silva Filho, e o outro em Direito Internacional Público, Marcelo David Gonçalves; um (a) especialista em armação de navios, posição ocupada pela juíza decana Maria Cristina de Oliveira Padilha e navegação comercial; e um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, desde 2004, o Capitão de Longo Curso Fernando Alves Ladeiras.

Nota-se que, ante as qualificações mencionadas, o colegiado foi composto

de forma a abranger todas as áreas do conhecimento imprescindíveis à análise das circunstâncias que envolvem os fatos e acidentes da navegação. Como consequência, as decisões do Tribunal têm valor probatório e se presumem certas no que diz respeito à matéria técnica, atribuindo uma importância aos acórdãos prolatados, haja vista a especificidade da matéria tratada e a *expertise* do colegiado. Com isso, produz uma doutrina de prevenção de acidentes de navegação baseada nos casos julgados que subsidia a legislação, contribuindo, de forma contundente, para a segurança da navegação em águas territoriais e interiores brasileiras.

BIBLIOTECA ALMIRANTE ADALBERTO NUNES

A nossa biblioteca leva o nome de Almirante Adalberto Nunes, em homenagem ao primeiro presidente do Tribunal Marítimo. Com o propósito de incentivar e facilitar o acesso e a disseminação de conhecimento na área do Direito Marítimo, a Biblioteca mantém um acervo sobre legislação, doutrina e jurisprudência, com obras clássicas voltadas a sua área de atuação e áreas correlatas à Ciência do Direito, especialmente o Direito Marítimo, e também em assuntos como: transporte aquaviário, navegação, portos, meio ambiente, relações internacionais, política internacional, história naval etc. Possui, ainda, um espaço físico destinado à consulta e leitura, não só para profissionais da área, mas também para o público acadêmico em geral.

A PÁGINA DO TM NA INTERNET: NOVIDADES

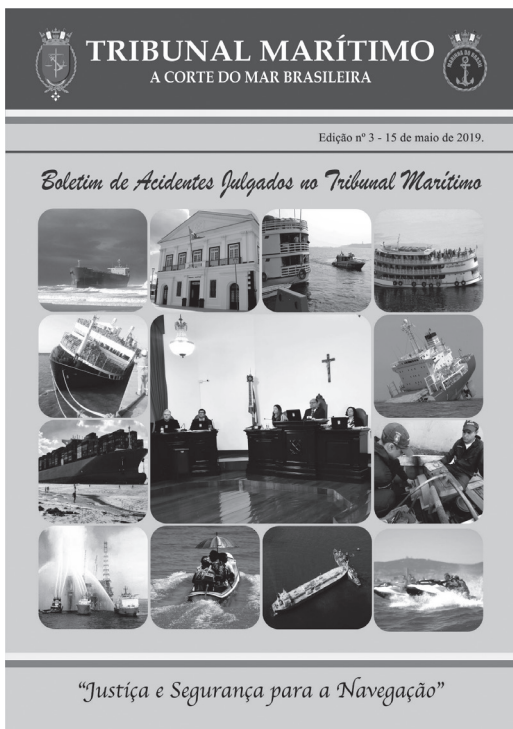
Acompanhando a evolução da tecnologia da informação, o TM procura disponibilizar uma série de ferramentas para

facilitar a interação com a Corte do Mar. Na nossa página, os interessados podem encontrar orientações para a entrada de processos, uma coletânea de legislação de interesse, arquivo de portarias, pautas e atas, informações sobre o registro de embarcações e tabela de custas. Ademais, o Diário Eletrônico do Tribunal Marítimo (e-DTM) talvez seja um dos mais importantes veículos de nossa página web. É o documento oficial que publica as atividades processuais referentes aos processos e serviços decorrentes de acidentes e fatos da navegação e dos atos relativos aos registros e às averbações realizados pela Divisão de Registros.

O e-DTM é disponibilizado diariamente no sítio eletrônico do Tribunal Marítimo, de segunda a sexta-feira, exceto nos dias considerados feriados nacionais ou quando for suspenso o prazo processual. Considera-se como a data de publicação o primeiro dia útil após a disponibilização do e-DTM na nossa página na internet.

Desde abril de 2019, uma importante ferramenta foi disponibilizada com o propósito de facilitar o acesso pelo público em geral aos resultados dos julgamentos (os chamados Acórdãos). Disponível na página do TM na Internet, o mecanismo de busca encontra-se no endereço <https://www.marinha.mil.br/tm/>. Basta acessar, ao lado esquerdo, a área “Judiciária” e clicar na aba “Consultar Acórdãos – Anuário de Jurisprudência”. A pesquisa pode ser realizada pelo número do processo, nome da embarcação, tipo de fato ou acidente da navegação ou pelos nomes dos envolvidos, além de outras funcionalidades. Pode ser acessada por computador, *tablet* ou *smartphone*. Assim, conhecendo as causas e circunstâncias, poderemos evitar acidentes.

Também está disponível para consulta na internet o *Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo*, que apresenta,



Boletim de análise de acidentes

de forma resumida, uma análise dos acidentes mais importantes julgados a cada trimestre, em que se identificam as falhas, suas causas determinantes, ensinamentos colhidos e recomendações aos navegantes, bem como ações que poderiam ter sido tomadas para evitá-los, sem, contudo, revelar nome das embarcações e pessoas envolvidas.

Outra funcionalidade é a Ouvidoria/ Fale Conosco, que permite ao usuário realizar o cadastro de reclamações, denúncias, elogios e sugestões, contribuindo para a melhoria dos serviços prestados pelo Tribunal Marítimo. O atendimento é realizado de segunda a sexta-feira, de 9h às 11h30 e de 13h30 às 16h30, por telefone: (21) 2104-6815 ou por mensagem para o e-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br.

TRIBUNAL MARÍTIMO A TODO PANO!

Por fim, gostaria de relembrar que o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha. O atual e os antigos comandantes da Marinha, bem como seus gabinetes, sempre dispensaram especial atenção ao TM, provendo de forma inequívoca recursos orçamentários e de pessoal para o adequado funcionamento de nossa Corte. Em algumas situações, as decisões prolatadas no TM subsidiarão juízes e desembargadores em suas decisões, podendo acarretar impactos substanciais em armadores, empresas, aquaviários, seguradoras etc. Seu atual presidente assumiu o cargo em 30 de julho de 2018 e tem o desafio de conduzir os julgamentos de processos dos acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, e, ainda, a concessão de: Registro

da Propriedade Marítima, de armadores de navios brasileiros; Registro Especial Brasileiro (REB); e ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

Tamanha é a importância das decisões do Tribunal que o novo Código de Processo Civil, em seu Art. 313, inciso VII, determina a suspensão do processo quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo. Por lei, a "Corte do Mar" exerce jurisdição sobre todas as embarcações ou a elas equiparadas que arvoram bandeira brasileira e sobre todos os marítimos brasileiros, no Brasil ou em qualquer mar ou via navegável estrangeira ou internacional; sobre qualquer navio ou marítimo estrangeiros, sobre proprietários, armadores, afretadores e demais pessoas, de qualquer

nacionalidade nas águas jurisdicionais brasileiras, assim como em ilhas artificiais e instalações, sempre respeitando os acordos firmados pelo Brasil e as normas de Direito Internacional.

Como apresentado, o Brasil é uma nação vocacionada para o mar, sendo essencial que os brasileiros cada vez mais reconheçam sua relevância; neste contexto,

importante é que a navegação em nossas águas jurisdicionais siga cada vez mais segura. A MB trabalha diuturnamente nesse sentido, contando com a atuação constante da única Corte Marítima de nosso país, seja no julgamento de acidentes da navegação ou no registro de embarcações.

Tribunal Marítimo, trabalhando pela justiça e segurança da navegação!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Direito do Mar; Autoridade Marítima; Navegação;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L2180.htm>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Decreto nº 20.829 de 21 de dezembro de 1931. Cria a Diretoria da Marinha Mercante e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20829-21-dezembro-1931-519452-norma-pe.html>>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Decreto nº 22.900 de 6 de julho de 1933. Concede autonomia aos Tribunais Marítimos Administrativos e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22900-6-julho-1933-522521-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Decreto nº 2.256 de 17 de junho de 1997. Regulamenta o Registro Especial Brasileiro – REB, para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1997/decreto-2256-17-junho-1997-445006-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Escola Superior de Guerra. *Fundamentos do Poder Nacional*. Rio de Janeiro: ESG, 2019.
- BRASIL. Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Lei de Transporte Aquaviário. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lesta. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm>. Acesso em: 24 de maio de 2019.
- BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. “Incidente com o Navio Mercante *Baden*”. In: *Histórico do Tribunal Marítimo*. Rio de Janeiro: SDM, 2004.
- BRASIL. Tribunal Marítimo. *Tribunal Marítimo – 50 anos*. Rio de Janeiro: Tribunal Marítimo, 1985.