

TRIBUNAL MARÍTIMO

90 anos de exitosa singradura

Ralph Dias da Silveira Costa*

Em 5 de julho de 2024 o Tribunal Marítimo (TM) completará 90 anos de existência. O momento se faz propício a uma reflexão sobre a importância e longa singradura da Corte do Mar brasileira.

O Brasil é, historicamente, uma nação com vocação marítima. Pelo mar fomos descobertos, nos tornamos a sede da Coroa portuguesa, consolidamos nossa independência, participamos de duas Guerras Mundiais e exercemos a nossa soberania. Nosso país possui 7,4 mil quilômetros de litoral e mais de mais de 15.000 km de hidrovias navegáveis, pelos quais navegam milhares de embarcações, diariamente, realizando transporte de bens, exploração/exploração petrolífera, apoio marítimo, pesca, atividades turísticas, entre outras. Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado pelo modal marítimo e as projeções apontam para o incremento da demanda pela utilização dos portos, bem como para o crescimento da navegação de cabotagem.

As características geográficas e a oceanopolítica apontam, inequivocamente, para a forte relação de dependência do País com mar. Nesse sentido, insta mencionar a Amazônia Azul®, expressão cunhada para denominar e acentuar os espaços marítimos brasileiros, cuja área corresponde a aproximadamente 3,6 milhões de quilômetros quadrados, que contém riquezas imensuráveis e representa oportunidades para o desenvolvimento econômico e sustentável.

O panorama delineado corrobora a complexidade e premente necessidade de se tutelar a Segurança da Navegação e a proteção dos espaços

marítimos, fluviais e lacustres submetidos à sua jurisdição nacional, assegurando-se o seu uso sustentável e seguro, o que nos remete à importância da atuação do Tribunal Marítimo.

A GÊNESE DO TRIBUNAL MARÍTIMO: O CASO DO NAVIO ALEMÃO BADEN

Antes de abordarmos as competências da Corte, é necessário visitarmos um pouco de sua história. Nos primórdios da década de 1930, um lamentável acontecimento, ocorrido em águas jurisdicionais brasileiras, se tornaria o evento catalisador para a criação do Tribunal Marítimo.

Em 24 de outubro de 1930, o navio de bandeira alemã Baden, que estava atracado no porto do Rio de Janeiro, suspendeu sem autorização do Capi-



tão dos Portos com destino à cidade de Buenos Aires. Neste mesmo dia, o Presidente Washington Luiz foi deposto, em mais um movimento da chamada Revolução de 1930. Cabe ressaltar que estes eventos ocorriam na capital dos Estados Unidos do Brasil.

Neste confuso cenário, a Fortaleza de Santa Cruz emitiu avisos e disparos de advertência, para que o navio Baden retornasse ao porto, mas a embarcação continuou navegando para fora da Baía de Guanabara. Na sequência, o Forte da Vigia, atual Forte do Leme, manteve a conduta para advertir o navio. Um dos disparos acertou o mastro que caiu no tombadilho de ré, resultando na morte de 22 pessoas e ferindo outras 55 a bordo. O navio teve que regressar ao porto do Rio de Janeiro, ensejando uma ampla ação para socorro dos diversos passageiros feridos.

O fatídico evento foi noticiado nos principais jornais da época, tendo repercutido negativamente nas relações diplomáticas entre o Brasil, a Alemanha e a Espanha, pois diversos passageiros eram espanhóis. Relembrando que o evento acontecia na capital do País, envolvendo um navio alemão, se deslocando para Argentina, em um período entre guerras e no meio de uma revolução.

Como o Brasil não possuía um Tribunal especializado, e sendo o navio de bandeira alemã, o

caso foi julgado pelo Tribunal Marítimo, sediado em Hamburgo.

O processo foi julgado em janeiro de 1931, estabelecendo-se as responsabilidades pelo ocorrido. O Comando da Fortaleza de Santa Cruz foi responsabilizado por não ter empregado o Código Internacional de Sinais, ocasionando a não compreensão pela tripulação de que não era permitido prosseguir; já à guarnição do Forte do Vigia imputou-se a omissão na realização de contato via rádio e ausência de disparos de advertência; e, finalmente, o Comandante do Baden foi responsabilizado por não ter parado a embarcação, mesmo não compreendendo os sinais emanados da fortaleza.

Na ocasião, a posição do Brasil ficou fragilizada em nível internacional e a opinião pública indignada pela incompetência em não termos argumentos para efetuar o julgamento. O trágico evento fez despertar na sociedade brasileira a necessidade do País possuir um Tribunal Marítimo, para julgar acidentes e fatos da navegação. Assim, já em 1931, foi editado o Decreto nº 20.829/1931 criando cinco Tribunais Marítimos Administrativos ao longo da costa brasileira e estabelecendo que, enquanto não fosse necessário formar as circunscrições marítimas no território nacional, sob jurisdição de Tribunais Marítimos, funcionaria o “Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito



Federal”, com jurisdição sobre as Águas Jurisdicionais Brasileiras.

O Decreto nº 22.900/1933 determinou a expedição do regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal. O aludido regulamento foi aprovado pelo Decreto nº 24.585/1934 em 5 de julho, tendo-se tal data como a de instituição do Tribunal Marítimo, não ocorrendo a instituição dos demais Tribunais Marítimos.

COMPOSIÇÃO E COMPETÊNCIA DA CORTE

Atualmente, o Tribunal Marítimo é regido pela Lei nº 2.180/1954, denominada Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, em razão de regular a organização da Corte, estabelecer a competência, a composição, as regras do processo sobre acidente ou fato da navegação e as penas que podem ser impostas.

O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, vinculado ao Ministério da Defesa, por meio da Marinha do Brasil, auxiliar do Poder Judiciário, tendo como atribuições o julgamento dos acidentes e fatos da navegação e a manutenção do Registro da Propriedade Marítima, como disposto na Lei nº 7.652/1988. Destaca-se que a autonomia é requisito fundamental para o exercício da atividade de julgar, na qual os Juízes do Tribunal Marítimo podem exercer seu livre convencimento, com base nas provas produzidas no processo.

A vinculação à Força Naval, para cessão de pessoal militar e recursos orçamentários para pagamento de pessoal e funcionamento, proporciona eficiência e economia de recursos aos cofres públicos. Nesse sentido, o Tribunal que funciona no Rio de Janeiro, mas por força da Lei possui jurisdição em todo território nacional, pode utilizar a ampla rede das diversas Organizações Militares da Marinha do Brasil (Capitanias, Delegacias e Agências), para o cumprimento de diligências, atos processuais e execução das decisões.

O Tribunal é composto por um Colegiado Técnico Multidisciplinar de sete Juízes: um Juiz-Presidente, Oficial General do Corpo da Armada da MB; dois Juízes Militares, um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo da Armada, e um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo de Engenheiros Navais, subespecializado em máquinas ou casco; e quatro Juízes Cíveis, sendo dois bacharéis em Direito, um

especializado em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público, um especialista em armação de navios e navegação comercial e um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante.

Em razão da expertise dos Juízes da Corte Marítima, cujo colegiado congrega os conhecimentos especializados em áreas distintas, necessárias à análise dos diversos e complexos elementos que precisam ser perscrutados em acidentes e fatos da navegação, se faz necessária “reverência técnica aos julgados do TM”. Ou seja, mesmo se tratando de uma decisão administrativa, torna-se muito difícil se desconstituir o Acórdão proferido pelo Tribunal Marítimo, o qual goza de presunção de certeza, prevista na Lei Orgânica do TM.

Nos processos do Tribunal Marítimo ocorre a atuação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM), como órgão acusatório, responsável por promover a Representação (que se assemelha à denúncia no processo penal) e, também, como fiscal da lei, múnus legal que se assemelha àquele desempenhado pelo Ministério Público. Além da atuação da PEM, deve ocorrer a participação obrigatória dos advogados, para o exercício do contraditório e a ampla defesa dos Representados (acusados), o que é essencial para realização da justiça.

A jurisdição do Tribunal é ampla, abrangendo as embarcações mercantes de todas as nacionalidades, quando em águas brasileiras, e as de bandeira brasileira, em alto-mar ou mesmo em águas sob jurisdição de outro país. A jurisdição também se estende aos aquaviários brasileiros, marítimos estrangeiros em Águas Jurisdicionais Brasileiras, estaleiros, proprietários, armadores e ilhas artificiais, enfim a toda “gente do mar e do porto”.

OS PROCESSOS SOBRE ACIDENTES OU FATOS DA NAVEGAÇÃO: SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E TUTELA DO MEIO AMBIENTE HÍDRICO

Nos julgamentos dos acidentes e fatos da navegação cabe ao Tribunal definir sua natureza e determinar as causas, circunstâncias e extensão, bem como indicar os responsáveis, aplicar as penas previstas na Lei Orgânica e propor medidas preventivas e de segurança da navegação.

Definir as causas dos acidentes ou fatos da navegação é fundamental para que o Estado

brasileiro possa determinar as responsabilidades envolvidas. Ademais, também é importante para prevenir eventos semelhantes, por meio de alterações na legislação, ação fiscalizatória ou, ainda, pelo efeito punitivo-pedagógico almejado pela aplicação das penalidades previstas em lei, que incluem multa, interdição para o exercício de função e cancelamento do Certificado de Armador das empresas que operam na navegação. Neste ponto acresça-se a possibilidade de se destacar aqueles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento, concedendo-lhes recompensas honoríficas.

Dada a relevância das conclusões contidas nos Acórdãos, o Tribunal Marítimo confecciona, a cada trimestre, o Boletim de Acidentes Julgados, para disseminar os ensinamentos colhidos dos acidentes e fatos da navegação mais relevantes, e as medidas para evitar essas ocorrências, as quais podem resultar em perdas de vidas, desastres ambientais, prejuízos ao tráfego marítimo e prejuízos econômicos de grande monta. O Boletim é distribuído para milhares de atores, entre eles as escolas de formação de aquaviários, empresas de navegação, advogados marítimos e diversos membros da Comunidade Marítima em geral, com o objetivo de robustecer a mentalidade de segurança.

Na busca constante pela celeridade processual, transparência, ampliação do acesso à Justiça, eficiência e economicidade, o Tribunal implantou o Sistema Eletrônico de Informações do Tribunal Marítimo (SEI-TM). Por meio do SEI-TM os processos tramitam de forma totalmente digital, permitindo acesso e peticionamento remoto e até o julgamento no próprio sistema.

PROCESSOS DE REGISTRO DA PROPRIEDADE MARÍTIMA

Outra importante atribuição da Corte do Mar é manter o Registro da Propriedade Marítima. O registro da propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações. Além de registrar a Propriedade Marítima, o Tribunal também efetua o Registro de Armador, a quem se atribui



a operação das embarcações, e registro dos ônus incidentes sobre a propriedade, como por exemplo, as Hipotecas. Inclui-se, ainda, mais recentes, o Registro Especial Brasileiro e Pré-registro Especial Brasileiro, instituídos pela Lei nº 9.432/1997. Estes constituem importantes incentivos à Marinha Mercante Brasileira, conferindo benefícios de ordem tributária, para navios arvorando a bandeira brasileira e para construção e manutenção de embarcações.

A atividade de registro exercida pelo Tribunal Marítimo é fundamental para conferir segurança jurídica aos negócios envolvendo embarcações, sendo, portanto, importante para os investimentos e ambiente de negócios na Indústria Marítima. Os documentos de registro emitidos pela Corte são reconhecidos por sua acuracidade, sendo oportuno mencionar o valor módico das custas inerentes aos processos.

Nos últimos anos, os processos de registro também vêm passando por substancial transfor-



mação. O trâmite também já ocorre de forma eletrônica, culminando na emissão de certificados e certidões digitais, os quais conferem maior segurança aos usuários. A digitalização impulsionou a celeridade dos processos, alguns dos quais têm sido concluídos em apenas um dia.

CONCLUSÃO

Devemos celebrar a atitude visionária e assertiva do início da década de 1930, que estabeleceu o agora nonagenário Tribunal Marítimo. Para uma grande nação marítima como o Brasil é essencial dispor de uma Corte Especializada para julgar acidentes e fatos da navegação, a fim de promover Justiça e Segurança da Navegação.

Em sua exitosa derrota, o Tribunal Marítimo angariou elevada reputação, em face da qualidade de seus acórdãos e fiel observância dos preceitos constitucionais e legais, em especial a Ampla Defesa, Contraditória e Devido Processo Legal. Não

se tem conhecimento de decisões emanadas do Poder Judiciário que tenham anulado ou modificado os Acórdãos do Tribunal Marítimo, nos poucos processos judiciais propostos para questionar as decisões da Corte do Mar.

Além de sua firme atuação em prol da Segurança da Navegação, o Tribunal também é reconhecido por sua relevância como órgão Auxiliar do Poder Judiciário. Quando se discutem questões cíveis (indenizações e pagamentos de seguros, por exemplo), decorrentes de acidentes e fatos da navegação, o Poder Judiciário tem suspenso o processo judicial, com fundamento no Código de Processo Civil, para aguardar a decisão do Tribunal Marítimo, nos processos sobre acidentes ou fatos da navegação, a qual subsidiará a decisão a ser tomada no âmbito do Judiciário.

As perspectivas para o futuro mostram que a atuação do Tribunal Marítimo continuará sendo imprescindível. Tráfego marítimo crescente, do qual dependente o comércio globalizado, embarcações de transporte cada vez maiores, navios autônomos em teste, mudanças climáticas e preservação dos espaços hídricos reafirmam a necessidade de exercício da jurisdição do Estado brasileiro em suas águas jurisdicionais, em especial pela atuação do Tribunal Marítimo.

Pode se conceituar Justiça como segurança, ou de uma forma mais branda, afastar a insegurança. Neste diapasão, o orgulho do nosso TM deve ser o orgulho da sociedade brasileira em possuir um órgão especializado em assuntos marítimos e fluviais, trazendo segurança àqueles que labutam na “aventura marítima” e nos “portos seguros” e ao empreendedor que acredita na “aventura” de investir no nosso país.

O binômio Porto e Navio é uma alavanca para o desenvolvimento do Brasil!!!

“Tribunal Marítimo, trabalhando pela justiça e segurança da navegação” ■

* Vice-Almirante (RMI), Presidente do Tribunal Marítimo (desde agosto/2022). O conteúdo do artigo constitui opinião pessoal, não refletindo posicionamentos institucionais.