

UM BREVE ENSAIO SOBRE O TRIBUNAL MARÍTIMO

JADER ESTEVES DA SILVA*
Primeiro-Tenente

SUMÁRIO

Introdução
Breve apresentação histórica e da estrutura administrativa do
Tribunal Marítimo brasileiro
Competência do Tribunal Marítimo para o julgamento dos
acidentes e fatos de navegação
Funções Cartorárias do Tribunal Marítimo
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em 24 de outubro de 1930, aconteceu um incidente que teve forte influência na reformulação da Marinha Mercante e criação do Tribunal Marítimo (TM). Naquele dia, final da tarde, o Paquete¹ *Baden*, navio alemão em escala no Rio de Janeiro, decidiu desatracar e prosseguir

viagem sem autorização para sair da Baía de Guanabara. A Fortaleza de Santa Cruz alertou, por meio de sinais visuais, que o navio não tinha autorização e determinou que parassem máquinas. Como não houve resposta, o Forte de Vigia, presente no Leme, devidamente autorizado, abriu fogo sobre o navio, forçando o seu retorno ao porto do Rio de Janeiro.

* Hidrógrafo graduado em Ciências Navais pela Escola Naval. Pós-graduado em Direito Militar pela Universidade Estácio de Sá e em Direito Público pela Faculdade Legale. Graduando em Direito pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

1 Paquete era a denominação dada aos antigos navios de luxo de grande velocidade, geralmente movidos a vapor.

Enquanto na Alemanha o caso foi julgado pelo Tribunal Marítimo do país, no Brasil foi instaurado um inquérito administrativo. Na solução, o tribunal alemão constatou que os erros foram mútuos, tanto por parte do comandante do paquete quanto das fortalezas envolvidas no caso. O desenrolar dessa história provocou grande comoção nacional e internacional para com o tema, fazendo com que as autoridades brasileiras voltassem seus olhos para a importância da existência de um órgão nacional especializado, de forma a não ficar o Brasil à mercê das decisões de órgãos estrangeiros.

Este artigo visa analisar, de maneira breve, as atribuições do Tribunal Marítimo, tribunal administrativo responsável pelos julgamentos dos acidentes e fatos de navegação, manutenção dos registros gerais de propriedade e hipoteca navais e armadores de navios brasileiros e a atividade cartorária, com os propósitos de disseminar e incentivar os estudos ligados ao Direito Marítimo, pouco abordado, de maneira geral, na formação jurídica pátria. O desenvolvimento desta pesquisa contribuirá para análise e estudo de um tema de forte impacto administrativo e econômico no cenário nacional e internacional.

A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, enriquecida com algumas fontes eletrônicas, como *sites*, em que dados foram analisados quantitativa e qualitativamente, a fim de aprofundar o conhecimento acerca dos fatos que influenciam diretamente o objeto investigado.

O artigo está organizado de forma a realizar uma introdução histórica e legal do TM, abordando em seguida, de forma

geral, a competência do órgão para julgamento dos acidentes e fatos de navegação, e, por fim, suas funções cartorárias. Ao final, será feita uma breve conclusão, com exposição do juízo de valor do autor acerca do tema.

BREVE APRESENTAÇÃO HISTÓRICA E DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

Em 21 de dezembro de 1931, por meio do Decreto nº 20.829, foram criados a Diretoria de Marinha Mercante, substituindo a Diretoria de Portos e Costas, e, no seu artigo 5º, os Tribunais Marítimos Administrativos. Porém estes últimos, embora previstos na legislação, não foram efetivados, permanecendo apenas o Tribunal Marítimo do então Distrito Federal².

Hoje, a atual legislação³ prevê apenas um TM, com jurisdição em todo o território nacional. Como consta no próprio sítio eletrônico do órgão⁴, é uma instituição autônoma, vinculada ao Comando da Marinha, que auxilia o Poder Judiciário, tendo competência para julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e manter o Registro da Propriedade Marítima, de armadores de navios nacionais, do Registro Especial Brasileiro (REB) e do ônus que incidem sobre as embarcações brasileiras. O TM tem, em sua composição, sete juízes⁵, conforme explicitado a seguir:

a) Um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade;

² Nessa época, o Rio de Janeiro era o Distrito Federal.

³ Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.

⁴ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=atribuicao>. Acesso em: 29 out. de 2020.

⁵ Os juízes do TM gozarão da inamovibilidade e das deferências devidas ao seu cargo (Lei nº 2.180/54, art. 148).

b) Dois Juízes Militares, sendo um oficial do Corpo da Armada e outro do Corpo de Engenheiros da Marinha, ambos na inatividade; e

c) 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. É válido ressaltar que todos os juízes civis são nomeados pelo Presidente da República (PR), após aprovação em certame público.⁶

O TM atua em conjunto com a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), instituída pela Lei nº 7.642/87. Nas palavras da professora Eliane M. Octaviano Martins:

Trata-se de organização militar do Ministério da Marinha, com atribuições na área de assessoria da alta administração naval. A PEM é composta de um diretor, sete procuradores admitidos por concurso público, advogados de ofício, servidores militares e servidores civis do Ministério da Marinha, necessários às tarefas administrativas, consoante com a Lei nº 2.180/54 e a Lei nº 7.642/87, arts. 1º a 4º. A PEM subordina-se diretamente ao Ministro da Marinha.⁷

Logo, o Tribunal Marítimo, atuando em conjunto com a Procuradoria Especial da Marinha, será responsável por julgar

acidentes e fatos de navegação e, ainda, realizar a manutenção dos registros gerais de propriedade e hipoteca navais e armadores de navios brasileiros e a atividade cartorária. É necessário salientar que suas decisões, por serem de cunho administrativo, podem ser reformadas pelo Judiciário, conforme exemplo a seguir:

RESPONSABILIDADE CIVIL. AFRETADORA E ARMADORA DE EMBARCAÇÃO MARÍTIMA. ACIDENTE NÁUTICO. TRIBUNAL MARÍTIMO. PARECER. EFEITOS.

O Tribunal Marítimo é órgão integrante da administração auxiliar do poder judiciário, com competência para processar e julgar acidentes e fatos

da navegação marítima, fluvial e lacustre, definindo sua natureza e extensão, indicando suas causas, apontando os responsáveis, aplicando-lhes penas

administrativas e propondo medidas preventivas e de segurança para a navegação. Seus pareceres são suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário, pois tem caráter relativo, não se cogitando de coisa julgada. Avaliação da culpa. Novo critério. Variações subjetivas do *standard* proposto como modelo geral, na doutrina tradicional. Indivíduo que, na situação concreta, ou no cumprimento de seus deveres, podia dispor de informações ou potencialidades notavelmente superiores às do homem médio. Consoante novo critério de avaliação da culpa, que tem em conta

As decisões do TM, por serem de cunho administrativo, podem ser reformadas pelo Judiciário

6 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, volume I, 2008.

7 Idem.

variações subjetivas do *standard* proposto como modelo geral, na doutrina tradicional, quando entra em jogo a responsabilidade de sujeitos que disponham de informações, notavelmente superiores às do homem médio, estas devem conduzir a maior severidade na apreciação da conduta do agente. Sentença mantida. Voto vencido.

(TJRS – AC nº 70001379965 – 9ª Câmara Cível – Rel. Des. Ana Lúcia Carvalho Pinto Vieira – j. 29.04.2002).

COMPETÊNCIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO PARA O JULGAMENTO DOS ACIDENTES E FATOS DE NAVEGAÇÃO

Para melhor entender como atua o TM, é necessário ter uma noção básica de sua jurisdição, sua competência para julgamento de acidentes e o valor jurídico dos pareceres técnicos do órgão em questão. Quanto à natureza da jurisdição exercida, o Tribunal Marítimo é um órgão administrativo, autônomo e auxiliar do Poder Judiciário. Quanto à esfera do poder, está circunscrito ao Poder Executivo, sendo considerado órgão especializado deste poder.

O TM possui competência para julgar administrativamente acidentes e fatos da navegação marítima, por meio de processos administrativos. Estes processos possuem natureza sancionatória e punitiva. Compete ao Tribunal definir circunstâncias, causas, responsáveis, bem como a natureza e a extensão do ilícito administrativo, processando e aplicando sanções administrativas, além de promover, se possível, medidas preventivas para

evitar reincidência e novas ocorrências de atos ilícitos⁸. Dessa forma, os artigos 14 e 15 da Lei nº 2.180/54 relacionarão uma série de fatos que decorrem da atividade de navegação e seus acidentes. São considerados acidentes de navegação: encalhe, colisão, naufrágio, abalroação, incêndio, avaria e defeitos no navio. Já os fatos da navegação seriam o mau aparelhamento ou impropriedade da embarcação para serviço, a injustificada recusa em prestar socorro à embarcação em perigo, a má alocação de carga que cause risco à navegação ou quaisquer fatos que incorram em risco a passageiros e às próprias embarcações. A competência do Tribunal Marítimo, para José Haroldo dos Anjos e Carlos Rubens Caminha Gomes⁹, é dividida entre competência administrativa exclusiva e competência concorrente. A competência administrativa exclusiva se daria em relação a fatos ligados exclusivamente à navegação, desgarrados de repercussões em matérias do direito civil, criminal, comercial e administrativo, entre outros ramos. Quanto à competência concorrente, o Tribunal Marítimo fica restrito a matérias de sua competência e concorre com o Poder Judiciário, sobretudo em casos que contemplem interesses conexos ao que compete ao Tribunal Marítimo.

Quanto ao valor dos pareceres técnicos do referido órgão administrativo no ordenamento jurídico pátrio, cito o artigo de Larissa Thomaz Coelho, publicado em 2016 na *Revista Política Judiciária, Gestão e Administração da Justiça*. Este faz um estudo da valoração de pareceres técnicos, do Tribunal Marítimo e de sua influência no ordenamento jurídico pátrio¹⁰. Como resultado da forte expansão do Poder

8 Art. 72 da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.

9 ANJOS, Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. *Curso de Direito Marítimo*, FGV, Direito Rio, 1992.

10 Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/72609/o-tribunal-maritimo-nao-e-orgao-do-poder-judiciario-a-questao-da-prova-de-maior-valia>. Acesso em: 4 nov. de 2020.

Judiciário, é possível observar um fenômeno globalizado de intervenção judicial cada vez mais presente. Essa assimetria jurídica entre os três poderes estatais, com o Judiciário assumindo papel principal, tem levado a um aumento no número de processos, que outrora tinham sido resolvidos de maneira administrativa. A autora apresenta os pensamentos de Ernani Rodrigues de Carvalho (2004, p. 121), que afirma que essa problemática é mais qualitativa do que quantitativa. Para o autor, esse aumento da judicialização não necessariamente cominou em interferência efetiva do Judiciário, uma vez que a tendência seria pela manutenção do atestado pelo Tribunal Marítimo, já que se trata de um órgão especializado na matéria. Outro doutrinador citado, José Cretella Júnior (1994, p. 101), por fim, declara que cabe ao Poder Judiciário apenas a apreciação formal das decisões do Tribunal Marítimo quanto às questões relacionadas à legalidade dos pareceres técnicos emitidos pelo Tribunal, sendo vedada a indagação ao mérito.

FUNÇÕES CARTORÁRIAS DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Para além da atividade julgadora dos acidentes e fatos de navegação, o Tribunal Marítimo exerce outras atividades-fim muito importantes, que são parte de sua função cartorária, esta designada pelo artigo 13 da Lei nº 2.180/54. Essa obrigação é disciplinada pelo artigo 2º da Lei nº 7.652/88, no qual se esclarece que o registro da propriedade “tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações”. Nesse sentido, Monique Biolchini fala da importância dessa

função, quando se trata da navegação em águas nacionais brasileiras¹¹:

Pelo fato de os navios terem necessidade de navegar sob a égide de uma bandeira, os países que dispõem de Marinha Mercante organizada criaram um órgão especial para proceder ao registro ou inscrição de embarcações, registro esse que, em consequência, lhes confere nacionalidade, nominando-as e exigindo-lhes o preenchimento de certos requisitos.

Por outro lado, é importante ressaltar que, para proceder a qualquer tipo de registro no Tribunal Marítimo, o interessado deve reunir a documentação necessária específica para o tipo de registro pretendido, pagar as custas correspondentes e protocolar requerimento na Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da Marinha do Brasil (MB), onde for domiciliado o proprietário ou o armador ou onde for operar a embarcação. Estas Organizações Militares da MB farão a inscrição da embarcação na Capitania respectiva ao local e enviarão os documentos para o Tribunal Marítimo, visando à efetivação do registro.

Caso alguém compre ou adquira uma embarcação e não faça o seu registro no Tribunal Marítimo, será aplicada uma multa, pelo próprio Tribunal, de 5 Ufir ou outro índice de atualização monetária que vier a ser legalmente instituído por mês ou fração decorrido após o prazo fixado para o registro, até o limite máximo de 200 Ufir (Art. 28 da Lei nº 7.652/88). Ainda assim, vale ressaltar, segundo Biolchini:

Estão dispensadas do registro as embarcações que possuam arqueação

11 BIOLCHINI, Monique Calmon de A. “A nacionalidade no registro da Propriedade Marítima no Brasil”. *Revista de Ciência Política*. Rio de Janeiro, 32(1/2): 64-100. 1º/2º trim. 1989.

bruta inferior a 20 toneladas e as destinadas à navegação fluvial e lacustre, construídas no País e com arqueação bruta inferior a 50 toneladas, sendo, entretanto, exigida sua inscrição na Capitania dos Portos competente.

Dessa feita, é função do órgão central deste artigo a realização e manutenção dos seguintes tipos de registro¹²:

a) Registro da Propriedade Marítima, explicado acima como registro em que se define a nacionalidade da embarcação, que possui o efeito da publicidade, ou seja, que garante à embarcação a validade contra terceiros;

b) Registro de Hipoteca Naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;

c) Registro de Armadores; e

d) Registro Especial Brasileiro (REB).

No que tange aos três últimos tipos de registro, vale dedicar uma parte para cada um, em exclusividade.

Registro de Hipoteca Naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras

Segundo a Resolução 46/213 da Organização Marítima Internacional (IMO), órgão das Nações Unidas, a hipoteca naval é uma forma de garantia de pagamento de dívidas relacionadas ao navio ou a sua carga, principalmente, pela certeza da execução das medidas que asseguram essa quitação. Isso ocorre mesmo que o bem dado não esteja em seu país de origem, de forma que a proteção dos direitos de crédito ganha “proporção internacional típica de um bem dado em garantia que,

por sua própria natureza, transita pelo mundo” (GRECCO, 2015)¹³. Essa resolução garante o reconhecimento e a execução de hipotecas, penhores e gravames reais, passíveis de inscrição, constituídos sobre as embarcações de navegação marítima, nos Estados partes, porém, segundo Grecco, isso só pode ser feito mediante inscrição desses institutos em um registro que obedeça à legislação do Estado em que esteja registrado o navio.

Em notícia publicada no jornal digital *Petróleo Hoje*¹⁴, a partir da qual são baseados os próximos parágrafos, foi analisado o acórdão do Resp 1.705.222/SP (2017/0065899-5)¹⁵, em que a Quarta Turma do Supremo Tribunal de Justiça (STJ) reconheceu, por unanimidade, a validade de uma hipoteca naval constituída de acordo com as leis da Libéria sobre a embarcação OSX-3. Essa foi a primeira oportunidade em que o STJ enfrentou o tema da validade de hipotecas navais estrangeiras no Brasil com profundidade. Segundo os advogados Marcelo Frazão, Patrícia Winter e Daniel Becker, redatores da nota, entre os argumentos trazidos pelo Banco BTG, que iniciou a disputa, estava o de que não haveria no Brasil previsão legal para reconhecer os efeitos extraterritoriais de hipoteca marítima constituída no estrangeiro, exceto para aquelas constituídas em países signatários da Convenção de Direito Internacional Privado de Havana de 1928 (Código de Bustamante) e da Convenção de Bruxelas de 1926, e, ainda assim, neste rol de países signatários, não estaria incluída a República da Libéria.

12 Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=perguntas>. Acesso em: 4 fev. de 2020.

13 Disponível em: <http://estadodedireito.com.br/hipoteca-naval1>. Acesso em: 10 abr. de 2021.

14 Disponível em: <https://petroleo hoje.editorabrasilenergia.com.br/stj-reconhece-hipoteca-naval-estrangeira/>. Acesso em: 23 abr. de 2021.

15 Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/549846396/recurso-especial-resp-1705222-sp-2017-0065899-5/inteiro-teor-549846405>. Acesso em: 3 maio de 2021.

Contudo, nas conclusões contidas no voto vencedor do Sr. Ministro relator Luis Felipe Salomão, invocou-se os artigos 91, 92 e 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que tem aplicabilidade inquestionável tanto no Brasil, quanto Libéria, por serem signatários. Sendo assim, os dispositivos que vinculam o caso “preveem a soberania dos Estados para estabelecer requisitos à atribuição de nacionalidade a embarcações, e para exercer jurisdição e controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre embarcações que arvoem sua bandeira” (FRAZÃO, WINTER e BECKER, 2018).

Registro de Armadores

Primeiramente, deve-se esclarecer, armador brasileiro é a pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial (Lei nº 9.432/97, art. 2º, IV), isto é, aquele que, à sua custa, equipa, mantém e explora comercialmente a embarcação mercante, podendo ser ou não o proprietário¹⁶. Dito isso, note-se que a validade do Certificado de Registro de Armador é de cinco anos. Sendo assim, ao aproximar-se do quinto ano, o armador deverá solicitar a renovação do seu certificado (Portaria nº 53, de 1º de outubro de 2013, do Tribunal Marítimo).

Registro Especial Brasileiro (REB)

Esse tipo de registro de embarcações é facultativo, conforme o art. 2º do Decreto nº 2.256/97 e pode ser solicitado direta-

mente ao Tribunal Marítimo, mediante requerimento ao presidente do órgão. Entretanto, há benefícios para quem adquire esse registro, que podem ser encontrados na Lei nº 9.432/97. Sendo assim, as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) autorizadas a operar pelo órgão competente podem requerer o registro de uma embarcação no REB, bem como as embarcações brasileiras operadas pelas Empresas Brasileiras de Navegação, exceto aquelas que estão listadas no Parágrafo Único do art. 1º da Lei nº 9.432/97.

Vale ressaltar que, segundo a mesma lei, mesmo as embarcações estrangeiras podem ser registradas, desde que seja sob contrato de afretamento a casco nu, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

CONCLUSÃO

Em um país continental, com longa extensão de costa, malha aquaviária rica, águas sob sua jurisdição com enorme potencial social e energético e que tem no transporte marítimo seu maior componente de exportação e importação, é inegável a importância de um órgão especializado no tema. Assim, desde a sua criação, o Tribunal Marítimo cresce em reconhecimento e relevância em âmbito nacional. Tendo em vista a sua contribuição para garantir a segurança do material e salvaguarda da vida humana no mar, seja com a suspensão do tráfego de embarcações em situação de irregularidade, seja por meio de recomendações à Autoridade Marítima ou da proteção do meio ambiente aquático, o Tribunal Marítimo, embora pouco conhecido pela

16 Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=perguntas#:~:text=Armador%20%C3%A9%20pessoa%20f%C3%ADsica%20ou,ser%20ou%20n%C3%A3o%20o%20propriet%C3%A1rio.> Acesso em: 3 maio de 2021.

população, mostra sua importância e seu sucesso inegável como relevante tribunal administrativo nacional.

Em virtude da imprescindibilidade do mar para nosso País, as disciplinas ligadas ao Direito Marítimo poderiam possuir

maior ênfase nas instituições de ensino civis e militares ligadas ao tema, o que ensejaria ricos debates interdisciplinares, de forma que, por meio da produção científica, impactariam nos processos legislativos quanto ao mar e à sua utilização.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Direito Marítimo; Marinha Mercante; Tribunal Marítimo;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANJOS, Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha Gomes. *Curso de Direito Marítimo*, FGV, Direito Rio, 1992.
- BIOLCHINI, Monique Calmon de A. “A nacionalidade no registro da Propriedade Marítima no Brasil”. *Revista de Ciência Política*. Rio de Janeiro, 32(1/2): 64-100. 1º/2º trim. 1989.
- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Brasília: Senado Federal, 1988.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 23ª edição, São Paulo: Atlas, 2010.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, volume I, 2008.