



# O Brasil possui um Tribunal Marítimo

V Alte (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho

Quando nos debruçamos sobre os compêndios do Direito, nos deparamos com uma enormidade e variedade de campos do conhecimento jurídico, cada um com suas características e especificidades. Dentre estas várias áreas, uma delas carece de atenção especial em um país vocacionado para o mar: o Direito Marítimo. Neste contexto, é importante perceber que a ligação umbilical do Brasil com o mar é inquestionável. Nosso país foi descoberto pelo mar, e nele se consolidou a sua independência. A 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 demais vias navegáveis.

Nesses espaços marítimos está incluído o mar territorial, onde o Brasil possui jurisdição soberana: são as águas marítimas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro. Entretanto, há que se ressaltar que existe uma extensa faixa em que o Brasil exerce uma espécie de “soberania econômica”, podemos assim 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 onde o Brasil possui prerrogativas na utilização dos recursos, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na

sua gestão ambiental. Nesses espaços marinhos, desenvolve-se a nossa “economia azul” que é extremamente promissora. Destaca-se que o Estado brasileiro atua diuturnamente para garantir a aplicação dos instrumentos legais vigentes, a exploração sustentável e a segurança da navegação.

Por essas águas, que denominamos Amazônia Azul, trafegam diariamente mais de 2.000 embarcações das mais variadas classes e bandeiras, seja transportando riquezas, em atividades de apoio marítimo, turismo náutico, explorando o leito marinho ou 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, em decorrência do previsto no art. 4º da Lei nº 9.537/1997, estas normas são estabelecidas pela Marinha do Brasil (MB), que é a Autoridade Marítima Brasileira, e são muito claras, abrangentes e dinâmicas: as Normas da Autoridade Marítima - NORMAM.

Essas palavras introdutórias são relevantes para que o leitor tenha, de forma cristalina, a 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 por intermédio da Marinha do Brasil, acidentes ocorrem neste ambiente onde interagem milhares de embarcações. Com o propósito de manter a segurança marítima, a MB instituiu um regramento específico em decorrência dos diferentes tipos de Acidentes e Fatos da Navegação<sup>1</sup> e seus respectivos efeitos. Com isso, está sob a responsabilidade da MB a segurança do tráfego aquaviário em águas brasileiras, cabendo às Capitânicas dos Portos e suas Delegacias e Agências, a efetiva coordenação e controle das atividades desenvolvidas nos mares e rios e, conseqüentemente, a investigação dos acidentes e fatos da navegação, por intermédios dos Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN)<sup>2</sup>.

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 da navegação, uma vez que a atividade marítima possui procedimentos, nomenclaturas e regras que exigem conhecimentos bem específicos e, em geral,



desconhecidos de grande parte dos julgadores. No Brasil, esta importante instituição é o **Tribunal Marítimo (TM)**, cuja existência assinala a marca registrada de uma nação marítima que valoriza o mar, 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 estivessem – e estrangeiras, quando em águas jurisdicionais brasileiras, de maneira a não ficar à mercê das decisões das cortes marítimas estrangeiras. Havia, por conseguinte, uma questão de soberania em pauta.

Sem dúvidas, 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 do 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”.

<sup>1</sup> “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).

<sup>2</sup> Mais 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>.

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 na completa dependência das decisões de órgãos estrangeiros. Assim, foi promulgado o Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, que aprovou o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo, data considerada como a de criação do Tribunal. Nesse Regulamento, abandonou-se a ideia inicial de divisão do território nacional em circunscrições marítimas, sendo confirmada a instituição de apenas um Tribunal Marítimo, com sede na então capital federal, Rio de Janeiro.

## As atribuições do Tribunal Marítimo

O Tribunal Marítimo, conforme preceitua o art. 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, possuindo duas principais atribuições, previstas no artigo 13 desta mesma Lei. A primeira é julgar os acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão, indicando os responsáveis, aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; e propondo medidas preventivas e de segurança da navegação. A segunda responsabilidade - não menos importante - é manter o registro geral da propriedade marítima, das correspondentes hipotecas, demais ônus sobre embarcações brasileiras; e 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. Vale mencionar que o PRÉ-REB permite que na fase da construção das embarcações, em estaleiros nacionais, sejam obtidos incentivos fiscais na compra de chapas, tintas e equipamentos diversos de governo, comunicações e eletrônica. Após sua construção, a embarcação ainda poderá ser inscrita no REB e continuar a usufruir dos incentivos fiscais.

A Divisão de Registros 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, dentre outras. Por força de lei, o TM é a única insti-

tuição com competência 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 regulamentos na área marítima. Desta maneira, foi necessário modificar sua estrutura organizacional e hoje o Colegiado está composto por sete juizes. A seguir, apresento a sua composição, com o nome dos Juizes que estão ocupando estes cargos em 2021, indicando suas respectivas qualificações como 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 Juizes Militares nos postos de Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata, sendo um do Corpo da Armada, hoje o CMG (RM1) Juiz **Attila Halan Coury**, e outro do Corpo de Engenheiros Navais, atualmente o CF (RM1-EN) Juiz **Julio Cesar Silva Neves**; e

- quatro Juizes Civis, sendo dois bacharéis em Direito - um especializado em Direito Marítimo, na atualidade o Dr. **Nelson Cavalcante e Silva Filho** e o outro em Direito Internacional Público, o Dr. **Marcelo David Gonçalves**; um(a) especialista em Armação de Navios e Navegação Comercial, posição ocupada por nossa Juíza Decana, Dra. **Maria Cristina** de Oliveira Padilha; e um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, desde 2004, o CLC 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 acidentes e fatos da navegação. Como consequência, as decisões do Tribunal têm valor probatório e se presumem certas, no que diz respeito à



matéria técnica, atribuindo-se elevada importância aos acórdãos prolatados, haja vista a especificidade da matéria tratada e a expertise do Colegiado.

## O Tribunal Marítimo na atualidade

Acompanhando a evolução da Tecnologia da Informação (TI), o TM procura disponibilizar uma série de ferramentas para facilitar a interação com o seu público. 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. O Diário Eletrônico do Tribunal Marítimo (e-DTM) talvez seja um dos mais importantes veículos da página web do TM. É o documento oficial por meio do qual são publicadas as atividades processuais referentes aos processos e serviços decorrentes de acidentes e fatos da navegação e dos atos relativos aos registros e averbações realizados pela Divisão de Registros.

Quase centenária e atuante desde 1934, a “Corte do Mar” é uma Instituição que prima pela tradição. Mas isso em nada tem impedido seu avanço, em consonância com a disrupção tecnológica característica da atualidade, e mesmo diante dos desafios interpostos pela pandemia causada pela COVID-19 desde 2020. Alinhado com o Comando da Marinha e na esteira do Poder Judiciário, o TM não parou. Ajustou as velas e seguiu realizando o seu importante trabalho.

De forma pioneira, a “Corte Marítima” realizou a primeira sessão por videoconferência de sua história no dia 22 de abril de 2020. A iniciativa teve o objetivo de dar continuidade aos julgamentos enquanto perdurava o estado de emergência pela COVID-19. Em agosto retornaram as sessões presenciais, intercaladas com as realizadas por videoconferência.

Em 1º de outubro de 2020, nas soluções inovadoras para driblar os entraves da pandemia, foi realizada a primeira sustentação on-line de um advogado durante julgamento presencial. A novidade atendeu a um pleito antigo dos advogados que labutam no TM, especialmente, aqueles que defendem representados hipossuficientes<sup>3</sup> residentes em estados distantes do Rio de Janeiro. Assim, os patronos que estiverem impossibilitados de comparecer pessoalmente, já podem realizar a sustentação oral por videoconferência.

Outro marco importante, no enfoque das inovações alcançadas em sua história, foi a realização da primeira

distribuição de processo por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI-TM), em 12 de novembro de 2020. A necessidade de otimizar a prestação de serviços fez com que os recursos computacionais fossem utilizados em vários tribunais do País, a partir da prática de atos processuais eletrônicos e do documento eletrônico, e o TM não ficou para trás. Dentre as capacidades do Sistema estão o acompanhamento de processos on-line e a assinatura de documentos por usuários internos e externos ao Tribunal, o que automatiza todas as etapas do processo e reduz o tempo de tramitação. Essas capacidades permitem o aumento da produtividade e a diminuição do uso do papel no trâmite de processos, possibilitando aos representados ou advogados das partes peticionarem em qualquer computador ou até mesmo pelo celular, facilitando o acesso aos autos sem sair de casa.

As dificuldades inicialmente vislumbradas foram enfrentadas com serenidade e perseverança, transformando-se em oportunidades de aprimoramento. O TM se superou e continua firme em seu propósito de prestar o melhor serviço à sociedade, trabalhando com afinco, com ou sem pandemia, em prol da justiça e segurança da navegação. O TM, assim como o Brasil, não pode parar e não parou!

Também está disponível para consulta na internet o Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo. Esta nova ferramenta apresenta, de forma resumida, uma análise dos acidentes 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 os nomes das embarcações e pessoas envolvidas. Nem todos os acidentes julgados são analisados, somente aqueles que apresentam lições importantes e que sejam passíveis de divulgação para os navegantes.

## Considerações finais

Por fim, gostaria de lembrar que o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário,



<sup>3</sup> Hipossuficiência econômica, dentro do ordenamento jurídico brasileiro, é atribuída à pessoa que não tem condições de arcar com os custos do ingresso e dos trâmites na Justiça sem comprometer o seu sustento e a sua subsistência.



vinculado ao Comando da Marinha. O atual e os antigos Comandantes da Marinha, bem como seus Gabinetes, sempre dispensaram especial atenção e inequívoco apoio ao TM, provendo recursos orçamentários e de pessoal para o adequado funcionamento de nossa Corte. O funcionamento ágil e ininterrupto do TM é fundamental, não apenas para o Poder Judiciário, mas também para a segurança da navegação. Em algumas situações, as decisões prolatadas nos acórdãos do TM subsidiarão Juízes e Desembargadores em seus julgamentos, podendo acarretar impactos substanciais em armadores, empresas de navegação, estaleiros, seguradoras e aquaviários, entre outros atores da indústria marítima.

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 artefatos a elas equiparados que arvoram bandeira brasileira (exceto as da Marinha do Brasil) e sobre todos os aquaviários 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 ilhas artificiais e instalações, sempre respeitando os acordos firmados pelo Brasil e as normas de Direito Internacional. É importante que o leitor saiba que, de acordo com o Artigo 10 de sua lei orgânica, o TM possui jurisdição, também, sobre embarcações estrangeiras em alto-mar, quando o acidente ocasiona morte ou ferimento grave em brasileiro, provoque danos graves a navios ou a instalações nacionais ou ao meio marinho, como, por exemplo, no caso de grandes acidentes de poluição que atinjam nosso litoral.

Pode-se constatar que o Tribunal contribui sobremaneira para a consolidação de uma mentalidade de segurança da navegação junto à sociedade, em geral e condutores de embarcações, em particular. O TM possui como pedra basilar o postulado de que a vida humana é o bem jurídico tutelado mais importante e, neste contexto, o seu papel se torna essencial, pois estabelece as causas determinantes, circunstâncias e extensão dos acidentes e fatos da navegação, podendo propor, inclusive, medidas preventivas e de segurança da navegação (Lei nº 2.180/1954 – art. 13). Assim, os navegantes podem tomar conhecimento de ocorrências e ações que poderiam ter sido tomadas para evitar acidentes e, principalmente, a perda de preciosas vidas humanas.

Como apresentado, o Brasil é uma nação vocacionada para o mar, sendo essencial que os brasileiros saibam que **o País possui um Tribunal Marítimo** e reconheçam o seu relevante papel para que a navegação em nossas águas jurisdicionais se mantenha cada vez mais segura. A Marinha do Brasil trabalha diuturnamente nesse sentido, contando com a atuação constante da única Corte Marítima de nosso país, que segue honrando o seu lema:

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

## Referências

BRASIL. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2180-5-fevereiro-1954-361393-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 2 set. 2021.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 12 de dezembro de 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm). Acesso em 2 set. 2021.

BRASIL. Lei nº 13.105/15, de 16 de março de 2015, que instituiu o Código de Processo Civil. In: Palácio do Planalto. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm). Acesso em: 3 set. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Legislação Informatizada -DECRETO Nº 99.165, DE 12 DE MARÇO DE 1990-Publicação Original. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 3set. 2021.

FERRARI, Sérgio. Tribunal marítimo: natureza e funções. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

LIMA FILHO, W. P. A imprescindível continuidade da atividade marítima em tempos de pandemia: valorizando o binômio navio x porto. Portos e navios, Rio de Janeiro, 28 mai. 2021. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/a-imprescindivel-continuidade-da-atividade-maritima-em-tempos-de-pandemia>. Acesso em: 2 set. 2021.

LIMA FILHO, Wilson Pereira de. Tribunal Marítimo: visitando a Corte do Mar Brasileira. In: LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo (Org.). Direito marítimo: estudos em homenagem aos 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães. Belo Horizonte: Fórum, 2021. p. 599-614.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Direito processual marítimo. 3. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.