

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

**CARLOS FÁBIO DE JESUS GUIMARÃES AMORAS**

**TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**CARLOS FÁBIO DE JESUS GUIMARÃES AMORAS**

**TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Prof. Marcelo Jose das Neves especialista em Direito Marítimo.

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**CARLOS FÁBIO DE JESUS GUIMARÃES AMORAS**

**TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

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

Orientador:

---

Assinatura do Orientador

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

## **DEDICATÓRIA**

A Deus, porque até aqui foi uma longa e difícil caminhada que jamais achei que fosse trilhar, mas pela sua infinita misericórdia me deu força e não me deixou esmorecer diante de tantos fracassos e decepções ao longo da vida. E sei que Ele fará muito mais. Obrigado meu Deus.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por ter me dado força e esperança diante aos fracassos, porque em nenhum momento me deixou se quer pensar em desistir.

A minha família, que sempre acreditou e orou por mim, gostaria de enumerar todos, mas a lista ficaria muito grande e provavelmente ainda esqueceria alguém. Entretanto gostaria de mencionar meus irmãos caçulas, THIAGO AUGUSTO DE JESUS GUIMARÃES AMORAS E DEBORA CAROLINA DE JESUS GUIMARÃES AMORAS, que tanto amo.

Ao meu avô, Wladimir Ribeiro Amoras, que tanto me ensinou, e que foi um verdadeiro pai que jamais se ausentou, e que apesar do seu falecimento, ainda sinto muito de sua presença, mas agora através do meu caráter e de minhas ações.

“Se pude enxergar mais longe foi por me erguer sobre os ombros de gigantes” (Isaac Newton)

## **RESUMO**

O presente trabalho tem como tema principal o Tribunal Marítimo Brasileiro, dividindo-se em cinco capítulos. O primeiro capítulo aborda de forma sintética os primeiros povos a iniciar a navegação, e a necessidade da criação de leis para harmonizar o convívio marítimo entre eles e seus respectivos estados sede. Segundo e terceiro capítulos focam exclusivamente no Tribunal Marítimo. Abordando desde o fato histórico em 1934 que deu a sua criação física, passando pela sua formação jurídica através da lei 2180 em 1954, assinada pelo Presidente da República Getúlio Vargas vigente na época, até a sua estrutura atual. O quarto e quinto capítulos encerram o trabalho, abordando a influência que a Organização Marítima Internacional exerce sobre o TM e por fim a análise de alguns casos julgados pelo Tribunal Marítimo e sua respectiva repercussão na mídia.

Palavra-chave: Leis; Tribunal Marítimo; Navegação.

## **ABSTRACT**

This work has as main theme the Brazilian Maritime Court, dividing into five chapters. The first chapter discusses summarizes the first people to start browsing, and the need to create laws to harmonize maritime interaction between them and their host states. Second and third chapters were exclusively in the Admiralty Court. Approaching from the historical fact that in 1934 gave his physical creation, through their legal training through law 2180 in 1954, signed by the President of the Republic Getúlio Vargas prevailing at the time, until its current structure. The fourth and fifth chapters contain work by addressing the influence that the International Maritime Organization has on TM and finally the analysis of some cases tried by the Admiralty Court and the related media coverage.

Key word: Laws; Tribunal Marítimo; navigation



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Imagem satélite do rio Nilo	12
Figura 2	Mapa indicando a Fenícia	13
Figura 3	Mapa mostrando a ilha de Creta	14
Figura 4	Mapa do Império Romano	15
Figura 5	Mapa mostra a expansão marítima	16
Figura 6	Imagem do vapor Baden	17
Figura 7	Humberto de Area Leão	18
Figura 8	Prédio do Tribunal Marítimo	19
Figura 9	Símbolo da Organização Marítima Internacional	25
Figura 10	Símbolo da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO	26
Figura 11	P36 Adernada	29
Figura 12	Mancha de Óleo deixada pelo vazamento da P-36	30
Figura 13	Banner com o nome das vítimas da P36	30

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

TM: Tribunal Marítimo

CCA-IMO: Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional

Sec-IMO: Secretária Executiva dos Assuntos da Organização Marítima Internacional

RPB-IMO: Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional

DPC: Diretoria de Portos e Costas

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>ORIGEM E EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>A necessidade de navegar</b>	<b>12</b>
2.2.1	Egípcios	12
2.2.2	Fenícios	13
2.2.3	Cretenses	13
2.2.4	Romanos	14
2.2.5	Árabes	15
2.3	Origem das leis Marítimas e necessidade de um órgão para aplica-las	16
<b>3</b>	<b>CRIAÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO</b>	<b>17</b>
<b>3.1</b>	<b>Fato da navegação que contribuiu para a criação do Tribunal Marítimo Brasileiro</b>	<b>17</b>
<b>3.2</b>	<b>Lei número 2.180, de 5 de fevereiro de 1954 ( Lei no 2.180/54)</b>	<b>18</b>
<b>3.3</b>	<b>Histórico do Prédio do Tribunal Marítimo</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>O TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO</b>	<b>20</b>
<b>4.1</b>	<b>Organização e Estrutura</b>	<b>20</b>
<b>4.2</b>	<b>Composição</b>	<b>20</b>
<b>4.3</b>	<b>Jurisdição</b>	<b>21</b>
<b>4.4</b>	<b>Competências</b>	<b>21</b>
<b>4.5</b>	<b>Processo Administrativo</b>	<b>23</b>
<b>4.6</b>	<b>Os recursos</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>A INFLUENCIA DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL</b>	<b>25</b>
<b>5.1</b>	<b>Organização Marítima Internacional - IMO</b>	<b>25</b>
<b>5.2</b>	<b>Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional – CCA-IMO</b>	<b>25</b>
<b>5.3</b>	<b>Secretaria Executiva dos Assuntos da Organização Marítima Internacional – Sec-IMO</b>	<b>26</b>
<b>5.4</b>	<b>Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional – RPB-IMO</b>	<b>27</b>
<b>5.5</b>	<b>Como são adotadas as leis</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>ACIDENTE DA PLATAFORMA P36 JULGADO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO</b>	<b>29</b>
<b>6.1</b>	<b>Acidente com a P36</b>	<b>29</b>
<b>6.2</b>	<b>Impacto Ambiental</b>	<b>29</b>
<b>6.3</b>	<b>Decisão do Tribunal Marítimo</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>31</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>32</b>

## **1 Introdução**

Este trabalho tem como objetivo abordar a importância do Tribunal Marítimo para o Brasil, pois se ouve falar muito pouco em casos de acidentes marítimos em telejornais, ao contrario de casos como, assassinato, acidentes de transito e tantos outros, mas engana-se quem pensa que devido à ausência de notícias o trabalho do tribunal é pouco, pois a sua função estende-se desde julgamentos milionários envolvendo acidentes marítimos até atos simples como a certificação de embarcações.

E por ser pouco noticiado o TM acaba sendo desconhecido por muitos, limitando-se a apenas aqueles que vivem para o mar, essa falta de divulgação pode ser percebida também nas livrarias, estando as seções de direito, por exemplo, abarrotadas de livros sobre diversas leis (consumidor, penal e tantas outras), mas ao procurar um livro sobre Direito Marítimo o consumidor encontrara dificuldade, e em vários momentos só irá achá-lo em livrarias virtuais, isso nada mais é do que o reflexo da sociedade, a tão conhecida lei da oferta e procura, pois são raras as faculdades que tem especialização em Direito Marítimo hoje no Brasil, e as que possuem acabam sendo elitizadas, e para suprir essa carência de informação o leitor poderá conhecer um pouco sobre esse órgão e suas funções através dessa obra.

## 2 Origem e evolução do transporte marítimo

### 2.1 A necessidade de navegar

Com a sedentarização do homem, período entre o final da Pré-história e início da idade antiga, surge o excedente de produção, que através da troca dar-se início ao que hoje chamamos de comércio. E com a evolução do comércio meios de escoamento de produção foram sendo criados tanto por terra como por mar.

E antes de se aventurar pelos mares e oceanos com a finalidade de transportar cargas, o homem começou a navegação em rios por serem primeiramente mais seguros para se navegar e segundo porque muitas civilizações foram surgindo em regiões próximas a esses rios, facilitando o comércio.

Alguns rios destacam-se pela sua grande importância no desenvolvimento da história, tais como:

- Rios Tigre e Eufrates, Mesopotâmia;
- Rio Ganges, Índia;
- Rios Amarelo e Azul, China;
- Rio Nilo, Egito.

### 2.2 Primeiros povos a navegar

#### 2.2.1 Egípcio

As mais antigas representações de barcos conhecidas são egípcias. Numa região que se estendia ao longo de um rio do porte do Nilo, que possuía a característica de ser navegável em qualquer época do ano, nada mais natural que o barco fosse o principal meio de transporte.

Figura 1



Imagem satélite do rio Nilo

Seus habitantes não dispunham de madeira apropriada para construir embarcações. Estima-se que as primeiras, construídas há pelo menos 6 mil anos, foram

feitas com hastes de junco, ou papiro. Não se sabe quando os egípcios começaram a construção de barcos de madeira, nem quando saíram do Nilo, navegando em pleno Mediterrâneo ou pelo Mar Vermelho. Estima-se que estas incursões começaram antes de 3 mil anos a.C.

Com a evolução da sociedade e economia egípcia, a navegação começou ocorrer por iniciativa do governo, com o objetivo de incrementar relações internacionais e comerciais, e com o passar dos anos diversos acordos com potências marítimas foram sendo estabelecidos. Seus principais produtos de troca eram, contas de vidro, instrumentos e figuras de bronze por utensílios como, incensos, madeiras, estanho entre outros que necessitavam para o seu progresso como nação.

### 2.2.2 Fenícios

Os fenícios são descendentes dos semitas, raça nômade sem características relacionadas as áreas do conhecimento científico e artístico, e muito menos com envolvimento marítimo, porém o comercio estava no seu sangue. E limitados pela sua geografia, que era aproximadamente de 400 quilômetros, entre as montanhas e o mar, isso lhe proporcionou maior intimidade com o mar, que veio a somar para sua economia.

Figura 2



Mapa indicando a Fenícia

Situada no cruzamento das rotas comerciais, a Fenícia desempenhou importante papel na história do Mediterrâneo, possivelmente desde 4000 a.C. Cientes do valor de seus mercados náuticos, os fenícios guardavam segredo de suas rotas e de seus navios, além de espalharem notícias aterrorizantes acerca dos perigos do mar. Como resultado, sabe-se pouco de seus barcos. Quase todas as reproduções existentes procedem do Egito, da Grécia ou da Assíria.

### 2.2.3 Cretenses

Os cretenses, assim como os fenícios, são considerados “povos do mar”. Segundo estudos mais recentes, a ilha de Creta já era habitada antes dos cretenses se instalarem. E devido a sua posição privilegiada para a navegação os cretenses se tornaram verdadeiros marinheiros.

E através do aprimoramento de suas habilidades de marinharia, desenvolveram uma marinha mista (Mercante e de Guerra) forte o suficiente para dominar por cerca de 300 anos o comércio marítimo no Mediterrâneo Oriental, principalmente na costa do mar Egeu. Cobravam tributos dos que navegavam nas águas de seu domínio, denominado de Talassocracia Minoana.

Figura 3



Mapa mostrando a ilha de Creta

Um território árido e montanhoso, repleto de baías, ilhas e penínsulas, desde cedo, ligou os antecessores dos gregos ao mar. Influenciada por Creta, Micenas foi a cidade que primeiro se destacou, fundando colônias e pontos comerciais na Sicília, sul da Itália, Rodes e Chipre.

#### 2.2.4 Romanos

Roma foi criada aproximadamente no ano 1000 a.C. por povos latinos que viviam entre as colônias gregas do sul da Itália (Magna Grécia) e os etruscos ao norte. Desenvolveu-se rapidamente e, entre os séculos V e III a.C., apoderou-se de toda a Itália. E esse rápido crescimento econômico se deu entre outras coisas pela proximidade com a foz do rio Tibre. De origem agrícola, os romanos demoraram a aceitar a necessidade de se lançar ao mar e só o fizeram com o desenvolvimento do comércio, que estimulou a construção naval.

Mas no início desciam o rio em embarcações leves carregadas de mercadorias para embarcarem em navios gregos e fenícios e subiam de volta com produtos de seu interesse. Este tráfego fez Roma tornar-se um centro de troca e uma corrente das cidades etruscas adjacentes. Em sua expansão, defrontou-se com Cartago, potência marítima herdeira das tradições fenícias, cujo comércio controlava todo o Mediterrâneo Ocidental. As Guerras Púnicas terminaram com a destruição de Cartago, arrasada e com seus sobreviventes escravizados. A extensão de seu poder sobre a Macedônia, a Síria, a

Grécia, o Egito, a Península Ibérica, boa parte do Oriente Médio e a Gália veio logo depois.

Figura 4



Mapa do Império Romano

O Mediterrâneo transformou-se no mare nostrum. Os romanos adotaram modelos já existentes de navios mercantes e para os navios de guerra, se basearam nos ensinamentos gregos. Todo o Ocidente viveu sob o mundo romano por meio milênio, até que o império, já fragmentado e enfraquecido no século V d.C., foi invadido por povos bárbaros. Era o começo da Idade Média.

### 2.2.5 Árabes

O extraordinário ímpeto árabe, antes disperso em tribos pobres, fez com que, em menos de um século, o Islã se transformasse em potencia mundial. A expansão marítima dos árabes dependeu da gente do mar que vivia nos países conquistados, na Síria, no Egito e no norte da África. As conquistas terrestres estenderam as áreas sob seu domínio ao redor do Mediterrâneo, tornando-as vulneráveis a ataques náuticos.

Os bizantinos logo realizaram vários ataques rápidos e então, os árabes reativaram estaleiros e lançaram-se mar, até conquistarem toda a Sicília, em 902. O califado de Córdoba (reino árabe da Espanha) mantinha frotas de guerra que patrulhavam o Mediterrâneo e chegaram a rechaçar incursões vikings. Entretanto, ainda no século VIII, iniciaram-se divisões internas que lentamente enfraqueceram o poder marítimo árabe. Porém, eles trouxeram várias contribuições ao mundo, como a vela latina, desde muito utilizada no Mar Vermelho, era desconhecida na Europa antes dos árabes.

O astrolábio, as biografias de marinheiros e os relatos de aventuras, como Sindbad, o Marujo, são frutos da marinaria árabe. A palavra almirante deriva de al amir-bahri, que significa comandante supremo. Diversas contribuições astronômicas e denominações geográficas também lhes são devidas, como a de Gibraltar.



### 2.3 Origem das leis Marítimas e necessidade de um órgão para aplica-las

Com a evolução da navegação, normas de procedimentos tiveram que ser criadas para facilitar a vida marítima, mas isso não é uma tarefa fácil, pois para que essas normas sejam cumpridas a necessidade de fiscalização, e no período dos primeiros desbravadores citados anteriormente, onde os meios de comunicações e identificação eram limitados, essa era uma tarefa muito difícil, e uns dos meios encontrados para tentar amenizar essa árdua tarefa era aplicar penas mais rigorosas, como a sentença de morte, por exemplo, para piratas que fossem pegos.

Cada povo tem uma forma ética de pensar e agir, visando muitas vezes o seu próprio interesse, as fontes relativa aos primeiros povos a criarem órgãos responsáveis por administrar as leis marítimas ao redor do mundo são escassa, mas acredita-se que através dos lucros dos grandes comerciantes e suas influencias em suas respectivas nações, foi o que motivou o governo a criar um órgão que gerencia-se o seu trafego marítimo, a fim de proteger os seus benefícios políticos e financeiros.

Mas criação de leis internas ou específicas de uma região, como o mediterrâneo, não foram o suficiente para o comercio marítimo, pois tornou-se auto sustentável, necessitando de leis internacionais que visassem a todos democraticamente, sendo criado então em 1948 a *Organização Marítima Internacional*, mais conhecida como IMO. A IMO é uma agencia especializada para criar as convenções e códigos tão necessárias para a manutenção da vida marítima.

Figura 5



Mapa mostra a expansão marítima

### 3 CRIAÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

#### 3.1 Fato da navegação que contribuiu para a criação do Tribunal Marítimo Brasileiro

O tribunal Brasileiro nasce do decreto 24.585, de 05-07-34, como Tribunal Marítimo Administrativo. A razão de sua promulgação parece estar no caso do vapor alemão “Baden”, que no ano de 1930 deixou irregularmente o porto do Rio de Janeiro. Foi metralhado e voltou ao porto com feridos a bordo. O tribunal Marítimo da Alemanha concluiu pela precipitação do comandante do navio, bem como pela negligencia de nossas fortalezas que bombardearam o “Baden”. No Brasil houve apenas um inquérito administrativo. O caso tivera repercussão na opinião pública mundial. Ficáramos inferiorizados por não possuímos uma justiça marítima.

Figura 6

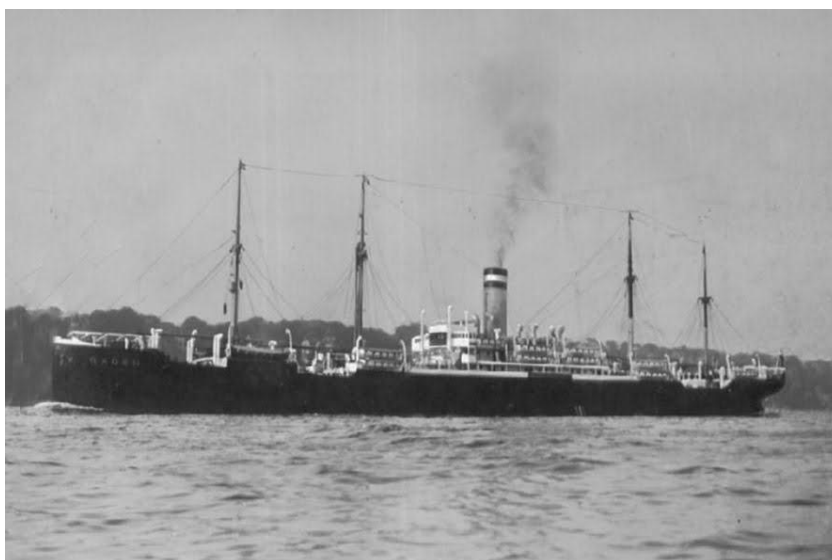


Imagem do vapor Baden

Tal fato, bem como outros incidentes, vão influenciar a Subcomissão Parlamentar de Direito Marítimo, na Grande Comissão Parlamentar criada pelo então governo provisório e integrada pelo Desembargador Hugo Simas e os Drs. José Figueira de Almeida e J. Rocha. É elaborado por esta subcomissão um anteprojeto prevendo a criação de tribunais marítimos. Esta ideia é incorporada ao Decreto 20.829, de 21-12-31, que reorganizou a nossa Marinha Mercante. É designada uma comissão para elaborar o seu regulamento e acaba por ser indicado para esta tarefa o Sr. Gilberto Saboya. É o seu trabalho que transforma no já citado Decreto de 1934, que despertou imediatamente interesse no exterior.

Finalmente a sua ata de instalação foi lavrada em 23-02-35, sendo o seu primeiro Presidente o Almirante Adalberto Nunes. Surge o Tribunal Marítimo, como assinalava o eminente Juiz Stoll Gonçalves, porque “era indispensável apurar como e por que

ocorriam os acidentes num meio onde consideráveis bens da nossa economia estavam expostos ininterruptamente aos riscos. Fiscalizar, sugerir, punir e prevenir enfim”.

O Decreto-lei 7.675, de 06-06-45, reorganizou o Tribunal, colocou-o como órgão integrante do Ministério da Marinha e simplificou a sua denominação para Tribunal Marítimo. Finalmente, na Constituição de 1946, ele é mencionado no artigo 17 das Disposições Constitucionais Transitórias, determinando a sua reorganização por lei ordinária. Esta, entretanto, só verá a luz em 1954. É a lei 2.180 que ainda rege as nossas atividades. Outras leis vieram, posteriormente, mas sempre parciais e alterando apenas alguns aspectos do citado diploma legal.

### **3.2 Lei número 2.180, de 5 de fevereiro de 1954 ( Lei no 2.180/54)**

1954, ano em que foi sancionada a lei que dava início ao Tribunal Marítimo que conhecemos hoje, foi um período totalmente conturbado, pois exatamente no mês de Agosto de 1954 que Getúlio Vargas, presidente que sancionou a lei, cometera suicídio, deixando o país fragilizado, pois foi em seu governo, período próximo a criação da lei 2.180, que instituições como o BNDES, PETROBRAS, Banco do Nordeste, Instituto brasileiro do café e diversas leis foram criadas.

E como Getúlio Vargas era acusado de envolvimento em corrupção, as suas ações durante o governo foram muitas contestadas, pois poderiam estar favorecendo a si e aos que o apoiavam, podendo inclusive a lei 2180 ser contestada, ou então o Presidente do Tribunal deposto por ser um cargo de indicação do Presidente da República.

Apesar de todos os conflitos da época o TM resistiu, e Humberto de Area Leão, Presidente do Tribunal Marítimo (15/12/53 à 12/10/57), exerceu seu mandato de forma brilhante e exemplar, permanecendo no comando mesmo após a morte de Getúlio Vargas, e o governo de Café Filho e parte do governo de Juscelino Kubistchek.

Figura 7



Humberto de Area Leão

### 3.3 Histórico do Prédio do Tribunal Marítimo

O prédio do atual TM fora construído em 1851, e por 35 anos abrigou à firma Wilson Sons & Cia, até a compra do imóvel pelo Governo Federal. Mas o imóvel fora vendido de forma fracionada à Fazenda Nacional, constituía-se de dois pavimentos com uma área de 679,20 metros quadrados e localizado na Praça Sérvulo Dourado numero 2.

Somente em 1921 que o Ministério da Marinha tomara posse de todo o prédio. Contratando no ano seguinte os serviços do engenheiro Américo Brasil Donnici, para realizar obras de restauração e adaptação. E em 1922 a Diretoria de Portos e Costas instalou-se com suas organizações subordinadas ou vinculadas.

O Decreto numero 20.890 de 21 de dezembro de 1931 ao criar a Diretoria de Marinha Mercante, no lugar da DPC, surge então os chamados Tribunais Marítimos Administrativos, que ficaria subordinado a DPC. E em 1934 as outras organizações ligadas aquele prédio são transferidas, instalando-se o primeiro Tribunal Marítimo ativado. Em decorrência de modificações urbanas no Centro da cidade do Rio de Janeiro, o endereço do Tribunal Marítimo passou a ser considerado como Av. Alfred Agache s/nº.

Entre os anos de 1983 e 1985 o imóvel passou por reformas, construindo outros andares, que foi concluída com a instalação de um elevador auxiliar, para atender a configuração atual que é de quatro andares.

Figura 8



Prédio do Tribunal Marítimo

## 4 O Tribunal Marítimo Brasileiro

### 4.1 Organização e Estrutura

O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como manter o registro da propriedade marítima. É o órgão do Poder Executivo, com autonomia limitada na forma de lei, julgando causas relacionadas a acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre em todo o território nacional, não importando a nacionalidade da embarcação envolvida.

O Tribunal Marítimo é um órgão auxiliar do Poder Judiciário, suas decisões são administrativas, podendo ser reformadas pela justiça Federal, Estadual e Especial. O TM não dispõe de meios suficientes para a condenação em determinados casos. E apesar de suas limitações como órgão auxiliar são raros os questionamentos de suas decisões.

### 4.2 Composição

O Tribunal Marítimo é composto de 7 (sete) Juízes nomeado em caráter efetivo, que serão:

- *Presidente* – Almirante do Corpo de Armada, nomeado pelo Presidente da República, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido. O Oficial-General deve ser da ativa ou da reserva remunerada.

Compete ao presidente:

- Dirigir os trabalhos do Tribunal e presidir as sessões, propor as questões e apurar o vencido;
- Votar, mas somente em caso de empate, nas decisões e na eleição do vice-presidente;
- Convocar o Tribunal para sessões extraordinárias;
- Admitir recursos, designando-lhes relator;
- Deferir ou denegar o registro da propriedade marítima e a averbação de hipoteca e demais ônus reais sobre embarcações, bem como ordenar o registro de armadores nacionais;
- Representar o Tribunal e dirigir, coordenar e controlar os seus serviços;
- Fazer observar a fiel execução do orçamento;
- Rubricar os livros do Tribunal e da Secretaria, atribuição que poderá delegar um a juiz.
- Conceder gratificações adicionais, salário-família e demais vantagens legais aos juízes, advogados de ofícios e funcionários da secretária;
- Submeter facultativamente, ao Tribunal, a título de consulta, as questões de ordem administrativa da sua competência;
- Exercer as demais atribuições fixadas no regimento.

- *Militares* – dois oficiais superiores, sendo um Corpo da Armada e o outro do Corpo de Engenheiros Técnicos Navais, especializados em construção naval.

- *Advogados* – dois bacharéis em Direitos, um especializado em Direito Marítimo e o outro em Direito Internacional;

- *Especialista* - Um especialista em armação de navios e navegação comercial;

- *CLC* - Um capitão-de-longo-curso da Marinha Mercante.

### 4.3 Jurisdição

O Tribunal tem jurisdição sobre:

- Embarcações mercantes, de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;
- Embarcações mercantes brasileiras, em alto mar ou em águas estrangeiras;
- Embarcações mercantes estrangeiras, em alto mar, nos casos de abalroação com embarcações brasileiras, de acordo com as normas do Direito Internacional;
- O pessoal da Marinha Mercante Brasileira;
- Os marítimos estrangeiros, em águas territoriais brasileiras e nos casos da letra;
- Os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e signatários de embarcações brasileiras e seus prepostos;
- Os agentes ou consignatários, no Brasil, de empresa estrangeira de navegação;
- Os empreiteiros ou proprietários de estaleiros, diques e oficinas de construção ou reparação naval e seus prepostos.

### 4.4 Compete ao Tribunal

I – Julgar os acidentes e fatos da navegação:

- Definindo a natureza e determinando as causas, circunstâncias e extensão;
- Indicando os responsáveis e aplicando-lhe penas;
- Propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

II – Manter o registro geral:

- Da propriedade naval;
- Da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;
- Dos armadores brasileiros.

#### Consideram-se acidentes da navegação

- O naufrágio, o encalhe, a colisão, a abalroação, a explosão, a água aberta, o incêndio, a varação, a arribada e o alijamento;

- b) A avaria ou defeito no navio, que ponha em risco a embarcação, as vidas ou as fazendas de bordo.

Consideram-se fatos da navegação

- a) O mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência de equipagem;
- b) A alteração da rota;
- c) A má estivação da carga, que ponha em risco a segurança da expedição;
- d) A recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;
- e) Todos os demais atos ou fatos que provadamente tenham posto em risco a incolumidade e segurança da própria embarcação ou de outra, das vidas ou das fazendas de bordo.

Compete, ainda ao Tribunal:

- a) Determinar à realização de diligências necessárias ou úteis a elucidação de fatos e acidentes da navegação;
- b) Delegar atribuições de instrução;
- c) Proibir ou suspender, por medidas de segurança, o tráfego da embarcação, assim como, ordenar, pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;
- d) Processar e julgar os recursos interpostos nos termos do regimento;
- e) Dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante, que lhe forem submetidas pelo Governo (Presidente da República e Ministros de Estado);
- f) Funcionar, como juízo arbitral, nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação, quando nomeado pelos interessados;
- g) Propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honoríficas ou pecuniárias àqueles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamentos;
- h) Elaborar, votar, interpretar e aplicar seu Regimento;
- i) Sugerir ao governo quaisquer modificações da legislação, avisos, circulares ou instruções referentes à Marinha Mercante, quando aconselhadas pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;
- j) Executar ou fazer executar as suas decisões definidas;
- k) Dar posse aos seus

ANJOS – GOMES, em seu *Curso de Direito Marítimo*, estabelece a competência do Tribunal Marítimo da seguinte forma:

- a) Competência Administrativa Exclusiva – Ocorre quando há fatos ligados estritamente a navegação, não abrangendo outras esferas do direito. Ainda assim, o

interessado poderá interpor recurso contra a sanção aplicada, perante o juiz federal, competente para reexaminar decisões administrativas do TM.

b) Competência Concorrente – a causa versa, em extensão, aos aspectos de natureza civil, comercial, criminal, trabalhista, outros interesses conexos. Nesse caso, o TM fica restrito à matéria de sua competência e atribuição, concorrendo, no mais, com outro órgão do Judiciário.

#### **4.5 Processo Administrativo**

As fases comuns atendidas nos procedimentos dos processos administrativos previstos na legislação específica.

##### **a) Instauração**

Pode ocorrer por iniciativa pública ou privada, através de exposição escrita e circunstanciada em portaria, representação, auto de infração, petição e despacho da autoridade competente. Por iniciativa pública, o processo tem início com representação da Procuradoria, ou por decisão do próprio TM. Por iniciativa privada, tem-se início por requerimento ou petição à parte interessada.

##### **b) Defesa**

A defesa é garantida constitucionalmente em qualquer circunstância de natureza punitiva. No prazo de 15 dias à partir da citação devera o acusado apresentar a defesa escrita.

##### **c) Instrução**

Fase que visa a elucidação dos fatos, onde encontram-se o depoimento do acusado, as inquirições das testemunhas, inspeções, perícias técnicas, juntada de documentos e outros meios que visam na instrução do processo. Todas as provas são aceitas, exceto as de fatos notórios.

##### **d) Relatório**

O relatório é a fase que sucede à instrução do processo, após as razões finais aduzidas pelas partes, no prazo de 10 dias sucessivos iniciando-se pela acusação, e em seguida, com vista dos autos à defesa do representado, quando, então, o processo será concluso ao relator, que irá elaborar o relatório para esclarecimento da causa em julgamento, é neste momento que as provas de ambas as partes devem ser apresentadas.

##### **e) Julgamento**

O julgamento é a decisão tomada pelo órgão julgante, nos limites objetivos da causa apreciada, sem qualquer vinculação com o relatório que serve como fundamento para o julgamento da causa.



#### 4.6 Os Recursos

Os seguintes recursos são admitidos pelo Tribunal Marítimo:

a) Embargos Infringentes

É o recurso cabível contra acórdãos não unânimes proferidos pelos tribunais nas ações que visam a reapreciação das ações impugnadas pela parte recorrente.

b) Agravo de petição

É o recurso que pode interpor contra uma decisão que não põe fim ao processo. O recurso tem esse nome porque era usado nas ações que provocavam agravo na situação da parte.

c) Embargos Declaratórios.

É o recurso que tem como finalidade esclarecer uma possível obscuridade, contradição ou omissão na sentença.

## 5 A influencia da Organização Marítima Internacional

### 5.1 Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional, é uma agencia especializada vinculada a ONU, que possui atualmente 167 países membros. O Brasil é membro desde 1963, subordinando-se as suas regras de navegação (exclui a marinha de guerra), que visam padronizar e controlar áreas da navegação, tais como, segurança (SOLAS), meio ambiente marinho (MARPOL), cooperação técnica, certificação de profissionais e embarcações, ou seja, respeitando a padronização mundial da indústria da navegação marítima.

Figura 9



Símbolo da Organização Marítima Internacional

E sendo signatário da IMO, o Brasil necessitou criar entidades para intermediar seus interesses. Criando assim, a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO – CCA-IMO, a Representação Permanente do Brasil junto a IMO – RPB-IMO e a Secretaria Executiva da CCA-IMO – Sec-IMO.

### 5.2 Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional - CCA-IMO

A Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, CCA-IMO, criada em 18 de dezembro de 1998, tem por finalidade:

- I - Analisar, estudar e tratar os assuntos objeto das reuniões da IMO e das Conferências Diplomáticas (CD) dessa Organização;
- II - Consolidar as posições a serem adotadas pelas Delegações brasileiras naquelas reuniões;
- III - Propor diretrizes e recomendar medidas para a internalização no País de compromissos assumidos pelo Brasil naquela Organização, bem como de resoluções aprovadas por aquele fórum; e
- IV - Instruir a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO) na defesa das posições aprovadas no Brasil pela CCA-IMO.

Estrutura:

A CCA-IMO é composta por:

- I - Um Grupo Interministerial (GI);
- II - Uma Secretaria Executiva (Sec-IMO); e
- III- Um Fórum Consultivo (FC).
- IV- O Chefe do Estado-Maior da Armada será o Coordenador da CCA-IMO.
- V- O Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada será o Coordenador-Adjunto da CCA-IMO.

Figura 10



Símbolo da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO

### 5.3 Secretária Executiva dos Assuntos da Organização Marítima Internacional – Sec-IMO

A Sec-IMO é o órgão executivo da CCA-IMO, o qual presta apoio técnico e administrativo à CCA-IMO, a sua organização e estrutura são estabelecidas pela Marinha do Brasil, a quem caberá assegurar os seus encargos administrativos.

Estrutura:

A Sec-IMO terá em sua constituição:

- I - Um Secretário-Executivo;
- II - Um Secretário-Executivo Adjunto;
- III - Um Subsecretário Administrativo;
- IV - Um Coordenador para o Comitê de Segurança Marítima;
- V - Um Coordenador para o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho;
- VI - Um Coordenador para o Comitê Legal;
- VII - Um Coordenador para o Comitê de Facilitação;
- VIII - Um Coordenador para o Comitê de Cooperação Técnica; e
- IX - Um Coordenador para a Convenção de Londres, 1972.
- X - O Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil será o Secretário-Executivo.
- XI - O Secretário-Executivo poderá indicar Subcoordenadores para os Comitês, cuja relevância, complexidade e/ou volume dos trabalhos assim o recomende, em número, no máximo, igual ao de Subcomitês.

A Sec-IMO será responsável pela organização das reuniões do Fórum Consultivo e pela sua articulação com o Grupo Interministerial. Os representantes citados serão indicados pelos seus respectivos órgãos, a partir de convite formalizado pela Sec-IMO, o que não se constitui em impedimento para a presença de representantes de segmentos da sociedade interessados nos assuntos a serem tratados no fórum consultivo.

#### **5.4 Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional – RPB-IMO**

A Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional – RPB-IMO, com sede na cidade de Londres, Reino Unido tem o propósito de contribuir para a garantia dos interesses nacionais quanto à segurança marítima e da navegação, e à proteção do meio ambiente marinho.

Estrutura:

A RPB-IMO é uma Organização Militar subordinada ao Estado-Maior da Armada, sem autonomia administrativa, apoiada pela Comissão Naval Brasileira na Europa.

A RPB-IMO dispõe do seguinte pessoal:

I - um Almirante, da ativa ou da reserva, do Corpo da Armada - Representante Permanente junto à IMO;

II - um Capitão-de-Mar-e-Guerra da ativa, do Corpo da Armada - Representante Alternativo junto à IMO;

III - um Capitão-de-Fragata do Corpo da Armada - Assessor do Representante Alternativo;

IV - um Capitão-de-Corveta do Quadro Técnico - Coordenador da Secretaria Operacional;

V - auxiliares locais admitidos de acordo com a legislação trabalhista e previdenciária vigentes no Reino Unido.

#### **5.5 Como são adotadas as leis**

O Brasil por ser signatário da IMO deve agir conforme os seus códigos e convenções, mas isso não significa aceitar tudo de forma passiva, e é através da RPB-IMO que o país tem voz nessa organização, mas os assuntos a serem discutidos em Londres do interesse do Brasil são passados primeiramente pela CCA-IMO, e o caminho inverso ocorre quando se trata dos assuntos abordados na IMO que são do interesse desta.

As convenções, por exemplo, ao chegar no Brasil são analisadas pela CCA-IMO, através dos grupos que a compõem, entre eles a Sec-IMO, que ficara responsável pelo fórum de discussão, pois é ela que irá analisar os pontos da reunião e coloca-los em evidência para os demais do grupo.

Uma vez que a convenção é analisada e aprovada, ela vai para o Congresso Nacional através do Coordenador da CCA-IMO, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores. E só então após ter o aval do Congresso que ela passa a ter vigor, sendo aplicada como lei pelo Tribunal Marítimo.

## **6 ACIDENTE DA PLATAFORMA P36 JULGADO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO**

### **6.1 Acidente com a P-36**

Acidente ocorrido em 20 de Março de 2001 com a Plataforma P-36, instalada no campo de Roncador, na Bacia de Campos, levou a Agência Nacional de Petróleo juntamente com a Diretoria de Portos e Costas a constituírem uma comissão de investigação, com a finalidade de examinar as causas do acidente, afim de implementar medidas corretivas e regulamentações visando melhorias nas atividades marítimas de exploração e produção de petróleo e gás natural.

O acidente com a plataforma P-36 teve início em 15 de março de 2001, às 0 h 22 min, quando ocorreu uma primeira explosão na coluna de popa boreste, seguida 17 min depois por uma grande explosão na parte superior da coluna e em áreas próximas, culminando com a morte de onze funcionários da Petrobras. No dia 20 de março de 2001, às 11 h 41 min, a plataforma submergiu completamente e afundou em seguida.

Figura 11



P36 Adermada

No momento do acidente a plataforma P-36 estava produzindo cerca 84.000 barris de petróleo e 1.300.000 metros cúbicos de gás, por dia, oriundos de 6 poços interligados à mesma. A interligação dos demais poços estava prevista para ser concluída em 2005. Nessa ocasião o contingente embarcado era composto de 175 pessoas, sendo 85 tripulantes. O restante encontrava-se a bordo para executar atividades de comissionamento e manutenção de vários sistemas da plataforma.

### **6.2 Impacto ambiental**

À época do acidente, a plataforma P-36 tinha estocado a bordo e em suas linhas e vasos de produção cerca de 1200 m<sup>3</sup> de óleo diesel e 350 m<sup>3</sup> de petróleo bruto. Com o afundamento da mesma, esses fluidos começaram a vazar no oceano, a uma distância aproximada de 150 km da costa, tendo cerca de 350 m<sup>3</sup> de óleo aflorado nas primeiras 24 h após o afundamento, segundo "Comunicação de Derramamento de Substância Poluente", de 21/03/2001, da Petrobras, em cumprimento à Portaria ANP no14, art 30, de 01/02/2000.

Figura 12



Mancha de Óleo deixada pelo vazamento da P-36

Este derramamento foi combatido através do recolhimento de parte do óleo e dispersão química e mecânica.

### 6.3 Decisão do Tribunal Marítimo

Figura 13



Banner com o nome das vítimas da P36

Em julho de 2005 o Tribunal Marítimo condenou a Petrobras a pagar multa de 12 mil reais, pois o mesmo entendeu que houve negligência na manutenção da plataforma P-36, pois segundo a perícia o tanque de tratamento de óleo teria sido instalado em lugar inadequado, porque a reforma da plataforma teria ocorrido às pressas e desrespeitando as normas de segurança. A corte militar condenou ainda cinco funcionários da estatal ao pagamento de 1200 reais, por terem sido considerados negligentes, imprudentes e imperitos.

## **7 Considerações Finais**

A atividade no mar sempre despertou o interesse do homem, desde a simples pesca com vara e anzol, passando pelas primeiras navegações até as sofisticadas explorações de recursos naturais. E com essa infinidade de possibilidades os oceanos, mares e rios tornam-se fontes de cobiça para muitos.

E através deste trabalho podemos perceber um pouco a importância do Tribunal Marítimo. Cabe ao Tribunal Marítimo a responsabilidade de zelar pelo patrimônio natural que são as nossas águas, além de gerenciar a vida aquática, para que os direitos e deveres que cabem a todos que dependem do mar sejam garantidos e respectivamente cumpridos, harmonizando assim a vida marítima.



## Referencias Bibliográficas

ADRIANA, Carla; GILBERTONE, Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2 Edição, Rio de Janeiro-2005.

**Tribunal Marítimo**. Revista especial 50 anos do Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro, 1984.

MARINHA DO BRASIL, Diretoria de Portos e Costas do Ensino Profissional Marítimo. **História Marítima**. 1 Edição. Rio de Janeiro, 2003.

**Lei Nº 2.180, de 05 Fevereiro de 1954**. Disponível em:  
<<https://www.mar.mil.br/tm/download/legislacao/lotm.pdf>>. Acesso em 17 de Julho de 2014

**Histórico do Prédio do Tribunal Marítimo**. Disponível em: <  
<https://www.mar.mil.br/tm/download/legislacao/lotm.pdf>>. Acesso em 22 de Julho de 2014

**Incidente com o navio mercante BADEN**. Disponível em:  
<<https://www.mar.mil.br/tm/historia.html#navio>>. Acesso em 22 de Julho de 2014

**Acidente com a plataforma P-36 - 20 de Março de 2001 – Relatório de Investigação**. Disponível em:  
<[https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel\\_acidentes/P36/P36\\_port.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/cipanave/rel_acidentes/P36/P36_port.pdf)>. Acesso em 05 de Agosto de 2014