

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

NATHÁLIA DA CUNHA MONTEIRO

TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

RIO DE JANEIRO

2014

NATHÁLIA DA CUNHA MONTEIRO

TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Marcelo José das Neves

RIO DE JANEIRO

2014

NATHÁLIA DA CUNHA MONTEIRO

TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho aos que mais acreditaram e me motivaram na realização desse sonho, sempre aprendendo com erros e buscando novos horizontes de conhecimento. À minha família em especial, por toda sua ajuda, dedicação e interesse na construção de um projeto de vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus que iluminou meu caminho durante esta caminhada. Agradeço também ao meu pai (Jorge), a minha mãe (Sandra) que de onde estiver, eu tenho certeza que me acompanhou nesses três anos e se orgulha dessa etapa concluída em minha vida e se alegra com essa minha/nossa conquista e ao meu irmão (Gustavo), pessoas essas fundamentais para o que sou hoje. Não deixando de agradecer de forma grandiosa ao meu namorado pela paciência, pelo incentivo, pela força e principalmente pelo carinho em todos os momentos.

RESUMO

Este trabalho tem como principal objetivo conhecer a origem, composição e procedimentos adotados pelo Tribunal Marítimo Brasileiro a fim de uma melhor interpretação no que diz respeito aos efeitos de suas decisões. Adentrando no âmbito do Tribunal Marítimo, imperioso a divisão realizada a fim de explicitar a sua origem, composição, jurisdição e competência. Em uma fase posterior, foram apresentados os processos e os procedimentos adotados por este Tribunal, desde a instauração do inquérito, o processo administrativo, sua devida instrução, alegações finais e o julgamento. Nesta fase, analisamos ainda as possíveis penalidades que poderiam ser aplicadas pelo Tribunal Marítimo além de todos os recursos que as partes poderiam utilizar a fim de demonstrar o seu inconformismo com a decisão proferida.

Palavras chaves: Tribunal Marítimo. Jurisdição. Acidentes. Fatos da navegação. Procuradoria Especial da Marinha.

ABSTRACT

This study aims to know the origin, composition and procedures adopted by the Brazilian Maritime Court to a better interpretation with regard to the effects of their decisions. Entering under the Maritime Court, compelling the division performed in order to explain its origin, composition, jurisdiction and competence. In a later phase, the processes and procedures adopted by this Court the administrative process, its proper instruction, the trial and closing arguments were presented, since the inception of the survey. At this stage, further analyze the possible penalties that could be imposed by the Maritime Court in addition to all the features that the parties could use to demonstrate their dissatisfaction with the decision rendered.

Key words: Maritime Court. Jurisdiction. Accidents. Facts navigation. Special Prosecutor Navy.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 O TRIBUNAL MARÍTIMO	10
2.1 Criação e Evolução Legislativa	10
2.2 O Antigo Tribunal Marítimo Administrativo	11
2.3 O atual Tribunal Marítimo	12
2.3.1 Aspectos conceituais	12
2.3.2 Da competência do Tribunal Marítimo	12
2.3.3 Procuradoria Especial da Marinha	16
2.3.4. Localização do Tribunal Marítimo	17
2.3.4.1 Breve histórico do Prédio do Tribunal Marítimo	17
2.3.5. A composição do Tribunal Marítimo	18
2.3.6 O concurso de admissão	19
2.4 A jurisdição do Tribunal Marítimo	19
2.4.1 Questões de caráter relevante sobre jurisdição	19
2.4.2 Extensão da Jurisdição do Tribunal Marítimo	20
3 DO PROCESSO E PROCEDIMENTO NO TRIBUNAL MARÍTIMO	22
3.1 Tipos de processos administrativos	22
3.2 Capitania dos Portos: Inquérito	22
3.3 As fases do processo administrativo	23
3.4 Os recursos e penalidades	27
4 CONFLITO DE JURISDIÇÃO CONCORRENTE DO TRIBUNAL	29

MARÍTIMO	
4.1 Mar territorial; Zona Contígua; Zona Econômica Exclusiva	29
4.2 Plataforma Continental brasileira	30
5 ALGUNS ACIDENTES JULGADOS PELO TRIBUNAL MARÍTIMO	31
5.1 Poluição causada pelo petróleo	31
5.1.2 Convenção Internacional para prevenção da poluição por óleo	32
5.2 O caso da Chevron	32
5.3 Acidente com a plataforma P-36	33
5.3.1 O julgamento do acidente da P-36	34
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36

1 INTRODUÇÃO

Em face da notória evolução funcional que desde os tempos antigos transforma a sociedade e suas relações, é sabido que o direito deve ser sempre dinâmico, sendo adaptado e modelado de acordo com as suas necessidades a fim de atender e proporcionar o amplo acesso à justiça. Assim, podemos detectar na sociedade contemporânea uma tendência de descentralização do poder de solução de conflitos - que historicamente sempre restou nas mãos do poder Estatal - para outros meios alternativos e órgãos não integrantes do Poder Judiciário. Isto ocorre graças à complexidade e características da sociedade evolutiva que acaba gerando uma incapacidade do Estado em promover a solução de seus conflitos, e conseqüentemente uma necessidade de desenvolvimento de outros meios alternativos para a solução destes. E não ache você que tal necessidade exista apenas nos dias atuais devido à expressa e pactuante evolução que nos proporciona a era digital. Isto porque, desde os tempos antigos, conforme já dito, existia a necessidade de adaptarmos o nosso ordenamento às nossas relações. Como exemplo, devemos citar o caso do Tribunal Marítimo Brasileiro, criado em 1934 como meio alternativo de solução de lides. Órgão este, não integrante do Poder Judiciário (Integra o Executivo), desenvolvedor de atividade judicante anômala em matéria rigorosamente especializada, criado para preencher a necessidade de regulamentação do setor marítimo - fundamental para o desenvolvimento do País, tendo em vista a enorme costa e inúmeros portos aqui existentes.

Assim, o objeto da pesquisa em glosa é tecer uma reflexão acerca dos efeitos das decisões proferidas por este Tribunal, uma vez que o mesmo não compõe o sistema judiciário brasileiro. Para isso, pretende-se abordar o Tribunal Marítimo e a sua natureza jurídica, composição e procedimentos, desde o inquérito administrativo até a prolação de sua decisão, para só então analisarmos os efeitos deste acórdão em eventual processo judicial que venha rediscutir a matéria anteriormente decidida por este meio alternativo.

2 TRIBUNAL MARÍTIMO

2.1- Criação e Evolução Legislativa

Foi em 24 de outubro de 1930 com o ocorrido envolvendo o vapor alemão “BADEN” que teve o fato que foi considerado o ponto alto para a criação do nosso Tribunal Marítimo, onde essa embarcação foi metralhada ao deixar de forma não regular o porto do Rio de Janeiro, não respeitando a sinalização emanada pela Fortaleza de Santa Cruz ao cruzar a saída da barra do Rio de Janeiro onde foi dado ordem para parar o navio, fato esse que deixou algumas pessoas que estavam a bordo feridas. Foi um acontecimento marcante para a época, sendo coberto amplamente pela imprensa escrita carioca e foi objeto de comentário do público e imprensa.

Para o julgamento do caso, no Brasil ocorreu apenas um inquérito administrativo sobre o fato. Desse modo, sentimo-nos inferiorizados por não possuímos uma Justiça Marítima. Enquanto que na Alemanha, o seu Tribunal Marítimo, que naquela época já existia, julgou o caso e chegou na conclusão que houve uma precipitação do Comandante do navio, além de ter ocorrido negligência por parte de quem bombardeou o navio, no caso, nossas próprias fortalezas.

Segundo historiadores e fontes da época, o fato de submeter à jurisdição estrangeira a competência para julgar um caso ocorrido em águas brasileiras fez que com nossas autoridades envolvidas direta e indiretamente com a navegação se sentissem inferiores, com a necessidade urgente de agir, pelo bem geral da nação.

Apesar da urgência, a criação do Tribunal Marítimo Brasileiro não ocorreu de forma rápida e simples, pelo contrário, levou algumas etapas e outros anos para que fossem definidas diversas questões desde a sua localidade e divisão, até mesmo a sua subordinação.

Devido a fatos como estes, veio o Decreto n.º 20.829, que promoveu uma nova organização da Marinha Mercante concedendo a esta criar uma Diretoria em 1931, mais exatamente em 21 de dezembro de 1931. Em tal decreto ainda teve a criação dos chamados Tribunais Marítimos Administrativos, em seu art.5º onde a jurisdição era do Ministério da Marinha com vínculos à Diretoria da Marinha Mercante.

Mas somente com o Decreto n.º 22.900, de 22 de julho de 1933 que se obteve a autonomia do Tribunal Marítimo Administrativo quando seus serviços passaram a não fazer mais parte dos serviços da Diretoria da Marinha Mercante, ficando o Tribunal subordinado de

forma direta somente ao Ministério da Marinha. Em tal decreto, estipulava que o regulamento deveria ser expedido em 30 dias pelo Ministério da Marinha para o Tribunal, sendo que esse fato só foi ocorrer em 05 de julho de 1934, pelo Decreto n.º 24585, quase um ano após.

Em 1945, o Decreto-Lei n.º 7.676, de 26 de julho, organizou novamente o Tribunal Marítimo Administrativo e o mesmo passou a ser chamado apenas de Tribunal Marítimo, havendo a omissão do termo “administrativo” o que em nada alterou a natureza do Tribunal, mantendo o Tribunal sem nenhum encargo jurisdicional - ele não é de modo algum um órgão jurisdicional e nem tão pouco integra a estrutura do Poder Judiciário.

Sendo assim, o julgamento pelo Tribunal Marítimo não é algo absoluto e nem incontestável, é apenas uma presunção de culpa. A apreciação da questão nunca será impedida ao Poder Judiciário. Porém, a decisão é considerada parte introdutória ao devido processo legal que vai ser instaurado mediante a autoridade legal.

Resumindo, atualmente sobre o Tribunal Marítimo, a lei que se vigora é a Lei n.º 2.180, de 05 de fevereiro de 1954 junto com as resoluções introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 25/56 e além das Leis n.ºs 3.543/59; 5.056/66; 7.642/87; 8.391/91; 9.527/97; e 9.578/97, dentre outras.

O Tribunal Marítimo desde que foi criado, sempre desempenhou um papel importante em relação à prevenção dos riscos da navegação, porém um problema tinha que ser resolvido, havia uma ausência de normas que regulariam a regulação de inquéritos estes referentes a acidentes e fatos de navegação.

E em 1957, para solucionar o problema pendente, uma pequena obra, chamada de Acidentes de Navegação e Registro de Propriedade Marítima foi publicada e então distribuída e nela trazia para a instauração de inquéritos os procedimentos padrões a serem adotados.

O processo que foi primeiramente julgado pelo Tribunal Marítimo foi o caso do Vapor sueco Carolina, embora o primeiro acórdão publicado em seus Anuários de Jurisprudência seja o ocorrido com o Iate Vênus que encalhou e posteriormente naufragou.

2.2.- O Antigo Tribunal Marítimo Administrativo

Ao Tribunal Marítimo Administrativo cabia fixar qual era a extensão e a natureza dos acidentes da navegação que ocorriam com embarcações mercantes nacionais, sejam eles ocorridos em águas nacionais ou estrangeiras além de analisar os acidentes que ocorriam com

as embarcações estrangeiras, sejam elas mercante ou não, com exceção das embarcações militares, em águas nacionais onde se examinavam as circunstâncias e as causas determinantes em que se verificavam. Além da decisão, iriam propor ao Conselho de Marinha Mercante medidas que prevenissem os acidentes marítimos e aperfeiçoando a legislação e regulamentação do setor. Cabia também ao Tribunal, dentre outras tarefas, manter o “Registro Geral de Propriedade Marítima” que iria ser realizado pela Secretaria do Tribunal. A partir da data que se valeu a aprovação do regulamento citado, os proprietários de embarcações mercantes nacionais passaram a ter seis meses de prazo para fazer o registro de suas propriedades na Secretaria do Tribunal Marítimo.

2.3. - O atual Tribunal Marítimo brasileiro

2.3.1 Aspectos conceituais

De acordo com o que está expresso no art. 1º da Lei n.º 2.180/54 (com redação alterada pelo art. 1º da Lei n.º 5.056/66), entende-se que o Tribunal Marítimo nada mais é do que um órgão autônomo, que integra o Poder Executivo e tendo vínculos com o Ministério da Marinha provendo de recursos orçamentários para pessoal e material que são destinados ao seu funcionamento, ou seja, o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo especial da Administração Direta da União.

Disto concluímos que mesmo sendo definido por aquela mesma Lei como um órgão “auxiliar” do Poder Judiciário, sendo que este não pertence ao mesmo já que não está previsto no art. 92 da nossa Carta Magna atual. As decisões que se obtêm são apenas atos administrativos que vão servir apenas como elementos de prova técnica a serem levados em conta por quem interessar e também servirão para atos disciplinares para quem se envolver em casos como acidentes ou fatos da navegação.

2.3.2 Da competência do Tribunal Marítimo

Assim, ao longo de todos esses anos desde a sua existência, o Tribunal Marítimo visava contribuir para a segurança da navegação, não se prendendo apenas a aplicar punições. Ele iria estabelecer quais os fatos que seriam relevantes em cada um dos acidentes, além de buscar os fatores que lhe deram origem, julgando os acidentes e fatos da navegação elencados

pelos artigos 14 e 15 de sua Lei Orgânica, tanto marítimo quanto fluvial e lacustre. Entende-se por Lei Orgânica a Lei 2.180. Por exemplo, julga casos de naufrágios, explosões e colisões, publicando as causas e fazendo recomendações apropriadas à Autoridade Marítima, visando também as alterações ocorridas com as normas no que se trata da segurança da navegação, preservar a vida humana e proteger o meio ambiente. Sendo que, além disso, ainda cuida do registro da propriedade marítima, além de manter o registro geral da propriedade e da hipoteca naval como também dos ônus incidentes nas embarcações e armadores de navios brasileiros.

Como dito no parágrafo anterior, uma das principais atribuições do Tribunal Marítimo é julgar os acidentes e fatos da navegação, sendo assim, a seguir encontramos o que é considerado acidentes da navegação e também o que são fatos da navegação.

Art. 14. Consideram-se acidentes da navegação:

- a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;
- b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art. 15. Consideram-se fatos da navegação:

- a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;
- b) a alteração da rota;
- c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;
- e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.
- f) 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 2.180, ano 1954)

Segundo Ingrid Zanella Andrade Campos, ocorrendo qualquer outra situação *fora dos casos mencionados em tais dispositivos, não há que se falar em competência de Tribunal Marítimo*.¹ Neste sentido, Freitas assevera que *no julgamento das causas o Tribunal Marítimo não*

¹ CAMPOS Ingrid Zanella Andrade. op. cit..p. 108.

*pode exceder os limites de suas atribuições e competência, sob pena de incorrer no arbítrio e na ilegalidade.*²

Sob o enfoque dos limites de suas atribuições e, considerando a natureza jurídica mista do Direito Marítimo, imperioso destacarmos que o exercício desta competência poderá ocorrer de forma *exclusiva ou concorrente*. Vejamos:

a) Competência Exclusiva; ocorrerá nos casos de fatos ligados única e exclusivamente à navegação, sem a interferência no âmbito de outras formas de direito material. Será de caráter administrativo e sua decisão estará sempre passível de reforma pelo Poder Judiciário.

b) Competência Concorrente: ocorre nas situações que envolvam além do Direito Marítimo, matérias naturezas jurídicas diversas, tais como criminal, trabalhista, civil, tributário, dentre outras. Em tais casos o Tribunal Marítimo deverá se restringir à análise de apenas aquilo que lhe compete, logicamente.

Logo, com fulcro no artigo 13 da Lei Orgânica, compete ao Tribunal Marítimo, no âmbito administrativo:

I - Julgar os acidentes e fatos da navegação:

- a) Definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;
- b) Indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas na lei;
- c) Propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

II – Manter o registro geral:

- a) Da propriedade naval;
- b) Da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;

² FREITAS, Dário A. Passos de. **O importante papel do Tribunal Marítimo**. Disponível em: <[HTTP://www.ibrajus.org.br/revista/artigo.asp?idArtigo=94](http://www.ibrajus.org.br/revista/artigo.asp?idArtigo=94)> Acesso em: 02 de agosto de 2014

c) Dos armadores de navios brasileiros.

Determina ainda o artigo 16 da mesma lei que compete também ao Tribunal Marítimo:

- a) determinar a realização de diligências necessárias ou úteis à elucidação de fatos e acidentes da navegação;
- b) Delegar atribuições de instrução;
- c) Proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações, assim como ordenar pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;
- d) Processar e julgar recursos interpostos nos termos da Lei Especial;
- e) Dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante que lhes forem submetidas pelo Governo;
- f) Funcionar, quando nomeado pelos interessados, como júzo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- g) Propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honorárias e pecuniárias àqueles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante, ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento;
- h) Sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante quando aconselhados pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;

- i) Executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas;
- j) Dar posse aos seus membros e conceder-lhes licença;
- k) Elaborar, votar, interpretar e aplicar o seu Regimento;
- l) Eleger seu Vice-Presidente;

Sempre que a causa envolver questões ou outros interesses conexos, haverá a concorrência paralela do Tribunal Marítimo com outro órgão do poder judiciário, restringindo-se, todavia, apenas à matéria de sua alçada.

2.3.3 Procuradoria Especial da Marinha

No texto original da Lei n.º 2.180/54, em seu art. 4º, o Tribunal funcionaria junto com uma Procuradoria. Com o avanço da Lei n.º 7.642/87, em 18 de dezembro de 1987, a Procuradoria passou a ter a denominação Procuradoria Especial da Marinha e a exercer seu papel junto ao Tribunal Marítimo, tendo como chefe um Diretor, que seria um Oficial Superior da ativa ou um profissional designado pelo Comandante da Marinha, em cargo de provimento em comissão, pelo critério de segurança e, quanto à atividade fim, chefiada por Advogado da União, membro da Advocacia-Geral da União. A Procuradoria Especial da Marinha está diretamente subordinada ao Ministério da Marinha, tendo em sua composição, Procuradores e Advogados de Ofício, servidores militares e civis do Ministério da Marinha, além de seu Diretor, todos esses necessários às tarefas administrativas.

Essa procuradoria foi criada para atuar junto com o Tribunal Marítimo em quase todas as suas ações, sendo que além disso, ainda assessora juridicamente a Alta Administração Naval, isso quer dizer, o Ministério da Marinha, o Estado-Maior da Armada, a Secretaria-Geral da Marinha e a Diretoria-Geral de Navegação, nas reuniões ao que diz respeito o Direito Marítimo Administrativo e ao Direito Marítimo Internacional, assim como os casos envolvendo acidentes ou fatos da navegação. Além de ser responsável pela fiel observância da Constituição Federal, das leis e dos atos emanados dos poderes públicos, referentes às atividades marítimas, fluviais e lacustres, ao registro de propriedade de embarcações, de seus ônus e de armadores e do Registro Especial Brasileiro.

Em razão da especialidade de suas atribuições é um órgão pouco conhecido, com exceção das Capitânicas, Delegacias e Agências, devido a sua integral participação nos inquéritos relativos a acidentes e fatos da navegação, poucos têm a exata noção das tarefas que cabem à Procuradoria Especial da Marinha.

2.3.4 Localização do Tribunal Marítimo

Em sua redação original, o art. 1º da Lei n.º 2.180/54 estipulava que *o Tribunal deveria ter a sua sede localizada na Capital Federal*, porém tal especificação não existe, tanto que o Tribunal Marítimo brasileiro encontra-se sediado na cidade do Rio de Janeiro na Av. Alfred Agache s/nº - Praça XV de Novembro.

2.3.4.1. Breve histórico do Prédio do Tribunal Marítimo

O prédio que atualmente abriga a sede do Tribunal Marítimo Brasileiro pertencia a José Maxwell e filhos que em 1951 solicitaram uma licença para a construção de um trapiche. Depois de construído, alugaram para a firma Wilson Sons & Cia por um período maior que 35 anos.

Através de escrituras de compra e venda, de 1877, 1879 e 1889, os herdeiros da família Maxwell venderam tal imóvel de forma fracionada para a Fazenda Nacional que antes era localizada em outro local.

De 17 de maio de 1894 ao ano de 1915, o prédio ficou dividido, parte sendo o armazém nº15 da Alfândega e outra a Mesa de Rendas da Província do Rio de Janeiro.

De 1915 a 1921, as instalações abrigaram o Lloyd brasileiro. No ano de 1921 marcaria a posse do prédio pelo Ministério da Marinha que no ano seguinte contratou os serviços de um engenheiro para que fossem feitas obras de restauração. E em 1922, a então Inspetoria de Portos e Costas lá se instalou com suas organizações vinculadas como: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, Reserva Naval, Diretoria de Pesca, Confederação Geral dos Pescadores e Crédito Marítimo. Durante o ano de 1925, esteve instalada no imóvel a Sociedade Brasileira de Piscicultura e Oceanografia.

O Decreto nº 20.829 de 21 de dezembro de 1931 ao criar a Diretoria de Marinha Mercante em substituição a Diretoria de Portos e Costas, determinou a criação dos chamados Tribunais Marítimos Administrativos, que ficariam subordinados àquela Diretoria. Com a

transferência do controle da Pesca para o Ministério da Agricultura, as organizações ligadas àquelas atividades deixaram o prédio e no ano de 1934 mesmo, o primeiro Tribunal Marítimo foi ativado, no Distrito Federal (Rio de Janeiro)

Em 1941 foi construída uma Casa Forte para o Tribunal Marítimo, destinada à guarda do arquivo de processos e documentos diversos.

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/n°.

2.3.5. A composição do Tribunal Marítimo

O artigo 2º da Lei 2180/54, determinou que o Tribunal Marítimo fosse composto por sete juízes, a saber: um juiz presidente, Oficial General do Corpo Armado da Brigada ativa ou na inatividade (alínea “a”) a ser nomeado pelo Presidente da República para exercer mandato de 02 (dois) anos; dois Juízes Militares, Oficiais da Marinha, na inatividade (alínea “b”) para exercer mandato de 04 (quatro) anos; quatro juízes cíveis (alínea “c”) aprovados mediante concurso público que se estruturam da seguinte forma: 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 outro Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante Brasileira.

Nos termos do §8º do artigo supramencionado, será eleito bienalmente um Vice-Presidente entre os Juízes Militares e Cíveis, podendo ser reeleito uma única vez, através de escrutínio secreto, com a presença de pelo menos cinco juízes, incluindo-se o juiz-presidente.

Oportuno ressaltar que por inteligência do §7º os juízes civis ficam impedidos de exercer a advocacia ou de prestar serviços profissionais em favor de partes interessadas nas atividades de navegação.

Por sua vez, a corregedoria do Tribunal Marítimo é composta por um juiz-corregedor, exercida geralmente pelo juiz Vice-Presidente ou, quando o juiz presidente delega excepcionalmente a correição a outro juiz com o objetivo de pugnar pela qualidade e celeridade processual.

De acordo com Matusalém Gonçalves Pimenta³ a corregedoria em linhas gerais, *deve zelar pelo fiel cumprimento dos princípios constitucionais pertinentes, exarados no artigo 37, caput, da CF/88, quais sejam: lealdade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.*

Insta registrar que a secretaria do Tribunal Marítimo funciona de forma idêntica aos cartórios judiciais, uma vez que, como ocorre em qualquer processo, a defesa ou o patrocínios das causas são privativos dos advogados inscritos na Ordem dos Advogados do Brasil.

Desta forma, pode-se afirmar que a secretaria trata da execução dos serviços processuais, técnicos e administrativos, o que engloba a distribuição dos processos, preparo, expedição de certidões, documentos, registro de propriedade entre outros⁴.

O Diretor-Geral, necessariamente Bacharel em Direito, será o responsável pela secretaria.

2.3.6 O concurso de admissão

O acesso se dá por meio de concurso público de prova de conhecimentos e títulos, porém tal concurso só acontece para preencher os cargos dos Juízes Cíveis e os dois militares são nomeados por indicação. O concurso é realizado por uma banca examinadora que é constituída pelo Presidente do Tribunal Marítimo; por um Juíz do Tribunal Marítimo, por um representante da Procuradoria do Tribunal Marítimo, designado pelo Ministro da Marinha e dependendo, por um especialista em Direito Marítimo também ou em Direito Internacional Público, que será escolhido pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, ou por um representante da Comissão de Marinha Mercante, designado pelo Presidente da referida Comissão.

2.4 A JURISDIÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

2.4.1 Questões de caráter relevante sobre jurisdição

³ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo Marítimo: formalidades e tramitação**. Rio de Janeiro; Lumen Iuris, 2010.

⁴ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. op. cit., pg. 24

Como visto, o Tribunal Marítimo é órgão de atuação administrativa, não integrante do Poder Judiciário. Assim, parte da doutrina entende que este Tribunal não exerce atividade jurisdicional propriamente dita, posto que suas decisões podem ser revistas pelo Poder Judiciário, não sendo revestidas de caráter jurisdicional. Todavia, há de se considerar a importância deste Tribunal que colabora e atua de forma expressiva, detectando circunstâncias relevantes para os acidentes julgados, determinando causas e elaborando sugestões às autoridades marítimas a fim de evitar novos acidentes. Logo, seria incoerente afirmar que referido Tribunal fica adstrito à atividade meramente administrativa, uma vez ser evidente que o mesmo atua na função legislativa e julgadora.

Porém, existe a chamada jurisdição anômala, na qual um órgão qualquer do Poder Judiciário exerce a atividade judicante e é essa a jurisdição exercida pelo Tribunal Marítimo.

2.4.2 Extensão da Jurisdição do Tribunal Marítimo

Encontramos no Art. 10 da Lei orgânica do Tribunal Marítimo a delimitação de sua abrangência. De acordo com esse dispositivo, o Tribunal terá jurisdição sobre:

- a) Embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;
- b) Embarcações mercantes brasileiras em alto mar, ou em águas estrangeiras;
- c) Embarcações mercantes estrangeiras, em alto mar, nos casos de estarem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou no meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional;
- d) O pessoal da Marinha Mercante brasileira;
- e) Os marítimos estrangeiros, em território ou águas territoriais brasileiras;
- f) Os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e consignatários de embarcações brasileiras e seus prepostos;
- g) Agentes ou consignatários no Brasil de empresa estrangeira de navegação
- h) Empreiteiros ou proprietários de estaleiros, carreiras, diques ou oficinas de construção ou reparação naval e seus prepostos;
- i) Os proprietários, armadores, locatários, carregadores, consignatários e seus prepostos, no Brasil, de embarcações mercantes estrangeiras;

- j) Os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiro, sob e sobre a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileira e que por erro ou inadequação de projeto ou execução ou pela observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;
- k) Toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional;
- l) Ilhas artificiais, instalações estruturas, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na Zona Econômica Exclusiva e na Plataforma Continental brasileiros, respeitando os acordos bilaterais, multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional.

3 DO PROCESSO E PROCEDIMENTO NO TRIBUNAL MARÍTIMO

Entre todos os aspectos relevantes que estão presentes na Lei n.º2.180/54, essa lei ainda impõe quais são os procedimentos que devem ser executados por cada integrante do Tribunal Marítimo, determinando o modo que os inquéritos sobre os acidentes e fatos da navegação devem ser apurados, além de esclarecer quem tem legitimidade para agir, qual a forma de ser feita a citação, quais vão ser as provas que serão admitidas, entre outros procedimentos importantes.

3.1 - Tipos de processos administrativos

No Tribunal Marítimo existem quatro tipos de processos, dois deles podemos classificar quanto ao exercício de sua jurisdição contenciosa, sendo o Processo Administrativo Punitivo e o Processo Administrativo Disciplina que definem a natureza, as causas, circunstâncias e extensão do ilícito administrativo, além de processar e punir os responsáveis nos limites das suas atribuições, podendo, inclusive, propor medidas de segurança e preventivas, visando resguardar as peculiaridades da navegação e do acidente ou fato ocorrido, evitando, com isso, a ocorrência de fatos correlatos. E os outros dois dizem respeito à sua jurisdição voluntária ou graciosa, que são os Processos Administrativos de Expediente e os Processos de Controle Administrativo sendo que quanto à jurisdição voluntária, nos processos administrativos de expediente, o Tribunal expede certidões, autuações, despachos de mero expediente e demais coisas do gênero, enquanto que nos processos de controle administrativo, suas atribuições são mais extensivas, já que englobam as diversas atividades que dispõem sobre o registro da propriedade naval, no que concerne aos direitos reais que incidem sobre as embarcações, bem como o controle administrativo das atividades relacionadas à armação nacional e os registros marítimos, previstos na Lei n.º9.432/97.

3.2 - Capitania dos Portos: Inquérito

De acordo com a lei que rege o Tribunal Marítimo, a Lei n.º 2.180/54, em seus arts. 33 a 40, fala sobre o procedimento onde os inquéritos de acidentes ou fatos da navegação estarão no âmbito das Capitania dos Portos sendo assim competente:

- ✓ Capitania cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou fato da navegação;
- ✓ Capitania do local onde ocorrer a primeira escala ou arribada da embarcação;
- ✓ Capitania onde a embarcação foi inscrita;
- ✓ qualquer outra capitania que o Tribunal Marítimo tenha designado.

Mas tal capitania só tem um prazo para abrir o inquérito de cinco dias contados daquele em que houve o conhecimento do ocorrido e caso contrário, a providência será tomada pelo Tribunal Marítimo ou Ministro da Marinha.

Apenas um detalhe importante, o inquérito que ocorre na Capitania dos Portos em nada se confunde com o que ocorre no Tribunal já que na fase final dos julgamentos dos processos administrativos no Tribunal Marítimo, tem-se o título de coisa julgada administrativa no âmbito do órgão judicante, mas sem eficácia terminativa, como o que ocorre nos órgãos jurisdicionais nas sentenças de mérito proferidas.

E o inquérito que ocorre nas capitancias somente apresenta alguns elementos essenciais e características próprias semelhantes a um inquérito policial comum, juma vez que se trata de um ato administrativo de natureza inquisitória. Resumindo, o inquérito realizado pela capitania serve apenas como um instrumento de instauração da instância dos processos que competem ao Tribunal Marítimo, desde que o ocorrido seja de competência do mesmo.

3.3 - As fases do processo administrativo

A Lei n.º2.180/54, em seu Título II, Capítulos II, III e IV, prevê as seguintes fases comuns nos procedimentos dos processos administrativos:

1)Instauração: Nos termos do artigo 41 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, o processo administrativo poderá ser instaurado por meio de três formas distintas:

- ✓ Por iniciativa da Procuradoria Especial da Marinha;
- ✓ Da própria parte interessada;
- ✓ Por decisão do próprio Tribunal Marítimo.

A doutrina divide estas formas em dois grupos: privada (iniciativa da própria parte) e pública (Procuradoria Especial da Marinha e o Tribunal Marítimo). Em síntese, por iniciativa privada ocorre quando realizada por uma das partes, mediante representação própria quando detectada a inércia dos órgãos públicos legitimados, enquanto a pública ocorrerá quando o

Tribunal Marítimo ou a Procuradoria Especial da Marinha entender pela necessidade de prosseguimento do feito (do inquérito), com a necessária citação do acusado.

2)Defesa: Após a instauração do processo, imediatamente o juiz-relator determinará a citação do acusado nas seguintes formas:

- ✓ Correio;
- ✓ Agente de Diligências;
- ✓ Delegação de atribuição ao Capitão dos Portos;
- ✓ Delegação de atribuição à Autoridade Consular; ou
- ✓ Edital.

A citação por correio, que é o modo usual, deverá estar acompanhada de cópias da representação e despacho do juiz, além da determinação do prazo de resposta e endereço do Tribunal para sua apresentação, sob pena de nulidade.

Nula também será a citação que, por equívoco, tenha o recibo assinado pelo porteiro, empregada doméstica ou qualquer outra pessoa distinta aquela que esteja sendo citada.

Após ser citado, o acusado terá o prazo de quinze dias para oferecer defesa escrita, declinando desde já as provas e diligências pertinentes que pretende produzir.

Considerando a natureza punitiva do Tribunal, é assegurada a ampla defesa e o contraditório, sob pena de nulidade, sendo indispensável a presença de um advogado.

É privativo aos advogados o patrocínio das causas no Tribunal Marítimo, sendo que o impedimento e proibições para o exercício regular dessa atividade no Tribunal é regida pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil.

O não oferecimento da defesa nesta fase processual acarretará na decretação da revelia, com todas as suas implicações jurídicas.

Apresentada a defesa, o juiz relator, por despacho, declarará aberta a instrução, pelo prazo de noventa dias, podendo ser este prazo dilatado a critério do julgador.

3)Instrução: fase onde ocorre a elucidação dos fatos, confrontando a defesa e a acusação, contendo o depoimento do acusado, as inquirições das testemunhas, as inspeções, perícias técnicas, entre outras. Os fatos alegados tornam-se mais claros, uma vez que serão minuciosamente analisadas as teses de acusação e defesa, bem como todas as provas por eles levantadas.

Essa fase é muito importante, pois caso ocorra omissão, dúvida ou restrição de algum meio ou recurso que foi utilizado pelas partes, pode ocorrer invalidação da decisão final.

Pelo art.57, são admissíveis no Tribunal todas as espécies de prova reconhecidas em direito, exceto os fatos notórios, seguindo-se as regras do processo comum ordinário.

A instrução processual finda com a apresentação das razões finais, que devem ser apresentadas em até dez dias, inicialmente pela acusação e depois pela defesa, quando os autos processuais deverão voltar conclusos ao relator pelo julgamento (art. 65).

4)Relatório: logo após as razões finais, tem-se a fase do relatório, fase essa onde ocorre a elaboração do relatório e o pedido de inclusão do processo em pauta para o julgamento, oportunidade em que deverá sanar qualquer irregularidade ou omissão processual, bem como ordenar diligências necessárias ao esclarecimento da causa em julgamento (art.66). O relator vai ter um prazo de dez dias para estudar o que foi colocado no relatório para então fazer o pedido do julgamento.

5)Julgamento: fase onde a decisão é dada pelo órgão julgante. Iniciado o Julgamento, este obedecerá uma ordem legal prevista no artigo 68 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, a saber:

- ✓ Leitura do Relatório;
- ✓ Sustentação oral das alegações finais;
- ✓ Análise de eventuais preliminares;
- ✓ Manifestação acerca do(s) agravo(s), se existir (em);
- ✓ Debate da matéria;
- ✓ Decisão Final.

Importante observar que a condição de validade e a necessária eficácia jurídica da decisão dependem da regularidade de toda a sequência legal supramencionada, uma vez que o Tribunal Marítimo não diverge da ordem processual de qualquer outro órgão colegiado.

Assim, a sessão solene de julgamento será iniciada pelo Juiz-Presidente que, ao declará-la aberta, concederá a palavra ao Juiz Relator para apresentação de seu relatório.

Após a sua leitura o representante do *parquet* do mar irá se manifestar e opinar acerca da representação oferecida, para após ser iniciada a sustentação oral dos interessados. Neste diapasão, o autor (representante da parte) irá ser o primeiro a sustentar oralmente a sua tese, sendo sucedido pelo patrono do representado. Cada um terá o tempo de trinta minutos, não se admitindo réplica. Quando não houver representante da parte, o pronunciamento da Procuradoria Especial da Marinha concentrará a sustentação oral da parte autora.

Finda as sustentações orais, o Juiz-Presidente dará início a discussão da matéria pelos julgadores. Cada um poderá usar a palavra, sendo impossibilitado de interromper qualquer um de seus pares.

Caso julgue necessário, poderá um dos juízes pedir novas informações para esclarecimento dos fatos e, caso não se sinta confortável para decidir antes de iniciar a votação, poderá pedir vista dos autos até a próxima sessão e, excepcionalmente, pelo prazo que lhe for concedido pelo Tribunal.

Se entender conveniente, poderá o Juiz-Presidente determinar que a sessão ocorra de portas fechadas, hipótese em que a audiência não será pública, podendo permanecer no recinto apenas os sujeitos processuais e seus representantes legais.

Nos termos do artigo 69 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, proferido o julgamento, a decisão será anunciada pelo Juiz-Presidente que designará para redigir o acórdão o relator, ou, vencido este, o Juiz cujo voto tiver prevalecido.

Conforme já explanado, a decisão proferida pelo Tribunal Marítimo não faz coisa julgada material, uma vez possuir natureza administrativa e ser suscetível de reexame pelo Poder Judiciário.

Urge destacar que a decisão somente poderá versar acerca dos fatos constantes na representação e defesa (artigo 56 §único da Lei 2.180/54, e o Tribunal somente poderá deliberar com a presença mínima de metade e mais um dos seus membros, sendo todas as questões decididas pela maioria dos votos (artigo 71 da Lei 2.180/54).

No caso de empate, o juiz-presidente, exercerá o voto de minerva, sendo a única hipótese em que o presidente participará da votação.

Após dez dias do julgamento, o acórdão deverá ser publicado em sessão do Tribunal, devendo observar os requisitos de redação adiante expostos;

- a) Definição da natureza do acidente ou fato da navegação e as circunstâncias em que se verificou;
- b) Determinação das causas
- c) Fixação das responsabilidades, sanção e o fundamento desta;
- d) Quando for necessário, a indicação de medidas preventivas e de segurança da navegação.

3.4 - Os recursos e penalidades

Assim como os litígios judiciais, que, em observância aos princípios da *legalidade*; *amplo acesso à justiça*; *duplo grau de jurisdição*; e outras *garantias* positivadas por nosso ordenamento, o processo no Tribunal Marítimo também proporciona às suas partes o direito de manifestar o seu inconformismo com a decisão por meio dos remédios jurídicos pertinentes.

a) Recursos

A Lei Orgânica do Tribunal Marítimo, em seu art. 125 prevê que os processos tratados no âmbito daquele Tribunal estão passivos dos seguintes recursos;

- ✓ Embargos de nulidade ou infringentes;
- ✓ Agravos;
- ✓ Embargos de declaração.

Seja qual for o recurso, será ele apreciado pelo próprio órgão colegiado que compõe o Tribunal Marítimo.

A interposição desses recursos terá sempre efeito suspensivo, quando a lei for expressa. Caso esta seja omissa, o recurso também apresentará efeito devolutivo, além de suspensivo, por ser esta a regra geral do direito processual.

Contudo, diferentemente do que ocorre nos órgãos jurisdicionais, admiti-se, no Tribunal Marítimo, a *reformatio in pejus*, ou seja, a decisão poderá ser reformada mesmo causando prejuízo ao recorrente.

b) Penalidades

E em relação as penalidade, diz o artigo 127 da lei Orgânica do Tribunal Marítimo *caber ao Tribunal, atendendo aos antecedentes e à personalidade do responsável, à intensidade do dolo ou ao grau da culpa, às circunstâncias e consequências da infração:*

I - determinar a pena aplicável dentre as cominadas alternativamente;

II - fixar, dentro dos limites legais, a quantidade da pena aplicável.

Por sua vez, aduz o artigo 121 desta mesma lei que *a inobservância dos preceitos legais que regulam a navegação será reprimida com as seguintes penas:*

I-repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação ou ambas; II- suspensão de pessoal marítimo (por até doze meses); III- interdição para o exercício de determinada função (por até 5 anos); IV- cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador; V- proibição ou suspensão do tráfego da embarcação; VI- cancelamento do registro de armador; e VII- multa, cumulativamente ou não, com qualquer das penas anteriores.

A fixação de cada pena deve ser levada em conta se o responsável tem antecedentes e também a sua personalidade, ponderar se ocorrer dolo ou algum grau de culpa, avaliar as circunstâncias em que a infração se deu juntamente com as suas consequências.

Lembrando que a suspensão de pessoal marítimo será por prazo não superior a doze meses enquanto a interdição para o exercício de determinada função poderá atingir o limite máximo de até cinco anos e acordo com § 1º e § 2º do artigo supra.

Nos termos do §4º, a pena de cancelamento da matrícula profissional quando aplicada a estrangeiro será convertida em proibição para o exercício de função em águas sob jurisdição nacional.

Penas mais severas – cancelamento de matrícula profissional e da carteira de amador, ou interdição para exercício de determinada função – só poderão ser aplicadas quando restar comprovado:

- ✓ O acidente ou fato da navegação ocorreu por dolo;
- ✓ O responsável estiver embriagado;
- ✓ Ausência de socorro que resultar em perda de vida humana;
- ✓ Contrabando praticado por embarcação brasileira;

4 CONFLITO DE JURISDIÇÃO CONCORRENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Ao longo do que já foi exposto, mais especificamente no capítulo I, item 1.4.2, está escrito onde e sobre o que o Tribunal Marítimo pode atuar, porém algumas dúvidas surgem no que se refere a delimitação do território brasileiro quando diz respeito ao que se entende por águas brasileiras, águas estrangeiras e isso é motivo para bastante discussão nos dias atuais e é isso que veremos a seguir:

4.1 - Mar territorial; Zona Contígua; Zona Econômica Exclusiva

Conceitualmente, mar territorial (“Territorial Sea”) é a faixa de mar que se estende desde a linha de base, até uma distância de 12 milhas marítimas.⁵ A jurisdição do Brasil no mar territorial é soberana, exceto no que tange a jurisdição civil e penal em navio mercante estrangeiro em passagem inocente, cuja jurisdição é do Estado de bandeira (princípio da jurisdição do Estado de bandeira).⁶

A Zona Contígua (“Contiguous Zone”) consiste em uma segunda faixa de mar de 12 milhas, adjacente ao mar territorial. Na Zona Contígua, o Estado Costeiro é destituído de soberania, mas tem jurisdição legal específica para os fins de fiscalização no que tange à alfândega, saúde, imigração, portos e trânsito por águas territoriais.⁷

A Zona Econômica Exclusiva (“Exclusive Economic Zone”) consiste em uma faixa adjacente ao Mar Territorial, que se sobrepõe à Zona Contígua. O limite máximo da Zona Econômica Exclusiva é de 188 milhas marítimas a contar do limite exterior do Mar Territorial, ou 200 milhas, a contar da linha de base deste.

Nas Zona Econômicas Exclusivas, qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevôo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos.⁸

⁵ Uma milha náutica equivale a 1.853m.

⁶ V. CNUDM III, art. 17-28; Lei 8.617/93, arts. 1º a 3º; Código Penal, art. 5º a 7º; Código de Processo Civil, arts. 88 a 100; Lei 2.180/54 (Tribunal Marítimo); Normas da Autoridade Marítima 08 (NORMAM), Lei 9.537/97 (LESTA) e Decreto 2.596/98 (RLESTA)

⁷ V. V. CNUDM III, art. 27 e 28, NORMAM 08 e Lei 8.617/93, art. 5º.

⁸ V. Lei 8.617/93, art. 10 e art 55 e ss da CNUDM III.

4.2 - Plataforma Continental brasileira

A plataforma continental (“Continental Shelf”) é constituída por áreas submersas adjacentes à zona do Mar Territorial e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.⁹

A disciplina jurídica sobre a Plataforma Continental objetiva a soberania sobre o aproveitamento dos recursos situados nas suas águas, no seu solo e subsolo, notadamente recursos minerais e combustíveis fósseis como o petróleo e o gás natural. Os recursos naturais da Plataforma Continental compreendem os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que, no período de captura, estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

Sob a égide da Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar III, art. 77, o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a Plataforma Continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais.

A área compreendida pela extensão do Mar Territorial brasileiro (12 milhas), somada à Zona Econômica Exclusiva (188 milhas) e à extensão da Plataforma Continental, em função de sua vastidão e riqueza é chamada de Amazônia Azul.¹⁰

Em 4 de janeiro de 1993, foi sancionada a Lei n. 8.617/93, enquadrando a normativa interna brasileira e os limites marítimos brasileiros aos preceitos preconizados pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar III, inclusive com a revogação de normas que lhe fossem contrárias. A extensão e limites das zonas marítimas e o exercício da soberania e jurisdição do Brasil são regulamentados pela Lei 8.617/93.10.80.¹¹

⁹ V. Lei 8.613/93, arts. 11-14 e CNUDM, art. 76, 1

¹⁰ A expressão foi consagrada pela Marinha do Brasil que evidencia a existência de duas Amazônia: a “Amazônia Verde” e a “Amazônia Azul”.

¹¹ A Constituição Federal, art. 20, considera como bens da União, entre outros: as praias marítimas, as ilhas oceânicas e costeiras (IV); os recursos naturais da plataforma continental e da zona economicamente exclusiva (V) e o mar territorial (VI).

5 ALGUNS ACIDENTES JULGADOS PELO TRIBUNAL MARÍTIMO

Neste capítulo será apresentado alguns acidentes marítimos que ocorreram recentemente no Brasil e que tomaram uma grande proporção no país. Uma simples explicação do ocorrido será dada, além de uma exposição do que o Tribunal Marítimo disse sobre o caso, como avaliou e julgou cada um deles.

5.1 - Poluição causada pelo Petróleo

O petróleo é um produto da natureza de grande importância para a nossa vida de todos os dias. A palavra quer dizer “óleo de pedra”. Foi tirado pela primeira vez do fundo de um poço em 1859, em Titusville, uma cidade dos Estados Unidos da América. Mas foi mesmo quando apareceram os primeiros automóveis que o petróleo começou a ser uma fonte muito importante.

Há milhões de anos, os restos de animais e plantas foram se depositando uns sobre os outros, formando camadas, e sofreram ao longo do tempo a ação de alguns animais, como as bactérias. Através da pressão e do calor produzidos ao longo de milhões de anos que se formou o petróleo bruto e o gás natural.

Por ser a maioria do petróleo extraído em locais distantes do seu consumo, é normal que este seja transportado em grandes quantidades. Os mais importantes métodos de transporte de petróleo ocorrem por reservatórios oceânicos e por oleodutos sobre a terra.

Estes métodos de transporte podem poluir o ambiente através de acidentais derramamentos de petróleo por operações de descarga. Os maiores e mais danosos eventos poluidores usualmente envolvem derramamentos de petróleo ou pesados combustíveis de tanques sem capacidade ou plataformas furadas no mar; de navios ou embarcações ou explosão de poços ou de oleodutos danificados na terra.

É importante enfatizar que o tamanho do derramamento não necessariamente nos mostra sobre o seu potencial de causar danos. Um pequeno acidente pode causar sérios danos a um ambiente de grande sensibilidade. Além disso, o tipo de produto do petróleo pode afetar a gravidade do dano ecológico. As mais importantes considerações devem ser feitas ao grau de toxicidade e a persistência ambiental dos materiais derramados.

Já para o lado econômico, cada jazida de petróleo descoberta no Brasil é celebrada por alguns setores do governo e do setor privado, ainda mais quando se trata das imensas reservas da camada pré-sal e sendo assim, fazem transparecer à sociedade que tal fonte vinda de águas tão profundas do oceano representam uma gigantesca riqueza e uma solução para os problemas sociais e econômicos do país, porém para explorar uma fonte de tal tipo não é tão simplório quanto parece.

Hoje, com mais de 9 mil poços de petróleo sendo explorados no Brasil, no continente e no subsolo, sem incluir ainda os inúmeros que serão abertos nos próximos anos visto que um valor de aproximadamente R\$ 650,00 bilhões será investido no setor que abrange petróleo e gás, tal fato nos faz pensar que explorar petróleo não é apenas uma decisão de aproveitar um recurso que está a disposição, aumentar a capacidade do país de atender às suas demandas de geração de energia ou abastecer o país com combustíveis nacionais, mas sim também extrair óleo das imensas reservas existentes e que ainda serão descobertas no Brasil, no continente e principalmente no subsolo oceânico, significa além disso problemas piores como o aquecimento global e suas consequências, além de implicar em correr riscos e aumentar as chances de convivemos com danos irreparáveis ao meio ambiente.

A seguir serão apresentados dois casos, um deles bem recente, sobre tipos de acidentes que estão dentro do âmbito do Tribunal Marítimo Brasileiro e assim provar que tal preocupação com o meio ambiente durante a exploração dos poços de petróleo deva ser realmente tratada com seriedade para que acidentes como esses não venham a ocorrer mais, são eles: O caso da Chevron e a o acidente com a plataforma P-36.

5.1.2 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios

A convenção MARPOL foi assinada no dia 17 de fevereiro de 1973 e modificado pelo Protocolo de 1978.

A Marpol 73/78 é a mais importante convenção ambiental marítima. Foi projetada para minimizar a poluição dos mares e tem como objetivo: preservar o ambiente marinho pela eliminação completa de poluição por óleo e outras substâncias prejudiciais, bem como, minimizar as consequências prejudiciais e nefastas de descargas acidentais de tais substâncias.

5.2 - O caso da Chevron

O acidente mais recente ocorrido em 2011 que consistiu em um vazamento de petróleo no Campo de Frade, na Bacia de Campos, litoral fluminense, durante uma perfuração de um poço de petróleo, onde não se sabe qual foi a real dimensão do problema, mas estimasse que tenha sido derramado em torno de 330 barris ou 50 mil litros de petróleo a cada 24 horas.

Por ser um acidente ambiental, fala-se em multas de milhões de reais, pois um vazamento de petróleo dessa proporção em uma área tão importante para a economia pesqueira e com uma certa relevância ecológica para animais marinhos como baleias que migram de áreas como a Antártica para a Costa brasileira a cada ano, essa área passará a apresentar sérios riscos.

Porém, logo no começo das investigações quando a causa ainda era desconhecida, a Chevron chegou a declarar que o vazamento foi resultado de uma falha natural da superfície do fundo do mar e não do poço de produção no Campo de Frade tentando minimizar a culpa, mas após constataram que o que realmente ocorreu foi uma falha durante a perfuração do poço, a empresa não teve como dizer e provar o contrário já que essa foi a conclusão que chegaram acerca do acidente depois de estudos, observações, sendo assim, mesmo aplicando explicações para sua defesa, o fato rendeu a empresa Chevron uma multa de R\$35 milhões pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível(ANP), dívida essa paga em setembro de 2012.

Porém além dessas conclusões e multas impostas, não se sabe nada sobre o julgamento pelo Tribunal Marítimo Brasileiro sobre esse caso até a presente data.

5.3 - Acidente com a plataforma P-36

Uma plataforma de produção de petróleo em alto-mar, a P-36 tinha dupla função, primeiro a de servir como um instrumento importante para exploração petrolífera na costa brasileira, mas igualmente como um ícone da importância e tamanho da Petrobrás. Tratava-se de uma megaestrutura operacional que custou à estatal brasileira US\$ 350 milhões.

Sua construção exigiu técnicas inéditas de engenharia e realização por etapas em locais distintos. Começou pelo casco, na Itália, em 1994. Começou a ser operada pela Petrobrás em no ano de 2000 no setor do Roncador, na Bacia de Campos. Localizava-se a 130 quilômetros da costa do Rio de Janeiro e produzia cerca de 84 mil barris de petróleo por dia.

Em março de 2001, durante a madrugada, ocorreram duas explosões, afetando uma das colunas da plataforma. Na hora do acidente havia 175 pessoas a bordo das quais 11 morreram. Os mortos eram todos integrantes da equipe de emergência.

O acidente acabou por provocar uma inclinação de 16 graus na plataforma, devido ao alagamento de parte de seu compartimento após a explosão.

Os engenheiros da Petrobrás tentaram, em vão, várias técnicas para aprumar a plataforma injetando nitrogênio e ar comprimido nos tanques para tentar remover a água acumulada e evitar o afundamento da estrutura. Por fim, no dia 20 de março, a P-36 naufragou a uma profundidade estimada de 1.200 metros e com um reservatório de 1.500 toneladas de óleo a bordo. Após um período de investigação sobre as causas do acidente, a Agência Nacional de Petróleo e Gás Natural e Biocombustíveis concluiu que o acidente se deveu a não conformidade quanto a procedimentos operacionais, de manutenção e de projeto.

Em 2007, a P-36 acabou sendo substituída pela P-52, cuja construção começou em Cingapura e sua conclusão, no Brasil.

5.3.1 O julgamento do acidente da P-36

O Tribunal Marítimo condenou em 2005 cinco funcionários da Petrobrás pelo acidente com a plataforma P-36, ocorrido em 2001, na Bacia de Campos. Onde cada um dos funcionários teve que pagar R\$871 como multa. A responsável pelo projeto da plataforma, a empresa Marítima também foi condenada. Os cinco funcionários foram responsáveis por negligência, imprudência e imperícia. O órgão concluiu que as explosões que provocaram o afundamento da P-36 ocorreram porque um tanque de tratamento de óleo foi instalado em local inadequado, espaço impróprio e às pressas após uma reforma na plataforma, sem levar em consideração a segurança de quem trabalhava na plataforma. Tal alteração de projeto original da plataforma consistiu na instalação de tanques de gás na coluna de sustentação. Os tanques serviam para estocagem e manutenção dos vasos de processo e outros resíduos. O sindicato da categoria chegou a considerar esta opção- para ganhar mais espaço na plataforma- “um suicídio”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o término desse vasto conteúdo exposto, tivemos a oportunidade de adquirir um certo conhecimento sobre o Tribunal Marítimo, órgão muito importante dentro do âmbito do Direito Marítimo. Obtivemos conhecimento sobre vários ramos desde a sua composição mista, por juízes militares e civis, até as causas e condições que o Tribunal Marítimo deve opinar.

Além de poder concluir que a natureza jurídica do Tribunal apresenta certa peculiaridade que é bem singular já que pertence a um Poder da União, mas atua como se fosse de outro. A Doutrina prefere definir como um Tribunal Administrativo, porém há quem defenda ser ele um Tribunal Intermediário, sendo o único desse tipo no país, não sendo nem um tribunal judiciário e nem um tribunal exclusivamente administrativo, fato esse defendido assim porque além de ser um órgão somente auxiliar do Poder Judiciário, tal Tribunal, nas matérias que cabem a ele julgar, julga com um grau elevado de competência técnica já que nem o Judiciário estaria preparado para decidir casos e conflitos de uma natureza tão específica.

Servindo como base essa linha de raciocínio, não seria muito absurdo defender a hipótese de em algum dia, o legislador brasileiro decidisse integrar o Tribunal Marítimo no Poder Judiciário sem alterar suas atribuições. Sendo assim, daria um fim a essa confusão que se instaurou já que o Tribunal julga, dá uma sentença e decisão mas que mesmo assim não possui nenhum vínculo, o que torna tal situação ser um corolário, já que o Judiciário não possui mecanismos próprios para contestar qualquer fato ou acidente de navegação julgado pelo Tribunal Marítimo em um processo. Isso porque, mediante a atividade administrativa, o referido Tribunal se limita ao exposto no art.13, II de sua lei orgânica (Lei n.º2.180/54) que é a manutenção do registro geral da propriedade naval, da hipoteca naval e demais ônus que caiam sobre armadores de navios brasileiros e embarcações nacionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Lei Orgânica do Tribunal Marítimo**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm> Acesso em: 14 de julho.2014

BRASIL. **Decreto de Organização da Marinha Mercante**. Disponível em:

<<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20829-21-dezembro-1931-519452-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em 17 julho. 2014.

BRASIL. **Decreto de criação do Tribunal Marítimo Administrativo Brasileiro**.

Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24585-5-julho-1934-517218-republicacao-79324-pe.html>> Acesso em 04 agosto. 2014.

BRASIL. **Lei da Arbitragem**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9307.htm> Acesso em 25 julho. 2014.

CACHAPUZ, Rozane da Rosa. **Mediação nos Conflitos & Direito de Família**. 1 ed., Jurua, 2003.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Constitucional Marítimo**. Curitiba: Juruá, 2011.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Arbitragem, mediação e comissão de conciliação prévia no direito do trabalho brasileiro**. *Revista LTr*, v. 66, n. 6, jun. 2002, São Paulo

DIDIER JR., Fredie. **Curso de Direito Processual Civil: teoria geral do processo e processo de conhecimento – vol.1**. 12. ed. Salvador: Editora JusPODIVM, 2010.

DINAMARCO, Cândido Rangel. **A instrumentalidade do processo**. 6. Ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

GRECO, Leonardo. **O acesso ao Direito e à Justiça**. Disponível em:

<http://www.mundojuridico.adv.br> Acesso em 25 de julho. 2014.

ROCHA, José de Albuquerque. **Teoria Geral do Processo**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

THEODORO, Humberto Júnior. **Curso de direito processual civil**. v. 1. 26 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.