



ENTRAR

CADASTRAR

SERVIÇOS

EDITORIAS

QUENTES

APOIADORES

FOMENTADORES



sexta-feira, 15 de março de 2024



NO AR: Migalhas nº 5.809

COLUNAS

Home > Colunas > Migalhas Marítimas > Origem e história do tribunal marítimo: uma visão normativa

Migalhas Marítimas

Origem e história do tribunal marítimo: uma visão normativa

Sérgio Ferrari

quinta-feira, 11 de maio de 2023

Atualizado às 07:28

Compartilhar



0



Comentar

Siga-nos no Google News

A - A +

Diversos autores¹ fazem referência ao incidente ocorrido em 1930 com o navio alemão Baden, que teria motivado a criação de uma corte para apreciação dos acidentes e fatos da navegação. Este fato, sem dúvida, tem grande importância histórica e já foi muito tratado na literatura jurídica e também nesta Coluna.

O propósito do texto de hoje, porém, é examinar a origem e evolução do Tribunal Marítimo (TM), sob o aspecto normativo, ou seja, como seu surgimento ocorreu no direito positivo e sua evolução ao longo do tempo.

Assim, em que pese a importância histórica do "caso Baden", a primeira referência a um tribunal marítimo, do ponto de vista *estritamente normativo*, veio no Decreto 20.829, de 21/12/1931, que tinha a seguinte ementa:

"*Cria a Diretoria de Marinha Mercante e dá outras providências*". Seu art. 5º tinha o seguinte teor²:

Art. 5º Os Tribunais Marítimos Administrativos, que ora ficam criados pelo presente decreto sob a jurisdição do Ministério da Marinha, terão a organização e atribuições determinadas no regulamento a ser expedido para a Diretoria da Marinha Mercante.

O mesmo Decreto já proveu sobre um período de transição, "*enquanto as necessidades do serviço (...) não demonstrarem a conveniência da divisão do território nacional em circunscrições marítimas*", em que funcionaria um único Tribunal, no Distrito Federal, conforme § 1º desse dispositivo. Os demais parágrafos delineavam as atribuições do "Tribunal Marítimo Administrativo":

§ 5º Além da multa pecuniária, este Tribunal só poderá impor as penas de inaptidão para a profissão e suspensão das respectivas funções.

*§ 6º Tratando-se de crimes ou contravenções, os respectivos inquéritos **serão remetidos à justiça ordinária para os efeitos de ordem pública, após sobre eles se pronunciar o Tribunal Marítimo Administrativo** do Distrito Federal.*

*§ 7º Caberá **recurso para o Supremo Tribunal Federal de todas as decisões deste Tribunal** que impuserem a pena de inaptidão para a profissão ou contrariarem a jurisprudência interpretativa da Constituição ou das leis federais. Nos demais casos, o recurso será interposto junto ao próprio Tribunal, uma única vez.*

§ 8º Vigorará para o Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal o mesmo regimento de custas do Supremo Tribunal Federal.

Já em 1933, este perfil veio a ser modificado, pelo Decreto 22.900, que desvinculou os Tribunais da Marinha Mercante, subordinando-os diretamente ao Ministro da Marinha, e determinando a criação, em 30 dias, do regulamento do Tribunal do Distrito Federal. Confira-se:

Art. 1º Os Tribunais Marítimos Administrativos, creados pelo decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, passam, a partir desta data, a ser **autônomos, sob a jurisdição direta do ministro da Marinha**, ficando os seus serviços desincorporados dos que, na forma do art. 2º do supra mencionado decreto, integram a Diretoria de Marinha Mercante.

Art. 2º Nos termos do art. 5º e seus parágrafos do aludido decreto, o Ministério da Marinha fará expedir, no prazo de trinta dias o regulamento para o Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, que, até ulterior deliberação, exercerá suas atribuições sobre toda a costa, mares interiores e vias navegáveis da República.

Esse Regulamento, todavia, só veio a lume em 05/07/1934, com o Decreto 24.585, o qual, no entanto, passou a se referir a um único tribunal, com jurisdição em todo o País. Seus arts. 10 e 11 estabeleciam suas funções:

Art. 10. Ao **Tribunal Marítimo Administrativo, com jurisdição** sobre toda a costa, mares interiores e vias navegáveis da República, compete **fixar a natureza e extensão dos acidentes da navegação, examinando a sua causa determinante e circunstâncias em que se verificarem**, uma vez que tais acidentes tenham ocorrido:

Art. 11. Compete, outrossim, ao Tribunal:

- a) solucionar, quando indicado pelas partes, **as questões de soldadas, acidentes no trabalho, litígios entre pessoas vinculadas à navegação e oriundos de serviços ou trabalhos** dessa actividade;
- b) conhecer e decidir sobre os litígios oriundos da má prestação de **serviços marítimos** em todas as suas modalidades, **desde que não se trate de matéria da competência dos juizes e tribunaes ordinarios**;
- c) manter em sua secretaria o **"registro geral de propriedade marítima"**;
- e) determinar toda a especie de diligencias necessarias a elucidação dos factos que forem trazidos ao seu julgamento;
- f) decidir sobre os embargos que forem oppostos ás suas decisões finais;
- g) receber e fazer subir os recursos especiaes interpostos ás suas decisões para os juizes e tribunaes competentes;
- h) **remetter á justiça ordinaria os respectivos processos**, em traslado, depois de sobre os mesmos se haver pronunciado, sempre que se trate de **crime ou contravenção**;
- l) aplicar as penas e multas estabelecidas neste regulamento;

Em que pese algumas funções que hoje pareceriam exóticas, como a competência para decidir sobre matéria trabalhista (alínea "a" do art. 11), a função principal, tal como se consolidaria nas décadas seguintes, já estava razoavelmente delineada no art. 10: **"fixar a natureza e extensão dos acidentes da navegação, examinando a sua causa determinante e circunstâncias em que se verificarem"**, ou seja, **julgar os acidentes e fatos da navegação**. Também a **função registral** já estava claramente delineada, na alínea "c" do art. 11.

Somente após esse Decreto, o Tribunal Marítimo foi efetivamente instalado. Conforme ressalta Matusalém Pimenta: "(...) registrando-se como primeiro acórdão o relativo ao processo nº 29/34, sobre o encalhe do "Hiate Vênus". O processo nº 1 só foi julgado no dia 13 de dezembro de 1935 e tratava do naufrágio do "Constantinopla"³.

Nos estertores do Estado Novo, o Decreto-Lei 7.675, de 27/06/1945, sem revogar os Decretos anteriores⁴, reorganizou parcialmente o TM, merecendo destaque os seguintes dispositivos:

Art. 1º O Tribunal Marítimo Administrativo, órgão integrante do Ministério da Marinha, com sede no

*Distrito Federal, criado pelo Decreto nº 20.829, de 29 de dezembro de 1931, **passa a denominar-se Tribunal Marítimo** e tem por finalidade:*

*I - definir a natureza, a extensão e a causa determinante dos **acidentes e fatos da navegação**;*

II - fixar as responsabilidades em todos os acidentes e fatos da navegação e punir, administrativamente, os responsáveis;

*III - **aplicar as penalidades** estabelecidas nesta Lei;*

*IV - manter o **Registro Geral da Propriedade Marítima, da Hipoteca Naval e de outros ônus** previstos em lei sobre embarcações brasileiras.*

Art. 5º Nas causas relativas aos acidentes da navegação definidos nesta lei, as perícias de natureza técnica são privativas do Tribunal Marítimo, cujas decisões em matéria de fato se presumem verdadeiras e somente quando incidirem em erro manifesto poderão ser revistas pelos órgãos do Poder Judiciário.

Tem-se aí o ponto inicial da expressão "acidentes e fatos da navegação", que viria a sintetizar, em toda a legislação posterior, a principal função do TM. O art. 5º, por sua vez, deu início à longa controvérsia, ainda hoje intensa, sobre o valor das decisões do TM perante o Poder Judiciário.

Com o fim do Estado Novo e a redemocratização do País, consolidada na Constituinte de 1946, veio a **primeira e única menção constitucional ao Tribunal Marítimo**, no art. 17 das disposições transitórias daquela Carta:

Art 17 - O atual Tribunal Marítimo continuará com a organização e competência que lhe atribui a legislação vigente, até que a lei federal disponha a respeito, de acordo com as normas da Constituição.

Em cumprimento a essa determinação, em 1954, foi promulgada a Lei 2.180, que deu melhor sistematização ao tema. Logo em seu art. 1º, reiterou claramente a vinculação do TM ao Ministério da Marinha, ou seja, ficando clara sua inserção no Poder Executivo:

*Art. 1º O **Tribunal Marítimo, órgão vinculado ao Ministério da Marinha**, com sede na Capital da República e **jurisdição** em todo o território nacional, compor-se-á de sete juízes.*

Além de incorporar as inovações do DL 7.675, definindo uma nova composição com juízes permanentes (e não mais com investidura limitada no tempo, como ocorria no regime anterior), a nova Lei tratou em dispositivos distintos sobre a jurisdição (art. 10) e competência (art. 13) do Tribunal Marítimo, valendo transcrever este último, que define suas funções:

Art. . 13. Compete ao Tribunal Marítimo:

*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 nesta 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;

c) dos armadores de navios brasileiros. (não destacado no original)

O art. 16 da Lei trouxe ainda outras funções, merecendo transcrição as seguintes alíneas:

Art. . 16. Compete ainda 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 desta lei;
- f) funcionar, quando nomeado pelos interessados, como juízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- i) executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas;

Como se percebe, foi mantida a função principal, agora enunciada com maior clareza, a de "julgar os acidentes e fatos da navegação" (art. 13,I), bem assim a *função registral* (art. 13,II) e outras funções administrativas de menor interesse ao objeto deste estudo. Uma novidade muito interessante - mas jamais posta em prática - foi a possibilidade de exercer a função arbitral "nos litígios patrimoniais consequentes" (alínea "f" do art. 16).

O dispositivo mais importante da Lei 2.180 talvez seja o art. 18, objeto de muitos debates e tema central deste trabalho, que sucedeu ao art. 5º do DL 7.675/ 45, e, em sua redação original, tinha o seguinte teor:

*Art. . 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação **têm valor probatório e se presumem certas, sendo suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário** somente quando forem contrárias a texto expreso da lei, prova evidente dos autos, ou lesarem direito individual.*

Corolário desse dispositivo, o art. 19 deixa clara aquela que, neste trabalho, será chamada de **função instrutória**. Sua redação original era a seguinte:

*Art. 19. Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de acidente ou fato da navegação sobre água cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas atribuições do Tribunal Marítimo, **deverá ser** junta aos autos a sua decisão definitiva.*

A lei 2.180, ainda em vigor, sofreu várias outras alterações, que não modificaram substancialmente a estrutura, nem as funções do TM, mas que merecem referência, como se passa a fazer.

Menos de cinco anos após a sua promulgação, um primeiro conjunto de alterações foi efetuado pela Lei 3.543, de 11/02/1959. A maior parte destas alterações se referia à composição do Tribunal e ao regime jurídico-funcional de seus juízes civis e militares. No que interessa ao objeto do presente estudo, destaca-se a alteração do art. 1º, que passou a ter a seguinte redação:

*Art. 1º O Tribunal Marítimo, com **jurisdição em todo o território nacional, é órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário** na apreciação dos acidentes e fatos da navegação sobre água, vinculando-se ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento.*

A comparação com a redação anterior mostra uma evolução importante: a caracterização do TM como "órgão auxiliar do Poder Judiciário", expressão que até hoje permanece na Lei, ao mesmo tempo em que se esclarece que sua vinculação ao então Ministério da Marinha (Poder Executivo) concernia à atividade-meio (recursos orçamentários).

A lei 5.056, de 29/06/66, promoveu grandes mudanças na parte administrativa e de organização do TM, além de modificar, novamente, a forma de provimento dos cargos de Juiz. Naquilo que interessa ao presente trabalho, também foram modificados os dispositivos mais importantes, ou seja, os arts. 1º, 18 e 19, que passaram a ter a seguinte redação:

*Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, **órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha** no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.*

Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo, nas matérias de sua competência, tem valor probatório e se

*presumem certas, sendo **suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário somente nos casos previstos na alínea a do inciso III do art. 101 da Constituição.***

Art. 19. Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva.

O art. 1º sofreu apenas uma ligeira alteração, para dar maior clareza ao texto, ao especificar "navegação marítima fluvial e lacustre" (em vez de "navegação sobre a água"), acrescentando ainda às competências do TM as "questões relacionadas a tal atividade".

A nova redação do art. 18 restringiu sobremaneira as hipóteses de reapreciação judicial da matéria julgada pelo TM, o que já foi objeto de análise em outros textos desta Coluna.

Já a alteração do art. 19 limitou-se a dar maior clareza ao texto, mantendo a determinação de juntada da decisão do TM ao processo judicial em que se discuta matéria de sua competência.

Finalmente, a lei 9.578, de 19/12/1997, promoveu nova alteração do art. 18, ampliando as hipóteses de reexame, pelo Poder Judiciário, da matéria julgada pelo TM:

Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Registre-se, apenas para completar a narrativa, que outros diplomas legais promoveram alterações na redação original da Lei 2.180/54, mas que não serão objeto de exame, sob tal aspecto, neste breve artigo, a saber:

- Lei 13.747, de 14/04/1960;
- Decreto-lei 25, de 01/11/1966;
- Decreto-lei 383, de 26/12/1968;
- Lei 5.742, de 01/12/1971;
- Lei 7.642, de 18/12/1987;
- Lei 7.652, de 03/02/1988;
- Lei 8.391, de 30/12/1991;
- Lei 8.969, de 28/12/1994 e
- Lei 9.527, de 10/12/1997.

Como se percebe, a atual configuração do Tribunal Marítimo, com suas principais funções (registral, sancionatória e instrutória) não surgiu de uma única vez, mas foi resultado de uma longa evolução histórico-normativa. O conhecimento dos detalhes dessa evolução é relevante para a correta interpretação de cada uma destas funções e, sobretudo, dos seus limites e possibilidades de revisão judicial.

1 Por todos, com a mais detalhada descrição do incidente, veja-se PIMENTA, Matusalém. *Processo Marítimo: formalidades e tramitação*, 2ª ed. Barueri: Manole, 2013, p. 1-5. Também fazem referência a este fato histórico, geralmente com a simples repetição de informações constantes do site do TM na internet: Eliane Octaviano MARTINS (Curso de Direito Marítimo, vol. III. Barueri: Manole, 2015, p. 276); Ingrid Zanella Andrade CAMPOS (Direito Constitucional Marítimo. Curitiba: Juruá, 2011, p. 93-94); João Luís Aguiar de MEDEIROS e Luis Cláudio Furtado FARIA (O *Tribunal Marítimo*, 06/05/2015. Disponível [aqui](#), acesso em 13/02/2016) e Ruy de Mello MILLER (*Poder Judiciário e Tribunal Marítimo: independência, harmonia e efetividade das decisões judiciais*, 11/03/2015, disponível [aqui](#), acesso em 13/02/2016).

2 Ao longo deste texto, a transcrição da legislação respeita a grafia original da publicação de cada ato normativo. Do mesmo modo, não há trechos sublinhados nem destacados no original, sendo tais ênfases acrescentadas na transcrição. Em alguns casos, deixou-se de transcrever todos os incisos, alíneas, ou parágrafos dos dispositivos, mantendo-se apenas as que interessam

ao presente artigo.

3 PIMENTA, Matusalém Gonçalves. *Processo Marítimo: formalidades e tramitação*, 2ª ed. Barueri: Manole, 2013, p. 8.

4 Na verdade, o DL 7.675 não apenas deixou de revogar, como continha dispositivo que manteve expressamente a vigência dos referidos Decretos:

Art. 19. Continuam em vigor os dispositivos do Decreto nº 20.829, de 29 de dezembro de 1931 e do Regimento aprovado pelo Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, que, explícita ou implicitamente, não contrariem os do presente Decreto-lei.

Siga-nos no  News

Compartilhar



Migalhas