

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS  
FACULDADE NACIONAL DE DIREITO**

**O ATO ILÍCITO COMO PREJUDICIAL DE MÉRITO  
NO JULGAMENTO DO FATO DA NAVEGAÇÃO**

**LUCAS SARMENTO PIMENTA**

**Rio de Janeiro  
2018/2**

**LUCAS SARMENTO PIMENTA**

**O ATO ILÍCITO COMO PREJUDICIAL DE MÉRITO  
NO JULGAMENTO DO FATO DA NAVEGAÇÃO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Antônio Eduardo Ramires Santoro**.

**Rio de Janeiro  
2018/2**

## CIP - Catalogação na Publicação

S644a Sarmiento Pimenta, Lucas  
O Ato Ilícito como Prejudicial de Mérito no  
Julgamento do Fato da Navegação / Lucas Sarmiento  
Pimenta. -- Rio de Janeiro, 2018.  
74 f.

Orientador: Antônio Eduardo Ramires Santoro.  
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade  
de Direito, Bacharel em Direito, 2018.

1. Direito Marítimo. 2. Direito Processual  
Marítimo. 3. Tribunal Marítimo. 4. Fato da Navegação.  
5. Questão Prejudicial. I. Ramires Santoro, Antônio  
Eduardo , orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a)  
autor(a), sob a responsabilidade de Miguel Romeu Amorim Neto - CRB-7/6283.

**LUCAS SARMENTO PIMENTA**

**O ATO ILÍCITO COMO PREJUDICIAL DE MÉRITO  
NO JULGAMENTO DO FATO DA NAVEGAÇÃO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Antônio Eduardo Ramires Santoro**.

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

Banca Examinadora:

Antônio Eduardo Ramires Santoro  
Orientador

---

Membro da Banca

---

Membro da Banca

**Rio de Janeiro  
2018/2**

À Albany Guimarães (*in memoriam*), mais que  
avô, meu melhor amigo.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por não ter apartado Sua mão poderosa de mim nem um dia sequer. Toda a glória seja dada a Ele.

Ao meu avô Albany Guimarães (*in memoriam*), por ter me ensinado a ser homem.

Às minhas avós, Maria Helena e Angelina, por terem me sustentado com suas orações.

Aos meus pais, Carmen e Matusalém, pelo amor palpável, por serem os maiores exemplos de excelência acadêmica que existem e por terem contribuído em todas as fases desta investigação.

À minha irmã, Rebeca, pela parceria incontestável.

À minha namorada, Dominick, pelo companheirismo sem igual e pelo incentivo diário.

À Tia Lúcia, pelo amor de mãe.

Aos meus professores, especialmente ao meu orientador, Professor Doutor Antônio Santoro, que com tanta presteza colaborou com esta monografia.

Ao meu amigo mais chegado que irmão, Luiz Felipe, pelos valiosos conselhos dados durante toda a graduação.

Às minhas amigas e, também, irmãs, Amanda Centeno e Mariana Gouveia, por terem compartilhado comigo dos momentos mais alegres, assim como dos mais difíceis dentro da faculdade.

À Primeira Igreja Batista do Recreio, por ser a minha família em Cristo.

Ao movimento cristão, CruFND, por ter me ajudado a ser um cristão universitário.

Por último, já com enorme saudade, agradeço à Faculdade Nacional de Direito - FND/UFRJ, por ser a melhor Faculdade de Direito do Brasil!

*“Não fui eu que lhe ordenei? Seja forte e corajoso!  
Não se apavore, nem se desanime, pois o Senhor,  
o seu Deus, estará com você por onde você  
andar.”*

(Josué 1: 9. NVI.)

## RESUMO

Este trabalho teve como tema os julgamentos perante o Tribunal Marítimo, com recorte especial para aqueles que tratam do fato da navegação de uso da embarcação para a prática de ato ilícito penal. O objetivo central da pesquisa foi verificar uma possível invasão de competência por parte da Corte do Mar, quando do julgamento deste incidente marítimo, usurpando atribuição da Justiça Federal. Duas hipóteses foram levantadas: o caráter de questão prejudicial do ato ilícito do tipo administrativo em comento e a violação do princípio constitucional da presunção de inocência pela Corte. Por meio de minuciosa análise jurisprudencial e doutrinária, as hipóteses foram confirmadas. O método de investigação utilizado foi o dialético. Restou demonstrado que o Colegiado do Mar tem competência para julgar o fato da navegação, mas não o ilícito penal que o compõe. Ainda, argumentou-se que a melhor solução seria a de sobrestar o feito administrativo, aguardando o trânsito em julgado da sentença penal. Concluiu-se, por fim, que o entendimento do Tribunal Marítimo está em rota de colisão com as garantias fundamentais constitucionais e deve, com presteza, guinar o seu rumo a águas tranquilas, abrigadas pelas molduras da Constituição de 1988.

**Palavras-Chave:** Direito Marítimo. Direito Processual Marítimo. Tribunal Marítimo. Fato da Navegação. Questão Prejudicial. Ato Ilícito.



## **ABSTRACT**

*This research had as its theme the judgments before the Maritime Court, with a special cut for those who deal with the navigation fact of using the vessel for the practice of illegal criminal act. The main objective of the research was to verify a possible invasion of jurisdiction by the Court of the Sea, at the time of the trial from a maritime incident, usurping the attribution of the Federal Court. Two hypotheses have been raised: the character of a preliminary question on the unlawful act of the administrative type at issue and the violation of the constitutional principle of the presumption of innocence by the Court. Through detailed jurisprudential and doctrinal analysis, the hypotheses were confirmed. The method of investigation used was the dialectic. It has been demonstrated that the Collegiate of the Sea has competence to judge the navigation fact, but not the criminal wrongdoing that compose it. Still, it was argued that the best solution would be to stop the administrative act, awaiting the final sentence of the criminal sentence. It was concluded, finally, that the understanding of the Maritime Court is in a collision course with the fundamental constitutional guarantees and must, with promptness, guide its course to calm waters, sheltered by the frames of the 1988 Constitution.*

**Keywords:** *Maritime Law. Maritime Procedural Law. Maritime Court; Navigation Fact; Preliminary Question; Unlawful Act.*

## ABREVIATURAS

CC - Código Civil

CCom - Código Comercial

CF - Constituição Federal

CP - Código Penal

CPC - Código de Processo Civil

CPP - Código de Processo Penal

DPC - Diretoria de Portos e Costas

IAFN - Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação

IMO - International Maritime Organization

LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

LOTM - Lei Orgânica do Tribunal Marítimo

NORMAM - Norma da Autoridade Marítima

ONU - Organização das Nações Unidas

PEM - Procuradoria Especial da Marinha

RIPTM - Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo

RLESTA - Decreto Regulamentador da LESTA

RPB-IMO - Representação Permanente do Brasil junto à IMO

STF - Supremo Tribunal Federal

STJ - Superior Tribunal de Justiça

TM - Tribunal Marítimo

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	10
CAPÍTULO 1 - O DIREITO MARÍTIMO .....	12
1.1 Origem Histórica .....	12
1.2 O Direito Marítimo no Brasil .....	14
1.2.1 Das Normas Jurídico-Marítimas.....	14
1.2.2 Da Inexorável Dependência .....	17
1.2.3 Da Timidez Acadêmica .....	18
1.3 O Direito Marítimo na Comunidade Internacional .....	19
1.3.1 Do Bom Exemplo .....	20
1.3.2 Das Organizações Internacionais Relevantes .....	21
1.4 Conceito .....	23
CAPÍTULO 2 - O TRIBUNAL MARÍTIMO.....	28
2.1 Histórico .....	30
2.2 Composição .....	33
2.3 Competência .....	34
2.4 Jurisdição .....	35
CAPÍTULO 3 - OS ACIDENTES E OS FATOS DA NAVEGAÇÃO .....	38
3.1 Generalidades .....	38
3.2 Principais Vertentes.....	40
3.3 O Art. 15, “F” , da LOTM.....	43
CAPÍTULO 4 - O ATO ILÍCITO COMO PREJUDICIAL DE MÉRITO .....	46
4.1. Da Distinção entre Questão Prejudicial e Questão Preliminar.....	48
4.2 Da Comunicação entre as Instâncias .....	51
4.3 Da Invasão de Competência .....	53
4.4 Da Desconsideração dos Princípios da Presunção de Inocência e do Devido Processo Legal .....	57
4.5 Da Contribuição Doutrinária .....	60
4.6 Da Divergência Jurisprudencial .....	61
4.7 Da Proposta Profilática .....	66
CONCLUSÃO .....	67
REFERÊNCIAS .....	69

## INTRODUÇÃO

“A forma mais terrível de naufrágio é não partir.”

(Amyr Klink)

Talvez o título desta obra cause estranhamento para a maioria dos leitores em um primeiro momento. Esse desconforto inicial, que confia o autor que irá desaparecer logo nas primeiras laudas, acontece pelo fato do Direito Marítimo ser um ramo pouquíssimo, quando é, abordado nas faculdades de Direito.

Esse distanciamento dos juristas, contudo, tem gerado consequências muito mais graves que apenas a do desconhecimento.

Mais especificamente no âmbito do Tribunal Marítimo, com sede na cidade do Rio de Janeiro, cenário principal da trama trazida nesta obra, o número reduzido de profissionais conhecedores das letras jurídicas que se aventuram pelas sinuosas ondas do Direito Processual Marítimo, tem criado campo fértil à perpetuação de ilegalidades e de inconstitucionalidades não mais admissíveis em um Estado Democrático de Direito.

É neste campo, quer dizer, do processo marítimo, que se encontra a exposição agora apresentada, mais especificamente no que concerne ao uso da embarcação para o cometimento de atos ilícitos, definidos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional, nos moldes do art. 15, “f” da Lei 2.180/54, Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM).

O problema proposto consubstancia-se em verificar se o Tribunal Marítimo tem usurpado de sua competência, quando do julgamento do tipo administrativo supracitado, vez que sua jurisprudência dominante aponta no sentido da desnecessidade de aguardar a decisão final da Justiça Criminal quanto à ocorrência ou não do ilícito penal inserido na infração administrativa.

Na busca da solução do problema, apresenta-se como hipótese fundamental o fato de que o ato ilícito trazido à baila, elementar do tipo administrativo em comento, comporta-se como questão prejudicial a ser decidida no juízo criminal, provocando o sobrestamento do feito na esfera administrativa.

A investigação se justifica na medida em que, apesar de o Brasil ter, aproximadamente, 8.500 km de costa marítima, verifica-se uma carência exorbitante de produção acadêmica acerca do Direito Marítimo, maior ainda no que tange ao Direito Processual Marítimo, sendo este um segmento altamente especializado, mas pouquíssimo explorado pela doutrina nacional.

A discussão do tema é relevante, ainda, porque, se confirmada a hipótese sugerida, estar-se-á diante de grave violação ao princípio constitucional da presunção de inocência, tido como condição *sine qua non* à existência de um Estado Democrático de Direito. Configura-se como um dos objetivos desta obra denunciar os ataques a esse princípio nos processos que correm perante a Corte Marítima brasileira.

Esse estudo teve como referencial teórico a escassa, porém presente, doutrina maritimista, com destaque ao raciocínio dos Professores Matusalém Gonçalves Pimenta e Eliane Octaviano Martins, assim como as leis e regulamentos que guardam conexão com o tema.

Além disso, foram utilizadas fontes outras, como os acórdãos do Tribunal Marítimo, entrevistas com os juízes que compõem o Colegiado do Mar, publicações em periódicos e os casos concretos apresentados pela jurisprudência como um todo.

Faz-se imperioso gizar que o método de pesquisa utilizado foi o dialético (MARCONI; LAKATOS, 2010, p. 82-88), em que se prezou pela análise crítica do objeto do trabalho.

No primeiro capítulo, o leitor encontrará noções gerais do Direito Marítimo, referentes ao seu histórico, ao seu desenvolvimento no Brasil, assim como na esfera internacional.

No capítulo seguinte, descortina-se o Tribunal Marítimo, dando-se informações sobre suas origens, composição, competência e jurisdição, sendo um dos objetivos deste trabalho o de dar conhecimento público a respeito da essencialidade dessa Corte do Mar no território brasileiro.

O terceiro capítulo discute os diversos tipos de acidentes e fatos da navegação, suas delimitações legais e as diversas perspectivas doutrinárias que recebem.

Finalmente, o último capítulo vem no sentido de provar a necessidade de sobrestamento, no Tribunal Marítimo, dos processos em que são julgados o fato da navegação arrolado no artigo 15, “f”, da LOTM, até ser alcançado o trânsito em julgado no juízo criminal, com o condão de acusar a teratologia jurídica que vem sendo imposta na Corte do Mar.

Esse capítulo traz, outrossim, a verificação da hipótese, a resposta ao problema e uma proposta profilática de solução.

Por fim, tem esperança o autor de que esta pesquisa sirva de combustível para o avançar do estudo do Direito Marítimo no país e para provocar o debate jurídico, averbando-se, desde já, o devido respeito ao pensamento divergente.

## CAPÍTULO 1 - O DIREITO MARÍTIMO

“Aquilo que parecia dever separar os homens, as regiões, tornou-se o meio mais ativo, pronto, fácil e econômico de comunicação e de permuta para o gênero humano. Longe de separar os homens, como pensou Horácio, o mar, este caminho que se move e por si mesmo se separa, é a mais límpida afirmação da vida coletiva dos povos.”

(SILVA COSTA, 1935, p. 39)

Haveria total desnecessidade de iniciar este trabalho monográfico desta maneira não fosse o fato de o ramo jurídico *sub studio* ser, não raro, de desconhecimento dos juristas em geral.

Aliás, a desinformação latente por parte da comunidade acadêmica e as terras ainda com ares de virgindade foram fatores cruciais para que não outro, mas o Direito Marítimo, mais precisamente no que tange ao Direito Processual Marítimo, fosse o campo escolhido para essa pesquisa.

Sim, é no âmbito do Processo Marítimo que a questão cerne deste trabalho será destrinchada. Contudo, para que se passeie pelo campo do direito processual e se aprenda acerca dos remédios jurídicos - a farmacologia jurídica, como diria Carnelutti (2004, p.67) -, é necessário, antes, por uma questão lógica e didática, bem compreender as patologias trazidas pelo direito material.

Nesse sentido, não se propõe o autor, nesse primeiro momento, a esgotar as nuances da matéria, mas tão só a proporcionar um panorama geral, objetivando o melhor entendimento do que será tratado *a posteriori*.

### 1.1 Origem Histórica

O homem, mesmo que carregado pelo medo do desconhecido e sempre abalado pelas tempestades marinhas, não se furtou em iniciar suas aventuras marítimas. Os anseios sociais locais, muitas vezes por sobrevivência, foram mais fortes que o terror causado pelos oceanos e lançaram os primeiros seres humanos ao mar.

Como era de se esperar, a simplicidade marcava as embarcações primeiras. Compostas muitas vezes por troncos, juncos e cascas de árvore, foram o sustento de muitos aventureiros, deixando as marcas iniciais de navegabilidade na história humana.

Com o tempo, é claro, e a percepção do vento como força motriz, as primeiras velas foram içadas, dando início a um desenvolvimento que continua até os dias atuais e sem data para terminar.

A partir do desbravamento dos mares, a aproximação entre os povos foi inevitável. Aquilo que parecia separá-los começa a ser o meio mais econômico e eficiente para os relacionamentos entre os povos e para a formação de muitas comunidades (VITRAL, 1977, p. 21-25).

De fato, o mar teve importância inquestionável para a formação e para o crescimento das sociedades. Por meio dele, quer dizer, do mar, foi possível o desenvolvimento do comércio como um todo, pois intensificou o transporte de mercadorias e alimentos, especialmente as especiarias. Foi por conta do mar e das grandes navegações, que muitas civilizações puderam se tornar potências, como Espanha e Portugal, e nações puderam ser formadas, como o próprio Brasil.

Desde já, salienta-se que a maior parte dos maritimistas, como Eliane Octaviano Martins e Waldir Garcia, opta por separar o desenvolvimento da legislação marítima em três blocos, quais sejam a legislação na Antiguidade, na Idade Média e no Período Moderno, como será delineado na sequência.

Inicialmente, as navegações eram limitadas aos rios, onde o Vale do Nilo, localizado na Mesopotâmia, e o Golfo Pérsico eram explorados. Os pioneiros no comércio foram os fenícios. Suas frotas eram as mais potentes na Antiguidade e no mar não foi diferente, até por conta de sua localização geográfica, entre montanhas do Líbano e regiões do Mediterrâneo. Então, até por uma questão de sobrevivência, o comércio, por meio do desbravamento do mar, se mostrou necessário (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 25).

Assim, é de se imaginar que um meio tão importante para as civilizações não poderia ficar sem qualquer tipo de regulamentação. Primeiramente, tem-se o Código de Hamurabi (1772 a.C., aproximadamente). Em seus artigos 234 a 240, encontram-se os princípios e as normas do Direito Marítimo. Além desse, na história antiga, também havia o Código de Manu, que tratava do câmbio marítimo, o Talmud da Babilônia e o Talmud de Jerusalém (ambos sobre venda de navios) e, na Itália, as Leis de Rhodes. (LACERDA, 1984, p. 19).

Essas últimas eram as mais importantes, visto que, além de influenciarem povos antigos, também inspiraram fontes do Direito Medieval. Adotadas pelos romanos, a não ser quando fossem contra o próprio Direito Romano, trazem o fato de que Roma não se preocupou

tanto em legislar sobre o comércio ou o mar, já que ficavam majoritariamente a cargo de estrangeiros ou escravos. Ainda assim, o *Corpus Iuris Civilis* conta com trechos sobre a navegação marítima (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 23).

Na Idade Média, já houve o desenvolvimento do Direito Marítimo de fato, a partir de compilações. Por exemplo, os Rolos de Oléron, que eram uma coleção de antigos julgamentos dos tribunais franceses, provavelmente do século XI, realizada por um autor desconhecido. Outra importante obra, também sem autor conhecido, é o Consulado do Mar, coleção de costumes vigentes no Mediterrâneo, aplicados por cônsules, abrangendo todos os institutos do Direito Marítimo.

Com o Período Moderno, vem a Ordenação de Savary (1963), na França, que serviu como base do Direito Marítimo por dois séculos. Já com a Revolução Francesa, surgem os Códigos Civil (1804) e Comercial (1807) e, finalmente, em 1926, o Código do Trabalho Marítimo (LACERDA, 1984, p. 24).

O Código Comercial Francês de 1807, também chamado de Código de Napoleão, tendo sido promulgado pelo mesmo em 1808, com parte específica voltada ao comércio marítimo, exerceu influência ímpar nas legislações marítimas por todo o mundo (GIBERTONI, 2013, p. 12).

Muitos países, inclusive o Brasil, praticamente copiaram por completo o Código Napoleônico, salvo algumas adaptações, tamanho foi seu ineditismo e representatividade na comunidade internacional.

## **1.2 O Direito Marítimo no Brasil**

Visto o avançar e o desenvolvimento durante séculos da matéria na Europa, era chegada a hora do Direito Marítimo atracar nos portos do país tropical. Após a abertura dos portos às nações amigas (1808), por decreto de Dom João VI, o tráfego marítimo muito se intensificou e não era mais uma atitude sábia permanecer à deriva com relação à ordem jurídica marítima.

### **1.2.1 Das Normas Jurídico-Marítimas**

O Brasil, depois de muito tempo utilizando a legislação portuguesa, já que foi colônia de Portugal até 1822, quando da sua declaração de independência, em 1850, ganhou, na época imperial, o seu próprio Código Comercial (CCom) - Lei 556, de 25 de junho de 1850, que, em



sua Parte II, dispõe do Direito Marítimo, amplamente influenciado pela Ordenação de Savary e pelo Código Comercial Napoleônico.

Interessante notar que, com a entrada em vigor do Código Civil (CC) de 2002 - Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - e o efetivar da unificação da matéria civil em um só código, com a conseqüente absorção dos temas, a Parte Primeira do Código Comercial foi revogada, restando em vigor, hoje, somente a Parte Segunda, completamente desatualizada, tendo sido redigida sob as barbas de Dom Pedro II no século XIX.

Além disso, com o avançar dos anos e a edição de novos enunciados normativos, ocorreram diversas revogações tácitas ao CCom.

Para ilustrar, estão tacitamente revogados os dispositivos que tratam dos contratos de trabalho dos tripulantes, haja vista a entrada em vigor da Consolidação das Leis do Trabalho - Decreto-lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943 - que, em seus artigos 248 a 252, trata das equipagens das embarcações da Marinha Mercante Nacional, de navegação fluvial e lacustre, do tráfego nos portos e da pesca.

Após a partida dada pelo Código Comercial, seguiram-se uma infinidade de normas marítimas nacionais, muitas delas como resposta aos acordos firmados internacionalmente pelo Brasil em diversas convenções.

Como exemplos, cita-se: Lei 2.180/54 - Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), Lei 6421/77 sobre as diretrizes para a proteção à utilização de faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira, Lei 7.203/84 sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, Lei 7.273/84 sobre busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, Lei 8.617/93 - Lei dos Portos, Lei 9.537/97 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) e seu regulamento (RLESTA), instituído pelo Decreto nº 2.596/98, Lei 9.966/00 - Lei do Óleo etc.

Ademais, o Código Penal (CP) e o Código de Processo Penal (CPP) trazem regulamentações no que concerne à extraterritorialidade, a crimes cometidos a bordo, a crimes ambientais envolvendo o meio ambiente marinho, à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, que em tudo influem no Direito Marítimo.

O próprio Código de Processo Civil de 2015 (CPC/15) - Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015 - também está repleto de contribuições à legislação marítima, formando parte do direito processual marítimo.

Primeiro, no inciso VII do artigo 313, ao trazer o dever de suspensão do processo, quando da discussão de acidentes e fatos da navegação, competência do Tribunal Marítimo - assunto que ainda será objeto de estudo, em tempo oportuno, nesta monografia.

Depois, em sede de procedimentos especiais, os legisladores definiram regulação da avaria grossa - artigos 707 a 711 - e com a ratificação dos protestos marítimos e dos processos testemunháveis formados a bordo - artigos 766 a 770 -, temáticas que, por si só, poderiam dar ensejo a um novo trabalho e, por este motivo, não serão aqui aprofundadas.

A contribuição poderia ser ainda maior, não fosse um nefasto veto presidencial no ano de 2015. Explica-se o absurdo.

No mesmo dia em que foi sancionado o novo Código de Processo Civil, a então Presidente da República, Dilma Rousseff, enviou ao Senado Federal a Mensagem nº 56, estabelecendo o veto parcial de dispositivos deste novo código. Um dos vetados foi o inciso X, do artigo 515, que incluía entre os títulos executivos judiciais, os acórdãos do Tribunal Marítimo.

Devido aos motivos nebulosos que levaram a edição deste veto, passa-se a explanação apenas das razões de sua teratologia no âmbito jurídico.

Consoante a doutrina do Professor Matusalém Gonçalves Pimenta (2017), a intenção do legislador em atribuir status de título executivo aos acórdãos do TM por meio no novo CPC possuía dois objetivos: evitar decisões antagônicas sobre o mesmo assunto e garantir o direito fundamental da prestação jurisdicional em duração razoável do processo.

Ora, se fossem as decisões do TM tratadas como títulos executivos judiciais, a esfera cível, caso fosse provocada, ater-se-ia tão somente ao *quantum* indenizatório, deixando sob as penas dos especialistas náuticos a responsabilidade de atribuir as causas e imputar os responsáveis dos acidentes e fatos da navegação.

Esse avanço pretendido pelo Legislativo se perdeu com o veto do Executivo, abafando o interesse da sociedade por julgamentos mais céleres e, temporariamente, retirou-se um pouco da importância do Tribunal Marítimo em seu poder de julgamento.

Dessa forma, aqueles que buscarem o valor indenizatório nos juízos cíveis terão de aguardar a decisão de magistrados, *data máxima vênia*, não especialistas, a respeito das causas e dos responsáveis pelo acidente marítimo, mesmo após especializada decisão da Corte Marítima já ter finalizado a questão, formando coisa julgada administrativa.

Em crítica feita por Alúcio Mendes (2017, p. 90 e 91), o professor processualista mostra que o Judiciário expandiu tanto seu campo de atuação, que terminou por ser como uma clínica geral, marcada pela generalidade e composta de juízes muitas vezes não especializados para aquilo que julgam. É assim que se encontram, hoje, os juízes federais, aptos a deliberar sobre os as causas, os responsáveis e as penas devidas em casos que envolvam acidentes e fatos da navegação.

Deixando de lado esta decepção e voltando à realidade do Direito Marítimo no Brasil como um todo, fato é que, muito embora haja multiplicidade considerável de dispositivos legais marítimos, ainda não é matéria codificada e carrega o ônus, ou melhor, o desafio da congruência das legislações esparsas, dando forma a uma verdadeira colcha de retalhos.

### 1.2.2 Da Inexorável Dependência

No Brasil, 96% da importação é feita pelo mar, assim como 95% da exportação (BRASIL. ANTAQ, 2017, p. 11 e 12). Além disso, o país ancora grande parte de sua receita no petróleo extraído de plataformas *offshore*, isto é, localizadas em alto mar.

O território de cerca de 8.500 km de litoral, com 80% da população vivendo a menos de 200 km da costa, abrigava, já em 2014, um número surpreendente de 34 portos públicos, 89 terminais privados e mais 38 sendo estudados e construídos, o que traz um retrato da total dependência do país do setor naval (BRASIL. Tribunal Marítimo, 2014, p. 98). Nesse sentido, hoje, mais do que nunca, navegar é preciso.

A este respeito, em visita à Faculdade Nacional de Direito - FND/UFRJ, no segundo semestre de 2017, asseverou Luís Felipe Galante: “Quer saber como está a economia brasileira? Então, olhe para os portos, eles são os termômetros” (informação verbal)<sup>1</sup>.

Seguindo a lógica do advogado maritimista, a má regulação da navegação brasileira poderá afastar o interesse dos muitos investidores e prejudicar de maneira incalculável os cofres nacionais.

Esta realidade já era mencionada pelo mestre Waldir Vitral (1977, p. 24-25) no final da década de 1970: “Hodiernamente, todos países marítimos por necessidade de sua própria sobrevivência comercial não podem descuidar de sua marinha mercante, como um instrumento vivo do comércio com outros povos”.

Não só a academia, como também as estatísticas comprovam aquilo que não pode passar despercebido. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ - (2017, p. 11 e 12), autarquia em regime especial vinculada ao Ministério dos Transportes e à Secretaria Nacional de Portos, publicou, em fevereiro deste ano, o seu Anuário Estatístico de 2017 e, mais uma vez, os números seguiram o viés que se pretende demonstrar.

Os cálculos feitos de porto a porto mostraram que os cinco principais destinos das exportações brasileiras, são, nesta ordem: China, Holanda, Malásia, Japão e Estados Unidos.

---

<sup>1</sup> Aula fornecida por Luís Felipe Galante em visita feita à Faculdade Nacional de Direito - FND/UFRJ em 12 de setembro de 2017.

De outra banda, eis as cinco principais origens das importações brasileiras, do maior para o menor: Estados Unidos, China, Argentina, Colômbia e Austrália.

Ora, dos oito países mencionados, apenas a Argentina faz fronteira com o Brasil. Comprova-se, portanto, que a economia quase que completa do país depende do transporte marítimo e não é capaz de sobreviver sem ele.

Cabe aqui salientar que, não obstante ser considerado um *global trader*, o Brasil não é considerado uma potência marítima no mundo *shipping*. Assim é que, embora seja uma nação que dependa do mar, sua indústria naval tem perdido muita força e não tem suportado a competitividade internacional.

Feitas as devidas ressalvas, não restam dúvidas de que, devido à eminente predominância do modal marítimo, certa está a necessidade de uma maior imersão e compreensão acerca do tão essencial, mas, em linhas equânimes, tão negligenciado, ao menos em território nacional, Direito Marítimo.

### 1.2.3 Da Timidez Acadêmica

Tomando nota de tudo aquilo que já foi perfilado nas laudas antecedentes, outra conclusão a que se chega, é que as muitas normas e a importância discrepante do setor naval para a economia do país não foram suficientes para fomentar o meio acadêmico de maneira equânime, tendo o Brasil uma deficiência inescusável na seara do Direito Marítimo.

É este o momento propício para destacar as penas antológicas dos mestres José da Silva Costa, Caminha Gomes e Sampaio de Lacerda, que produziram doutrina imarcescível no século passado, sendo os brasileiros pioneiros a criar conteúdo acadêmico de qualidade na seara do Direito Marítimo.

Ocorre que, para a tristeza da comunidade marítima brasileira, estas obras não foram atualizadas, tampouco reeditadas, a fim de que se fizessem as ampliações devidas. Nesse diapasão, com as transformações significativas sofridas pelo comércio marítimo ao longo dos anos, os trabalhos dos escritores de escol foram superados e décadas se passaram sem que existisse doutrina atualizada sobre a matéria.

Para contentamento geral, em 2005, a Professora Eliane M. Octaviano Martins lançou sua obra, intitulada Curso de Direito Marítimo, e fez ressuscitar o Direito Marítimo brasileiro, pondo fim ao silêncio ensurdecido deixado pelos mestres supramencionados. (PIMENTA, 2013, p. XV)

Com um acervo de pouquíssimos cursos de Direito Marítimo, destaque para o Curso de Direito Marítimo de Octaviano Martins, material obrigatório a todas as instituições de ensino

que ministram a matéria, e a desafeição, na opinião do autor, gerada tão somente pela falta de conhecimento, de muitos alunos, segue-se com o intuito de fomentar o aprendizado deste campo deveras apaixonante, imprescindível à preservação da boa ordem jurídica no mar.

O pouco estudo desta área no país e o seu abandono pelas faculdades de Direito, faz aparecerem teratologias jurídicas como a questão cerne desta obra que será discutida a partir do capítulo terceiro.

Em tempo, e com a devida vênia a todos os agentes participantes, deixa, aqui, o pesquisador, decepção em ter sido contemporâneo da incoerente retirada da disciplina “Direito das Navegações”, que fornecia noções de Direito Marítimo e de Direito Aeronáutico, da grade curricular da Faculdade Nacional de Direito - FND/UFRJ, não sendo esta abarcada nem mesmo como disciplina optativa.

Ora, soa como verdadeira incoerência país que bebe cada vez mais dos lucros bilionários do pré-sal não se aprofundar no estudo dos regulamentos marítimos. Vale, neste momento, trazer à baila parte dos dizeres de Umberto Celli Junior, quando da apresentação de “Curso de Direito Marítimo”, vol. II, de Eliane Octaviano Martins:

É curioso que um país com as dimensões do Brasil, possuidor de uma costa marítima com aproximadamente 9.000 km de extensão, tenha produzido tão poucos estudos sobre o Direito Marítimo. São realmente poucos os que realmente conhecem a prática, os costumes e as regras internacionais que constituem as fontes desse direito. Um país que depende crescentemente das exportações para viabilizar o seu crescimento sustentável tem de estar preparados para os constantes desafios colocados pelo comércio marítimo e, para tanto, precisa olhar com maior atenção para essa instigante área do direito.

É bem verdade, a fim de usar a honestidade intelectual e factual, que, na última década, surgiram, ainda que de forma bastante tímida, alguns cursos de pós-graduação *lato sensu* em Direito Marítimo, como o da Faculdade de Direito de Vitória - FDV, o da Fundação Getúlio Vargas - FGV Direito Rio e o da Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, mas nada que possa ser visto como um verdadeiro despertar da academia para o mundo das ciências jurídicas marítimas.

Entretanto, vez que não há país que tenha mais bacharéis em Direito que o Brasil, sendo o desemprego uma lamentável realidade entre os juristas e a especialização já ser tida como uma obrigação, muito mais que mera oportunidade, navega-se na esperança de que, ainda que tardiamente, a comunidade jurídica irá acordar para enfrentar os desafios do Direito Marítimo e beber da fonte doce do seu mercado em expansão.

### **1.3 O Direito Marítimo na Comunidade Internacional**

A influência nas normas internacionais sobre o Direito Marítimo brasileiro não é algo que ficou no passado, preso ao Código Napoleônico, mas configura-se como ato contínuo.

De fato, o caráter internacional da indústria *shipping* é motivo suficiente para que se olhe atentamente para fora das vigias<sup>2</sup> do transatlântico brasileiro, com anseios de captar e por em prática tudo aquilo que tem sido deliberado sobre o assunto no mundo.

Dentro deste prisma, dois enfoques devem ser priorizados: a forma como os demais países tratam o ensino da disciplina e o que as organizações internacionais mais relevantes tem decidido como padrão a ser seguido.

### 1.3.1 Do Bom Exemplo

Diferentemente do que ocorre em terras brasileiras, a maioria dos países desenvolvidos perceberam a necessidade de se mergulhar no profundo e imenso mar das ciências náutico-jurídicas o quanto antes.

No cenário acadêmico jurídico internacional, algumas penas apresentam luz invulgar no campo do Direito Marítimo. Fazem parte desta academia internacional de letras marítimas os professores: Ignacio Arroyo Martínez, Georges Ripert, Emmanuel du Pontavice, René Rodière, Philippe Delebecque, Pierre Bonassies e Christian Scapel.

Entre os doutrinadores citados, todos são contemporâneos, com exceção de Ripert, clássico de um passado distante (1880-1958).

Ora, não poderia ser diferente. Atualmente, o transporte marítimo responde por volta de 95% (OCTAVIANO MARTINS, 2015, p. 93) de todo o comércio mundial, sendo um dos principais combustíveis ao aprofundamento do processo de globalização. Não há mais espaço e nem razão para que a matéria não seja estudada a fundo, recebendo todo o incentivo necessário, mormente o financeiro.

Este entendimento já está tão enraizado na comunidade jurídica daqueles povos, que a cadeira de Direito Marítimo, sendo esta uma disciplina obrigatória em grande parte das universidades, está mais que sedimentada e, para gerar *status* de perplexidade em alguns juristas brasileiros, nenhum aluno ou professor busca destituí-la da base curricular, vez que seria visto como comportamento dotado de imaturidade e insensatez e não demoraria a ser abafado.

Como brilhante ilustração, a Faculté de Droit et de Science Politique D'Aix-Marseille, localizada da cidade de Aix-en-Provence, na França, alcança a beleza de ter um departamento

---

<sup>2</sup> É como são chamadas as “janelas” dos navios.

operacionalizado para tratar unicamente das questões referentes ao Direito Marítimo, o chamado Centre de Droit Maritime et des Transports.

Segue pelo mesmo caminho a Faculté des Affaires Internationales que oferece mestrado em Direito Marítimo, assim como a Faculté de Droit de Nantes, por meio do Centre de Droit Maritime et Océanique.

Exemplos como estes deveriam gerar nos juristas brasileiros ao menos um sentimento de inquietude, visto que muitos são aqueles que se formam bacharéis em Direito sem nem sequer tomar conhecimento da existência deste ramo jurídico.

### 1.3.2 Das Organizações Internacionais Relevantes

Das organizações internacionais que regulam internacionalmente o Direito Marítimo, destacam-se a Organização Marítima Internacional - IMO e a Organização Internacional do Trabalho - OIT, ambas agências das Nações Unidas (ONU).

Essa regulação é feita na forma da edição de convenções, resoluções e códigos. Ficam obrigados a cumprir essas legislações todos os países signatários, assim como adaptar as suas legislações internas.

Uma vez que as embarcações que não respeitam as normas internacionais são barradas no tráfego internacional, nota-se a ratificação em massa das principais normas pelos países de maior tradição marítima.

Com maior relevância, encontra-se a IMO, criada em 1948, em Genebra, apesar de sua sede estar localizada em Londres, como uma agência especializada da ONU.

Consoante o próprio site da organização, de acesso livre na internet, a IMO possui, hoje, 174 Estados membros e três membros associados. Desta maneira, é de clareza meridiana que tudo aquilo que é decidido pela IMO possui relevância global.

A IMO possui como objetivos o tratamento de assuntos relativos à navegação marítima trazidos por outros órgãos da ONU, a proteção e a segurança de navios, a prevenção da poluição marinha por navios e estimular a adoção de padrões normativos internacionais no que concerne à segurança marítima.

É o que se depreende pela leitura de sua missão em seu sítio eletrônico oficial:

*The mission of the International Maritime Organization (IMO) as a United Nations specialized agency is to promote safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping through cooperation. This will be accomplished by adopting the highest practicable standards of maritime safety and security, efficiency of navigation and prevention and control of pollution from ships, as well as through consideration*

*of the related legal matters and effective implementation of IMO's instruments with a view to their universal and uniform application.*<sup>3</sup>

O Brasil tornou-se membro da IMO em 1963 e conta, hoje, com uma representação permanente na Organização: a RPB-IMO, que forma parte da delegação brasileira que atua na IMO.

Os trabalhos da IMO se intensificaram a partir da década de 1960, quando os grandes casos de marés negras<sup>4</sup> tiveram seu início e perduraram por quase quarenta anos. O crescimento da indústria petrolífera não acompanhou o investimento em segurança no mar, o que resultou nos maiores desastres de poluição marinha já experimentados pela humanidade (PIMENTA, 2017, p. 7 e 8).

Para que os danos à fauna e à flora marinhas não fossem ainda maiores, diversas ações governamentais foram tomadas, além da elaboração de uma série de convenções internacionais.

Dentre as de maior importância, está a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, mais conhecida como Convenção de Montego Bay de 1982, que, além de todo o espaço dedicado à proteção do meio ambiente marinho, também consagrou os conceitos de mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental.

Outra grande contribuição deste documento, foi a criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar, sediado em Hamburgo, na Alemanha. O objetivo de sua criação foi dirimir os conflitos gerados na interpretação e na aplicação das normas da Convenção e, até hoje, desempenha essas funções.

Muitas outras importantíssimas convenções, resoluções e códigos foram editados pela IMO e seguidos pelo Brasil. Tantos, que não seria prudente apontá-los neste trabalho, sob pena de fuga do tema. Portanto, a seguir, apresentam-se a lista daqueles que são entendidos como os mais relevantes pelos grandes especialistas (OCATAVIANO MARTINS, vol. I, p. 30 e 31):

- a) Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (COLREG, 1972);
- b) Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, 1974);

---

<sup>3</sup> “A missão da Organização Marítima Internacional (IMO) como uma agência especializada das Nações Unidas é promover, por meio da cooperação, o transporte seguro, protegido, ecologicamente racional, eficiente e sustentável. Essa missão se cumprirá por meio da adoção dos mais elevados padrões de proteção e segurança marítimas, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição por navios, bem como por meio da consideração das questões legais relacionadas e implementação efetiva dos instrumentos da IMO com vistas à sua universalização e aplicação uniforme.” (tradução livre do autor)

<sup>4</sup> Também chamadas de manchas negras, as marés negras são como ficaram conhecidos os casos de poluição as águas dos mares, rios e lagos de grande escala e destruição, fruto do derramamento de petróleo e dos seus derivados, iniciados no período da explosão econômica na indústria petrolífera no final da década de 1960. Para maior aprofundamento do tema, consultar a obra “Praticagem, Meio Ambiente e Sinistralidade” do Professor Matusalém Gonçalves Pimenta.



- c) Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL, 1973) e o seu Protocolo de 1978;
- d) Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto (STCW, 1978); e
- e) Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979 (SAR-79).

Ao lado da IMO, caminha a Organização Internacional do Trabalho - OIT, criada em 1979, tendo por objetivo a regulação das questões trabalhistas nos mais diversos setores de atividade.

A OIT possui sua sede na cidade de Genebra, na Suíça e é composta por 183 Estados membros, não pairando questionamentos, portanto, a respeito de sua relevância em âmbito internacional.

Dentre o vasto material produzido pela OIT, encontram-se resoluções e convenções dirigidas especificamente ao setor marítimo. Ou seja, regras internacionais pensadas propriamente aos homens e mulheres que labutam no mar.

A principal interferência desta organização no setor naval brasileiro, talvez esteja na Convenção nº. 147. Esta norma, ratificada pelo Brasil em 1992 e internalizada por meio da Portaria nº. 210/99, estabelece as Normas Mínimas para a Marinha Mercante. Com este comportamento, o Brasil se tornou o primeiro país da América Latina a se preocupar e, efetivamente, fiscalizar o trabalho e a vida a bordo.

Acostadas à IMO e à OIT, estão outras organizações e instituições relevantes do comércio marítimo internacional. Entre elas, destacam-se: a International Marine Purchasing Association (IMPA), a Baltic & International Maritime Council (BIMCO), o Comitê Marítimo Internacional (CMI), a International Chamber of Shipping (ICS) e a International Law Association (ILA).

Nesta cadência, torna-se impensável falar hoje em Direito Marítimo sem mencionar as convenções internacionais, resoluções e códigos editados com matérias específicas desse ramo.

Sendo a indústria *shipping* dependente por completo das relações internacionais, o respeito às normas internacionais torna-se não mera questão de oportunidade, mas de sobrevivência no mercado global.

#### **1.4 Conceito**

Os esforços perpetrados para uma melhor definição e classificação do Direito Marítimo formam uma odisséia que, por vezes, parece não ter fim.

Não há, ainda hoje, consenso na doutrina e na jurisprudência a respeito da conceituação desse tão especializado, mas pouco explorado ramo do Direito.

Os desafios para estabelecer sua abrangência e sua natureza jurídica são enormes e fazem divergir os entendimentos dos doutrinadores mais abalizados. A dificuldade é explicada, em parte, pelas modificações e avanços intensos sofridas no ramo do comércio marítimo, além do aumento estratosférico das relações do homem com o mar, impulsionado pelas novas tecnologias.

Não obstante as barreiras encontradas, alguns doutrinadores, corajosamente, aceitaram o desafio e procuraram delinear uma conceituação.

Com a codificação sofrida no século XIX, mas especificamente em 1850, em que o Direito Marítimo foi contemplado na Parte II, o entendimento doutrinário, legislativo e jurisprudencial era de que consistia em um ramo do Direito Comercial, diferente do Direito do Mar e relacionado ao comércio marítimo.

No escólio do jurista francês Georges Ripert, defensor do particularismo do Direito Marítimo, “o direito marítimo é o conjunto de relações jurídicas cujo teatro é o mar e o objeto é o comércio marítimo” (RIPERT, 1950, p. 4).

Desta forma, digo, com a consagração do Direito Comercial Marítimo, tinha-se que o regime jurídico marítimo se confundia com a atividade empresarial da navegação. Apartado, assim, encontrava-se o Direito do Mar, com um regime jurídico voltado para as relações entre os Estados e para as questões de soberania e jurisdição no mar.

Ato contínuo, no século XX, nasce, na *Scuola Napolitana del Diritto della Navigazione*, liderada por *Antonio Scialoja*, a teoria de um sistema único de Direito da Navegação. Assim, a tese pugna por um abandono da expressão Direito Marítimo e pela adoção do nome Direito da Navegação Marítima, cujo título engloba tanto o Direito Marítimo quanto o Direito Aeronáutico e traz consigo uma ideia de autonomia.

Esta ideia foi adotada em países como a Argentina e, também, a Itália. Neste último, está ainda em vigor, o *Codice della Navigazione*, promulgado em 1942.

Eis a respeitável lição do mestre Sampaio Lacerda (1949, p. 46) sobre o tema:

Código da Navegação: Reconhecer-se-á, assim, a autonomia desse direito pelos traços particulares que há muito lhe são próprios, desde os primeiros tempos históricos, quando se aplicavam exclusivamente à navegação feita pelo mar, mas que, presentemente, foram, por sua força de atração poderosa, abraçando a jovem e inexperiente navegação aérea, para cada vez mais aconchegá-la e embalá-la com seus ritmos jurídicos. [...] Mas se entrosam os dois direitos, como se fossem um direito único: o direito na navegação, o que vem a confirmar a nossa posição acerca do assunto.

Em meados do século XX, erguem-se doutrinadores que adotam a postura de um Direito Marítimo *lato sensu*. Explica-se.

A tese é a de que o Direito Marítimo tanto envolve o tráfico marítimo, como também o tráfico marítimo em si, contrapondo-se a ideia mais reduzida de um Direito Comercial Marítimo.

Para lastrear essa concepção, os idealizadores fizeram uso da clássica divisão doutrinária kelsiniana entre direito público e direito privado. Por efeito, à luz da doutrina de Kelsen, postula-se que o direito da navegação é de direito público e, de outra mão, o direito marítimo é de natureza mista, isto é, público e privado. (ANJOS; GOMES, 1992, p. 5)

Também navega neste rumo este excerto da obra “Fenomenologia do Direito Marítimo” (SAMMARCO, 2000, p.6):

É certo que, no atual estágio do desenvolvimento do direito positivo, cada vez mais o Estado se imiscui na órbita privada, não só para garantir os direitos ali estabelecidos, mas para impor normas de conduta, anular pactos e contratos, rever cláusulas contratuais etc. Sob este mesmo prisma, alguns ramos do direito positivo são caracterizados basicamente por serem híbridos ou mistos (direito misto), ao contrário das outras duas espécies que se distinguem, basicamente, por estarem relacionadas ao interesse público ou privado. E pelo seu caráter peculiar e sua formação histórica, o direito marítimo é exemplo clássico dessa concepção.

Neste cenário, surgiram as classificações das mais variadas. Um exemplo foi a trazida por Anjos e Gomes (1992, p. 8 e 9), que configura a seguinte organização:

- a) Direito da Navegação Público Internacional ou Externo;
- b) Direito da Navegação Público Interno;
- c) Direito Marítimo Público Internacional ou Externo;
- d) Direito Marítimo Público Interno; e
- e) Direito Marítimo Privado.

É bem verdade, contudo, que, hodiernamente, os clássicos conceitos dogmáticos foram superados e não encontram mais tanta aceitação pelos juristas, pois a tradicional separação entre direito público e direito privado, salvo em pontuais casos de apoio didático, não mais se sustenta, haja vista a complexidade das relações jurídicas.

Com efeito, nota-se uma tendência entre a doutrina mais abalizada de se preferir conceituações cada vez mais abrangentes, incluindo, até mesmo, o Direito do Mar. Também, constata-se que o descarte da clássica segmentação entre direito público e direito privado, abriu espaço para a consolidação do Direito Marítimo como um direito especial e autônomo. É o que será demonstrado adiante.

Na interpretação do mestre Ignacio Arroyo Martínez, defensor contundente de um Direito Marítimo autônomo, acompanhado pela Professora Eliane Octaviano Martins, o Direito Marítimo está configurado como um todo unitário, englobando, assim, o regime jurídico do mar e o regime jurídico marítimo (OCTAVIANO MARTINS, 2013, vol. I, p.7).

Essa definição se extrai de uma visão contemporânea de que a divisão clássica entre direito público, quando se tinha o desejo de referência ao Direito do Mar, e direito privado, quando se destacava o Direito Marítimo, tornou-se insuportável no âmbito das complexas relações jurídico-marítimas. É o que assevera Martínez (2015, p. 58):

*[...] no sólo parece convincente sino contundente afirmar que el mar no se acomoda a distinciones de Derecho público o Derecho privado, y que, por tanto, la parcelación de su estudio entre Derecho del mar, como parte exclusiva del Derecho internacional público, es decir, derechos y obligaciones entre Estados, y Derecho marítimo, como Derecho privado, esto es, relaciones entre particulares, ha perdido su sentido. No parece posible, en efecto, trazar regímenes jurídicos distintos para afrontar problemas idénticos [...]*<sup>5</sup>

Nesta ótica, preza-se por uma definição mais abrangente do ramo, configurando todas as relações jurídicas que iniciam no mar ou que nele se desenvolvem (ARROYO MARTÍNEZ, 2015, p. 60 e 61), ou seja, todas as relações jurídicas que emanam do mar (OCTAVIANO MARTINS, 2013, p. 8).

Em dissonância parcial, encontra-se a compreensão do Professor Philippe Debelecque (2014, p.7), maritimista francês, pois, ainda que confirme a relação de total dependência entre o Direito Marítimo e o Direito do Mar, pugna pela permanência da separação como dois ramos jurídicos distintos. O primeiro, trataria das questões jurídicas entre particulares, enquanto o segundo definiria as competências respectivas dos Estados e da comunidade internacional sobre os espaços marítimos.

Já na anotação do Professor René Rodière, trata-se do conjunto de regras jurídicas relativas à navegação que se faz sobre o mar (1997, p.4).

Não é outra a concepção dos maritimistas Pierre Bonassies e Christian Scapel que trazem o Direito Marítimo como um conjunto de regras legais específicas diretamente aplicáveis às atividades humanas que o mar determina (2016, p. 13).

Em posição uníssona está a pena do jurista mexicano Raúl Cervantes Ahumada (1970, p. 76), que compreende ser um conjunto coordenado de construções, ideias ou instituições jurídicas, emanados de um poder público efetivo e destinados a realizar-se ou a atualizar-se na vida humana, na relação social, no teatro do mar ou em relação aos espaços marítimos.

Nesta toada, o Professor Irineu Stenger (1986, p. 75), internacionalista, aduz que é o complexo de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, de caráter interdisciplinar, que nascem da navegação nos espaços marítimos, em todas as suas dimensões.

---

<sup>5</sup> “[...] não só parece convincente, mas também contundente, afirmar que o mar não se acomoda a distinções de Direito público ou de Direito privado, e que, portanto, a divisão de seu estudo em Direito do mar, como parte exclusiva do Direito internacional público, ou seja, direitos e obrigações entre os Estados, e em Direito marítimo, como Direito privado, ou seja, relações entre os indivíduos, perdeu o sentido. Não parece possível, com efeito, elaborar diferentes regimes jurídicos para lidar com problemas idénticos.” (tradução livre do autor)

Percebe-se, por conseguinte, que a visão contemporânea do Direito Marítimo tornou sem efeito a divisão dogmática tradicional entre direito marítimo público e direito marítimo privado, bem como abandonou por completo a teoria da unificação em Direito da Navegação. Por outro lado, abraçou e tornou sólida uma nova concepção de um Direito Marítimo internacional, especial e autônomo. Eis, aqui, a ótica do Direito Marítimo contemporâneo.

## CAPÍTULO 2 - O TRIBUNAL MARÍTIMO

“No mundo há três tipos de homens: os vivos, os mortos e os que navegam. Só aos homens do mar deve ser dada a capacidade de julgar as decisões tomadas no cenário marítimo.”

(Victor Hugo)

Feitas as devidas considerações básicas no que tange ao Direito Marítimo brasileiro, os campos estão brancos e já pode ser dado início à colheita na seara do Direito Processual Marítimo.

Claro, seguindo o conselho carneluttiano, não se poderia estudar os remédios - a farmacologia - sem, primeiro, ter o conhecimento mínimo de quais são as doenças, as patologias.

Não que o estudo do direito material tenha se encerrado neste momento do trabalho. Não. Ao contrário, será utilizado tudo o que até aqui foi apresentado e acrescentar-se-á ainda mais, para que se possa melhor compreender todas as provocações trazidas neste trabalho no âmbito do processo marítimo.

De início, é preciso esclarecer que o objeto deste estudo, qual seja o artigo 15, alínea “f”, da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo - LOTM (Lei nº 2.180/54), encontra-se no âmbito de competência para julgamento perante o Tribunal Marítimo, de acordo com trâmite de seu diploma legal próprio, consubstanciando-se em processo marítimo específico. Explica-se a necessária atenção.

Há, ao menos, aparente controvérsia doutrinária no que tange à classificação do Direito Processual Marítimo. Não obstante a divergência não influir na prática dos julgados, cabe explicitar a questão por um compromisso com a didática

Ocorre que, para alguns autores, como Octaviano Martins (2015, p. 109), o processo marítimo pode ser encontrado nos mais variados ramos do Direito, dando ensejo a classificações como: Direito Processual Civil Marítimo, Direito Processual Administrativo Marítimo, Direito Processual Penal Marítimo, Direito Processual Tributário Marítimo etc.

Assim, quando, por exemplo, se busca o pagamento de indenização, no âmbito da jurisdição cível, por descumprimento de cláusula de contrato marítimo, ou por responsabilidade civil relativa à avaria marítima<sup>6</sup>, estar-se-ia em campo de Direito Processual Civil Marítimo.

Por outro lado, existem doutrinas, como a de Pimenta (2013, p. 26), que compreendem pela existência de apenas dois processos genuinamente marítimos, quais sejam: o processo marítimo que tramita perante o Tribunal Marítimo e o procedimento administrativo marítimo que transcorre no âmbito da Autoridade Marítima, isto é, do Comandante da Marinha.

A justificativa para os que adotam essa segunda posição é a de que esses são os dois únicos processos que tramitam sob ritos legitimamente marítimos, isto é, sob diplomas processuais marítimos propriamente ditos: a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM) - Lei n. 2.180/54, no caso dos julgamentos perante aquele Tribunal e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) - Lei n. 9.537/97, juntamente com o seu regulamento (RLESTA), quando a lide corre perante à Autoridade Marítima.

Vale, no momento, mostrar dispositivo da LESTA que bem caracteriza a comunicação e o respeito que as duas legislações guardam entre si. Diz o artigo 33 e seu parágrafo único da LESTA:

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo. Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Fato é que ambos são processos administrativos marítimos, sendo o TM provocado apenas quando da ocorrência de fatos ou acidentes da navegação, restando a competência da Autoridade Marítima para os casos em que as infrações não resultarem em acidente ou fato da navegação (PIMENTA, 2013, p. 26).

Como ilustração, imagine-se que certo indivíduo, que não possui a habilitação necessária e exigida pelas Normas da Autoridade Marítima<sup>7</sup> para Amadores (NORMAM - 03/DPC), esteja navegando com sua lancha pela Baía de Guanabara. Neste momento, de já infringência ao artigo 11 do RLESTA, caso fosse autuado pela Capitania dos Portos, isto é, pela polícia marítima, o rito adequado seria o do procedimento administrativo marítimo perante à Autoridade Marítima.

---

<sup>6</sup> “Na gênese conceitual, são reputadas avarias marítimas todas as despesas e danos extraordinários feitos a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque. A extraordinariedade é elemento característico das avarias marítimas” (OCTAVIANO MARTINS, 2015, p. 690).

<sup>7</sup> As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) são fruto de uma delegação do artigo 4º da LESTA que autoriza a edição de normas secundárias pela Autoridade Marítima sobre segurança da navegação.

Agora, se desta infração, que o deixa em condição de imperícia para a navegação, resultar um abaloamento<sup>8</sup>, a competência para julgar será do TM, restando à Autoridade Marítima, a priori, tão só a preparação do inquérito administrativo sobre acidentes ou fatos da navegação (IAFN). Ao depois, isto é, após o acórdão do TM, a Autoridade Marítima deve ser oficiada, nos moldes do art. 33, parágrafo único da LESTA, para aplicar a penalidade contida do RLESTA pelo fato do agente navegar sem habilitação (art. 11, RLESTA).

Esse tem sido o comportamento da jurisprudência do TM, como se vê no seguinte trecho:

[...] Por fim, deve a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental ser oficiada sobre o encerramento desse processo para que, nos termos do art. 33, parágrafo único da Lei 9.537/97 (LESTA) possa aplicar ao armador da embarcação, Sr. Raimundo Pinheiro Guimarães, as penalidades constantes do Decreto nº 2.596/98 (RLESTA) em razão de a embarcação não ter sido despachada, de estar tripulada em desacordo com o CTS, por não possuir Rol de Equipagem e demais infrações administrativas que tenha encontrado na vistoria feita por ocasião do inquérito. [...] (TM. Processo nº 27.744/13 (TM). 15/03/2017. Juiz-Relator: Nelson Cavalcante e Silva Filho)

Desta feita, frise-se, desde já, que o processo marítimo a que este trabalho se dedica é aquele que corre perante o Tribunal Marítimo. Esta é a razão, conseqüentemente, da escrita deste capítulo.

## 2.1 Histórico<sup>9</sup>

Não há como compreender a criação do Tribunal Marítimo sem, antes, tomar nota do incidente diplomático ocorrido com o pacote<sup>10</sup> alemão “Baden”. Sendo assim, far-se-á breve explanação do ocorrido.

No dia 24 de outubro de 1930, em manobra de saída do porto do Rio de Janeiro, mais especificamente quando estava a cruzar a boca da barra - ou seja, a saída da Baía de Guanabara, com o Pão de Açúcar à direita e a Fortaleza de Santa Cruz à esquerda -, foi informado a esta fortaleza, por meio de sinalização específica (bandeiras e tiros de advertência), que não tinha autorização para sair (BRASIL. Tribunal Marítimo, 2018).

Ignorando os avisos, o Capitão Rolin, comandante do Baden, prosseguiu sua navegação para fora da barra. Em resposta, o Forte do Vigia, atual Fortaleza de Duque de Caxias, localizada na Ponta do Leme, após receber ordens das autoridades brasileiras, abriu fogo contra a embarcação alemã, resultando em 21 vítimas fatais e incontáveis feridos.

<sup>8</sup> “Choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios” - NORMAM-09/DPC

<sup>9</sup> Ganha brilho especial a obra do Professor Matusalém Pimenta (2013, p. 1-8), intitulada “Processo Marítimo: formalidades e tramitação”, que, pela primeira vez, traçou, como ninguém antes havia feito, um delineamento histórico da Corte Marítima brasileira com contornos tais que são dignos de aplauso.

<sup>10</sup> Pacote é a denominação dada aos antigos navios de passageiros de luxo de grande velocidade, geralmente movidos a vapor.



Após o ataque, o paquete foi forçado a voltar para o ancoradouro, a fim de que pudessem ser feitos os atendimentos às vítimas, entre eles alemães e espanhóis.

O acidente causou forte abalo nas relações diplomáticas entre o Brasil, a Alemanha e a Espanha. Os últimos dois logo pressionaram as autoridades brasileiras por investigações céleres e rigorosas, a fim de apontar as causas e os responsáveis pela lamentável tragédia marítima.

Para constrangimento nacional, o único auxílio brasileiro às investigações foi a produção de um inquérito administrativo, vez que inexistia tribunal especializado que pudesse proceder ao julgamento.

Com efeito, o caso foi julgado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha, com sede em Hamburgo, em janeiro de 1931. O acórdão do TM alemão concluiu que o maior responsável pelo acidente havia sido o Comando da Fortaleza de Santa Cruz, que não fez uso do Código Internacional de Sinais em sua comunicação, mas sim de sinalização nacional, o que poderia ter afastado, por si só, a tragédia.

Também, foram considerados culpados: a guarnição do Forte do Vigia, por não ter tomada as providências cautelares antes de disparar contra o Baden, bem como o Capitão Rolin que, apesar de ter visualizado sinalizações vindas de uma Fortaleza, não parou a embarcação.

Diante da condenação das fortalezas brasileiras por julgamento de tribunal alemão em acidente ocorrido em águas de jurisdição nacional, o Brasil percebeu a necessidade de sair de uma posição de inferioridade, de modo a não ficar à mercê das decisões de órgãos estrangeiros.

Imbuído nessa ideia, o governo brasileiro, por meio da edição do Decreto n. 20.829/31, cria o Tribunal Marítimo, à época chamado de Tribunal Marítimo Administrativo.

É exatamente esta a conclusão a que se chega após a análise das palavras proferidas pelo então Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, em seu relatório de prestação de contas ao Presidente da República tão logo iniciadas as atividades do novo TM brasileiro:

O Tribunal Marítimo Administrativo [...] apareceu como consequência lógica do desenvolvimento do nosso tráfego marítimo e fluvial, preenchendo uma lacuna a muito sentida em nosso país, e que se fez notadamente quando, a par de muitos casos anteriores, se deu o fato com o vapor alemão “Baden” à saída do porto do Rio de Janeiro, cujo processo foi feito na Alemanha.

É correto ressaltar que, por inspiração da jurisdição marítima alemã, que possui TMs regionais e um Supremo Tribunal Marítimo, a ideia inicial era de se ter vários tribunais marítimos administrativos espalhados pelo país, com jurisdição adstrita a respectiva circunscrição marítima.

Entretanto, a ideia da divisão do território nacional em circunscrições marítimas foi sendo esquecida, mormente com a edição do Decreto n. 24.585 de 05 de julho de 1934 - data

considerada como de efetiva criação do TM, em que é comemorada o seu aniversário -, que aprovou o Regulamento apenas do TM Administrativo da Capital Federal - Rio de Janeiro na ocasião (PIMENTA, 2013, p. 6).

A primeira reunião oficial do Tribunal Marítimo ocorreu no dia 20 de fevereiro de 1935, em sessão preparatória e que antecedeu em três dias a sessão solene de instalação, realizada no salão de sessões do Conselho do Almirantado (BRASIL. Tribunal Marítimo, 2018).

Os acidentes marítimos que já vinham crescendo na década de 1930 se intensificaram ainda mais na década de 1940, com muitos bombardeios de submarinos do Eixo às embarcações da Marinha Mercante nacional (PIMENTA, 2013, p. 7 e 8), haja vista o período de guerra que o mundo passava.

Com o aumento das atividades no TM, rapidamente percebeu-se que sua regulamentação precisava ser atualizada, para que fossem preenchidas as lacunas deixadas pelo caminho. Uma delas era a definição do que poderia ser considerado como acidente da navegação.

Apenas em 1954, com a edição da Lei n. 2.180, Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), é que o TM recebeu uma regulamentação equilibrada e de acordo com a sua importância.

A LOTM simplificou a denominação de Tribunal Marítimo Administrativo para tão somente Tribunal Marítimo. Ainda, fixou a existência de apenas um TM em todo o território nacional, localizado na Cidade do Rio de Janeiro, abandonando por completo a antiga ideia de múltiplos tribunais marítimos divididos por circunscrições marítimas distintas.

Alterado o seu artigo 1º pela Lei n. 5.056 de 1966, a Lei n. 2.180/54, que antes instituía a vinculação total do TM ao Ministério da Marinha, prescreve a autonomia da Corte Marítima brasileira perante os demais órgãos e o posiciona como auxiliar do Poder Judiciário, com jurisdição em todo o território nacional.

Faz-se mister gizar, ainda com os olhos fitos nesse dispositivo, que, embora a Lei traga uma vinculação do TM ao Ministério da Marinha no que concerne a recursos orçamentários para pessoal e material e a provimento de pessoal militar, resta desatualizada e a vinculação se dá, hodiernamente, na figura do Ministério da Defesa, criado em 1999.

Importante frisar, ainda, que, ao contrário do que não raro é dito pela comunidade marítima em geral, o TM está vinculado ao Ministério da Defesa tão só para questões de pessoal e material.

Logo, não tem, ou não deveria ter, nenhum compromisso em atender aos anseios deste Ministério, tampouco aos da Marinha do Brasil, fixando-se como um órgão autônomo, tendo

total liberdade para julgar em busca da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da proteção do meio ambiente marinho.

É como explica o Professor Marcelo David Gonçalves (2013, p. XXIII), atual juiz da Corte do Mar, compondo a cadeira de especialista em Direito Internacional Público: “O Tribunal Marítimo, órgão autônomo da Administração Direta da União, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Ministério da Defesa apenas na questão orçamentária e no provimento de pessoal e material, possui natureza *sui generis*.”

Desta forma, com 84 anos de existência, o Tribunal Marítimo destaca-se no país e goza de respeito e prestígio por todos aqueles que labutam na área.

## 2.2 Composição

Conforme a inteligência do artigo 2º do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo (RIPTM), o juiz Presidente do TM será sugerido pelo Comandante da Marinha e indicado pelo Ministro da Defesa, dentre os Oficiais-Generais do Corpo da Armada, da ativa ou inatividade, e nomeado livremente pelo Presidente da República, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido por mais dois.

De acordo com o artigo 4º do mesmo diploma legal, os demais juízes civis e militares serão:

- a) um bacharel em Direito, especializado em Direito Marítimo;
- b) um bacharel em Direito, especializado em Direito Internacional Público;
- c) um especializado em Armação de Navios e Navegação Comercial;
- d) um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Brasileira;
- e) um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão-de-Fragata da ativa ou inatividade, do Corpo da Armada; e
- f) um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata da ativa ou na inatividade, do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, subespecializado em Máquinas ou Casco.

Todos os juízes são nomeados pelo Presidente da República. Mas, enquanto os militares são sugeridos pelo Comandante da Marinha e indicados pelo Ministro da Defesa, os civis são nomeados após a aprovação em concurso público de provas e títulos.

Outra diferença está no mandato. Os primeiros possuem mandato de quatro anos, podendo ser reconduzidos por igual período. Os últimos, ao contrário, ostentam mandato vitalício, respeitando-se, por óbvio, o limite constitucional de idade para o serviço público.

Só pela leitura da composição de seu colegiado, já é possível notar que se trata de tribunal especial.

Sua especialidade, presente na aglutinação de saberes múltiplos, é o que forma a gama de conhecimento necessária, para que os acidentes e fatos da navegação possam ser julgados com o nível de excelência devido.

Essa expertise eclética faz com que os julgados do Tribunal Marítimo sejam deveras respeitados pelos magistrados da Justiça Comum que, quase que em unanimidade, acatam os dizeres desse órgão especializado.

### 2.3 Competência

As principais competências do TM vêm orientadas no artigo 13 de sua Lei Orgânica. Diz o dispositivo que o TM é competente para julgar os fatos e os acidentes da navegação, assim como para manter o registro da propriedade naval, da hipoteca naval e demais ônus que incidirem sobre embarcações brasileiras e dos armadores de navios brasileiros.

Nesse espectro, tem-se que o TM, além do exercício da função judicante, atua como uma espécie de cartório naval.

O então Ministro da Marinha, Almirante Guilhem (1941 apud PIMENTA, 2013, p. 7), fez a seguinte anotação em seu relatório anual de 1941, quanto à função do TM:

A função do Tribunal é prevenir quanto possível o risco da navegação; em seguida definir a natureza, extensão e causas determinantes dos acidentes dessa navegação. Assim, ao contrário do que se verifica na Justiça Ordinária, quanto menor for o número de processos, mais eficiente terá sido a ação do Tribunal pelo preenchimento do seu principal escopo. A diminuição constante do número de processos evidencia a eficiência do Tribunal.

Nesta compreensão de atuação profilática do Tribunal Marítimo também está a pena do Juiz Marcelo David Gonçalves (BRASIL. Tribunal Marítimo, 2014, p. 99):

As penalidades administrativas aplicadas pelo Tribunal Marítimo, mais que simples punições, são verdadeiras “aulas de conduta”, tendo como principal objetivo evitar novos acidentes e fatos da navegação, utilizando o ensinamento do caso concreto como ferramenta profilática, para que novos não aconteçam.

Ademais, a Corte Marítima pode, excepcionalmente, funcionar como tribunal arbitral (artigo 16, “f”, LOTM), se assim for o desejo das partes para uma demanda específica, mas sempre envolvendo direitos disponíveis. Neste caso, a decisão tomada pelo Tribunal Marítimo estará revestida da condição de título executivo judicial, por força da Lei de Arbitragem, Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, não havendo qualquer questionamento possível.

No entanto, essa não é a regra. Aliás, consoante Sérgio Ferrari (2017, p. 94) essa competência jamais foi exercida pela Corte do Mar.

O TM, primordialmente, como descrito supra, julga fatos e acidentes de navegação, que são vistos pela lei como questão de ordem pública, e, portanto, na esfera de direitos indisponíveis, e tais casos envolvem matéria específica, que requer expertise diferenciada, sendo esta a razão da existência do Tribunal Marítimo, a quem a sua Lei Orgânica atribui *status* de órgão auxiliar do Poder Judiciário.

Os Professores Anjos e Gomes (1992, p. 111) orientaram como a competência do TM pode se comportar:

a) competência administrativa exclusiva - ocorre quando são verificados fatos ligados exclusivamente à navegação, sem qualquer repercussão na esfera do direito administrativo, civil, comercial, criminal, trabalhista, dentre outros ramos do direito. Ainda, assim, o interessado poderá interpor recurso contra a sanção aplicada, perante o juiz federal competente, para reexaminar decisões administrativas do Tribunal Marítimo;

b) competência concorrente - quando a causa versa, em extensão, sobre os aspectos da natureza civil, comercial, criminal, trabalhista ou outros interesses conexos. Neste caso, o TM fica restrito à matéria de sua competência e atribuição, concorrendo, no mais, com outro órgão do Judiciário. (grifo nosso)

No intuito de já aplicar o ensinamento, ver-se-á, mais adiante, que, quando do próprio julgamento pelo TM do fato da navegação de uso da embarcação para cometimento de ato ilícito, questão cerne desta pesquisa, é a competência concorrente que se observa. Esse tópico será revisitado mais adiante em capítulo reservado exclusivamente ao fato da navegação em tela.

## 2.4 Jurisdição

Está bem claro no artigo 1º da Lei 2.180/54 que o Tribunal Marítimo possui jurisdição em todo o território nacional. Isto é, de todo, impressionante, visto que o Brasil possui 4,5 milhões de km<sup>2</sup> de águas sob sua jurisdição - a chamada “Amazônia Azul” - e mais 40.000 km de rios navegáveis (BRASIL. Tribunal Marítimo, 2014, p. 80), formando um imenso campo de atuação.

Sua jurisdição alcança, outrossim, as embarcações mercantes de qualquer nacionalidade que estejam em águas brasileiras, as mercantes brasileiras em alto mar ou em águas estrangeiras, assim como as mercantes estrangeiras em alto mar quando se envolverem em acidentes marítimos que causem danos graves à pessoa física brasileira, a navio ou à instalação brasileira ou ao meio marinho, de acordo com o que reza a letra do artigo 10 da LOTM.

Apesar do grande desafio, o respeito que o TM carrega nas comunidades jurídica e marítima fazem prova do trabalho discreto e eficaz que tem desempenhado.

Esta decisão do TRF-2 (AC 9902160093, 30 de junho de 2009), em um dos muitos processos acerca do naufrágio do Bateau Mouche, confirma o que agora foi dito:

Com relação às alegações de que o barco estava em boas condições de navegabilidade, a questão já foi apreciada no voto, havendo expressa menção ao acórdão do Tribunal Marítimo que reconheceu a negligência da embargante Bateau Mouche Rio Ltda. com as atribuições e deveres legais decorrentes de sua condição de armadora da embarcação. Assim, não há porque se rediscutir tal questão. (grifo nosso)

A jurisdição da Corte do Mar pode ainda ser contenciosa ou voluntária. A primeira emerge quando da atuação de cartório do TM, com expedição de certidões de propriedade naval por exemplo. A segunda, por outro lado, insurge-se nos julgamentos de acidentes e fatos da navegação, quando a Corte atua como órgão julgador (ZANELLA, 2017, p. 265 e 266).

Importa esclarecer, no entanto, que o TM, não sendo órgão do Poder Judiciário, não exerce, assim, atividade jurisdicional propriamente dita. O que ocorre é o exercício da função atípica do Poder Executivo em julgar, isto é, em exercer função judicante.

Ora, há outros casos em que está presente essa jurisdição anômala<sup>11</sup>, como quando o Senado Federal, órgão do Poder Legislativo, julga o Presidente da República em processo de *impeachment*.

Com a certeza de que os acórdãos do Tribunal Marítimo não possuem *status* jurisdicional, o correto é dizer que fazem coisa julgada administrativa, podendo ser reexaminados pelo Poder Judiciário, em obediência ao princípio constitucional da inafastabilidade da jurisdição, exarado no artigo 5º, XXXV da Constituição da República (PIMENTA, 2013, p. 16 e 17).

Situação semelhante ocorre com os acórdãos dos tribunais de contas que, esgotados os recursos, fazem coisa julgada administrativa.

É nessa mesma derrota<sup>12</sup> que navega a sabedoria do artigo 18 da Lei 2.180/54:

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.

Pela leitura do dispositivo supra, tem-se que as decisões da Corte Marítima gozam de valor probatório na Justiça Ordinária, presumindo-se certas. Destarte, o magistrado da Justiça Comum deverá tratar a decisão do TM como certa - presunção *iuris tantum*-, cabendo a parte interessada provar o contrário, em verdadeira inversão do ônus da prova.

Foi o que reafirmou o Ministro Ari Pargendler neste julgado em sede do STJ:

As decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário; quando fundadas em perícia técnica, todavia, elas só não subsistirão se esta for cabalmente

<sup>11</sup> Também chamada de “equivalente jurisdicional” (DIDIER JR., 2015, p. 164) ou “quase judicial” (FAGUNDES, 1971, p. 1)

<sup>12</sup> É o caminho seguido em uma aventura marítima. Não raro as derrotas são traçadas nas cartas náuticas para auxiliar os navegadores a seguir o rumo correto.

contrariada pela prova judicial. (Superior Tribunal de Justiça, RE n. 38082 do Paraná, Rel. Min. Ari Pargendler).

Desta feita, é possível dizer que o TM possui competência quase jurisdicional, pois seus acórdãos servem como prova técnica altamente especializada e ostentam presunção de certeza no âmbito do Poder Judiciário.

Nesse passo, aquele que se aventurar em modificar uma decisão da pretória Corte no Judiciário terá trabalho extraordinário pela frente, vez que aquela é sedimentada pelas penas de um colegiado de expertise invulgar, como já demonstrado.

Pondera o autor, além disso, que o reexame, se for o caso, deverá ser adstrito à legalidade e à constitucionalidade da decisão emanada, não sendo permitida a reavaliação do mérito administrativo, aproximando-se, assim, da natureza de título executivo judicial, sonhada pelos legisladores do CPC/15 aos acórdãos do TM, que, como dito em momento anterior, foi alvo, nas palavras de Matusalém Pimenta (2017), do oligofrênico veto presidencial.

O Supremo Tribunal Federal já assentou o tópico, como se vê:

Se o ato impugnado em mandado de segurança decorre de fatos apurados em processo administrativo, a competência do Poder Judiciário circunscreve-se ao exame da legalidade do ato coator, dos possíveis vícios de caráter formal ou que atentem contra os postulados constitucionais da ampla defesa e do *due process of law* (RMS 24.803, Rel. Min. Joaquim Barbosa, DJ 05.06.2009)

Infelizmente, a prática forense tem revelado, apesar de apenas em poucos casos, um cenário oposto ao desejado, com anulações aos acórdãos da Corte Marítima.

De todo modo, tão logo o acórdão do TM estiver pronto, ele deve ser encaminhado ao Judiciário para ser juntado aos autos. É o que diz o artigo 19 da LOTM e é o que de fato ocorre no dia a dia jurídico.

Este trecho do voto do Desembargador Mendes Gomes comprova os dizeres e o quão o peso dos acórdãos do TM influencia o Judiciário (TJSP. AC 0201699-24.2009.8.26.0100-01. em 21.05.2012. Rel. Des. Mendes Gomes):

*In casu*, a decisão do Tribunal Marítimo é coerente e bem fundamentada, de modo que, afastar a sua conclusão seria decidir em bases falsas e sem sustentáculo jurídico. Assim, deve ser prestigiada a decisão do órgão administrativo marítimo, com base na qual o julgador monocrático reconheceu a culpa exclusiva do preposto do réu pelo acidente náutico.

O Tribunal Marítimo permanece, nessa toada, consoante prescreve sua Lei Orgânica, como real auxiliar do Poder Judiciário, que conta com órgão administrativo da mais alta especialidade, em um processo de desoneração deste em ter de apreciar questões em que se encontra desprovido do conhecimento técnico necessário.

## CAPÍTULO 3 - OS ACIDENTES E OS FATOS DA NAVEGAÇÃO

“A grande lição que aprendi e trouxe para a vida é que o desastre ou o perigo, seja ele qual for, na quase totalidade dos casos, decorre da sucessão de pequenas falhas que, se evitadas, impediriam a ocorrência do acidente ou fato indesejável.”

(Carlos Fernando Martins Pamplona)<sup>13</sup>

Como foi analisado no capítulo anterior, o Tribunal Marítimo exerce a sua competência jurisdicional contenciosa, por meio do julgamento de acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão, além de indicar os responsáveis e aplicar as devidas penalidades.

Incidentes esses, vale recordar, que são apurados e tem seus possíveis responsáveis indicados, em fase primeira, pela Autoridade Marítima, por meio do inquérito administrativo sobre acidentes ou fatos da navegação (IAFN). Só depois de terminado o IAFN e com o envio deste ao TM é que a Corte do Mar inicia seu exercício quase jurisdicional, como mencionado alhures.

Vencida essa fase de ambientação do palco onde se passa a peça centro desta pesquisa, insta, agora, saber quais são esses acidentes e fatos da navegação, em aproximação ainda maior do objeto deste trabalho, e como eles são tratados na comunidade jurídico-marítima.

### 3.1 Generalidades

Emanam da NORMAM-09/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM)), 0106, “a”, os acidentes e seus respectivos conceitos:

#### a) acidentes da navegação

I) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento:

I) naufrágio – afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento;

II) encalhe – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;

III) colisão – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa

<sup>13</sup> Ex-Juiz do Tribunal Marítimo.



(banhista, mergulhador, etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino etc;

IV) abalroação ou abalroamento – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;

V) água aberta – ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;

VI) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

VII) incêndio – destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;

VIII) varação – ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

IX) arribada – fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino; e

X) alijamento – é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.

2) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo. (grifo nosso)

É de bom tom interromper as definições para explicitar que os conceitos trazidos pela norma em tela foram pensados para campo prático específico, isto é, uso em âmbito de IAFN e, até mesmo, perante o julgamento de processo marítimo no TM. Nessa cadência, não ficam doutrina, jurisprudência e legislador internacional presos a esses moldes.

*Verbi gratia*, o acidente de água aberta vem tipificado sem ser consideradas as suas intenções. Consoante a compreensão de Pimenta (2013, p. 38), esse incidente pode ser classificado como culposo, fortuito ou intencional. Essas e outras classificações serão aprofundadas no próximo item, em que se discutirá as principais vertentes conceituais e classificatórias apresentadas pela doutrina brasileira.

Em paralelo, a NORMAM-09/DPC, 0106, “b”, traz os fatos da navegação:

b) fatos da navegação

1) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) mau aparelhamento da embarcação – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecida em seu Título de Inscrição; e

III) deficiência de equipagem – falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;

2) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

3) má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição - má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no

interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo;

4) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;

5) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

6) 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 (como o caso de contrabando ou descaminho). (grifo nosso)

Verifica-se que a Lei Orgânica do TM também traz os acidentes e os fatos na navegação, em seus artigos 14 e 15, respectivamente. Entretanto, a Lei apenas lista-os, não tendo o cuidado de trazer as suas definições. Por isso a preferência pelo uso da NORMAM - 09/DPC neste ponto.

Não só a LOTM e a NORMAM-09/DPC, mas também o CCom assume papel importante na regulação dos acidentes da navegação.

Os artigos 740 a 748 elucidam as arribadas forçadas e as classificam em justificadas e não justificadas. Já os artigos 749 e seguintes dão conta do abalroamento, apontando os responsáveis em cada caso.

Uma consideração a ser feita é que não é difícil imaginar que a incidência massiva de um fato da navegação possa acabar resultando em um acidente. É como soa o caudal da jurisprudência (EN. Processo n. 13.748. em 21.05. 1991. Juiz Rel. Luiz Carlos de Araujo Salviano):

[...] De tudo o que contém nos autos, considerando que um fato da navegação, dependendo de cada caso concreto, pode ser considerado como causa, consequência e extensão de um outro fato ou acidente da navegação e até mesmo como infração ao Regulamento para o Tráfego Marítimo. No entanto, nada impede que seja apreciado exclusivamente com um dos fatos previstos no artigo 15 da Lei 2.180/54, sendo que no processo em tela ficou cristalinamente caracterizado o fato da navegação preceituado na letra *a* do artigo 15 [...] (grifo nosso)

De ciência daquilo que pensa o legislador, segue-se para as instruções trazidas pelos doutrinadores maritimistas e pelas convenções internacionais.

### **3.2 Das Outras Vertentes Conceituais e Classificatórias**

Em tempo, vale dizer que o legislador não estabeleceu critérios diferentes do taxativo para diferenciar os fatos dos acidentes da navegação. Os artigos 14 e 15 da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo trazem apenas os rols daqueles considerados como acidentes e como fatos da navegação, respectivamente; não há nenhuma explicação na Lei do porquê os incidentes foram ajustados dessa forma.

Como exemplo, a arribada, entendida como a entrada da embarcação em um porto que não estava previsto na derrota, é espécie do qual alteração da rota é gênero, mas, mesmo assim, encontram-se em listas diferentes, a primeira como acidente da navegação e a segunda como fato.

Pimenta (2013, p. 50) chega a supor que o legislador tenha recebido as listas prontas, entregues das mãos da Marinha, sem ter buscado lógica jurídica para as separações.

Como alternativa, o autor supracitado propõe, em exercício quase legiferante, uma nova classificação e a alteração dos artigos 14 e 15 da LOTM, tendo por base não mais as tradições conceituais marítimas, mas os diferentes enquadramentos em avaria-dano e avaria-despesa (2013, p. 49-54), na esperança de trazer lógica jurídica à listagem presente na lei marítima.

A sugestão de mudança foi bem recebida pelos doutrinadores em geral, como no caso do constitucionalista Sérgio Ferrari (2017, p. 86), que assim afirmou:

Merece registro, porém, a proposta de Matusalém Pimenta, o qual, após definir, com objetividade e precisão técnica, os acidentes e fatos da navegação, propõe uma nova sistematização, em que acidentes e fatos da navegação sejam previstos num único dispositivo legal. Além disso, em notável aperfeiçoamento doutrinário, propõe substituir a vetusta classificação das avarias em grossa e simples por avaria-dano e avaria-despesa.

Tem-se que avaria-dano é todo o prejuízo que se consubstancia em dano físico ao navio, à carga e às pessoas de bordo ou que ponha em risco à incolumidade e segurança destes. Assim, comporiam este grupo os acidentes da navegação, salvo a arribada injustificada que não se enquadra nessas condições.

A nova configuração do art. 14 proposta por Pimenta (2013, p. 52) ficaria desta maneira:

Art. 14. Para os efeitos desta lei, consideram-se avarias-dano todos os prejuízos causados por fator humano ou força da natureza que se traduzam em dano físico ao navio, à carga, às pessoas de bordo, ao meio ambiente, ou ponham em risco a incolumidade e segurança destes. Correlacionam-se a estas avarias os acidentes da navegação:

- a) naufrágio, encalhe, colisão, água aberta, explosão, incêndio, varação, alijamento;
- b) todo incidente que ponha em risco a incolumidade e segurança da embarcação, da carga, das vidas de bordo e do meio ambiente. (grifo nosso)

Em paralelo, estariam os fatos da navegação enquadrados como avaria-despesa. Esta última é tida como o prejuízo que gere despesa extra aos marítimos presentes na faina, conjuntamente, ou de forma individual.

Depreende-se desse conceito que não há a presença de dano físico algum, quando ocorre uma avaria-despesa, mas apenas a necessidade de desembolso extra dos atores envolvidos na aventura marítima.

Compreendida a definição, faz-se mister o seu cotejo com os fatos da navegação. Na sugestão de Pimenta, a arribada injustificada seria melhor abarcada neste rol, enquanto haveria

a supressão da má estivação<sup>14</sup> da carga, passando esta última para a alínea b) dos acidentes da navegação, vez que configura risco à incolumidade e segurança da carga. Assim seria a nova formulação do dispositivo:

Art. 15. Para os efeitos desta lei, consideram-se avarias-despesa todos os prejuízos causados por fator humano ou força da natureza que imponham tão somente a necessidade de desembolso extra aos atores da expedição marítima, quer separada, quer conjuntamente. Correlacionam-se a estas avarias os atos da navegação:

- a) mau aparelhamento ou a improbidade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem;
- b) a alteração da rota;
- c) a arribada injustificada;
- d) a recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo;
- e) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime, contravenção penal, ou quando forem lesivos à Fazenda Nacional;
- f) todos os fatos que imponham despesa extra aos atores da expedição marítima, desde que não causem danos físicos ao navio, à carga, às pessoas de bordo e ao meio ambiente, nem ponham em risco a incolumidade destes. (grifo nosso)

Nota-se que, achou por bem o doutrinador, trazer aqui a arribada injustificada, por ser uma espécie de alteração da rota, não podendo desta se apartar, sob pena de se configurar ilogismo jurídico.

É importante gizar que as alíneas “b” do art. 14 e “e” do art. 15 da lei em vigência foram reunidas por Pimenta no item “b” do art. 14, pelo simples motivo de um compor o outro e não haver sentido em caminharem em separado.

Por fim, não poderia passar despercebida a preocupação do professor com o meio ambiente, inserido tanto no item “b” do art. 14 quanto no item “e” do art. 15.

A menção feita, sem dúvidas, não se trata de mero capricho. Ao revés, vem para preencher lacuna deixada pelo legislador da década de 1950, que ainda não carregava consigo preocupação para com a preservação do meio ambiente marinho. A adição está, nessa cadência, de acordo com o cenário marítimo hodierno, que encontra suas bases no tripé: salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e prevenção da poluição do meio ambiente marinho.

No que tange ao naufrágio, Eliane Octaviano Martins (2015, p. 248) alarga a sua tipificação. De forma extensiva, entende naufrágio, além do que foi definido em lei, como as situações de navio desaparecido, de navio abandonado por avaria e de navio destruído.

O conceito de água aberta, como tratado no item anterior, também foi flexibilizado ao ser classificada como acidente culposo, fortuito ou intencional. Processo semelhante ocorreu com o incêndio e com a explosão (OCTAVIANO MARTINS, 2015, p. 248).

---

<sup>14</sup> Estiva é a arrumação da carga no porto ou a bordo dos navios. É o trabalho feito pelos chamados estivadores.

No tocante ao encalhe, Anjos e Gomes (1992, p. 90) alvitram a classificação em momentâneo e permanente, da qual Pimenta (2013, p. 32) contesta e afirma que só haverá encalhe nos casos em que a embarcação não conseguir se soltar por meios próprios.

O abalroamento ou abalroação, por sua vez, recebeu adendos da Convenção de Bruxelas de 1910, que traz abalroamentos fortuitos, culposos ou com culpa concorrente.

Por fim, ainda sobre esse acidente, Matusalém Pimenta (2013, p. 36) traça casos não convencionais, mas que também serão configurados como abalroação, como: plataforma que tem propulsão própria e é atingida por outra embarcação, ainda que esteja parada; e o caso do hidroavião, que é considerado uma embarcação, quando em manobra na superfície da água e, portanto, sujeito à abalroamento.

### 3.3 Do Artigo 15, “F”, da LOTM

Finalmente, alcança-se o objeto desta obra monográfica. Renovam-se as vênias para, uma vez mais, repetir o tipo administrativo já exposto alhures por meio da NORMAM - 09/DPC, unicamente por um esforço didático.

Diz o legislador marítimo na alínea “F” do artigo 15 da Lei 2.180/54: “Art. 15. Consideram-se fatos da navegação: 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.”

Frise-se que o item “F” do art. 15 não estava na redação original da Lei 2.180/54, sendo introduzido pela Lei 5.056/66, que alterou o dispositivo, a fim de acrescentar esse fato da navegação.

De fato, não era necessário pesquisa aprofundada para notar a inserção da alínea. O legislador causou poluição visual ao leitor, pois, devido a sua atecnia, não teve o cuidado de deixar o dispositivo mais genérico, isto é, a alínea “e”, por fim, como sugere a boa didática legiferante.

Importa saber que a NORMAM-09/DPC, 0106, “b”, “6”, complementa com exemplos de ilícitos penais que poderiam dar vida à norma, quais sejam o crime de descaminho e de contrabando, amoldurados nos artigos 334 e 334-A do CP, respectivamente.

Em um exercício de subsunção, é simples lembrar dos muitos casos de contrabando de armas e de drogas vindas da Colômbia para o Brasil pelo Rio Amazonas. O uso de embarcação para cometer esses crimes caracteriza o fato da navegação *sub studio*.

Mas, esse tipo administrativo explanado na LOTM não se resume a esses poucos casos. Com lastro no que foi mencionado no primeiro item deste capítulo, é possível pensar,

inclusive, em situação em que o fato da navegação ora analisado se confunda com algum acidente da navegação. Vê-se o exemplo.

Imagine-se que um indivíduo, não obstante ter a devida habilitação para navegar, faça uso de sua embarcação para cometer um homicídio, lançando-a sobre o seu pior inimigo, banhista na ocasião.

Ora, não há dúvidas da ocorrência do fato da navegação em estudo. Entretanto, é, da mesma forma, inquestionável que o choque entre embarcação e banhista caracteriza o acidente colisão, nos moldes da NORMAM-09/DPC, 0106, “a”, “1”, III.

Entende o autor que, em casos como o tal, o julgamento se dará pelo incidente marítimo que gerar maior gravidade. Nesse espectro, sendo a colisão tão só o meio para se alcançar o fim, sendo ela apenas a consequência de um objetivo muito mais grave, qual seja, o de cometer o homicídio, tem-se que o acidente será absorvido pelo fato.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, a má estivação da carga está arrolada como fato da navegação (artigo 15, “c”, da LOTM), entendida, genericamente, como a má distribuição ou arrumação da carga pelo navio.

Porém, se a intensidade desta má estivação for tal, capaz de gerar uma banda permanente no navio de modo a comprometer demasiadamente a sua estabilidade, uma vez que o comandante opte por fazer uma variação, ou seja, um encalhe intencional para não comprometer a carga e as vidas de bordo, o incidente transmuda-se em acidente da navegação, previsto no artigo 14, “a”, da LOTM.

Nesse caso, ao contrário do anterior, será o fato da navegação que será absorvido, dando-se prosseguimento ao julgamento da variação pela Corte Marítima.

Outro importante cuidado que o intérprete da lei deve tomar é o de não confundir o fato da navegação com a circunstância agravante. Explica-se o desalinho.

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), em seu artigo 30, arrola as circunstâncias agravantes que poderão incidir sobre aqueles que descumprirem as normas ali prescritas e também as delineadas no RLESTA. Dentre essas, encontra-se o emprego de embarcação na prática de ato ilícito - artigo 30, III da LESTA.

Acontece que, no aviso do autor, caso haja uma infração à LESTA e, paralelamente, o infrator use a embarcação para a prática de ato ilícito penal, estar-se-á em sede de fato da navegação, qual seja o estampado no artigo 15, “f”, da LOTM, objeto desta monografia, não se tratando de circunstância agravante.

Atente-se o leitor para o fato de que, nesta ocasião, ao contrário do que fez o legislador da LOTM, não houve qualquer menção a que espécie de ato ilícito está se fazendo referência, seja penal, civil, administrativo etc.

É sabido que, caso o ato praticado seja configurado como ilícito penal ou lesivo à Fazenda Nacional, ter-se-á fato da navegação configurado, pois assim estabeleceu o legislador marítimo de 1954 na Lei 2.180.

Uma vez caracterizado como fato da navegação, a competência para julgamento, como já debatido em outra oportunidade, não será da Autoridade Marítima, mas sim do Tribunal Marítimo, que receberá apenas o IAFN produzido pela primeira.

Assim, precisam estar atentos os profissionais que labutam na área, no sentido de tomarem conhecimento da natureza exata do ato ilícito, seja ela administrativa, civil, penal ou qualquer outra, a fim de que não sejam surpreendidos quanto ao órgão competente para o julgamento da causa.

## CAPÍTULO 4 - O ATO ILÍCITO COMO PREJUDICIAL DE MÉRITO

“Se um homem não sabe a que porto se dirige,  
nenhum vento lhe será favorável.”

(Sêneca)

Chega-se, enfim, ao âmago deste trabalho. Após breve explicação da moldura que envolve o objeto desta pesquisa, é chegada a hora de *toucher les entrailles de la question*, de tocar o ponto nevrálgico da questão.

Já deveras mencionado no decorrer desta monografia, o objeto ora investigado é o fato da navegação prescrito no art. 15, “f”, da LOTM. Mais precisamente, se o ato ilícito presente neste tipo administrativo comporta-se como prejudicial de mérito, quando do seu julgamento, isto é, a ocorrência do ato ilícito, seja crime ou contravenção penal, como condição necessária para caracterização do tipo.

Trata-se de debate instigado pelo Professor Matusalém Gonçalves Pimenta que, em sua obra, intitulada “Processo Marítimo: formalidades e tramitação”, criticou a maneira como o TM tem conduzido o julgamento deste fato da navegação em específico.

O professor inovou na doutrina maritimista ao afirmar que os juízes do Colegiado do Mar estão invadindo competência da Justiça Comum, quando da não suspensão do feito para aguardar decisão do juízo competente, qual seja o criminal, sobre a existência e a autoria do ato ilícito. Explica-se

Como é cediço, a Constituição da República de 1988, em seu art. 109, IX, delega à Justiça Federal a competência de julgar os crimes cometidos a bordo de navios, com exceção aos da Marinha do Brasil.

Acontece que, no processo de julgamento do aludido fato da navegação, os juízes marítimos têm presumido a existência de crime, ou seja, presumido a culpabilidade do acusado, para que possam condená-lo administrativamente por uso da embarcação para a prática de ilícito penal, postura essa entendida como equivocada por Pimenta.

Enquanto o autor supramencionado defende o ato ilícito como sendo questão prejudicial (2015, p. 89-102) ao julgamento do fato da navegação, devendo ser analisado anteriormente à questão principal e em juízo criminal competente, a análise minuciosa dos acórdãos do TM mostra que a sabedoria majoritária dos seus juízes navega em rota de colisão com a compreensão do doutrinador.

Diante de provável erro na práxis judicante, o autor (2013, p. 99), respeitosamente, aduz: “Cristalino está que não haverá emprego da embarcação na prática de ato ilícito, sem que



haja o ilícito comprovado, por meio do devido processo legal, consoante o comando do art. 5º, LIV, da Carta Magna, comando este que não pode e nem deve ser negligenciado pelo TM.”

Ora, se o TM é órgão auxiliar do Poder Judiciário, não deveria, na perspectiva do autor, invadir competência, em razão da matéria, da esfera criminal. Se espera que haja manutenção do prestígio e respeito dirigidos aos seus acórdãos por parte do Judiciário, deve, da mesma forma, respeitar a competência dos juízos outros.

No que toca a esse particular, a Corte Marítima tem julgado este tipo administrativo sem aguardar o posicionamento do Poder Judiciário a respeito da autoria e da materialidade do crime ou da contravenção penal. Desta forma, invade competência da Justiça Comum, desrespeitando os princípios constitucionais da presunção de inocência e do devido processo legal.

A questão ainda se agrava com o entendimento do Tribunal, tido como formal e materialmente inconstitucional por Pimenta (2013, p. 104-107), de que fatos e acidentes da navegação são imprescritíveis. A Corte, equivocadamente, usa como base o art. 20 da LOTM, que assim dispõe: “Art. 20. Não corre a prescrição contra qualquer dos interessados na apuração e nas conseqüências dos acidentes e fatos da navegação por água enquanto não houver decisão definitiva do Tribunal Marítimo.”

Com efeito, mesmo absolvido pela Justiça Criminal, a compreensão atual deste tribunal administrativo impõe aos acusados a eterna tortura da incerteza acerca da punição estatal.

Duas incongruências, então, são impostas. A primeira está em perceber os incidentes marítimos como imprescritíveis, em total desalinho com os preceitos constitucionais. A outra se assenta na falsa ideia de que teria o Tribunal Marítimo atribuição para condenar alguém por aquilo que o Judiciário já o inocentou.

Diante do exposto, faz-se necessário o debate acerca de tema tão instigante e pouquíssimo explorado. Procurar-se-á fazer uma análise crítica a respeito da dúvida se o TM tem acertado em julgar o fato da navegação *sub studio* como se independente fosse do juízo penal, ou se mais coerente é a sabedoria da doutrina vanguardista, que aponta para o descumprimento dos princípios da presunção de inocência e do devido processo legal.

A partir deste momento, na busca da correta assimilação do conteúdo que será abordado, não há como dar prosseguimento ao trabalho, se não for feita uma digressão ao conceito de questão prejudicial, com supedâneo nos processualistas penais de escol e divergindo-a daquilo que se tem por questão preliminar. Após a rápida digressão, voltar-se-á ao processo marítimo.

#### 4.1 Da Distinção entre Questão Prejudicial e Questão Preliminar

Faz-se imperativo, certo de que o tema gera muitas confusões entre os operadores do direito, entender a própria denominação de questão prejudicial e distingui-la da chamada questão preliminar, vez que, como se demonstrará a seguir, uma nada tem a ver com a outra. Prossegue-se.

Tanto a questão prejudicial, quanto a preliminar são espécies do gênero questão prévia<sup>15</sup>. Ensina, sobre o assunto, o Professor José Carlos Barbosa Moreira (1967, p. 12-13):

A segunda tendência, que nos últimos anos se vem impondo com mais força, partiu da diferenciação, modernamente afirmada com grande ênfase pela ciência processual, entre o mérito e a matéria a ele estranha. Em semelhante perspectiva, restringiu o conceito de “questões prejudiciais” para fazê-lo abranger apenas as questões prévias de mérito, isto é, aquelas que, já pertinentes à própria *res in iudicium deducta*, influem na solução final da controvérsia ajuizada. E reservou em geral a designação de “preliminares” para as questões referentes ao processo e às chamadas condições da ação (*rectius*: condições do legítimo exercício do direito de ação).

Na mesma linha, Luiz Fux:

Por vezes uma relação jurídica diversa daquela que compõe a causa de pedir, não obstante esteja fora da órbita da decisão da causa, precisa ser apreciada como premissa lógica integrante do itinerário do raciocínio do juiz, antecedente necessário ao julgamento. Saltar sobre ela significaria deixar sem justificativa a conclusão sobre o pedido.

Fernando da Costa Tourinho Filho (2017, p. 444), por sua vez, traz a seguinte definição de questão prejudicial: “Por questão prejudicial entende-se toda questão de valoração jurídica, seja de Direito Penal, seja extrapenal, que deve ser decidida antes da questão principal - chamada, por isso mesmo, prejudicada.”

Seguindo-se os preciosos dizeres do mestre Barbosa Moreira, tanto a questão preliminar quanto a questão prejudicial, foco do tema, são portadoras do caráter de anterioridade, pois precisam ser resolvidas logo no início do trâmite processual.

A solução da questão prejudicial, por sua vez, influencia o conteúdo da solução da questão principal da lide, esta última, também chamada de questão prejudicada. Logo, prejudiciais são questões de cuja solução depende o teor do resultado de outras questões, as questões principais.

As preliminares, ao revés, não influenciam o conteúdo da decisão da questão principal, muito embora sejam necessárias para o exame desta.

---

<sup>15</sup> Em contrapartida, Tourinho Filho afirma que prévias seriam apenas as questões preliminares (2017, p. 444).

O art. 92 do CPP, ao tratar das questões prejudiciais, prescreve a suspensão da ação penal, se da solução sobre o estado civil das pessoas dependa a decisão acerca da existência de infração penal, até que a controvérsia esteja transitada em julgado no juízo cível.

É o que acontece, quando o indivíduo é acusado de bigamia e, ao mesmo tempo, corre ação de nulidade do primeiro casamento na esfera cível. O juiz criminal deverá suspender o feito, haja a vista a prejudicialidade da questão, que poderá tornar inexistente o crime, nos moldes do art. 235, §2º do CP.

Ademais, poderá haver situações que, de modo inverso, a esfera cível seja suspensa, aguardando o trânsito em julgado da penal. Exemplo corriqueiro trazido pelos professores em sala de aula é o da ação de alimentos, em que o alimentante nega ser pai do alimentando. Para tanto, entra em juízo com ação de reconhecimento de paternidade. É dedutivo e coerente que não se poderá ter decisão de pagamento de alimentos, enquanto não houver certeza acerca da paternidade envolvida, sendo esta a questão prejudicial e aquela, a principal ou a prejudicada.

Seguindo no mesmo rumo, está a sabedoria do Professor Antônio Santoro (2008, p. 61-62):

Portando, até o julgamento definitivo na esfera administrativa do lançamento realizado pelo fiscal, não há fato típico na esfera penal, porquanto ainda não existe crédito tributário, que é o bem jurídico protegido pela norma penal, seja dos tipos penais da Lei n. 8.137/90 (arts. 1º e 2º), seja dos tipos do art. 168-A do Código Penal.

Outra hipótese muito comum é a ação penal sobre crime de furto, que deve ser suspensa caso esteja em trâmite ação de posse no juízo cível. Ora, é óbvio que, se o imputado do crime é possuidor da coisa discutida, resta inexistente o furto. Assim, nada mais lógico do que aguardar a decisão cível, para, ao depois, julgar o crime em questão.

No mesmo sentido está o art. 313, V, “a” do CPC que ordena a suspensão do processo “quando a sentença de mérito depender do julgamento de outra causa ou da declaração de existência ou de inexistência de relação jurídica que constitua o objeto principal de outro processo pendente”.

É esta, também, a inteligência do art. 315 do CPC, que prescreve que “se o conhecimento do mérito depender de verificação da existência de fato delituoso, o juiz pode determinar a suspensão do processo até que se pronuncie a justiça criminal”.

Nota-se, destarte, que, em todos os exemplos acima, a questão prejudicial influencia o conteúdo da decisão principal. O mesmo não ocorre quando se está diante de uma questão meramente preliminar.

As preliminares, como o nome sugere, precisam sim ser tratadas anteriormente às questões principais. Contudo, não são questões de mérito, isto é, não interferem diretamente na solução final da controvérsia ajuizada.

São, na verdade, condições da ação e pressupostos processuais, como a legitimidade da parte, o interesse de agir, a não litispendência, perempção ou coisa julgada, a não existência de convenção de arbitragem, cujo cunho é servir de requisitos processuais para o regular trâmite processual e eventual análise do mérito. Tanto é assim que o CPC previu, em seu art. 485, incisos IV-VII, a extinção do processo sem resolução de mérito, quando essas condições e pressupostos não forem preenchidos.

Ainda, Barbosa Moreira (1967, p. 25-26) adverte que é necessário cuidado para não excluir do grupo de prejudiciais as questões prévias ao mérito. Diferentemente das questões prévias de mérito, as questões prévias ao mérito não influem no modo como o mérito da questão principal será decidido.

Com o fim ilustrativo, imagine-se o caso da prescrição. Quando alegada e aceita, poderá impedir a apreciação da questão principal, causando extinção do processo com resolução de mérito (art. 487, II do CPC), mas não tem influência alguma na forma como o juiz decidiria o mérito, caso fosse indeferida e a lide seguisse o seu trâmite.

Da mesma forma, seria absurdo jurídico tratar a prescrição como questão preliminar, pois é de sabinça dos juristas que trata-se de questão de mérito.

Nessa toada, são prejudiciais tanto as questões prévias de mérito quando as questões prévias ao mérito. Não se pode excluir as últimas da classificação de “prejudiciais”, sob pena de se separar figuras homogêneas.

Por amor à didática, passa-se à listagem das quatro principais diferenças entre questão prejudicial e questão preliminar apontadas por Tourinho Filho (2017, p. 445):

- a) as prejudiciais são de direito material, enquanto as preliminares de direito processual;
- b) as prejudiciais estão ligadas ao mérito processual, e as preliminares a pressupostos processuais;
- c) as prejudiciais independem de questão principal para existir, enquanto não haverá questão preliminar sem questão principal; e
- d) as prejudiciais podem ser solucionadas em qualquer juízo, mas as preliminares serão sempre resolvidas nos juízos em que forem alegadas.

É por esta última distinção que há a divisão entre questões prejudiciais homogêneas (comuns, imperfeitas), quando a prejudicial pertence a igual ramo do Direito da prejudicada, e questões prejudiciais heterogêneas, quando os ramos são diferentes.

Salienta-se que a correta compreensão dessas diferenças entre as duas espécies de questão prévia é imprescindível para o correto entendimento do que será tratado no item seguinte a respeito da comunicação entre as instâncias e da independência que as cerca.

#### 4.2 Da Comunicação entre as Instâncias

Após a fundamental digressão, retorna-se aos rumos do Direito Processual Marítimo.

Os Professores Anjos e Caminha Gomes (2007, p. 111) orientam que são duas as vertentes de competência do Tribunal do Mar, quais sejam: a) competência administrativa exclusiva; e b) competência concorrente.

A primeira hipótese, de ocorrência rara, perpetua-se quando o julgamento se faz em cima de questão exclusiva sobre navegação, sem nenhuma repercussão em outras áreas, outras instâncias do Direito. Por outro lado, há competência concorrente, quando a causa versa, também, sobre aspectos civis, penais, administrativos etc., devendo o TM se ater tão somente ao julgamento daquilo que é de sua atribuição, ou seja, aos fatos e acidentes da navegação, enquanto outros órgãos judiciários ou administrativos cuidam daquilo que é de sua respectiva competência.

Como exemplo da primeira situação, pode-se imaginar o caso de navio que se faz ao mar sem o número mínimo de tripulantes<sup>16</sup> a bordo, em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança emitido pela Autoridade Marítima, sem, todavia, ter causado nenhum dano à embarcação, à carga ou às vidas de bordo. De qualquer forma, estará caracterizada deficiência da equipagem, fato da navegação trazido pela LOTM no art. 15, “a”, de competência exclusiva do TM.

Hipótese oposta seria a de má arrumação da carga no convés, sendo estas desprendidas ao longo da faina e ocasionando avaria nas cargas e perda de vidas a bordo. Neste caso, de competência concorrente, o TM estaria habilitado a julgar apenas a má estivação da carga (art. 15, “c”, LOTM), cabendo à justiça cível analisar o *quantum* indenizatório pela perda das cargas e das vidas e à justiça penal o julgamento dos possíveis crimes ocorridos, com a imputação dos responsáveis e a devida aplicação das penas.

Essa classificação recebeu o aval dos maritimistas de escol, como Eliane Octaviano Martins (2015, p. 283) e Matusalém Pimenta (2013, p. 14). Sérgio Ferrari (2017, p. 73), no entanto, diverge de Anjos e Caminha e apresenta a seguinte fundamentação:

Destarte, quando os eminentes maritimistas afirmam que a competência do TM é “concorrente” com a de um órgão judicial, isto significaria dizer que poderiam decidir

---

<sup>16</sup> “Aquaviário ou amador que exerce funções , embarcado, na operação da embarcação” (art. 2º, XX, LESTA).

a mesma questão jurídica, o que é absolutamente equivocado. Na verdade, ao que parece, quis-se significar que de um mesmo fato podem decorrer diferentes questões jurídicas (no dizer dos autores, de natureza administrativa, civil, comercial etc.), cuja solução caberá a diferentes órgãos, incluindo o TM e outros do Poder Judiciário. (grifo do autor)

Seguindo-se os trilhos da classificação de Anjos e Caminha, mais aceita pela comunidade marítima, é na vertente da competência concorrente que se encontra o caso objeto desta monografia. Sim, o TM fica limitado em razão da matéria, qual seja o uso da embarcação para cometimento do ato ilícito, concorrendo, no restante, com a Justiça Comum, seja cível, criminal ou administrativa, como será demonstrado no item seguinte.

Ora, é de sabença dos juristas que a regra é a independência entre as instâncias cível, administrativa e penal. Ou seja, a condenação ou absolvição em uma instância não deve necessariamente importar na condenação ou na absolvição nas outras instâncias, podendo as sanções, até mesmo, serem cumuladas, consoante a redação dos arts. 935, CC<sup>17</sup> e 125 da Lei 8.112/90<sup>18</sup>.

Na mesma linha caminha a jurisprudência do STJ: “É pacífico na doutrina e na jurisprudência que as esferas administrativa e penal são independentes, sendo descabida a suspensão do processo administrativo durante o prazo de trâmite do processo penal.” (MS 18090 DF 2012/0015667-2, STJ. 21 mai. 2013. Relator: Ministro Humberto Martins).

*Ad exemplum*, suponha-se que um servidor público, dolosamente, acerta colega de trabalho com a cadeira da repartição pública. O prejuízo causado pela destruição do objeto enseja, em primeiro lugar, a responsabilidade civil do servidor, que será obrigado a ressarcir o dano causado. A ofensa física em serviço, consoante o art. 132 da Lei 8.112/90, dá azo à sua responsabilidade administrativa e deve engendrar aplicação da pena de demissão. Por fim, se o golpe tiver causado lesões corporais ao colega, o servidor poderá responder criminalmente.

As exceções a essa regra ocorrem quando a esfera penal está envolvida. Tanto o art. 935, *in fine*, CC quanto o art. 126 da Lei 8.112/90 trazem ressalvas a essa independência. Diz o art. 126: “A responsabilidade administrativa do servidor será afastada no caso de absolvição criminal que negue a existência do fato ou sua autoria.”. Logo, o que há, na verdade, é uma independência que não é ilimitada, mas encontra barreiras quando a controvérsia também está em discussão na seara penal.

A absolvição penal pela negativa de autoria ou pela inexistência do fato interfere nas esferas administrativa e civil. Se, no exemplo dado alhures, o servidor prova, em âmbito

<sup>17</sup> Art. 935. A responsabilidade civil é independente da criminal, não se podendo questionar mais sobre a existência do fato, ou sobre quem seja o seu autor, quando estas questões se acharem decididas no juízo criminal.

<sup>18</sup> Art. 125. As sanções civis, penais e administrativas poderão cumular-se, sendo independentes entre si.

penal que, muito embora a lesão tenha ocorrido, estava em casa de licença no dia, será absolvido por negativa de autoria. Nessa toada, por coerência, a decisão criminal vinculará todas as outras instâncias, não podendo o servidor ser responsabilizado, pelo mesmo fato, nas esferas civil e administrativa.

A vinculação se dá pelo fato de que só à esfera penal foi dada a competência de julgar crimes e contravenções penais, havendo um poder investigatório mais amplo que nas demais esferas. Assim, é impensável que as outras instâncias sustentem de maneira diversa, se a justiça criminal já estabeleceu a não ocorrência do fato ou a não autoria do crime.

Entretanto, se a decisão por absolvição penal tiver fundamento outro qualquer que não seja a inexistência do crime ou a negativa de autoria - por insuficiência de provas, por exemplo - as instâncias civil e administrativa não estarão, de forma alguma, subordinadas à decisão criminal, podendo atuar de maneira autônoma, a não ser que a penalidade civil ou administrativa dependa exclusivamente da condenação penal.

No que tange à absolvição penal, a súmula 18 do STF faz a seguinte ressalta: “Pela falta residual, não compreendida na absolvição pelo juízo criminal, é admissível a punição administrativa do servidor público.”

Com fulcro na súmula, conquanto a absolvição decorra de inexistência do fato ou de negativa de autoria, caso haja ainda algum resíduo do fato que não tenha sido analisado pela esfera penal, ainda poderá sê-lo pelas instâncias civil e administrativa, juntamente com as respectivas responsabilizações.

Retornando-se ao exemplo dado anteriormente, presume-se que o acusado tenha provado que, na verdade, jogou a cadeira no chão para assustar o colega de trabalho e, portanto, tenha sido absolvido penalmente por inexistência de lesão corporal. Ora, o servidor pode até não ter praticado o crime de lesão corporal, mas nada impede que seja penalizado nas demais instâncias pelo dano causado ao patrimônio.

Nessa cadência, não há dúvidas sobre a independência entre as instâncias. Contudo, é indubitável que esta independência restará mitigada, quando houver interferência da esfera penal, abrindo-se espaço à comunicação entre as instâncias.

### **4.3 Da Invasão de Competência**

Visto como funciona a comunicação entre as instâncias de um modo geral, passa-se, agora, à análise de seu comportamento no âmbito da Corte do Mar e como a sua má interpretação poderá gerar graves consequências à salubridade do meio jurídico.

De maneira equânime ao que ocorre nos demais juízos, no âmbito do Tribunal Marítimo, sendo ele um tribunal administrativo, também haverá as mais variadas comunicações entre instâncias. Em certos momentos, será a Justiça Comum, federal ou estadual, que deverá sobrestar o feito, como bem prescreve o art. 313, VII, do CPC<sup>19</sup>. Em outros, deverá o TM suspender o feito administrativo, aguardando decisão da Justiça Comum, o que, infelizmente, não faz, a ponto de gerar a problemática ora trazida neste trabalho de monografia.

Não pairam dúvidas a respeito da independência do TM para julgar fatos e acidentes da navegação, mesmo quando há crimes ou contravenções penais a serem punidas na justiça criminal. Essa é a inteligência do art. 21 da LOTM:

Nos processos instaurados perante o Tribunal Marítimo em que houver crime ou contravenção a punir, nem esta nem aquêle impedem o julgamento do que fôr da sua competência, mas finda a sua ação, ou desde logo, sem prejuízo dela, serão remetidas, em traslado, as peças necessárias à ação da Justiça.

O fato da navegação em estudo, qual seja o emprego da embarcação para cometimento de crime ou contravenção penal, porém, surge como exceção. Este tipo administrativo é inerente à prática de ato ilícito, não podendo ser efetivado sem que haja condenação com trânsito em julgado na esfera penal. É o que se chama de questão prejudicial de mérito, como estudado no primeiro tópico deste capítulo.

Passa-se a mais uma jurisprudência do STJ que comprova este entendimento:

Inobstante a independência das instâncias penal e administrativa, estando o ato demissório alicerçado exclusivamente em tipo penal, imprescindível é que haja provimento condenatório com trânsito em julgado para que a demissão seja efetivada, sob pena de patente infringência ao princípio da presunção de inocência, segundo o qual “ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória” (art. 5º, LVII, da Constituição Federal). (RMS 14405 PE 2002/00131369-8, STJ. Relatora: Ministra Alderita Ramos de Oliveira). (grifo nosso)

É claro que o julgado acima está no domínio dos servidores públicos, diferenciando-se do processo marítimo. Contudo, uma vez que se está diante de situação semelhante de comunicação entre instâncias, em que os juízos penal e administrativo estão em atuação, há de ser aplicado a analogia.

Assim como um ato de demissão de um servidor público pode ter como supedâneo exclusivo um tipo penal, o art. 15, “f”, da LOTM se comporta da mesma maneira. Só há como caracterizar o uso de embarcação para cometer algum ilícito penal, se a prática deste ilícito tiver sido comprovada em provimento condenatório criminal transitado em julgado.

---

<sup>19</sup> Art. 313. Suspende-se o processo: VII - quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo;



Lamentavelmente, o TM não tem praticado o exposto acima ao julgar o fato da navegação sem aguardar a decisão criminal, em ato claro de usurpação de sua competência e de violação do princípio constitucional da presunção de inocência.

O Juiz Nelson Cavalcante e Silva Filho, atual juiz do Tribunal Marítimo, compreende que o art. 21 da LOTM autoriza o julgamento do fato da navegação da alínea “f” do art. 15, independentemente do trâmite perante à Justiça Criminal (informação verbal)<sup>20</sup>. Sendo assim, Silva Filho nega que o caso em tela seja uma exceção, como defendido nesta pesquisa devido ao caráter prejudicial do ato ilícito.

Como se pode notar, há verdadeira invasão de competência por parte da Corte do Mar ao julgar o fato da navegação em comento. Esta ocorre em razão da matéria, partindo do pressuposto de que autoria e materialidade de ato ilícito penal são questões a serem solucionadas no juízo criminal, por meio de condenação transitada em julgado, e não na seara administrativa, como defendem os juízes do TM em sua maioria.

É importante ressaltar que o TM tem sim competência para julgar o fato de se fazer uso da embarcação para o cometimento de ato ilícito. Não tem, todavia, competência para julgar a infração penal em si, que, neste caso, configura-se como elementar do tipo administrativo, gerando, os acórdãos precipitados do Colegiado, verdadeira invasão de competência e desconforto jurídico.

Esta inquietude é apresentada pelo Professor Matusalém Pimenta (2013, p. 94): “Vale dizer que o TM tem competência para julgar o fato de se usar a embarcação para tal finalidade, não tendo, porém, competência para julgar os atos ilícitos, estes de competência exclusiva da Justiça Comum, em razão da matéria.”

Ventilam-se alguns exemplos de comunicação de instâncias no campo do TM para o melhor entendimento daquilo que pode ocorrer na prática forense.

Imagine-se um caso de má estivação da carga, em que um container se solta e mata um tripulante. O TM poderá julgar o fato da navegação sem ter de aguardar a decisão criminal, pois não há questão prejudicial envolvida aqui. Ao final, todavia, deve o TM encaminhar seu acórdão à Justiça Criminal Federal, que, por analogia ao art. 313, VII, CPC, estará com o feito sobrestado, para que seja juntado aos autos do processo penal e sirva como prova (informação verbal)<sup>21</sup>.

Vale dizer que, nessa situação, o juiz criminal não está obrigado por lei à suspender o feito. A analogia supracitada, é, na realidade, o entendimento do Professore Mutusalém

---

<sup>20</sup> Entendimento do Juiz Nelson Cavalcante e Silva Filho, externalizado em entrevista concedida ao autor da pesquisa, em 20 de outubro de 2018.

<sup>21</sup> Entendimento do Professor Matusalém Gonçalves Pimenta, externalizado em entrevista concedida ao autor da pesquisa, em 16 de outubro de 2018.

Pimenta, que foi anotado em entrevista pelo autor da monografia, vez que não há doutrina a respeito dada a mui recente edição do Novo Código de Processo Civil e à especificidade do tema.

O TM também terá independência, devido à ausência de questão prejudicial, quando prático<sup>22</sup> e comandante, em navegação de entrada na Baía de Guanabara, divergem sobre qual manobra é a mais adequada e acabam abalroando em navio tanque que havia acabado de desatracar do porto do Rio de Janeiro, ocasionando perda de vidas e fazendas de bordo e derramamento de óleo na água.

Observa-se, nesse exemplo, que as três instâncias podem ser acionadas. A justiça penal, para julgar os crimes ocorridos, ainda que culposos, a justiça cível, a fim de calcular o valor indenizatório pelas cargas e vidas perdidas, além da indenização devida aos pescadores locais que perderam o emprego, e a justiça administrativa, seja no âmbito do TM, ou em qualquer outro órgão administrativo envolvido, como a autoridade portuária, as agências reguladoras e os órgãos ambientais. O TM, mais uma vez, não terá a sua independência mitigada, pois, para o julgamento do acidente de abalroação, não se faz necessário aguardar as decisões das outras esferas.

Torna-se imperioso tecer explicação daquilo que, por vezes, passa despercebido. No último exemplo, o abalroamento gerou alguns crimes, sejam penais ou extrapenais. Porém, não houve dolo no cometimento de nenhum deles, pois, caso houvesse a intenção de praticá-los, estar-se-ia diante de uso da embarcação para a prática de ilícito penal, e não de abalroamento, o que ensejaria, ao revés, a suspensão do processo pela prejudicialidade constatada na infração criminal.

Hipótese completamente diferente ocorre quando armas vindas da Colômbia são introduzidas no Brasil em embarcações, por meio do Rio Amazonas. O crime aqui praticado é o de contrabando (art. 334-A, do CP) e o fato da navegação caracterizado é de emprego da embarcação para a prática desse ilícito penal, nos moldes do art. 15, “f”, da LOTM.

Ora, agora, a embarcação está sendo utilizada com o fim único de contrabandear armas; há dolo envolvido. Sendo assim, deveria o TM suspender o feito, a fim de aguardar a decisão criminal, que vincularia, por completo, a decisão administrativa, seja para a condenação, seja para a absolvição do agente.

Como brilhantemente apontou a Ministra do STJ, Alderita Ramos de Oliveira, na decisão cujo extrato foi jungido à primeira metade deste tópico, o não sobrestamento do feito

---

<sup>22</sup> “É o aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado” (art. 2º, XV, da LEST”A”. “O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação” (art. 12, LESTA)

nesta situação, acarretará o descumprimento do princípio constitucional da presunção de inocência. É o que será demonstrado no tópico a seguir.

#### **4.4 Da Desconsideração dos Princípios da Presunção de Inocência e do Devido Processo Legal**

Garantias indefinidas não são garantias. O essencial à realidade, na essência de toda e qualquer garantia, é que seja articulada, nítida e precisa.

(Rui Barbosa)

O princípio da presunção de inocência, também chamado de princípio da não culpabilidade, é o maior pilar de um Estado Democrático de Direito, pois sustenta, nos termos no art. 5º, LVII da Constituição da República de 1988, que nenhuma pessoa pode ser considerada culpada antes do trânsito em julgado de sentença penal condenatória.

Assim, enquanto não houver uma sentença criminal condenatória irrecorrível, o acusado não pode ser considerado culpado e, portanto, não pode sofrer as consequências da condenação.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU acolheu esta garantia processual em 1948, proporcionando a sua inserção em diversas legislações pelo mundo.

Do mesmo modo, a Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1978 (Pacto de San José da Costa Rica), em seu art. 8º, n. 2, estabelece que: “Toda pessoa acusada de delito tem direito a que se presuma sua inocência enquanto não se comprove legalmente sua culpa [...]”

Contudo, o princípio só foi introduzido no ordenamento jurídico brasileiro com a Carta Magna de 1988. A edição do inciso LVII do art. 5º foi considerada um marco, vez que elevou o direito processual ao patamar de guardião da liberdade individual.

Ocorre que, em 2016, por meio da ADC 44/DF, de relatoria do Ministro Marco Aurélio, o STF decidiu que as ações penais poderiam ser executadas já a partir da decisão em segunda instância. Ou seja, que não é mais necessário aguardar até o trânsito em julgado, para que se possa iniciar a aplicação da pena.

De maneira infeliz, o Supremo Tribunal Federal, por meio do que chama de mutação constitucional, desconsiderou aquilo que está claro no texto da Lei Maior, assim como no Pacto de San José da Costa Rica, do qual o Brasil é signatário. Com efeito, a presunção de inocência, como descrita na Constituição, não faz mais parte da realidade da prática forense.

Ada Pellegrini Grinover (2014, p. 191), em contrapartida, sustenta que o trânsito em julgado ocorre no momento da inadmissibilidade dos recursos extraordinário e especial.

Sob outra perspectiva, o processualista penal, Luis Gustavo Grandinetti Castanho de Carvalho (2014, p. 192), sustenta que, muito embora deva se concordar que o prolongamento excessivo das lides é altamente prejudicial e que esta morosidade não raro resulta em impunidade, a solução não deve ser, de modo algum, o automatismo da prisão, logo que confirmada, em segunda instância, a decisão proferida na primeira instância, mas sim a decretação de prisão preventiva em sede de primeiro grau de jurisdição.

Para Carvalho, os muitos argumentos em prol da execução já a partir da decisão em segunda instância não tem robustez suficiente para se sobreporem ao imperativo constitucional. Infelizmente, não é nesse rumo que o entendimento hodierno da Corte Maior brasileira tem navegado.

De outra banda, legitimou-se o inconstitucional. A inocência passa a deixar de ser presumida antes do trânsito em julgado da sentença penal condenatória, já se podendo encarcerar o acusado fora das únicas hipóteses de prisão cautelar previstas no Código de Processo Penal (CPP) e na Lei 7.960/89: a prisão em flagrante (arts. 301/310, CPP), a prisão preventiva (arts. 311/316, CPP) e a prisão temporária (art. 1º, Lei 7.960/89).

De volta ao tema selecionado para esta monografia, tem-se que o TM infringe claramente a garantia constitucional da presunção de inocência, quando do julgamento do emprego da embarcação para a prática de ilícito penal. Veja-se.

O Tribunal Marítimo, antes mesmo de ter conhecimento da existência ou não de crime ou contravenção penal, matéria esta exclusiva da competência da Justiça Criminal Federal, já pune administrativamente. Pune, desta maneira, um possível infrator, alguém que a Justiça Comum ainda não constatou a culpabilidade.

Como já analisado anteriormente, só a Justiça Criminal pode dizer se houve ou não ilícito penal e a constatação da ocorrência do fato da navegação *sub studio* depende da configuração do primeiro, sendo este revestido de prejudicialidade.

Neste lamentável cenário, é indubitável a necessidade de se esmiuçar o princípio em tela, tendo a ajuda da pena antológica de Luigi Ferrajoli, em sua obra intitulada “Direito e Razão”. Só assim, no aprofundar da questão, é que se perceberá a dimensão da teratologia jurídica que tem sido aplicada em sede administrativa, mais especificamente no âmbito do TM.

Assevera Ferrajoli (2002, p. 441) que, a obrigatoriedade de submissão à jurisdição, quando se deseja punir alguém - “não há culpa sem juízo” (axioma A7) -, exige a presunção de inocência do imputado até a prova contrária decretada pela sentença penal definitiva condenatória.

Em sua teoria do garantismo penal, o professor defende a tutela dos direitos fundamentais, mesmo quando em contrariedade aos interesses da maioria, como a razão de ser do Direito Penal. O processo serviria para proteger o cidadão das arbitrariedades do Estado, do seu anseio punitivo, garantindo, assim, a liberdade do acusado até que se prove a sua culpabilidade por meio de processo penal que respeite todas as garantias processuais fundamentais (2002, p. 271).

Um processo que viole a presunção de inocência, consoante a tese de Ferrajoli, nem processo pode ser considerado. Dessa forma, se a Corte Marítima passa por cima da competência exclusiva da Justiça Criminal e não aguarda sua decisão final, com o condão único de punir a qualquer custo, não se pode dizer que houve um processo em sede administrativa, mas apenas a satisfação do anseio punitivo do Estado.

Ferrajoli (2002, p. 369-370) bem instrui que: “A justiça perfeita não é desse mundo, e qualquer pretensão de tê-la realizado por parte de um sistema penal não é ilusória, como um sinal da mais perigosa das imperfeições: a vocação totalitária.”

Ou seja, a busca estéril do TM por uma justiça perfeita, que logo pune o possível infrator sem garantir o seu direito fundamental à presunção de inocência, revela o seu caráter totalitário, inadmissível à uma Corte que se diz auxiliar do Poder Judiciário.

Já o princípio do devido processo legal, também constitucional (art. 5º, LIV), aduz que, *in verbis*: “Ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal”.

A Constituição estabelece, portanto, que ninguém poderá sofrer privação de sua liberdade ou de seus bens sem que haja um processo prévio, em que lhe seja assegurada toda a sorte de instrumentos de defesa.

Como bem menciona o emérito processualista penal, Tourinho Filho, o princípio da presunção de inocência é o “coroamento do *due process of law*” (2017, p. 76). Deste modo, cabe análise pela alteração de rumos na jurisprudência marítima, a fim de que esta garantia, também presente no Pacto de San José da Costa Rica, ratificado pelo Brasil, possa ser devidamente cumprida.

Octaviano Martins (2015, p. 290), por sua vez, ensina que o *due process of law* deve ser assegurado também no âmbito administrativo, especialmente no processo marítimo, em que deve ser observado desde a fase inquisitiva, no âmbito da Autoridade Marítima, até a processual, em sede do Tribunal Marítimo.

Ora, sem o devido respeito à presunção de inocência por parte da Corte Marítima é forçoso reconhecer que jamais haverá a realização do devido processo legal. Nesse diapasão, sem que o Tribunal do Mar, a princípio, aguarde a decisão de competência exclusiva da Justiça

Comum a respeito da existência de crime ou contravenção penal, para só então, ao depois, julgar o fato da navegação, inexistirá devido processo legal administrativo.

#### 4.5 Da Contribuição Doutrinária

Não há muitos doutrinadores que tenham se debruçado sobre o tema desta pesquisa. Em verdade, apenas um tratou do assunto com profundidade, tendo outro tecido poucos comentários acerca do posicionamento do primeiro. Veja-se.

Como já mencionado outras vezes no caminhar desta investigação, a problemática proposta trata-se de polêmica trazida pelo Professor Matusalém Gonçalves Pimenta que, em sua intrigante e pioneira obra, intitulada “Processo Marítimo: formalidades e tramitação”, criticou a forma como a Corte Marítima se posiciona no julgamento do fato da navegação, explanado no item “f” do art. 15 da Lei 2.180/54.

O advogado maritimista, Luiz Roberto Leven Siano, ao prefaciá-la obra de Pimenta (2015, p.7) em que o tópico também é discutido, menciona:

Realmente providencial que incompetente seria o Tribunal Marítimo para deliberar sobre fato da navegação, cujo elemento do tipo administrativo dependa de reconhecimento de conduta ilícita criminal. A proposta de prejudicial de mérito é sagaz, devendo ser considerada, ao menos, em termos de sobrestamento do feito.

Na mesma esteira, posicionou-se, sucintamente, Ferrari (2017, p. 121) acerca da crítica de Pimenta, apesar da ressalva feita de, no seu entender, ser apenas questão de direito material e propor nova solução:

Assim, embora concordando com a crítica formulada pelo ilustre Maritimista, entendo que se trata de questão material (definição do tipo administrativo) e que a questão processual (suspensão do processo) é mera decorrência. Para tanto, basta perceber que a solução (apenas em tese, sublinhe-se) poderia ser outra: em vez de suspender o processo, simplesmente decidir o TM pela absolvição, sempre que não houvesse condenação criminal prévia e, portanto, não estivesse caracterizado o tipo administrativo.

Ora, mediante a nova solução proposta, com todas as vênias, parece que Ferrari não compreendeu a real importância do Tribunal Marítimo para a segurança da navegação, qual seja a de punir os responsáveis por fatos e acidentes da navegação, a fim de que estes não voltem a ocorrer, proporcionando maior segurança para a navegação.

Como pode, mesmo em tese, se cogitar a possibilidade de absolvição automática do fato da navegação sempre que não haja condenação criminal prévia? Como o TM conseguiria cumprir a sua função sancionatória dessa forma? Deveria a Corte do Mar fechar os olhos para uma possível e, tantas vezes, provável condenação posterior na esfera penal e deixar impunes, administrativamente, diversos infratores? Claro que não! A boa e segura navegação depende da

atuação eficiente deste órgão administrativo. Sendo assim, a solução trazida por Ferrari não se coaduna com a profilaxia do Tribunal Marítimo.

Em suma, pouquíssimos foram os doutrinadores que se aventuraram a discutir o tema, tendo Pimenta sido o único a expor a problemática com a atenção e a importância devidas. Destarte, é preocupante que, questão que trata de clara violação à garantia fundamental do indivíduo ainda não tenha recebido o olhar crítico dos *players* do cenário marítimo.

#### 4.6 Da Malfadada Jurisprudência

A escassez encontrada em sede doutrinária não se repete no âmbito jurisprudencial. Desde o século passado até os dias atuais, como será demonstrado, os advogados que labutam no TM têm descortinado a usurpação de competência cometida por esta Corte. Infelizmente, até agora, malgrado esforço hercúleo dos causídicos, não há indícios de mudança de ventos por parte do Colegiado do Mar.

Com a finalidade de expor, *data máxima venia*, as aberrações jurídicas contidas no contexto do julgamento do fato da navegação em discussão nesta pesquisa, segue série de extratos dos processos mais relevantes acerca da problemática. Os trechos selecionados são um recorte das preliminares levantadas pelos advogados maritimistas a respeito da incompetência para o julgamento de ilícitos penais pelo TM e as suas respectivas respostas por parte dos juízes da Corte Marítima.

No Processo nº 12.349/87, a defesa traz preliminar de incompetência do Tribunal para julgar matéria penal, devendo o TM apreciar a questão só após sentença judicial e recebe a seguinte resposta:

[...] A preliminar deve ser indeferida pois apenas de na representação, fazer-se alusão ao Artigo 12 da Lei nº 6.368/76 e Artigo 334 do Código penal, ambos vêm reforçar e identificar o crime e/ou contravenção referidos na letra “f” do Art. 15 da Lei 2180/54 [...] Portanto, o T.M. é competente para julgar o fato. [...] (TM. Processo nº 12.349/87 (TM). 05 mai. 1987. Juiz-Relator: José do Nascimento Gonçalves).

É patente a não percepção do juiz que se está diante de uma questão prejudicial de mérito. O seu voto, acompanhado por unanimidade, demonstra desconhecimento jurídico e faz com que o representado, de fato, não tenha a sua preliminar devidamente julgada.

Pior ainda acontece no trâmite do Processo nº 13.236/90:

[...] A Defesa de Ofício de José Ribamar das Neves e Sérgio Paulo da Silva alegou [...] Que nos autos não existe prova do envolvimento dos representados nos fatos descritos na representação, muito menos da condenação dos mesmos na Justiça Penal, condição “sine qua non” para que ficasse configurada a incidência do Art. 15 da letra “f” da Lei 2.180/54, uma vez que não existe o tal ilícito na forma culposa. [...] (TM. Processo nº 13.236/90 (TM). 20 set. 1990. Juíza-Relatora: Vera Lúcia de Souza Coutinho. (grifo nosso)

Após a declaração da defesa de que uma sentença penal condenatória transitada em julgado seria condição *sine qua non* para a existência da infração administrativa de uso da embarcação para a prática de crime ou contravenção penal, não houve resposta dos juízes a respeito desta preliminar, sendo, por completo, ignorada.

No contexto do Processo nº 10.716/83, o advogado foi ainda mais preciso e apontou que a competência constitucional para analisar crime cometido a bordo de embarcação é da Justiça Federal e que, inclusive, já estava em trâmite ação da 4ª Vara Federal do Rio de Janeiro. É como se vê:

[...] As defesas de Iran Alves Vieira (fls. 356) e de Alcy Francisco Negrão Leite (fls. 370) sustentam duas preliminares: a 1ª, da incompetência absoluta do Tribunal Marítimo para apreciar a matéria alegada na Representação: ‘prática de ato (contrabando) previsto no Artigo 334 do Código Penal como crime...’ Deriva de princípio constitucional, já que a jurisdição e competência da Justiça Federal, por princípio de ordem pública, é excludente de qualquer outra, exceto a Militar. Já tramita, no Juízo da 4ª Vara Federal do RJ, ação penal onde são apuradas as responsabilidades pelo crime de contrabando a bordo do navio ‘LLOYD ROTTERDAM’. Assim sendo, os termos da Representação são, judicialmente, inaceitáveis, eis que a matéria (contrabando) já está sendo apreciada pelo Juízo competente. [...] (grifo nosso)

Não obstante a clareza com que foi explicado o equívoco que estava sendo cometido naquela oportunidade, eis a contrapartida do juiz-relator:

[...] Não pode, portanto, prevalecer a preliminar de incompetência do Tribunal Marítimo e, tampouco, a de inépcia da representação. O advogado, que sustenta as preliminares, habilmente, procura estabelecer confusão sobre a matéria que está em julgamento neste Tribunal. Aqui não se julga o crime ou a contravenção penal, ou melhor, o contrabando em si, que no caso, é pertinente à Justiça Federal. [...] (TM. Processo nº 10.716/83 (TM). 15 mar. 1983. Juiz-Relator: Raymundo Lannes Bernardes) (grifo nosso)

É assustador ver como o juiz-relator não consegue notar o caráter prejudicial do ato ilícito envolvido no fato da navegação. Note-se como chega a dizer que “ali” não se julga o crime ou a contravenção penal, mas apenas o incidente marítimo, sugerindo, ainda, má-fé por parte do advogado que teria a intenção de “estabelecer confusão sobre a matéria”. Ou seja, reconhece que o julgamento do ilícito penal é competência da Justiça Federal, mas não alcança que a configuração desse ilícito é imprescindível para o julgamento do fato da navegação.

O caráter prejudicial do ilícito penal presente no tipo administrativo é ventilado pela primeira vez, nesses termos, não por coincidência, no Processo nº 25.054/10, quando já havia sido lançada a primeira edição da obra “Processo Marítimo” do Professor Matusalém Pimenta, em que a situação ganha técnica doutrinária. Observa-se o fragmento do acórdão:

[...] A DPU-RJ levantou, ainda, uma prejudicial no sentido de que o processo administrativo deveria ser sustado para aguardar decisão do processo criminal, uma vez que a representação é fundada no art. 15, “F”, da Lei nº 2.180/54, pois não pode o mesmo estado punir na esfera administrativa pela prática de um alegado crime se o mesmo representado vier a ser absolvido na esfera criminal. [...] (grifo nosso)



Muito embora a tendência comum de se cogitar, após explanação feita por Pimenta, fosse pelo maior esclarecimento dos juízes do TM sobre o comportamento das questões prejudiciais, não foi o que ocorreu. Passa-se ao voto do relator:

[...] Esse ilícito seria suficiente para configurar o art. 15, “F”, da lei nº 2.180/54, não havendo necessidade que os representados sejam condenados na esfera criminal para prosseguimento do feito, pois para o fim de enquadramento no art. 15, “F”, da lei nº 2.180/54 bastaria o flagrante dado pelo IBAMA (materialidade) e a identificação dos tripulantes (autoria) para o oferecimento de uma representação pela PEM para que o processo siga seu curso até o julgamento no Tribunal Marítimo. Uma eventual absolvição na esfera criminal poderia vir a favorecer ou não os representados, mas o ônus da prova desse fato cabe a eles e teria cunho meritório e não preliminar, motivo pelo qual a prejudicial foi rejeitada. [...] (TM. Processo nº 25.054/2010 (TM). 25 jul. 2017. Juiz-Relator: Nelson Cavalcante e Silva Filho) (grifo nosso)

Renovando-se as vênias ao ilustre Colegiado do Mar, as incoerências são tantas que precisam ser listadas.

Primeiro, torna-se inconcebível a alegação de prescindibilidade de sentença penal condenatória para o prosseguimento do feito. Havendo questão prejudicial envolvida, certo seria a decisão do juiz relator pelo sobrestamento do feito, aguardando decisão da Justiça Federal, única competente para julgar o crime em si. Só após o trânsito em julgado da decisão criminal, o TM poderia analisar o fato da navegação sob estudo, estando seu acórdão, por completo, vinculado à sentença penal, seja ela condenatória ou absolutória.

Segundo, soa estranho que o juiz confunda as atribuições da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) com as do Ministério Público. Conquanto haja semelhança entre os órgãos, sendo a primeira até mesmo apelidada de “*parquet* do mar” por Pimenta (2013, p. 19), seus âmbitos de atuação são inconfundíveis.

Ora, o art. 5º, II, da Lei 7.642/87 dispõe que é atribuição da PEM “atuar nos processos da competência do Tribunal Marítimo, em todas as suas fases”. Nessa mesma linha, está a inteligência do art. 41, I, da LOTM, que atribui à PEM a possibilidade de iniciar processo perante o TM, por meio de representação.

Bem esclarecedor são os artigos mencionados, que não deixam dúvidas de que cabe à PEM oferecer representação somente daquilo que é da competência do TM. Afinal, sua atuação é junto a esse Tribunal, nos termos do art. 1º da Lei 7.642/87.

Foi exatamente isso que fez o representante da PEM, quando imputou a autoria do fato navegação aos representados. Veja-se, autoria do fato da navegação, e não do crime em si. Cabe ao TM julgar o incidente marítimo, e não o ilícito penal, assim como cabe à PEM a representação do incidente marítimo, enquanto ao MP, à acusação pelo crime.

É incorreta, portanto, a afirmação de que bastaria a representação da PEM, para que o processo seguisse a julgamento no TM. O correto seria, como já demonstrado, a suspensão do feito administrativo, em respeito à competência criminal.

Também, incômoda é a assertiva de que uma possível absolvição penal poderia ou não favorecer os representados. Como já explicado no item dois deste capítulo, é evidente a vinculação da decisão criminal, tanto para a condenação quanto para a absolvição, já que a existência do fato da navegação *sub studio* depende da condenação criminal do infrator pelo ato ilícito que, na alínea “f” do art. 15 da LOTM, tem caráter de elementar do tipo.

Assim, diante de prejudicial de mérito, a tese levantada por absolvição na Justiça Criminal levaria à absolvição, da mesma maneira, na Justiça Administrativa, sendo esta última não uma possibilidade, mas um dever lógico.

Ademais, a menção de ônus da prova do representado é absurda. Como é de sabença geral dos profissionais do Direito, ninguém é obrigado a provar a sua inocência, sendo esta presumida até que se prove o contrário, em coerência ao princípio constitucional da presunção de inocência. Nesta lógica, cabe à PEM o ônus da prova, não tendo o acusado necessidade nenhuma de juntar a absolvição criminal aos autos do processo marítimo.

Por último, ao contrário do exposto pelo relator, caso o acusado viesse a apontar a absolvição criminal em sede administrativa, esta teria local adequado como preliminar, e não como questão meritória, vez que a absolvição vincula a decisão do TM, não havendo espaço para julgamento outro, senão o que declare exculpado o representado.

Pela leitura atenta do acórdão do Processo nº 27.232/12 é possível notar, assim como no anterior, que os defensores públicos da União já compreenderam, pelo menos em parte, o funcionamento e a lógica da prejudicialidade. Atente-se para a formulação das seguintes defesas:

[...] Luiz Gilmar do Rosário alega por I. DPU que [...] Assim, cabe ao órgão acusador o ônus de diligenciar no sentido de trazer aos autos, sob pena de nulidade, o resultado do procedimento criminal, não podendo o E. Tribunal Marítimo condenar o representado vigorando esta causa de prejudicialidade como preveem os arts. 92 e seguintes do CPP. Qualquer tomada de decisão destes autos pode ser tornada sem efeito em razão de decisão diversa tomada pelo juízo criminal, mormente em se tratando de negativa de autoria.

José André Gemaque de Souza alega, em sua defesa, por I. advogado regularmente constituído que até a presente data nada foi provado contra o requerente, ferindo o Princípio da Presunção de Inocência ou do estado de inocência, previsto no art. 5º da CF, inciso LVII [...] O acusado não tem o dever de provar sua inocência, cabe ao acusador comprovar a sua culpa, sendo considerado inocente até o trânsito em julgado de uma sentença penal condenatória.

Ligado à presunção de inocência, está o princípio do “in dubio pro reu”, que após o devido processo legal, é a prova colhida na instrução criminal, insuficiente para a formação plena da culpabilidade do acusado. Enquanto não condenado definitivamente, presume-se inocente o Requerente.

Assim, diante do exposto, o Requerente não pode ser considerado culpado antes do trânsito em julgado da sentença penal condenatória, logo não podendo configurar no polo passivo da presente representação.

Teófilo dos Santos, por I. DPU, na qualidade de seu curador especial, alega [...] que não houve a comprovação da conduta delituosa [...] Destaca o princípio da presunção constitucional de inocência, lembrando que no Processo Penal, o ônus da prova é da acusação, que deve, sob pena da absolvição imperativa, derrubar a presunção constitucional da inocência. A prova produzida pelo autor da ação penal conduz a

superação e afastamento da presunção de inocência com a inevitável condenação do acusado.

Contudo, a presunção de inocência só pode ser refutada após o trânsito em julgado da sentença penal condenatória [...]

O princípio constitucional da presunção de inocência garante, inclusive, a não execução da pena aplicada ao processo penal, enquanto não ocorrer o trânsito em julgado da sentença penal condenatória.

Curmpre ressaltar que não houve comprovação nos autos do trânsito em julgado de sentença penal condenatória [...]

Desta forma, sem existir provas que demonstrem o trânsito em julgado de sentença penal condenatória do Representado, não há o que se falar em condenação deste, em observância aos princípios da presunção de inocência e de boa-fé, bem como considerando que o ônus da prova recai sobre quem imputa a responsabilidade. Assim, deve ser julgada improcedente a Representação, restando o mesmo absolvido das penas. [...] (TM. Processo nº 27.232/12 (TM).14 mai. 2015. Juiz-Relator: Geraldo de Almeida Padilha) (grifo nosso)

Apesar de coerentes as defesas, o defensor público falha ao afirmar que o requerente não poderia estar no polo passivo. Tem sido um dos objetivos desta investigação demonstrar que a melhor solução seria a do sobrestamento do feito até o trânsito em julgado da sentença penal, seja condenatória ou absolutória.

Frise-se que nem o juiz-relator, tampouco os demais juízes teceram qualquer comentário acerca da prejudicialidade apontada pelos defensores, faltando ao acórdão, portanto, fundamentação, o que, nos moldes dos arts. 93, IX, da Constituição de 1988, 11, *caput* e 489, §1º, IV, do CPC e 2º e 52 da Lei 9.784/99, é causa de nulidade.

Precisa foi a defesa de Benedito da Silva, no Processo nº 13. 056/91, que se coaduna com o que é ensinado por Pimenta. Veja-se:

[...] A defesa de Benedito Teixeira da Silva arguiu preliminar de incompetência do Tribunal Marítimo “ratione materiae” para apreciar e julgar a prática do crime de descaminho imputado ao marítimo [...] competindo à Justiça Federal de Primeira Instância o julgamento da matéria.

Falece ao Tribunal Marítimo essa competência em razão da matéria, cabendo-lhe tão somente, e após sentença condenatória ter decidido sobre a ocorrência de crime e sua autoria, examinar a repercussão desse fato no âmbito administrativo e diante das regras do Regulamento do Tráfego Marítimo. [...] (grifo nosso)

Entretanto, mais uma vez, a jurisprudência da Corte do Mar foi no sentido de rejeitar qualquer tipo de alegação que afaste o seu julgamento, ainda que momentâneo. É como soa o caudal da jurisprudência:

[...] I- DAS PRELIMINARES

Primeira: Rejeitada, tendo em vista que o Tribunal Marítimo não extrapolou sua jurisdição administrativa, visto que se limitou a julgar o emprego da embarcação mercante para a prática de ato ilícito e não crime de descaminho conforme fez crer a defesa. [...] (TM. Processo nº 13.056/91 (TM). 05/07/91. Juíza-Relatora: Vera Lúcia de Souza Coutinho). (grifo nosso)

Diante do exposto, urge-se dizer que não há mais lugar para a violação de garantias fundamentais em um Estado Democrático de Direito. É inadmissível que os julgados do TM permaneçam neste rumo, sem direção fundamentada na Constituição e reféns das idiossincrasias de seus juízes. Espera-se, nesse sentido, que, o quanto antes, o Colegiado que

compõe a tão essencial Corte Marítima reveja o seu posicionamento, ajustando suas velas aos novos ventos da democracia.

#### **4.7 Da Proposta Profilática**

“Defender o Direito é, assim, essencialmente, renovar o Direito.”

(San Tiago Dantas)

Seguindo os preciosos conselhos do Professor Francisco Clementino de San Tiago Dantas, ex-aluno e professor da Faculdade Nacional de Direito - FND/UFRJ, aventura-se o autor desta pesquisa em trazer contribuição legiferante para o tema. Nesse rumo, propõe nova redação ao art. 15 da LOTM, não estando, de modo algum, imune a críticas.

Certo de que é preciso renovar o Direito para defendê-lo, o artigo 15 da LOTM passaria a vigorar da seguinte maneira: “Art. 15. Consideram-se fatos da navegação: [...] Parágrafo Único. Para fins do disposto na alínea “F” deste artigo, ficam sobrestados os processos até que ocorra o trânsito em julgado do feito perante a Justiça Comum.”

Averba-se, todavia, que não se pretende com a proposta dar razão para que os juízes do TM permaneçam agindo da mesma forma até que, finalmente, o legislador faça a alteração. Não. Antes, tem o cunho de instigar a comunidade jurídico-marítima ao aprofundamento no tema e a se cogitar a plausibilidade e eficácia desta mudança na Lei 2.180/54.

Ressalte-se que, por ser uma legislação da década de 1950, tendo por fundamento de validade a Constituição de 1946, um projeto de lei para a sua alteração, não apenas nesse ponto, mas em muitos outros, seria exercício bastante desejável e poderia, com efeito, ajudar os juízes do TM a julgar fatos e acidentes da navegação de acordo com os preceitos constitucionais.

Neste contexto, a sugestão vem com o objetivo profilático de por fim à teratologia jurídica imposta no julgamento deste incidente marítimo e também de retirar o rótulo pejorativo dado ao TM de ser um órgão atrasado, que teria parado do tempo e que não acompanha as renovações jurídicas.

## CONCLUSÃO

“Você não pode mudar o vento, mas pode ajustar as velas do barco para chegar onde quer.”

(Confúcio)

A investigação tinha como objetivo verificar se o Tribunal Marítimo usurpa de sua competência, quando do julgamento do fato da navegação do art. 15, “f”, da LOTM.

Duas hipóteses foram propostas: o ato ilícito presente no tipo administrativo em comento tem natureza de prejudicial de mérito quando do seu julgamento perante o TM; e o TM tem violado o princípio da presunção de inocência e do devido processo legal ao julgar esse incidente marítimo.

As hipóteses foram confirmadas, podendo-se atestar que a Corte Marítima brasileira, de fato, invade competência da Justiça Federal ao julgar o emprego de embarcação para a prática de ilícito penal.

Por meio das considerações supracitadas como base, percebe-se a urgência de se defender o princípio da presunção de inocência e do devido processo legal. Não parece haver, de fato, forma do TM deixar de infringir estes mandamentos constitucionais, senão passando a suspender o feito em via administrativa, a fim de aguardar resposta do juízo criminal competente.

Foi reforçado, ao longo do trabalho, o caráter do TM de auxiliar do Poder Judiciário. Natureza esta, como demonstrado, desrespeitada pelos julgadores que compõem o Colegiado do Mar, quando do julgamento do fato da navegação.

Não há auxílio algum em se usurpar a competência. O mesmo respeito que é dado pelos juízes da Justiça Comum aos acórdãos do TM, inclusive com o sobrestamento do feito, deveria ser oferecido, na mesma medida, pela Corte do Mar aos juízos cível e penal. Apenas desta maneira, o prestígio (merecido, sublinhe-se) que ostenta os acórdãos do TM, poderá permanecer duradouro perante a comunidade jurídica.

Como obtemperado na introdução, o tema desta pesquisa foi escolhido em virtude da sua notória importância para o Direito e para a sociedade com um todo. Espera o pesquisador que a aparente contradição da última frase, devido à alta especificidade do tema, tenha sido dissipada da mente do leitor ao longo do texto, com a devida percepção da hegemonia da indústria *shipping* no mundo e de todas as más consequências que podem advir de um tratamento jurídico descompromissado dessa área.

Como já mencionado, a incongruente escassez doutrinária acerca da problemática já seria suficiente para justificar a produção desta monografia. As incertezas formadas em ramos de atual crescimento estratosférico e relevância ímpar para o crescimento econômico do país, como o do Direito Marítimo, mais especificamente no âmbito do Tribunal Marítimo, devem ser tão logo debatidas e solucionadas pelos juristas. Só assim, evitar-se-á o aparecimento de aberrações jurídicas, como a trabalhada nesta investigação, e será preservado tanto a navegação da economia brasileira por águas seguras, como também o Estado Democrático de Direito.

Repisa-se, nesse momento, a gravidade de, até hoje, o currículo da grande maioria das faculdades de Direito do Brasil não dispensarem a devida importância ao Direito Marítimo. Geralmente, a abordagem dada ao tema é diminuta ou inexistente.

Ora, se os estudantes sequer foram instigados a raciocinar as problemáticas que envolvem o campo jurídico-marítimo, ou melhor, se nem ao menos foram alertados para a existência desta seara jurídica, como, então, haverão de estar aptos a, se e quando procurados, prestar informações consistentes e seguras aos jurisdicionados?

Dessa forma, a falta de conhecimento dos profissionais do Direito gera a falta de informação dos jurisdicionados, que, por sua vez, dá ensejo a problemas ainda mais graves, quais sejam o do cerceamento do acesso à justiça e o da constância de ilegalidades cometidas na esfera do processo marítimo, campo abandonado pela maioria dos juristas e mui frequentado pelos profissionais da Marinha do Brasil.

Acredita-se, assim, como meio de garantir o máximo respeito ao ordenamento jurídico brasileiro, que advogados e jurisconsultos devam embarcar, o mais breve possível, na embarcação chamada Tribunal Marítimo, para que o mar de suas ilegalidades comece a ser dragado pela limpidez das garantias fundamentais constitucionais.

Em processo conjunto, os juízes do Colegiado do Mar, desobstruídos de qualquer sorte de preconceito e por meio da revisão da jurisprudência da Corte, devem guinar a rumos onde encontrem águas mais tranquilas e, principalmente, abarcadas pela Magna Carta.

Como no dizer de Confúcio, talvez os ventos não sejam modificados, mas no ajuste das velas, isto é, no mecanismo de diálogo respeitoso entre os profissionais que labutam no processo marítimo - juízes, advogados, representantes da PEM etc. - pode-se alcançar o porto desejado, com atracação segura e água suficiente sob a quilha.

## REFERÊNCIAS

- AHUMADA, R. C. **Derecho Marítimo**. Ciudad de México: Editorial Herrero, 1970.
- ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, C. R. Caminha. **Curso De Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. **Curso de Derecho Marítimo**. 3ª ed. Madrid: Civitas, 2015.
- BONASSIES, Pierre; SCAPEL, Christian. **Droit Maritime**. 3e éd. Paris: LGDJ, 2016.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico de 2017**. Disponível em: [http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112\\_Anu%C3%A1rio\\_2017\\_v4-4-vers%C3%A3o-final.pdf](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112_Anu%C3%A1rio_2017_v4-4-vers%C3%A3o-final.pdf). Acesso em: 30 jul. 2018.
- BRASIL. Constituição da república federativa do brasil de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm) . Acesso em: 20 out. 2018.
- BRASIL. Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/Decreto-Lei/Del3689Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Decreto-Lei/Del3689Compilado.htm). Acesso em: 20 out. 2018.
- BRASIL. Decreto nº 20.829/31 de 21 de dezembro de 1931. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20829-21-dezembro-1931-519452-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 ago. 2018.
- BRASIL. Decreto nº 24.585 de 05 de julho de 1934. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24585-5-julho-1934-517218-republicacao-79324-pe.html>. Acesso em: 01 ago. 2018.
- BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-03/DPC. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam03.pdf>. Acesso em: 02 ago. 2018.
- BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-09/DPC. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>. Acesso em: 02 ago. 2018.
- BRASIL. Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L2180.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm). Acesso em: 27 ago. 2018.
- BRASIL. Lei nº 5.056 de 1966 de 29 de julho de 1966. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/leis/1950-1969/L5056.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/1950-1969/L5056.htm). Acesso em: 01 ago. 2018.
- BRASIL. Lei nº 7.960, de 21 de dezembro de 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7960.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7960.htm). Acesso em: 20 out. 2018.
- BRASIL. Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8112cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8112cons.htm). Acesso em: 20 out. 2018.
- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm). Acesso em: 20 out. 2018.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm). Acesso em: 20 out. 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. MS 18090 DF 2012/0015667-2 (STJ). Publicado em: 21 mai. 2013. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23308205/mandado-de-seguranca-ms-18090-df-2012-0015667-2-stj/inteiro-teor-23308206>. Acesso em: 20 set. 2017.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. RMS 14405 PE 2002/00131369-8 (STJ). Publicado em: 01 jul. 2013. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23559848/recurso-ordinario-em-mandado-de-seguranca-rms-14405-pe-2002-0013169-8-stj/inteiro-teor-23559849?ref=juris-tabs>. Acesso em: 20 set. 2017.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula nº 18. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=2096>. Acesso em: 20 out. 2018.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Acórdão do Processo nº 13.056**. Plenário. Relatora: Juíza Vera Lúcia de Souza Coutinho. Rio de Janeiro, 1991. Disponível em: Acesso em: 18 ago. 2018.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Anuário de Jurisprudência**. v. XLIX. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1991.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/judicialrio/legislacao/RPTM%20REVISADO1.pdf> Acesso em: 01 ago. 2018.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Histórico**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=historico>. Acesso em: 01 ago. 2018.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **80 Anos do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado**. Curitiba: Juruá, 2017.

Convenção de Bruxelas. **Convenção para a Unificação de certas Regras em Matéria de Abalroação**. Bruxelas, 1910. Disponível em: <http://bo.io.gov.mo/bo/i/35/19/out01.asp#ptg>. Acesso em: 03 ago. 2018.

CARNELUTTI, Francesco. **Lições sobre Processo Penal**. vol. 1. Campinas: Bookseller, 2004.

CARVALHO, Luis Gustavo Grandinetti Castanho de. **Processo Penal e Constituição**. Princípios Constitucionais do Processo Penal. 6ª ed., Rio de Janeiro: Saraiva, 2014.

DELEBECQUE, Philippe. **Droit Maritime**. 13e éd. Paris: Dalloz, 2014.

DIDIER JR., Fredie. **Curso de Direito Processual Civil**. vol. 1, Salvador: Jus Podivm, 2015.

FAGUNDES, Miguel Seabra. **A Evolução do Sistema de Proteção Jurisdicional dos Direito no Brasil Republicano**. Revista de Direito Administrativo, n. 105, jul/set, 1971.



FERRAJOLI, Luigi. **Direito e Razão**: teoria do garantismo penal. Revista dos Tribunais: Rio de Janeiro, 2002.

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

FRANÇA. Faculté de Droit de Nantes. **Centre de Droit Maritime et Océanique**. Disponível em: <http://www.cdmo.univ-nantes.fr/accueil-884963.kjsp>. Acesso em: 20 out. 2018.

FRANÇA. Faculté de Droit et de Science Politique D'Aix-Marseille. **Centre de Droit Maritime et des Transports**. Disponível em: <https://facedroit.univ-amu.fr/cdmt>. Acesso em: 20 out. 2018.

FRANÇA. Faculté des Affaires Internationales. **Droit des Activités Martimes et Portuaires**. Disponível em: [https://fai.univ-lehavre.fr/?page\\_id=486](https://fai.univ-lehavre.fr/?page_id=486). Acesso em: 20 out. 2018.

FUX, Luiz. **Curso de Direito Processual Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

GIBERTONI, C.A. Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3ª. Ed. rev, atual. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GONÇALVES, Marcelo David. **As Decisões do Tribunal Marítimo como Título Executivo Judicial: o novo Código de Processo Civil e a importante proposta de mudança, nos 80 anos da Corte Marítima**. In: BRASIL. Tribunal Marítimo. 80 Anos do Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014.

GONÇALVES, Marcelo David. **Prefácio**. In: Processo Marítimo: formalidades e tramitação. 2. ed. rev. e ampl. Barueri: Manole, 2013.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 30 jul. 2018.

LACERDA, J. C. Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação**. 3ª ed., Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

MENDES, Aluísio Gonçalves de Castro. **Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas**. Sistematização, análise e interpretação do novo instituto processual. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

MOREIRA, José Carlos Barbosa. **Questões Prejudiciais e Coisa Julgada**: tese de concurso para a docência livre de direito judiciário civil apresentada à congregação da faculdade de direito da UFRJ. Rio de Janeiro: Forense, 1967.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de Direito Marítimo**. vol. I, 4. ed., São Paulo: Manole, 2013.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo**. vol. II, 4. ed., São Paulo: Manole, 2008.

\_\_\_\_\_. **Curso de Direito Marítimo**. vol. III, São Paulo: Manole, 2015.

\_\_\_\_\_; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito Marítimo: Reflexões Doutrinárias**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Apresentação**. In: OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Curso de Direito Marítimo. Vol. 1. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013.

\_\_\_\_\_. **Matusalém Gonçalves Pimenta: entrevista** [out. 2017]. Entrevistador: Lucas Sarmiento Pimenta. Rio de Janeiro, 2018.

\_\_\_\_\_. **O Tribunal Marítimo, o novo Código Processual Civil e o oligofrênico veto presidencial**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 22, n. 5018, 28 mar. 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/56584>>. Acesso em: 19 out. 2018.

\_\_\_\_\_. **Praticagem, Meio Ambiente e Sinistralidade**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

\_\_\_\_\_. **Processo Marítimo: formalidades e tramitação**. 2. ed. rev. e ampl. Barueri: Manole, 2013.

RIPERT, Georges. **Droit Maritime**. 4. ed., vol. I, Paris: Dalloz, 1950.

RODIÈRE, René; PONTAVICE, Emmanuel du. **Droit Maritime**. Paris: Dalloz, 1997.

SAMMARCO, Oswaldo. **Fenomenologia do Direito Marítimo**. Santos: Unimes, 2000.

SANTORO, Antônio Eduardo Ramires. **Teoria da Progressividade do Bem Jurídico Constitucional e a Relação entre as Instâncias Administrativas e Penal nos Crimes Previdenciários**. Disponível em: [www.scribd.com/doc/48042906](http://www.scribd.com/doc/48042906). Acesso em: 19 de set. de 2018.

SCIALOJA, Antonio. **Sistema del Derecho de la Navegación**. Buenos Aires: Bosh y Cia, 1950.

SILVA COSTA, José da. **Direito Comercial Marítimo**. vol. I, Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1935.

SILVA FILHO, Nelson Cavalcante. **Nelson Cavalcante e Silva Filho**. Entrevista [out. 2017]. Entrevistador: Lucas Sarmiento Pimenta. Rio de Janeiro, 2018.

STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1986.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Manual de Processo Penal**. 17. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2017.

VITRAL, Waldir. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo: José Bushatsky, 1977.