



Academia Brasileira de
Direito Constitucional

TRIBUNAL MARÍTIMO E O NOVO CPC¹

Laércio Cruz Uliana Junior²

Manoela Badotti Veloso³

Vitor Bruno Marques da Costa⁴

Resumo

O presente trabalho, visa contextualizar a importância do Tribunal Marítimo e sua atuação, demonstrando uma evolução histórica e trazendo para análise as consequências de uma possível nova incompetência instalada decorrente do Novo Código de Processo Civil e finalmente, analisando a teoria dos poderes implícitos e sua aplicação na teoria na esfera Marítima.

Palavras-chave: Tribunal Marítimo – Direito Marítimo – Processo Civil – Direitos Fundamentais – Acesso à Justiça – Poderes Implícitos

Abstract

This paper attempts to contextualize the importance of the Maritime Court and its activities, demonstrating a historical development and bringing to analyze the consequences of a possible new incompetence installed on account of the Civil Procedure Code and finally analyzing the theory of implied powers and its application of such a theory in the Maritime area.

Key-words: Maritime Court - Maritime Law - Civil Procedure - Fundamental Rights - Access to Justice - Implicit Powers

¹ Artigo científico apresentado como Trabalho

² Advogado. Mestrando em Direitos Fundamentais e Decomocracia pelo Centro Integrado do Brasil – UniBrasil. Pós-Graduado em Planejamento e Gestão de Negócios – FAE Business School. Pós-Graduando em Direito Marítimo e Portuário – UNISANTOS. Bacharel em Direito pela UNIBRASIL. Coordenador do Grupo de Pesquisa em Direito Marítimo da ABDConst – Associação Brasileira de Direito Constitucional.

³ Advogada, pós-graduanda em Direito Aduaneiro pela UniCuritiba. Pós-graduada em Gestão Ambiental e Sustentabilidade pela FAE. Graduada em Direito pela UniCuritiba.

⁴ Bacharelado em Direito pela Universidade Estácio de Sá.

1 Histórico

A organização do Tribunal Marítimo está disposta conforme art. 1º da Lei n. 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954⁵ (redação alterada pela Lei n. 5.056, de 1966). Órgão autônomo que auxilia o Poder Judiciário, com jurisdição em todo território nacional, vinculado ao Comando e ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento.

Suas principais atribuições⁶ são: julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, independente da nacionalidade da embarcação envolvida, além de manter o Registro da Propriedade Marítima, de armadores de navios brasileiros, do Registro Especial Brasileiro e dos ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

Destaca-se que o Tribunal Marítimo não está previsto no rol do art. 92 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 que relaciona os órgãos do Poder Judiciário, deste modo, conforme definido por lei e mencionado no parágrafo anterior, é um órgão autônomo que auxilia o Judiciário, sendo portanto um integrante do Executivo.

Apresentada as principais atribuições do Tribunal Marítimo, relacionamos o histórico que levou a criação deste órgão, bem como localizando o período da história em que tudo ocorrera, vejamos:

Antes de começar a Era Vargas o país era limitado em realizar inquéritos a respeito de litígios auferidos em âmbito marítimo, assim ficávamos a mercê de órgãos internacionais que averiguariam e julgariam o litígio. Por isso, ainda no governo provisório da segunda república, desenvolveu-se fortes intenções em criar a Corte Marítima Nacional. Importante destacar que este fora um período conturbadíssimo devido a Grande Depressão de 1929.

Por exemplo, um navio alemão registrado em Hamburgo, ignorou a sinalização da Fortaleza Santa Cruz com o intuito de avisar que o navio não poderia deixar a baía de Guanabara⁷. Não obstante o navio “Baden” continuou seu egresso, inclusive, de modo mais acelerado, desta maneira não respeitando a sinalização supramencionada. Obviamente, em meio a conturbados momentos políticos no país, era de se esperar o que de fato ocorreu: haja vista a desobediência dos responsáveis pelo navio mantendo

⁵ BRASIL. Lei ordinária n. 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm > Acesso em 06/04/2016.

⁶ As competências do Tribunal Marítimo estão elencados no Art. 13 da Lei nº 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954.

⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Processo marítimo, formalidades e tramitação. Rio de Janeiro: Ed. Lumen Juris, 2010.

sua evasão, o “Baden” foi atingindo por um tiro de canhão sobre o tombadilho, acarretando em dezenas de mortes e feridos, promovendo forte apelo internacional.

O litígio então desdobrou-se na Corte Marítima de Hamburgo, com forte pressão da Espanha que possuía imigrantes no navio “Baden” em direção a Argentina. Em apenas três meses a Corte determinou a culpa da Fortaleza Santa Cruz pelo tiro de canhão que alvejou o Navio, e o comandante do “Baden” apenas sofreu uma leve responsabilidade subsidiária por não ter parado o navio ao perceber a sinalização. Por aqui esta decisão foi entendida como completamente tendenciosa.

O caso acima elucidado é apenas um dentre diversos que ocorrera antes da criação do Tribunal Marítimo Administrativo no ano de 1931 com o decreto n. 20.829, reorganizando a Marinha Mercante. Tal decreto em seu artigo 5º determinou a criação dos Tribunais Marítimos Administrativos, *ipsis litteris*:

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

Porém foi apenas em 22 de Julho de 1933, após a Revolução Constitucionalista de 1932, que por meio do Decreto n. 22.900 o Tribunal Marítimo Administrativo obteve sua autonomia, ficando subordinado ao Ministro da Marinha, este expedindo regulamentos em 1934 pelo Decreto n. 22.585.

Durante a Segunda Grande Guerra o Tribunal Marítimo já havia superado 116 sessões⁸, totalizando 68 julgamentos, bem como acórdãos, agravos, recursos e representações, em pleno momento histórico em que provocava-se uma maior fiscalização do registro de propriedade marítimo. Deste modo, assim qualificou-se no Relatório Anual do Ministro da Marinha, pelo Vice-Almirante Henrique Aristides Guilherme:

“A função fundamental 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.”

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, precisamente em 1947 diversas mudanças ocorreram com a finalidade de potencializar o Tribunal Marítimo, como por exemplo a aplicação de membros como juízes efetivos.⁹

⁸ Revista do CONAPRA - Conselho Nacional de Praticagem - Ano XIII - nº 33 - fev a maio/2011, pag. 28.

⁹ NERY Jr., Nelson, NERY, Rosa. Código de Processo Civil comentado. 9ª ed. São Paulo: RT, 2006, p. 279 e artigo 2º, da Lei 2.180, de 1954.

Em meses antecedentes do fato de Getúlio Vargas ser deposto em 29 de outubro de 1945, o Tribunal Marítimo passou a ser reorganizado por meio do Decreto-Lei n. 7.676 de 26 de Junho de 1945. Não obstante, vigora a Lei n. 2.180, de 05 de fevereiro de 1954.

Sediado à cidade do Rio de Janeiro, o Tribunal Marítimo atua juntamente à Procuradoria Especial da Marinha¹⁰ praticamente em todas as ações. Embora o processo administrativo do Tribunal Marítimo por demasiadas vezes lembre o nosso processo penal, o principal propósito deste órgão não é simplesmente a punição, mas seu objetivo é de organizar o basilar das eventualidades de cada acidente, estudar as causas de sua origem e coadjuvar as Autoridades Marítimas, bem como salvaguardar a navegação e o meio ambiente marinho.

2 Competência

O Direito Marítimo é o conjunto de normas jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que embarcações realizem o transporte pela via aquaviária, possuindo natureza jurídica de direito misto¹¹.

Neste diapasão, a professora Eliane Otaviano Martins¹² ensina que:

“(...) a tradicional teoria de classificação do direito marítimo público e privado ainda persiste, conquanto por sua operacionalidade pragmática. Considerando esse cenário, há de se analisar posta que para fins de mera contextualização teórica, a interdisciplinaridade do direito marítimo e a

clássica categorização em direito marítimo público, regulamentando o tráfego marítimo, e direito marítimo privado, sistematizando o tráfico marítimo e as relações emanadas do mercado shipping.”

É uma disciplina jurídica autônoma com relevância constitucional, prevista no artigo 22, inciso I, da Constituição Federal. O objeto principal é regular as relações jurídicas provenientes do navio - espécie de embarcação, tais como contratos de transportes; afretamento de embarcações; hipoteca naval; registro de embarcação, etc.

Assim sendo, é existente no sistema brasileiro um Tribunal responsável no âmbito da navegação chamado de Tribunal Marítimo, o qual é um órgão administrativo autônomo; auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha e integrante do Poder Executivo.

¹⁰ À Procuradoria Especial da Marinha, órgão de assistência direta ao Comandante da Marinha, compete zelar, perante o Tribunal Marítimo, pela fiel observância da Constituição da República Federativa do Brasil, das Leis e dos Atos emanados dos Poderes públicos, referentes às Atividades Marítimas, fluviais e lacustres. <<https://www.mar.mil.br/pem/InfoPem/historico.htm>> Acesso em: 06/04/2016

¹¹ **Oswaldo Agripino de Castro Junior. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 84-101, vol. 1.**

¹² MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Barueri: Editora Manole, 2013. 4. ed., p. 8-9.

Este Tribunal possui jurisdição em todo o território nacional e é considerado um tribunal administrativo, tendo em vista que seus julgamentos de conflitos é uma solução estatal, porém não jurisdicional.

Em outras palavras, não se trata de órgão jurisdicional, pois suas decisões constituem tão somente elemento de prova em ação judicial, com presunção relativa (iuris tantum) de certeza, suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

Neste sentido o Superior Tribunal de Justiça emana entendimento:

CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRIBUNAL MARÍTIMO. 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 contrariada pela prova judicial. Recurso especial conhecido e provido. (STJ - REsp: 38082 PR 1993/0023708-0, Relator: Ministro ARI PARGENDLER, Data de Julgamento: 20/05/1999, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 04.10.1999 p. 52
LEXSTJ vol. 126 p. 83
RDA vol. 218 p. 257
RJADCOAS vol. 4 p. 71)

As decisões do Tribunal Marítimo são tomadas por julgadores que detêm expertise e especialização na área marítima, os quais são Oficiais da Armada e da Marinha Mercante e especialista em Direito Marítimo e Direito Internacional.

O artigo 13 da Lei 2.180/1954 (LOTM), a qual dispõe sobre o Tribunal Marítimo regulamenta sua competência, in verbis:

Art . 13. Compete ao Tribunal Marítimo:
I - julgar os acidentes e fatos da navegação;
a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;
b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei;
c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação;
II - manter o registro geral:
a) da propriedade naval;
b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;
c) dos armadores de navios brasileiros.

As atribuições, a título exemplificativo, do Tribunal Marítimo são de: a) julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre; b) manter Registro da Propriedade Marítima de armadores de navios brasileiros; c) manter Registro Especial Brasileiro (REB) e d) ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

É notório que a principal competência do Tribunal Marítimo é julgar os 1) acidentes da navegação e 2) fatos da navegação. Entretanto, não são invariavelmente todos os acidentes e fatos da navegação, mas sim tão somente aquelas hipóteses previstas nos artigos 14 e 15 da mencionada Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (Lei 2.180/1954). Vejam-se, respectivamente:

Art . 14. Consideram-se acidentes da navegação:

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

Art . 15. Consideram-se fatos da navegação:

- a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;
- b) a alteração da rota;
- c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;
- e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.
- f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

É notória a ausência legal, doutrinária e jurisprudencial no que tange a diferenciação entre os fatos e acidentes da navegação¹³. Neste sentido o doutrinador Matusalém Gonçalves Pimenta ensina que:

A Lei 2.18054 não só estampa as duas listas, considerando o que é fato e o que é acidente da navegação (arts. 14 e 15 da LOTM), não fazendo distinção, tampouco conceituando cada incidente. Doutrina e jurisprudência na mesma esteira, se fazem silente.

Assim, somente serão objeto de julgamento do Tribunal Marítimo os acidentes e fatos da navegação que ponham em risco a embarcação, as vidas ou fazendas de bordo. A título exemplificativo, este Tribunal proferiu decisão nos casos como Bateau Mouche – embarcação de turismo que naufragou em 1988 na Baía de Guanabara e acarretou na morte de 55 das 142 pessoas a bordo – e Lars Grael – Velejador que sofreu acidente (mutilação da perna direita) em 1998 na cidade de Vitória decorrente de imperícia de um comandante de iate.

Ademais, considerando a supramencionada natureza jurídica mista do Direito Marítimo, eis que regida por norma de direito público e privado, a competência do tribunal Marítimo poderá ser: a) exclusiva; b) concorrente; c) administrativa e d) contenciosa.

Ainda, é de trazer a baila que nos termos do artigo 16 da LOTM (Lei 2180/1954), o Tribunal Marítimo pode funcionar como juízo arbitral, e, portanto, possuir atribuição jurisdicional, se assim for constituído pelos interessados, em litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação. Assim, se demonstrando que trata-se de um Tribunal Administrativo e Arbitral.

¹³ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. Direito Constitucional Marítimo: O Acesso à Justiça no Tribunal Marítimo e seus Princípios Constitucionais Processuais. Juruá Editora, 2011.

3 Inovações do novo cpc

Até os dias atuais, verifica-se que em nenhuma Codificação no Brasil, buscou-se analisar sobre a competência do Tribunal Marítimo ou qual o procedimento ser adotado.

Assim, apesar de matérias tratadas por este Tribunal tem previsão legal no Código Comercial de 1850, Código Civil de 2002 e agora com o Novo Código de Processo Civil (Lei 13.105/2015), veio tratar de modo tímido da competência do Tribunal Marítimo.

Em verdade o Código de Processo não se preocupou em disciplinar qual o rito que deverá ser utilizado pelo Tribunal, mas, tentou tratar das seguintes matérias conforme disposição normativa:

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;

Art. 516. O cumprimento da sentença efetuar-se-á perante:
(...)
III - o juízo cível competente, quando se tratar de sentença penal condenatória, de sentença arbitral, de sentença estrangeira ou de acórdão proferido pelo Tribunal Marítimo.
Parágrafo único. Nas hipóteses dos incisos II e III, o exequente poderá optar pelo juízo do atual domicílio do executado, pelo juízo do local onde se encontrem os bens sujeitos à execução ou pelo juízo do local onde deva ser executada a obrigação de fazer ou de não fazer, casos em que a remessa dos autos do processo será solicitada ao juízo de origem.

Nesta esteira, verificamos que o Novo Código de Processo Civil veio por inovar no ordenamento jurídico em relação ao Tribunal Marítimo, primeiro, por conta do art. 313, VII, que determina que se o processo não tiver solucionada pelo Tribunal Marítimo, não poderá tramitar em juízo até que o T.M. se pronuncie.

Aqui, parece que o Legislador tentou vedar o acesso ao Judiciário, uma vez, que o T.M. é mero auxiliar do Judiciário, tendo apenas competência Administrativa e Jurisdicional.

Com isso, parece que o Tribunal Marítimo tem um caráter de Arbitragem compulsória ou então uma verdadeira afronta ao artigo 5º. XXXV da Constituição Federal.

Caso hipotético fosse o caso da eminência de o Tribunal Marítimo proferir decisão ou então das partes acordarem na suspensão, teria sido feliz o Legislador em propor tal artigo, mas aqui o que pode se analisar, é a verdadeira afronta a Constituição Federal.

Ainda, no art. 516, III, não vemos qualquer novidade sobre a execução das sentenças do Tribunal Marítimo, uma vez, que o próprio Tribunal Marítimo, ele não fixa valores em suas condenações com exceção das multas administrativos decorrentes da navegação.

Por outra banda, verificamos que em tal artigo o Legislador deu status de título executivo Judicial o qual antes no tinha. E assim, tal decisão deverá ser execução na modalidade por liquidação por sentença.

4 Teoria dos poderes implícitos

Sobre a teoria dos poderes implícitos, é importante contextualizar que ela foi apreciada inicialmente pelo Supremo Tribunal Federal, quando da utilização da Reclamação Constitucional que inexistia previsão Legislativa, vejamos:

(...)A reclamação constitucional nasceu na jurisprudência do STF com fundamento no princípio dos poderes implícitos: os tribunais têm poderes implícitos, a exemplo do poder geral de cautela. Os poderes implícitos dos tribunais são necessários ao exercício de seus poderes explícitos. Tendo os tribunais o poder explícito de julgar, têm o poder implícito de dar efetividade às próprias decisões e o de defender a própria competência. Para exercer esse poder implícito, concebeu-se a reclamação constitucional. Em virtude de tais poderes implícitos, inerentes a qualquer tribunal, deve-se admitir a reclamação constitucional perante os tribunais.

Acontece, porém, que o STF entende que a reclamação constitucional pode ser intentada perante os tribunais de justiça, somente se houver previsão na Constituição Estadual e, igualmente, no regime interno do respectivo tribunal, em razão do princípio da simetria. O princípio da simetria, como se sabe, impõe a reprodução de algumas regras de competências federais para o âmbito estadual. Assim, se o STF, que é o órgão de cúpula, tem competência para processar e julgar reclamação constitucional, o tribunal de justiça, que, simetricamente, é o órgão de cúpula do Estado-membro, teria competência para processar e julgar a reclamação, com vistas a exercer seus poderes implícitos de fazer valer suas decisões e impor respeito às suas atribuições institucionais. O princípio da simetria relaciona-se, como se observa, com o federalismo. O órgão de cúpula de cada Estado-membro deve ser correspondente, de maneira simétrica, ao órgão de cúpula da União, não sendo diferente com os órgãos do Poder Judiciário. O STF firmou esse seu entendimento no âmbito do controle concentrado de constitucionalidade, tratando-se, portanto, de orientação vinculante. Cumpre reiterar que, ao firmar esse entendimento, o STF valeu-se de vários argumentos: a) a reclamação situa-se no âmbito do direito constitucional de petição previsto no art. 5º, XXXIV, da Constituição Federal, consagrando-se, então, como um direito de qualquer legitimado perante qualquer tribunal; b) o instituto da reclamação está em consonância com o princípio da efetividade das decisões judiciais, constituindo um importante instrumento de defesa das garantias constitucionais do processo; c) o fundamento da reclamação constitucional decorre do princípio dos poderes implícitos; d) no âmbito dos Estados-membros, é possível caber reclamação constitucional em razão do princípio da simetria, desde que prevista na Constituição Estadual e, igualmente, no regimento interno do respectivo tribunal.

Não há lei que preveja reclamação perante o Tribunal Regional Federal. Essa circunstância por si já seria suficiente para que, na linha da jurisprudência do STF, não se admitisse reclamação perante esse tribunal. Além disso, os tribunais regionais federais não são, como é evidente, órgãos de cúpula dos Estados-membro. Eles compõem a organização da Justiça Federal, sendo seus órgãos de segunda instância. Assim, mais um dos fundamentos que compõe a ratio decidendi da orientação firmada pelo STF não se encaixa na realidade dos tribunais regionais federais. Se a reclamação é cabível no âmbito do tribunal de justiça em virtude do princípio da simetria, tal fundamento não se revela adequado relativamente aos tribunais regionais federais. Por tal motivo, também não seria cabível a reclamação no âmbito do TRF.

Mas o desenvolvimento histórico da reclamação prescindiu da existência de lei; a ação surgiu a partir da aplicação da teoria dos poderes implícitos do tribunal, como o próprio STF reconhece. A Lei n. 8.038/1990, que regulamenta a reclamação perante o STF e o STJ, e que serve como parâmetro para a reclamação perante o TJ, é posterior à consolidação do instituto na jurisprudência do STF. Atualmente, seria possível, por idênticas razões, construir a reclamação perante o TRF pela interpretação do direito positivo brasileiro, agora com mais facilidade, tendo em vista a ampla consagração da reclamação tanto na jurisprudência quanto na legislação. A reforçar essa linha de argumentação, há ainda a circunstância esquisita, de difícil compreensão para o leigo, de admitir-se reclamação perante o TJ e não admitir-se reclamação perante o TRF.

Enfim, a jurisprudência do STF permite que se desenvolvam argumentos favoráveis e contrários à possibilidade atual de uso da reclamação perante o TRF. Entendemos, porém, que a tese da “necessidade de previsão legal” tende a prevalecer na jurisprudência e, assim, enquanto não sobrevier lei que a regulamente, a reclamação perante tribunal regional federal não seria admitida.¹⁴

Nessa esteira, verificamos que o Tribunal Marítimo não proferido decisões com condenação em pecúnia e não porque não tenha condições técnicas, pois como verificados acima, o próprio Tribunal pode atuar como Corte Arbitral, se pode exercer tal função certamente tem condições para apontar qual o valor do dano a ser reparado.

Com isso, diante da Teoria dos poderes implícitos, não existindo qualquer vedação legislativa para exercer tal função, poderia sim o Tribunal proferir decisões condenatórias fixando desde logo os valores, como ocorre nos Tribunais de Constas.

Não seria razoável um Tribunal que pode condenar não fixar valores de reparação, pois, sobre análise não está só análise administrativa, mas também civil, que poderá ser liquidada no judiciário, uma vez, que trata de título executivo judicial.

5 Conclusão

Diante de toda análise, verificamos que o Tribunal Marítimo ao longo dos seus anos suas funções tem ampliada drasticamente.

¹⁴ DIDIER JR. Fredie. **Editorial 120**. Acesso 01.02.2016. <<http://www.frediedidier.com.br/editorial/editorial-120/>>

Também, verificamos que ao longo dos anos, sua importância tem sido enaltecida, por conta da representatividade de suas decisões e tecnicidade.

Assim, cabe uma nova análise sobre uma ampliação de competência com a chegada do Novo Código de Processo Civil, que atribui um caráter de título executivo judicial.

Finalmente, devemos adotar a teoria dos poderes implícitos, dando eficácia ao Tribunal Marítimo no sentido de que ele comece fixar em seus julgados o valor das reparações para que sejam liquidadas.

Referências

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. Direito Constitucional Marítimo: O Acesso à Justiça no Tribunal Marítimo e seus Princípios Constitucionais Processuais. Juruá Editora, 2011.

DIDIER JR. Fredie. Editorial 120. Acesso 01.02.2016. <<http://www.frediedidier.com.br/editorial/editorial-120/>>

GILBERTONI, Carla Adriane Comitre. Teoria e prática do direito marítimo. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

JUNIOR, Osvaldo Agripino de Castro. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 84-101, vol. 1.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Barueri: Editora Manole, 2013. 4. ed., p. 8-9. TRIBUNAL MARÍTIMO, 80 anos do Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro, O Tribunal, 2014.