

**A REPERCUSSÃO DAS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO NOS  
TRIBUNAIS REGIONAIS DO TRABALHO DA 1ª, 2ª, 3ª e 17ª REGIÕES**

***THE REPERCUSSION OF THE MARITIME COURT JUDGMENTS IN THE  
REGIONAL LABOR COURTS OF THE 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup>, 3<sup>rd</sup> AND 17<sup>th</sup> REGIONS***

Gustavo Magno Felipe Franco\*  
André Panno Beirão\*\*

**Resumo:** Este trabalho procura refletir o apaziguamento ou não do reconhecimento do papel do Tribunal Marítimo no sistema jurídico brasileiro, abordando o caráter deste como formador de prova de presunção relativa. Todavia, a praxis justralhista se revela como um cenário onde tal certeza é confrontada com a teoria do risco profissional gerando, por sua vez, uma possível perda de importância das decisões daquela Corte enquanto prova na decisão final das lides laborais. Daí o presente estudo ter como ferramenta a análise qualitativa e quantitativa da jurisprudência dos Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 3ª e 17ª Regiões publicados a partir de 2010 para analisar a relação prática entre o Tribunal Marítimo e a Justiça do Trabalho. Como resultado, fica exposto tratar-se de uma relação amistosa, em que ambos os Tribunais respeitam a competência alheia. Porém, ao cabo, também emerge que estes TRT's, ainda que reconheçam a presunção de certeza relativa das decisões do TM, pouco se escoram nela por conta de seus próprios tecnicismos e da adoção crescente da teoria do risco que tem prescindido das provas que a Corte marinha pode opor.

**Palavras-chave:** Tribunal Marítimo. Justiça do Trabalho. Prova de presunção relativa e teoria do risco.

**Abstract:** After a long period of controversy and doubts about the role of the Maritime Court within our legal system, the doctrine has finally settled it as a proof of relative presumption. However, the day-to-day praxis of the workman reveals a scenario where such certainty is confronted with the theory of professional risk, generating in turn a possible loss of importance of the judgments of that Court as evidence in the final decision of labor proceedings. Hence the present study uses as a tool the qualitative and quantitative analysis of the jurisprudence of the Regional Labor Courts of the 1st, 2nd, 3rd and 17th Regions published since 2010 to analyze the practical relationship between the Maritime Court and Labor Justice. As a result, it is exposed that this is a friendly relationship, in which both Courts respect the

---

\* Mestrando em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval. Especializado em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade Candido Mendes. Graduado em Direito pela Universidade Federal Fluminense. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito do Trabalho e Direito do Mar.

\*\* Doutor em Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN). Bacharel em Direito pela UNIRIO.

competence of others. However, in the end, it also emerges that these TRTs, even though they recognize the presumption of relative certainty of MC decisions, they do not rely on them because of their own technicalities.

**Keywords:** Maritime Court. Labour Courts. Evidence of relative presumption and theory of risk.

## 1 INTRODUÇÃO

A interação entre tribunais administrativos e aqueles que possuem jurisdição *strictu sensu* foi largamente permeada de inconsistências em nosso ordenamento jurídico. Não foi diferente com Tribunal Marítimo, órgão de pouco aprofundamento nas academias de Direito, mas de grande valia na resolução de controvérsias no âmbito da navegação. Talvez, em decorrência mesmo desse pouco aprofundamento no conhecimento doutrinário e acadêmico das atribuições deste órgão que, por muito tempo, houve embates espinhosos quanto à interação entre ele e os demais tribunais.

O presente artigo tem como objetivo analisar como as decisões do Tribunal Marítimo têm influenciado nos acórdãos da Justiça do Trabalho. Para tanto, utilizar-se-á, primeiramente, de uma base doutrinária que visa a contextualização da própria Corte Marítima, seu histórico e a legislação que a sustenta, especialmente quanto a interação ideal dela com o Poder Judiciário. Ademais, também haverá a abordagem dos papéis do TM como órgão administrativo produtor de certeza técnico-jurídica e, neste quesito, far-se-á uso - como referencial teórico - dos ensinamentos de Sérgio Ferrari (2017) que sistematizou a função do TM como sendo registral, sancionatória, arbitral, não específica e instrutória. Merecerá maior profundidade a discussão desta última, pois dela decorre o debate acerca tanto da natureza da decisão execrada - quando utilizada pelo Poder Judiciário -, quanto da possibilidade de a mesma ser afastada por prova em contrário.

Por fim, a segunda seção deste estudo se ocupará da análise da prática jurisprudencial diante dos supracitados embasamentos teóricos. Nela se averiguará os próprios acórdãos publicados desde 2010 pelos Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 3ª e 17ª Regiões que se escoraram nas decisões marítimas, a fim de possibilitar o esclarecimento quanto à efetiva utilização com valor de presunção *iuris tantum*, auxiliando diretamente na resolução da lide trabalhista, ou se a teoria do risco profissional tem sido suficientemente forte para suplantar aquela prova técnica. Esta é, inclusive, a grande pergunta problema desta pesquisa: Estão as decisões do Tribunal Marítimo sendo utilizadas, de fato, como provas de presunção relativa ou a

utilização da responsabilidade objetiva do empregador está retirando a importância delas no caso concreto?

A busca pela resposta passará por uma análise qualitativa e quantitativa da jurisprudência dos Tribunais Regionais do Sudeste<sup>1</sup> do país, onde vinte e cinco acórdãos foram capazes de contribuir para a investigação a respeito da interação entre as Cortes do Trabalho e Marítima. Ressalte-se, por fim, que ele ainda busca entender a relevância das decisões dos tribunais administrativos para o Poder Judiciário, mais especificamente do Tribunal Marítimo para a justiça especializada laboral.

## **2 O TRIBUNAL MARÍTIMO**

### **2.1 Histórico e organização institucional**

Com origens que remontam o Decreto nº 20.829 de 21 de dezembro de 1931, os antecedentes do que hoje se conhece como Tribunal Marítimo foram estabelecidos por conta de uma inquietação pública quando do incidente envolvendo a transatlântico alemão "Baden". Resumidamente, ocorreu que no dia 24 de outubro de 1930 o referido paquete, desprovido de autorização para deixar a Baía de Guanabara, decidiu continuar sua viagem rumo à região sul do país. Quando houve sinalização do Forte de Santa Cruz com ordens de retorno, ignorou-a aumentando a velocidade e, mesmo após alguns tiros de advertência do Forte do Leme, tentou forçar a barra. Em resposta, o então conhecido como Forte do Vigia abriu fogo contra a embarcação, deixando feridos e quinze vítimas fatais.

A partir de então, tal fato teve grandes repercussões na imprensa e na política internacional, porém foi investigado internamente apenas por meio de um simples inquérito administrativo. Já na Alemanha, o acontecimento foi apurado pelo Tribunal Marítimo onde, após algumas controvérsias bem apontadas pelo sítio oficial do Tribunal Marítimo (BRASIL, [2018]), julgou-se como responsável maior do

---

<sup>1</sup> Também houve pesquisa com relação à jurisprudência do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região no lapso temporal explorado pelo artigo, porém a mesma se mostrou infrutífera com nenhum acórdão mencionando o Tribunal Marítimo.

incidente a guarnição da Fortaleza de Santa Cruz, que teria feito mal-uso da sinalização internacional para grandes embarcações. Ao comandante alemão restou apenas uma repreensão por não ter tomado as devidas precauções ao deixar o porto e por não ter cessado a manobra quando recebeu uma comunicação, ainda que não a tivesse compreendido.

Tal julgamento no exterior, aliado a um protesto do Reich alemão, à Revolução de 1930 e às pressões do governo espanhol (existiram vítimas espanholas no navio alvejado) deixaram claro que, além de um vácuo técnico-jurídico em matéria de navegação, havia ali também uma importante questão de soberania e o governo brasileiro deveria saná-la. Em consequência, foram criados os tribunais marítimos administrativos em modelo semelhante aos adotados pelo próprio Reich alemão de então. Tais tribunais possuíam suas competências adstritas a determinadas circunscrições e eram subordinadas a Diretoria de Marinha Mercante, à época, parte do Ministério da Marinha.

Hoje, o Tribunal Marítimo continua sendo um órgão vinculado à Marinha do Brasil, mas, após as gradativas mudanças que o curso da história proporcionou, passou a exercer jurisdição em todo o território nacional. Como dispõe o art. 1º da Lei 2.180/1954 (BRASIL, 1954), responsável por disciplinar o referido órgão, ele tem como “atribuição julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre”<sup>2</sup>, bem como as demais questões relacionadas com tal atividade previstas em lei. Ademais, é tido como autônomo e, o que mais interessa a este trabalho, também como auxiliar do Poder Judiciário.

Sua Câmara julgadora é composta por sete juízes, dos quais um, o seu presidente, deverá ser um Oficial-General do Corpo da Armada, dois deverão ser juízes militares, oficiais de Marinha, e quatro juízes civis. Estes, resumidamente, serão constituídos de dois bacharéis em Direito, especializados em Direito Marítimo e Internacional, respectivamente, um especialista em armação de navios e navegação

---

<sup>2</sup> Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.18. (BRASIL, 1954, não paginado).

comercial e um derradeiro Capitão da Marinha Mercante, todos nomeados mediante a devida aprovação em concurso público de títulos e provas.

Como já mencionado, a Corte Marítima encontra-se diretamente subordinada à Marinha do Brasil, subordinada ao Ministério da Defesa. Tal subordinação se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, ou seja, a sua organização administrativa. Daí o seu posicionamento relativamente pacífico entre os órgãos que compõem o Poder Executivo. Outro ponto que parece corroborar com este entendimento é a disposição<sup>3</sup> de que o Presidente da República livremente nomeará o presidente do Tribunal após indicação do Comandante da Marinha, uma clara demonstração de ser este um cargo sensível para o Poder Executivo.

Todos os fatores mencionados não pressupõem perda ou diminuição de autonomia ao referido órgão julgador. Isso porque o termo aqui é utilizado em seu sentido funcional, impedindo, portanto, que outros órgãos do Estado interfiram nos trabalhos do TM, especialmente o judicante. Pode causar confusão a ideia de que, por ser um Tribunal e, como tal, necessitar de autonomia para julgar, ele não deveria fazer parte do Poder Executivo, no entanto, guarda similitude com os exemplos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) ou mesmo do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (COAF) para perceber que tal vinculação não macula a independência funcional do Tribunal Marítimo.

Ainda que o TM seja auxiliar à justiça, como assevera o art. 1º da Lei 2.180/1954 (BRASIL, 1954), é facilmente constatável que tal órgão não se encontra previsto na lista colacionada no art. 92 da Constituição da República. Esta disposição é a que explicita quais são os órgãos que formam o Poder Judiciário e o faz de forma taxativa. Não havendo espaço para a inclusão de órgãos no Poder Judiciário que não aqueles já relacionados, se reforça ainda mais a teoria de que a “Corte do mar” é, de fato, parte do Poder Executivo.

---

<sup>3</sup> Art. 2º, § 1º: O Presidente do Tribunal Marítimo, indicado pelo Ministro da Marinha dentre os Oficiais-Generais do Corpo da Armada, da ativa ou na inatividade, será de livre nomeação do Presidente da República, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido, respeitado, porém, o limite de idade estabelecido para a permanência no Serviço Público. (BRASIL, 1954, não paginado).

## 2.2 As atribuições do Tribunal Marítimo e sua relação com o Poder Judiciário

Elucidados os pontos estruturantes deste Tribunal para a navegação, resta aprofundar-se em suas atribuições propriamente ditas. Majoritariamente conhecido por ser o órgão responsável pelo julgamento dos acidentes e fatos da navegação, na verdade esta é apenas uma de suas funções, que ainda exerce outros papéis que lhe são reservados por lei. Assim sendo, José Haroldo dos Anjos e Carlos Rubens Caminha Gomes muito contribuíram para consolidar, doutrinariamente, as competências do TM. Em sua obra conjunta “Curso de Direito Marítimo” ambos empreenderam a tarefa de sistematizar as funções do Tribunal Marítimo levando em conta a matéria das causas que lhe são submetidas e a suposta divisão de competências das mesmas. Desta forma afirmam:

Assim, se dividirmos as causas em: administrativas, cíveis, criminais, trabalhistas etc., teremos a seguinte disposição para se estabelecer a competência do Tribunal Marítimo:

a) Competência Administrativa Exclusiva – Ocorre na hipótese da ocorrência de fatos ligados exclusivamente à navegação, sem qualquer repercussão na esfera do direito administrativo, civil, comercial, criminal, trabalhista, dentre outros ramos do direito. Nesse caso, que aliás é muito difícil de acontecer, ainda assim é facultado ao interessado recorrer da decisão aplicada pelo Tribunal Marítimo, interpondo recurso perante o juiz federal, já que este é competente para reexaminar determinada decisão administrativa do Tribunal Marítimo.

b) Competência concorrente – Quando a causa versa, em extensão, aos aspectos de natureza civil, comercial, criminal, trabalhista, enfim, desde que envolva outros interesses conexos; neste caso, haverá a concorrência do TM com outro órgão do Judiciário, paralelamente, restringindo-se o TM apenas à matéria de sua competência e atribuição. (ANJOS; GOMES, 1992, p. 111).

Até hoje esta organização prepondera na doutrina, influenciando ou sendo seguida por diversos outros doutrinadores como Carla Adriana Comitre Gilbertoni (1998, p. 131), Guilherme Alves de Souza Filho (2007, p. 449), Ingrid Zanella Andrade Campos (2011, p. 114), Matusalém Pimenta (2013, p. 14), Renan Bruno Nascimento (2016) e Eliane Octaviano Martins (2015, p. 283).

Ainda que tal taxonomia mereça todo o respeito enquanto doutrina, não parece muito ter contribuído à sua tarefa principal: sistematizar as atribuições do Tribunal Marítimo. Abordar tais atribuições apenas sob o aspecto da matéria e da

competência parece simplificá-las, visto que o TM também realiza outras atividades como o de manter os registros gerais das propriedades navais e até de arbitragem.

Ademais, é equívoco entender que o Tribunal Marítimo teria competência concorrente para acidentes e fatos da navegação com consequências na esfera civil, comercial, criminal e trabalhista. A competência concorrente seria aquela em que dois tribunais estariam aptos a aplicarem o direito de uma mesma questão. Não é este o caso das decisões execradas pela Corte do Mar. Tais decisões são atos administrativos e, como tal, estão ordinariamente sujeitas ao controle judicial. De acordo com o princípio constitucional da inafastabilidade da jurisdição<sup>4</sup>, independentemente de seus conteúdos, todas as decisões do TM podem, sim, ser apreciadas novamente pelo Poder Judiciário. Algo expressamente exposto nos artigos 18 e 21 da Lei Nº 2.180/54, aquela que regula o Tribunal Marítimo:

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

[...]

Art. 21. Nos processos instaurados perante o Tribunal Marítimo em que houver crime ou contravenção a punir, nem esta nem aquele impedem o julgamento do que for 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. (BRASIL, 1954, não paginado, grifos nossos).

Trata-se de uma “equivalente jurisdicional”, segundo Fredie Didier Junior, um dos processualistas responsáveis pela elaboração do vigente Código Processual de Direito Civil. Em outras palavras, são formas não-jurisdicionais de solução de conflitos, posto que não possuem jurisdição propriamente dita, mas também solucionam controvérsias. Ele segue afirmando que, equivalentes jurisdicionais, são “como formas não jurisdicionais de solução de conflitos que funcionam como técnica de tutela de direitos, resolvendo conflitos ou certificando situações jurídicas.” (DIDIER JUNIOR, 2009, p. 76).

Portanto, ainda que esta forma de organização tenha sido muito prestigiada na doutrina, não é o fundamento adotado por este estudo às atribuições do TM por

---

<sup>4</sup> O princípio da inafastabilidade da jurisdição está presente na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 que prevê no artigo 5º, inciso XXXV, que “a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito.” No caso, ainda que tenha se formado coisa julgada administrativa, ainda é possível discuti-la judicialmente. (BRASIL, 1988).

conta de todo o exposto. Atento a esses e a outros lapsos deixados por esta sistematização, merece o devido destaque a obra "Tribunal Marítimo: natureza e funções" de Sérgio Ferrari que propôs uma nova sistematização baseada na "Teoria Constitucional, especialmente sob a lente da separação dos poderes". Assim ele sistematizou: "1- função registral; 2- função sancionatória; 3- função instrutória; 4- função arbitral e 5- outras funções administrativas não específicas." (FERRARI, 2017, p. 80).

A função registral do Tribunal Marítimo está disposta no art. 13 da mesma lei que assevera competir a ele manter o registro geral das propriedades navais, da hipoteca naval, dos demais ônus sobre embarcações brasileiras e dos armadores de navios brasileiros, mais tarde minudenciados na Lei 7.652/88. Também se pode alocar nesta função o papel do TM de ser o órgão competente para a inscrição complementar obrigatória no Registro Especial Brasileiro (REB). Tal atribuição está sedimentada na Lei 9.432/97, art. 11, §11<sup>05</sup>.

Por sua vez, a função sancionatória surge como consequência do julgamento de comportamentos concernentes aos acidentes e fatos da navegação. Essencial, então, que a própria legislação esclarecesse que situações podem ser assim caracterizadas e o fez nos arts. 14 e 15 da Lei 2.180/54:

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. (BRASIL, 1954, não paginado).

---

<sup>5</sup> Lei 9.432/97, art. 11, §11<sup>o</sup>: "A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988". (BRASIL, 1997).

Julgar acerca da sanção exige contornos mais complexos, pois perpassa a necessidade de se definir a natureza, as causas, as circunstâncias, a extensão e os responsáveis pelo evento que poderá gerá-la. Tais definições também cabem ao Tribunal Marítimo de acordo com o art. 13 da mesma lei que, ao cabo, poderá aplicar as sanções definidas no art. 121. São elas: repreensão, suspensão de pessoal, interdição, cancelamento da matrícula ou da carteira de amador, proibição ou suspensão do tráfego da embarcação, cancelamento do registro de armador e multa.

Esse é um claro exemplo do exercício do Poder de Polícia por parte do Estado quando, em benefício da coletividade – já que a navegação claramente é uma atividade de interesse público – aplica punições a aqueles que incorreram em comportamentos vedados pela lei. Corroborando com tal pensamento estão as lições de José dos Santos Carvalho Filho (2011, p. 70) que entende o poder de polícia como “a prerrogativa de direito público que, calcada na lei, autoriza a Administração Pública a restringir o uso e o gozo da liberdade e da propriedade em favor do interesse da coletividade.” Ademais, enquanto ato administrativo, a punição externada por meio de decisão do Tribunal Marítimo, também pode ser revista pelo Poder Judiciário.

Menos preocupantes são as funções arbitrais e as administrativas não específicas, dispostas no art. 16, “f”, “e”, “g”, “h”, “j”, “k” e “l”. Tratam-se de competências diversas, residuais, atribuídas ao TM, são elas:

Art . 16. Compete ainda ao Tribunal Marítimo:

- e) dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante, que lhe forem submetidas pelo Governo.
- f) funcionar, quando nomeado pelos interessados, como júízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;
- g) propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honoríficas ou pecuniárias àquêles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante, ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento;
- h) sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante, quando aconselhadas pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;
- j) dar posse aos seus membros e conceder-lhes licença;
- k) elaborar, votar, interpretar e aplicar o seu regimento.
- l) eleger seu Vice-Presidente. (BRASIL, 1954, não paginado).

Derradeiramente – por ser a mais importante para este estudo –, a função instrutória reflete a capacidade do TM de formar elementos que, mais tarde, serão levados ao Poder Judiciário para corroborar com a formação do convencimento do juiz. O grau de especialidade que permeia a formação do Tribunal Marítimo lhe confere legitimidade para apurar os acidentes e fatos da navegação. Como já brevemente explicado, durante o processo e se utilizando do seu conhecimento técnico-jurídico, a Corte do Mar busca elucidar a natureza, as causas, as circunstâncias, a extensão e os responsáveis pelo evento, formando assim um arcabouço de informações para os magistrados *strictu sensu*. Por vezes, os acontecimentos apurados envolvem questões complexas ou específicas, sendo, portanto, de grande valia a decisão definitiva prévia do TM, que já analisou tais aspectos.

Passando à relação entre decisões do TM com o Poder Judiciário, diante da supracitada reunião de elementos capazes de corroborar com o processo judicial, veja-se acertada as disposições legais do art. 19 da Lei 2.180/54 e do art. 313, VII, do Código de Processo Civil. Combinadas, elas asseveram que o magistrado *stricto sensu* deve suspender o processo “quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo”<sup>6</sup> e que “sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva”.<sup>7</sup>

Percebe-se aí um diálogo coordenado entre os dispositivos que revelam a vontade legal de que o Poder Judiciário se valha das decisões do Tribunal Marítimo quando a matéria lhe for competente administrativamente. Por isso, deve o juiz suspender o processo até que a decisão final da Corte do Mar seja expedida e juntada aos autos. Tudo com o objetivo de que a decisão final (administrativa) seja tomada como prova durante o processo judicial.

---

<sup>6</sup> Lei Nº 13.105/15: Art. 313, VII: “Suspende-se o processo: (...) VII - quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo.” (BRASIL, 2015, não paginado).

<sup>7</sup> Lei Nº 2.180 /54: Art. 19. “Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva.” (BRASIL, 1954, não paginado).

Como o próprio nome sugere, a função instrutória do Tribunal Marítimo diz respeito a sua atribuição de formar elementos de alto valor técnico-administrativo para serem usados nos processos judiciais com valor probatório. Corrobora com tal entendimento o importantíssimo art. 18 da Lei 2.180/54 assim redigido: "Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo, porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário." (BRASIL, 1954, não paginado, grifo nosso).

Até aqui parece bem pacificada a relação existente entre as decisões do Tribunal Marítimo e os do Poder Judiciário, percebendo-se que a relação idealizada pela lei é aquela em que os primeiros servem de prova para os segundos. Todavia, o próprio art. 18 em seu trecho final trata de tumultuar esta interação ao asseverar que os julgados do TM se presumem certos, mas são susceptíveis de reexame. No mínimo, causa estranheza algo ser certo, mas poder ser revisto.

Ainda que polêmico, pode-se dizer que a doutrina tem andado na direção de pacificar um entendimento que prestigia a Corte do Mar, no sentido de que ela, por conta de sua isenção e especialidade técnica, produziria prova com presunção de certeza. Assim sendo, para decidir em sentido diferente ao firmado pelo TM, o magistrado *stricto sensu* deveria se escorar em robustas provas em contrário, não servindo a mera argumentação.

Parece acertado tratar a decisão do Tribunal Marítimo como prova de presunção *iuris tantum* e a esta corrente também se filiam autores de peso como Artur R. Carbone (2014, p. 111), Sergio Ferrari (2017, p. 148-149), Matusalém Pimenta (2013, p. 110) e Fernando Viana (2016). A este respeito explanou o último:

Portanto, a sentença do Tribunal Marítimo, ao fazer coisa julgada administrativa, gera presunção *iuris tantum* de certeza quanto aos fatos e acidentes da navegação. E o Poder Judiciário, quando provado a decidir acerca dos mesmos fatos e acidentes, deve ter cautela e prudência ao reapreciar a decisão da Corte Marítima já que o decisum desta só excepcionalmente deve ser desconsiderado, notadamente a uma robusta prova judicial contrária. (VIANA, 2016, não paginado).

Ressalte-se a imprecisão conceitual em definir a decisão final do TM como sentença, uma vez que tal termo se exaure na vertente judicial e não na

administrativa. Por outro lado, a jurisprudência pátria é mais vacilante quanto a tal posicionamento, merecendo destaque a pesquisa, a este respeito, de Eliane Octaviano Martins (2015, p. 352). Nela, a maritimista coletou acórdãos até o ano de 2010 do STF, STJ, TRF-1, TRF-2, TJSP, TJRJ, TJRS, TJSC, TJAP, TJPR e TJES e expôs que, destes, 23 precedentes acatavam ou ratificavam a decisão prévia do Tribunal Marítimo enquanto 14 levaram ao reexame da matéria ou a desconsideração da decisão da Corte do Mar. Ou seja, ainda que a doutrina tenha aparentemente chegado ao consenso, a jurisprudência não está consolidada a esse respeito.

O professor Sérgio Ferrari (2017, p. 145), a esse respeito, agrupou os posicionamentos dos juízes em três grandes grupos onde, o primeiro, sequer leva em conta em suas decisões os posicionamentos do Tribunal Marítimo. Por conta de tudo até aqui exposto, trata-se de um entendimento temerário desconsiderar todo este conjunto probante, somado a própria Lei 2.180/54, no já mencionado art. 19.

O segundo grupo reuniria aqueles magistrados que não fazem distinção entre o peso das decisões do TM e o das demais provas, entendendo que elas se equivalem e, portanto, podem normalmente afastar umas às outras. Ademais, para eles, o livre convencimento motivado do juiz, possibilita-lhes, inclusive, decidir em contrário do posto pela Corte do Mar, com base na sua interpretação livre do apurado. Sustentam esse entendimento os doutrinadores processualistas Cintra, Grinover e Dinamarco (2010, p. 68) quando afirmam que:

O juiz não é desvinculado da prova e dos elementos existentes nos autos (*quod non est in actis non est in mundo*), mas a sua apreciação não depende de critérios legais determinados a priori. O juiz só decide com base nos elementos existentes no processo, mas os avalia segundo critérios críticos e racionais (CPC, art. 131 e 436).

Trata-se de um posicionamento bem fundamentado e não deixa de apreciar a decisão do TM para formação do conhecimento. Entretanto, ainda resta a impressão de ser insuficiente para com um órgão dotado de expertise, atento às boas normas do devido processo e do direito ao contraditório, princípios fundantes do sistema judicial pátrio. Há um isento e rigoroso processo de apuração de fatos especialmente específicos, o que parece ser pouco considerado ao se tratar seu resultado como uma prova qualquer. Lembre-se que o Tribunal Marítimo foi

constituído justamente para elucidar os pontos concernentes aos acidentes e fatos da navegação que, muitas vezes, são extremamente técnicos. Portanto, considerar seu produto final como uma mera prova sem presunção de certeza não parece coadunar-se à fundamentação de sua criação e existência.

Por fim, o derradeiro grupo seria composto por magistrados cientes das argumentações alhures e, em suas interpretações dos arts. 18 e 19 da Lei 2.180/59, não só levariam as decisões do TM em conta, como os alçariam a uma condição especial: a de prova com presunção de certeza *iuris tantum*. Assim valorados, obviamente, continuariam podendo ser contrariados no Poder Judiciário por conta do princípio da inafastabilidade da jurisdição, já mencionado anteriormente. Entretanto, para fazê-lo, esses juízes necessitariam se escorar em outras provas igualmente fortes, também compostas de grande grau de certeza.

O já citado art. 18 da Lei 2.180/59 deixa claro que as decisões do Tribunal Marítimo “se presumem certas” e, assim sendo, não parece deixar espaço para interpretação capaz de afastá-las apenas com base em livres convicções ou outras provas “menores”. Exemplificando esta corrente, vale destacar a ementa de 2015 do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas que reconheceu a presunção relativa das decisões da Corte Marítima:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL – DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL – PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE ATIVA PARCIAL – QUESTÃO QUE SE CONFUNDE COM O MÉRITO – INEXISTÊNCIA DE INTERESSE RECURSAL – SENTENÇA DE PRIMEIRO GRAU FAVORÁVEL NESTE QUESITO – NÃO CONHECIMENTO – DANOS MATERIAIS – ALBALROAMENTO DE EMBARCAÇÕES – TRIBUNAL MARÍTIMO – ÓRGÃO AUXILIAR DO JUDICIÁRIO – ARTS. 1º E 18, L. 2.180/54 – DECISÃO QUE GOZA DE PRESUNÇÃO RELATIVA – SINISTRO QUE SE DEU POR CULPA DE PREPOSTO DAS APELANTES – INEXISTÊNCIA DE PROVAS EM SENTIDO CONTRÁRIO”<sup>8</sup> (AMAZONAS, 2015, não paginado, grifo nosso).

Entender as decisões do TM como “provas de presunção relativa” assim como parece ser a melhor doutrina, também aparenta ser caminho coerente à consolidação da jurisprudência, já que reconhece e valoriza o esforço técnico-jurídico empreendido pela Corte do Mar. Ainda não se pode dizer que esta é a posição mais

---

<sup>8</sup> TJAM, autos N 0248677-43.2010.8.04.0001, apelação cível, Relator Desembargador Aristóteles Lima Thury, j. em 30/04/2015.

adotada pelos magistrados, mas, associado a um firme posicionamento doutrinário nesse sentido, a tendência é que ela se estabeleça como dominante.

Apresentada a discussão do embasamento doutrinário acerca da interação entre o Tribunal Marítimo e o Poder Judiciário, figurando o art. 18 como expositor da interação tida como ideal pelo ordenamento jurídico, imagina-se uma relação, *a priori*, harmoniosa entre os Tribunais (administrativos e judiciais). Entretanto, restou destacado que a questão revela uma incerteza jurisprudencial merecedora de atenção para que o esforço de apuração técnica realizada pelo TM não seja desperdiçado.

No entanto, o presente trabalho tem o propósito de averiguar essa relação em torno de matéria específica que é a trabalhista dos homens do mar. Feito todo o aporte doutrinário e jurisprudencial necessário, está madura a questão para ser tratada por este viés particular, próximo passo do presente estudo.

### **3 A REPERCUSSÃO DAS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO NA JUSTIÇA DO TRABALHO**

#### **3.1 O reconhecimento da presunção *juris tantum* e seu afastamento por provas em contrário**

Como já mencionado, Eliane Martins (2015, p. 352) em seu “Curso de direito Marítimo” pesquisou decisões que tinham como recorte temporal final o ano de 2010 e as origens de tribunais como o STF, STJ, TRF-1, TRF-2, TJSP, TJRJ, TJRS, TJSC, TJAP, TJPR e TJES. Entretanto, observa-se a exclusão de seu recorte e fontes em relação a tribunais e juízes trabalhistas.

Feita a opção de recorte temporal mais contemporâneo, possibilita-se ter um suficiente lapso temporal que se inicia em janeiro de 2010, até agosto de 2018. Também auxilia na escolha de tais datas o fato de que todas as decisões dos Tribunais a serem pesquisadas já se encontram devidamente disponibilizadas nos sítios oficiais, o que suaviza de sobremaneira o esforço empreendido.

Com relação aos Tribunais Regionais do Trabalho escolhidos, inicialmente se pretendeu pesquisar a respeito de todos aqueles que compõem a região sudeste do país. A opção pelo espaço geográfico amostral da região sudeste decorre dele

concentrar alguns dos principais portos e o maior fluxo de embarcações do país; nele encontram-se os dois maiores portos – em volume de carga (Santos e Rio de Janeiro) – e a maior rede de embarcações offshore em decorrência da maior região exploratória petrolífera marítima. Entretanto, durante a fase de coleta de dados, percebeu-se que o TRT da 15ª Região (com sede em Campinas, São Paulo) não chegou a apreciar nenhuma lide com auxílio do Tribunal Marítimo no supracitado período. Sendo assim, restaram para a análise jurisprudencial as decisões dos Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 3ª e 17ª Regiões. Respectivamente eles cobrem as regiões do Rio de Janeiro, São Paulo (menos a jurisdição do TRT da 15ª Região), Minas Gerais e Espírito Santo.

Entretanto, salienta-se que não se pode pretender ter alcançado por meio desta pesquisa todos os processos que possuem matéria atinentes ao TM nos supracitados Tribunais. Isto porque só é possível ter acesso aos acórdãos que, de alguma maneira, mencionaram o termo “Tribunal Marítimo” como expressão para as ferramentas de busca dos sítios de jurisprudência. Exemplificando, o fato de não ter se encontrado um acórdão do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região com matéria afeita ao TM, não necessariamente significa que não se tenha lá julgado algum processo com esta característica, mas sim que nenhuma decisão de desembargadores do trabalho citou diretamente uma decisão marítima.

Sendo assim, é difícil mensurar o real peso na Justiça do Trabalho do tipologizado “primeiro grupo”, segundo a classificação de Sérgio Ferrari (2017). Como seus magistrados ignoram a força probante das decisões finais do TM, talvez sequer os citem e, conseqüentemente, não foram encontrados durante o processo de coleta de dados. Porém, prova-se que este tipo de entendimento ainda persiste em pelo menos dois acórdãos, sendo um da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Nos autos do Recurso Ordinário N. 0101530-14.2016.5.01.0461, os magistrados não parecem ter usado da decisão do Tribunal Marítimo para formar seus convencimentos, pelo contrário, atribuíram muito valor ao laudo do Instituto de Criminalística Carlos Éboli e nenhum a aquele.

Trata-se de um incidente fatal, no qual o trabalhador, em atividade de estiva no porão de um navio, foi vitimado por uma bobina de aço mal posicionada por uma

empilhadeira. Ainda que se trate, de acordo com o art. 15, "c", da Lei 2.180/54 de um fato da navegação e que o mesmo tenha sido processado diante do TM, conforme os laudos acostados aos autos, a decisão marítima restou ignorada.

A mesma 4ª Turma foi a origem do segundo Recurso Ordinário, o 0078400-14.2008.5.01.0028, onde, mais uma vez, ignorou-se a decisão da Corte do Mar para prestigiar outro instituto, a teoria do risco profissional que será aprofundado posteriormente.

De qualquer forma, acredita-se a eventualidade de não apenas este caso ser singular, os dados coletados dos demais tribunais trabalhistas são suficientemente robustos para fundamentar as discussões sobre as tendências de acolhimento, na esfera judicial trabalhista, das decisões do TM.

Ao todo foram analisados mais de 40 acórdãos que fazem alusão, de diferentes formas, ao Tribunal Marítimo, porém apenas alguns servem, diretamente, ao objetivo deste trabalho. Muitos, por exemplo, faziam menção a bens de empregadores marítimos e, conseqüentemente, citavam a Corte do Mar em sua função registral, pouco ajudando o presente estudo. Para o atual objetivo, restringiu-se àquelas decisões que se escoraram na atribuição instrutória do TM, ou seja, quando ele externou conteúdo capaz de elucidar a natureza, as causas, as circunstâncias, a extensão e os responsáveis pelo fato ou acidente da navegação<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> A Norma da Autoridade Marítima nº 9 (NORMAM-09) trata dos Inquéritos Administrativos Sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN). O item 0106 da NORMAM-09 (BRASIL, 2003, p. IV) considera as seguintes ocorrências, são considerados acidentes ou fatos da navegação:

a) Acidentes da navegação:

1) 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 (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, bóia, 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;

No total, arregimentou-se vinte e cinco decisões nestes diferentes Tribunais Regionais do Trabalho capazes de contribuir com esta pesquisa, mais especificamente treze delas no TRT 1, sete no TRT 2, uma no TRT 3 e quatro no TRT 17. Com o intuito de deixar todas as informações verificáveis, cite-se o número de todos os acórdãos coletados: Na 1ª Região: 0071700-24.2006.5.01.0050, 0004400-72.2006.5.01.0041, 0026900-27.2006.5.01.0076, 0117400-27.2007.5.01.0005, 094000-81.2007.5.01.0005, 0086600-06.2008.5.01.0482, 0002200-22.2008.5.01.0074, 0093200-46.2008.5.01.0481, 0078400-

---

**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, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;

**VIII)** variação – 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.

b) Fatos da navegação:

1) o mau aparelhamento/ 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 marinha 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 estabelecidas 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/ má arrumação no porão, no convés ou 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 carga e das pessoas de bordo;

4) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos 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). (BRASIL, 2003, p. 12-13).

14.2008.5.01.0028, 0000101-49.2010.5.01.0029, 0000759-07.2012.5.01.0481, 0011547-35.2015.5.01.0462 e 0101530-14.2016.5.01.0461.

Continuando, na 2ª Região: 01017.2007.303.02.00-1, 020500038.2009.5.02.0442, 02003.2005.445.02.00-3, 00638.2007.445.02.008, 00012.2010.443.02.00-4, 000057132.2011.5.02.0445, 0000639-48.2012.5.02.0444. Por fim, na 3ª Região, o Recurso Ordinário de N. 0000522-17.2010.5.03.0083, e na 17ª 0134500-28.2010.5.17.0010, 0054900-76.2011.5.17.0121, 0088100-41.2011.5.17.0132 e 0001928-56.2015.5.17.0003.

Destaca-se destas vinte e cinco decisões, dezenove se referiam a um “fato da navegação”, como a má estiva de carga e a deficiência de equipagem e as outras seis a “acidentes da navegação” como o abalroamento de navios, incêndio e naufrágio.

A primeira análise a ser realizada é se as decisões do Tribunal Marítimo estão tendo suas conclusões respeitadas como provas de presunção *iuris tantum* e seguidas pelos referidos Tribunais Regionais do Trabalho. Mais uma vez, ressaltando os acórdãos já comentados dos Recursos Ordinários N. 0101530-14.2016.5.01.0461 e 0078400-14.2008.5.01.0028, chegou-se à conclusão de que os magistrados trabalhistas têm tendência a tomarem conhecimento das decisões do TM e de levá-las em conta na sua tomada de decisão. Nos 23 processos restantes, os desembargadores reconheceram importância deles, apreciando-os e, muitas vezes, os citando e comentando em suas decisões.

Entretanto, salienta-se que, no estudo perpetrado de Eliane Martins (2015, p. 352) publicou-se que 23 precedentes coletados acatavam ou retificavam a decisão prévia do Tribunal Marítimo, enquanto apenas 14 resultaram em reexame da matéria ou na desconsideração da decisão da Corte do Mar – um claro indicativo de acatamento das decisões técnico-administrativas da mesma. Paradoxalmente, nos dados levantados na Justiça Laboral, estes números se invertem, em 13 oportunidades os desembargadores trabalhistas decidiram ao contrário do TM e em apenas 10, coincidentemente. Ou seja, no caso da Justiça do Trabalho mais se contrariou as decisões do TM, do que as acatou.

Dois exemplos onde isso ocorreu são os Recursos Ordinários Nº. 0117400-27.2007.5.01.0005 e 0002200-22.2008.5.01.0074, ambos do Tribunal Regional da 1ª Região. Neles o Tribunal Marítimo, após seu processo administrativo, publicou decisão eximindo os empregadores de culpa e, conseqüentemente, arquivando os autos. Contudo, a 4ª e a 5ª Turma do TRT 1, após apreciarem o mérito e levarem em conta tais decisões, as contrariaram, apontando culpa dos empregadores nos fatos narrados e os condenando a indenizar os reclamantes.

Comprovando o afirmado, segue um trecho esclarecedor do voto da desembargadora relatora Angela Fiorencio Soares Da Cunha<sup>10</sup> no acórdão referente ao primeiro dos recursos citados:

Nem se alegue, por fim, que a decisão do Tribunal Marítimo sobre o tema, que, em razão da não apuração de culpa de qualquer preposto da recorrente, optou por arquivar os autos, constituiria óbice para a reapreciação da matéria por esta Justiça Especializada.

Segundo o artigo 13 da Lei 2.180/54, compete ao Tribunal Marítimo julgar os acidentes e fatos da navegação, definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão; indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

Da leitura ao artigo 13 e seguintes da referida Lei, resta evidente não ser competência daquele Tribunal a apuração da responsabilidade civil do empregador perante seus empregados como decorrência dos acidentes de trabalho.

O fato de não ter sido apurada, pelo Tribunal Marítimo, a culpa de qualquer preposto da ré pela ocorrência do evento não exclui tudo o que já foi acima afirmado no tocante à responsabilidade objetiva, e, ainda, no que concerne à não adoção de medidas necessárias para a prevenção do acidente (tornar a operação de içamento do cabo mais segura).

Diante de todos os elementos dos autos, não há como se afastar a culpa da ré pelo evento acidentário, e, com isso, o seu dever de indenizar. (RIO DE JANEIRO, 2011, não paginado, grifo nosso).

Interessante notar que uma análise meramente quantitativa levaria à tendência de conclusão de que a Justiça do Trabalho pouco valorizou as decisões do TM, contrariando-os sem o devido cuidado com sua presunção de certeza relativa. Entretanto, mediante abordagem qualitativa da questão, porém, observa-se tendência bastante diversa. Os acórdãos dos TRT tendem a reconhecer as referidas decisões como uma prova robusta e apenas as afastam com base em outras

<sup>10</sup> TRT da 1ª Região. Recurso Ordinário Nº. 0117400-27.2007.5.01.0005, Relatora Desembargadora Angela Fiorencio Soares Da Cunha, em 16/11/2011.

evidências igualmente fortes ou em outros institutos de grande valia para o sistema jurídico.

Ainda neste caso supracitado, por exemplo, a magistrada apenas elidiu o veredito do Tribunal Marítimo por estar escorada em prova documental, testemunhal e pericial que, juntas, a convenceram da culpa da ré no evento danoso. Constate-se:

Não logrou a ré se desincumbir de seu ônus, uma vez que todas as evidências extraídas da prova testemunhal (e também a documental) apontam para a completa ausência de culpa do falecido para a ocorrência do evento acidentário.

Como disse a última testemunha ouvida nestes autos (depoimento acima transcrito), o infelizmente não teve qualquer participação ativa ou comissiva no acidente, dele tendo sido apenas uma vítima.

[...]

Ademais, o laudo de exame pericial direto (fl. 42) concluiu no sentido de ter sido a falha operacional a causadora do acidente, decorrente da falta de atenção do pessoal do navio (e não do rebocador).

A mesma conclusão foi aposta no inquérito administrativo de fl. 97, que reputou o acidente, ainda, à falta de comunicação entre os responsáveis pela manobra e pelo fato de o Sr. Ageu, contramestre do navio da ré, não ter observado a quantidade excessiva de cabo lançada. (RIO DE JANEIRO, 2011, não paginado).

Corroborando com esta leitura de que os Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 3ª e 17ª Regiões reconhecem a presunção *juris tantum* das decisões do TM, estão diversos outros julgados. Exemplificativamente, pode-se citar alguns, como os do TRT 1 (0011547-35.2015.5.01.0462), do TRT 2 (000057132.2011.5.02.0445, 020500038.2009.5.02.0442, 00012.2010.443.02.00-4, 0000639-48.2012.5.02.0444) e do TRT 17 (0001928-56.2015.5.17.0003).

Neste último, a 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 17ª Região, sob relatoria da desembargadora Wanda Lúcia Costa Leite França Decuzzi, baseou-se fortemente na decisão do Tribunal Marítimo para eximir a empresa reclamada de culpa. Segundo esta Corte Laboral, o próprio trabalhador foi imprudente no manejo de uma escada e, com isto, foi o único culpado do evento danoso que o vitimou. Assim decidiu:

O Tribunal Marítimo proferiu decisão nos seguintes termos: "Julgar o fato da navegação [...] como decorrente de provável imprudência da própria vítima, mandando arquivar os Autos [...]"

Analisando-se detidamente as provas dos autos, conclui-se que o trabalhador não observou devidamente as medidas de segurança

necessárias para executar a operação. (ESPÍRITO SANTO, 2018, não paginado)<sup>11</sup>

Portanto, contrapondo a análise quantitativa à qualitativa, inicialmente, considerando-se apenas a quantidade de decisões coincidentes ou não de decisões, estas parecem tender à conclusão de que os vereditos do Tribunal Marítimo são constantemente contrariados. Porém, qualitativamente, percebe-se que estes são, na verdade, recorrentemente reconhecidas como provas robustas, portadoras de presunção *iuris tantum* e elididas apenas casuisticamente por conta de outros fatores. Entre eles, além da já mencionada existência de outras provas igualmente fortes, na coleta de precedentes também emergiu a questão do risco profissional, assunto da próxima seção.

### 3.2 Teoria do Risco Profissional

Um segundo aspecto relevante decorrente da análise dos julgados coletados é a questão da Teoria do risco profissional e como ela tem ganhado força dentro da estudada relação do Tribunal Marítimo com a Justiça do Trabalho. O diferencial desta teoria está em ser capaz de atrair a responsabilidade objetiva para as relações trabalhistas, quebrando a regra geral da responsabilização subjetiva. Sobre aquela, Maria Helena Diniz (2002, v. 7, p. 48) asseverou: "A responsabilidade objetiva funda-se num princípio de equidade, existente desde o direito romano: aquele que lucra com uma situação deve responder pelo risco ou pelas desvantagens dela resultantes (*ubi emolumentum, ibi onus; ubi commoda, ibi incommoda*)."

Esta responsabilidade parece, então, perfeitamente aplicável ao Direito do Trabalho, visto que o empregador, por conta de sua atividade, ao passo que cria o risco para o trabalhador, é quem, também, lucra com ele. Em outras palavras, se o patrão está expondo o obreiro a um risco em prol de uma vantagem para si, nada mais justo que responda quando este risco se concretizar, independentemente de ter tido culpa ou não. Concorda com esse entendimento o Ministro do TST, Mauricio Godinho Delgado:

---

<sup>11</sup> TRT da 17ª Região. Recurso Ordinário Nº 0001928-56.2015.5.17.0003., Relatora Desembargadora Wanda Lúcia Costa Leite França Decuzzi, j. em 05/04/2018.

[...] a regra geral mantém-se com a noção da responsabilidade subjetiva, mediante aferição de culpa do autor do dano (art. 159, CCB/1916; art. 186, CCB/2002). Entretanto, se a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano (no estudo em questão, a empresa) implicar, por sua natureza, risco para os trabalhadores envolvidos, ainda que em decorrência da dinâmica laborativa imposta por essa atividade, incide a responsabilidade objetiva fixada pelo Direito (art. 927, p. único, CC/02). (DELGADO, 2009, p. 581).

Assim como prevista no art. 927, p. único, do CC/02<sup>12</sup>, esta teoria também já se faz presente de forma consolidada na jurisprudência, sendo possível, inclusive, encontrá-la em forma de súmula no Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região:

Quando a atividade exercida pelo empregador implicar, por sua própria natureza, risco acentuado para o empregado, a obrigação patronal de indenizar o dano moral decorrente de acidente do trabalho depende, exclusivamente, da comprovação do dano e do nexo de causalidade com o trabalho desenvolvido. Art. 927 do Código Civil. (RIO DE JANEIRO, 2011, não paginado).

Como já mencionado, o Tribunal Marítimo é instado a se posicionar quando de matérias ligadas a fatos e acidentes da navegação, atividade tida como de alta periculosidade. Não é surpresa, então, que esta teoria seja recorrente quando da chegada destes processos administrativos à Justiça do Trabalho. Ora, incidentes durante o processo de estiva, por exemplo, por conta de seu risco inerente, são relativamente comuns e acabam por atrair, portanto, a teoria do risco profissional.

Importante salientar que seu emprego não é uma unanimidade na jurisprudência, a própria decisão no Recurso Ordinário 0078400-14.2008.5.01.0028 de relatoria do magistrado Carlos Henrique Chernicharo<sup>13</sup> expõem uma divergência interessante e que merece o devido destaque:

Quanto à teoria do risco objetivo, sendo entendimento desta relatoria não ser aplicável, indiscriminadamente, em qualquer hipótese de acidente de trabalho, mas apenas naquelas em que a função seja prestada na atividade-

---

<sup>12</sup> Lei n. 10.406/2002: Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. (BRASIL, 2002, não paginado).

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002, não paginado).

<sup>13</sup> TRT da 1ª Região. Recurso Ordinário Nº 0078400-14.2008.5.01.0028, Relator Juiz Carlos Henrique Chernicharo, j. em 08/11/2016.

fim, com risco evidente, presumindo-se, sempre, que a culpa pelo acidente seja do empregador.

O emprego dessa teoria e a aplicação da presunção de culpa do empregador devem ser analisados à luz da atividade desempenhada pelo empregado e não pelo empregador. (RIO DE JANEIRO, 2016, não paginado).

Entretanto, na referida oportunidade, a 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região julgou fazendo uso do instituto da responsabilidade objetiva. Comprove-se:

No caso dos autos, as atividades desenvolvidas pelo autor – supervisor de empresa de catering – não possuiria risco intrínseco algum, não fosse pelo fato de o trabalho se desenvolver na plataforma. Estando as atividades ligadas exatamente àquela que é a própria atividade fim desenvolvida pela segunda ré (a exploração do petróleo, via outras contratadas), entende-se plenamente aplicável a teoria do risco objetivo, presumindo-se, em caso de acidente, a culpa do empregador. (RIO DE JANEIRO, 2016, não paginado, grifo nosso).

Durante a coleta de precedentes foi possível observar que, dos 25 casos analisados, em 9 os desembargadores se utilizaram da Teoria do risco profissional, são eles: 0078400-14.2008.5.01.0028, 0026900-27.2006.5.01.0076, 02003.2005.445.02.00-3, 01017.2007.303.02.00-1, 0071700-24.2006.5.01.005, 094000-81.2007.5.01.0005, 0000101-49.2010.5.01.0029, 0093200-46.2008.5.01.0481 e 0088100-41.2011.5.17.0132. Trata-se, portanto, de um número expressivo que demonstra a crescente força que tal teoria vem ganhando na Justiça do Trabalho.

Ademais, em outros 5 julgados os magistrados se mostraram predispostos a adotá-la, porém não o fizeram por conta de algum fator casuístico que os impediu, como no caso do RO 0086600-06.2008.5.01.0482 que tramitou na 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Tratou-se de outro acórdão a respeito de um acidente de trabalho que resultou na morte de um cozinheiro. A embarcação naufragou em alto mar. Com base nas provas dos autos, inclusive documentos provenientes do processo administrativo do Tribunal Marítimo, restou comprovada a culpa da empresa ré que foi condenada ao dever de indenizar por conta da responsabilidade subjetiva. Porém, chamou a atenção o posicionamento da relatora que chegou a se pronunciar a respeito da teoria do risco profissional:

À época do acidente, a atividade desenvolvida pela empresa ré já era considerada atividade de elevado risco, tipificada nos graus 3 e 4 para os fins de enquadramento pelos Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (NR - 4 do Ministério do Trabalho - Portaria nº 1/1995). O que, desde logo, permitiria sua responsabilização pela "Teoria do Risco Criado", invertendo-se os ônus probatórios em favor dos demandantes. Não bastasse, os demais elementos dos autos robustecem a culpa exclusiva do Comandante da embarcação pelos vários procedimentos que contribuíram para o naufrágio e o falecimento de três de seus tripulantes (fls. 51, 128), inclusive, o próprio Comandante. (RIO DE JANEIRO, 2011, não paginado).<sup>14</sup>

Assim sendo, em um universo de 25 julgados, chega-se ao número total de 14 ações nas quais a utilização da teoria do risco profissional foi, no mínimo, cogitada para solucionar a lide. Pesquisar sobre a solidificação dela tem importância ímpar para entender como as decisões da Justiça do Trabalho e as do Tribunal Marítimo estão se inter-relacionando, pois, quando utilizada pelo magistrado, acaba por praticamente retirar toda a importância probante do veredito do TM. Ao dispensar a imputação de dolo e de culpa, quase nenhuma função instrutória relevante resta à decisão da Corte Marítima.

Aprofundando-se na análise desses números, temos que, dentre aqueles nove casos nos quais a teoria do risco profissional foi adotada, em três delas, as decisões finais acabaram por coincidir com o veredito da Corte marinha, porém, nos outros cinco casos, as decisões tomaram rumos completamente opostos. Lembre-se, ainda, que completa a lista de nove casos o precedente já citado no começo do capítulo onde se ignorou a decisão do TM, sequer revelando seu veredito, mas julgando-o por responsabilidade objetiva, o RO 0078400-14.2008.5.01.0028.

Já dentre os precedentes em que a responsabilidade objetiva fez os desembargadores trabalhistas discordarem diretamente da Corte do Mar, cite-se o acórdão 0088100-41.2011.5.17.0132 do TRT 17. Nele, a Corte do Mar decidiu, por unanimidade, julgar o fato da navegação como de origem indeterminada e arquivar o inquérito. Trata-se de um caso no qual um trabalhador, laborando com pesca em alto mar, "desapareceu" do convés do navio sem deixar vestígios. O desembargador entendeu tal atividade como de alto risco e, portanto, ensejadora de

---

<sup>14</sup> TRT da 1ª Região. Recurso Ordinário Nº 0078400-14.2008.5.01.0028, Relatora Marcia Leite Ney, j. em 09/08/2011.

responsabilidade objetiva. Daí, contrariou a decisão administrativa do TM nos seguintes moldes:

O Tribunal Marítimo decidiu, por unanimidade, "julgar o fato da navegação, previsto no art. 15, alínea "e", da Lei n. 2.180/54, como de origem indeterminada, mandando arquivar o inquérito, conforme promoção da Douta Procuradoria.

[...]

Entendo que a pesca em mar aberto, por sua natureza, se revela perigosa e implica riscos para os trabalhadores envolvidos, essencialmente quanto às condições do tempo, justamente por não haver áreas abrigadas, protegidas, para o caso de uma necessidade eventual.

[...]

Diante do exposto, levando-se em conta que a atividade desenvolvida pela demandada, dada a sua natureza, é considerada de risco, não há que se exigir culpa ou dolo, para declarar a responsabilidade do reclamado. Ainda que assim não se entenda, há elementos. (TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2013, não paginado, grifo nosso).

Explicitado, portanto, o impacto que a teoria do risco profissional tem causado nas decisões das Justiça Trabalhista e, conseqüentemente, na relação entre ela e o Tribunal Marítimo. Após um longo período de dissenso na doutrina, passou-se a uma fase de consolidação do entendimento majoritário acerca da valoração das decisões do TM até que este novo instituto redefiniu as fronteiras entre elas e passou a mitigar o poder de influência das decisões da Corte do Mar nas lides trabalhistas.

A teoria do risco profissional, quando utilizada com parcimônia, é de grande valia para a defesa do obreiro, parte fraca da relação trabalhista. Ademais, é fruto de uma evolução teórica que, ao que parece, irá se sustentar por um longo período de tempo. Sendo assim, a tendência é que, em casos que tipicamente envolvam acidentes e fatos da navegação, ela seja cada vez mais aplicada, ignorando-se, então, as decisões finais (técnicas) do Tribunal Marítimo. Diante de tal cenário, é difícil não vislumbrar o aumento do distanciamento entre a Justiça do Trabalho e a Corte do Mar.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Culminando a resposta à questão inicial que pretendia analisar como (e se) o Tribunal Marítimo tem influenciado nas decisões da Justiça do Trabalho, procurou-se

esclarecer o papel do Tribunal Marítimo em nosso sistema jurídico sob o recorte de questões trabalhistas. Desta reflexão percebeu-se que, pelo menos para a doutrina, parece superada a longa discussão acerca da valoração das decisões do TM quando empregados dentro de processos judicializados *stricto sensu*. Esclarecido que os mesmos possuem presunção, majoritariamente, de certeza *iuris tantum*, tornou-se possível a análise do impacto delas na Justiça Trabalhista em específico.

Diante de posicionamentos doutrinários e das justificativas colhidas da jurisprudência buscou-se responder a duas perguntas secundárias que subsidiassem o objetivo central do presente trabalho: estavam as decisões do TM sendo reconhecidas como provas de presunção de certeza relativa? A teoria do risco profissional está minorando a importância destas?

Como procurou-se demonstrar em termos de tendência, apesar de comumente os Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 3ª e 17ª Regiões terminarem por contradizer a Corte do Mar, em quase todos os seus acórdãos, as decisões finais marítimas foram tratadas como prova de presunção *iuris tantum*, sendo desconstituídas apenas por um conjunto de provas de igual valor. Por outro lado, a análise quantitativa e qualitativa da jurisprudência colacionada também fez concluir que tal interação tende a ser mitigada, visto que a solidificação da teoria do risco profissional acaba afastando a necessidade do juiz de apontar a culpa e o dolo do agente para responsabilizá-lo. Daí pode-se considerar que o auxílio presumido das decisões do Tribunal Marítimo parece carecer crescentemente de relevância e, sinalizam, mantidas as condições e teorias majoritariamente utilizadas, para maior distanciamento e menor reconhecimento da instrução probatória do Tribunal Marítimo.

## REFERÊNCIAS

AMAZONAS. Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas. **Processo n. 0641012-61.2017.8.04.0001**. Apelação cível. Relator: Desembargador Aristóteles Lima Thury. Manaus, 30 abr. 2015.

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 10 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954**. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro: Presidência da República, 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: 10 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm). Acesso em: 10 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm). Acesso em: 10 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015**. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 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: 10 set. 2018.

BRASIL. Tribunal Marítimo. Site do Tribunal Marítimo. **Histórico**. [Rio de Janeiro], [2018]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=historico>. Acesso em: 10 set. 2018.

ESPÍRITO SANTO. Tribunal Regional do Trabalho (17ª Região). **Processo RO-0088100-41.2011.5.17.0132-ES**. Relatora: Desembargadora Carmen Vilma Garisto. Vitória, 03 dez. 2013.

ESPÍRITO SANTO. Tribunal Regional do Trabalho (17ª Região). **Recurso Ordinário Nº 0001928-56.2015.5.17.0003-ES**. Relatora: Desembargadora Wanda Lúcia Costa Leite França Decuzzi. Vitória, 05 abr. 2018.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria nº 107/DPC, de 16 de dezembro de 2003**. Aprova as Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação - NORMAM09/DPC. [Rio de Janeiro]: Diretoria de Portos e Costas, 2003. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam09\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam09_0.pdf). Acesso em: 10 set. 2018.

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

CARBONE, Artur R. O Tribunal Marítimo: 80 anos de História. *In*: BRASIL. Tribunal Marítimo. **80 anos do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro: Tribunal Marítimo, 2014.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2011.

CINTRA, Antônio Carlos de Araújo Cintra; GRINOVER, Ada Pellegrini Grinove; DINAMARCO, Cândido Rangel Dinamarco. **Teoria Geral do Processo**. 26. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 8 ed. São Paulo: LTr, 2009.

DIDIER JUNIOR, Fredie. **Curso de Direito Processual Civil: Teoria Geral do Processo e Processo de Conhecimento**. 11. ed. Salvador: Podium, 2009. v. 1.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2004.

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

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo: contratos e processos**. Barueri: Manole, 2015. v. 3.

NASCIMENTO, Renan Bruno. A arbitragem marítima como método de resolução de conflitos no Estado do Espírito Santo. **RJLB**, Lisboa, ano 2, n. 5, p. 1299-1344, 2016. Disponível em: [http://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2016/5/2016\\_05\\_1299\\_1344.pdf](http://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2016/5/2016_05_1299_1344.pdf). Acesso em: 10 set. 2018.

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

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal Regional do Trabalho (1ª Região). **Recurso Ordinário nº. 0117400-27.2007.5.01.0005-RJ**. Inteiro teor. Relatora: Angela Fiorencio Soares Da Cunha. Rio de Janeiro, 16 nov. 2011.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal Regional do Trabalho (1ª Região). **Recurso Ordinário Nº 0078400-14.2008.5.01.0028-RJ**. Relator: Juiz Carlos Henrique Chernicharo. Rio de Janeiro, 08 nov. 2016.

RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho (1ª Região). **Súmula nº 25**. Acidente do trabalho. Dano moral. Teoria do risco. Rio de Janeiro, 27 out. 2011. Disponível em: [http://www.trt1.jus.br/c/document\\_library/get\\_file?uuid=39522e36-5eef-4704-8f2c-4536656bedea&groupId=10157](http://www.trt1.jus.br/c/document_library/get_file?uuid=39522e36-5eef-4704-8f2c-4536656bedea&groupId=10157). Acesso em: 10 set. 2018.

SOUZA FILHO, Guilherme Alves de. O processo Administrativo na Capitania dos Portos e no Tribunal Marítimo. *In*: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). **Direito Marítimo Made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

VIANA, Fernando. A sentença do Tribunal Marítimo e sua eficácia perante o Poder Judiciário. **Justiça e Cidadania**, Rio de Janeiro, 20 jul. 2016. Disponível em: <https://www.editorajc.com.br/a-sentenca-do-tribunal-maritimo-e-sua-eficacia-perante-o-poder-judiciario/>. Acesso em 10 set. 2018.