Perdimento de embarcações e o registro no Tribunal Marítimo: estudo de caso do naufrágio do N/M Haidar

Larissa Miguel Osório da Fonseca, Tainara Bento Ferreira da Paixão,
Verônica Scriptore Freire e Almeida

UNISANTA- Universidade Santa Cecília, Santos-SP, Brasil

E-mail: veronicafreire@unisanta.br

Resumo: O estudo analisa o registro de propriedade de embarcações no Tribunal Marítimo a partir do caso do naufrágio do N/M Haidar, ocorrido em 2015 no Porto de Vila do Conde, Barcarena-PA. Com base na análise documental do Processo nº 31.392/2017, examinam-se as causas do acidente, a responsabilização dos envolvidos e as repercussões jurídicas relacionadas à remoção e à destinação do bem à luz das leis n° 7.542/1986 e n° 12.815/2013. Verifica-se que a indefinição registral da propriedade retardou a destinação da carcaça e ampliou os danos ambientais, econômicos e operacionais.
Palavras-chave: Registro de embarcações; Tribunal Marítimo; perdimento; segurança da navegação; autoridade portuária.

Vessel forfeiture and registration at the Brazilian Maritime Court: a case study of the M/V Haidar sinking

Abstract: This study analyzes the registration of vessel ownership with the Maritime Court based on the case of the sinking of the N/M Haidar, which occurred in 2015 at the Port of Vila do Conde, Barcarena, Pará, Brazil. Based on a documentary analysis of Case No. 31,392/2017, the study examines the causes of the accident, the liability of those involved, and the legal implications related to the removal and disposal of the vessel, in light of Laws No. 7,542/1986 and No. 12,815/2013. The findings indicate that the lack of clarity regarding ownership registration delayed the disposal of the wreck and increased its environmental, economic, and operational impacts.
Keywords: Vessel registration; Maritime Court; forfeiture; navigation safety; port authority.

Introdução

O registro de embarcações no Tribunal Marítimo constitui importante instrumento de publicidade da propriedade marítima e de segurança jurídica das relações que envolvem esses bens. Entre as atribuições do Tribunal estão a manutenção do registro de propriedade e da hipoteca naval e o julgamento de acidentes e fatos da navegação, competências complementadas pela Lei nº 7.652/1988, que disciplina o registro da propriedade marítima (BRASIL, 1954; BRASIL, 1988) [1].

O Tribunal Marítimo é a única corte marítima do território nacional, composta por sete juízes, entre militares e civis especializados em Direito Marítimo, Direito Internacional Público, armação de navios e navegação comercial (CONSULTOR JURÍDICO, 2008) [2]. E, para o caso de embarcações abandonadas ou naufragadas, a Lei nº 7.542/1986 estabelece disciplina específica para a remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos, inclusive quanto à possibilidade de incorporação ao domínio da União nas hipóteses previstas legalmente (BRASIL, 1986) [3].

A função registral do Tribunal Marítimo é essencial à segurança jurídica das relações marítimas. A indefinição da titularidade, especialmente após sinistros envolvendo bandeiras de conveniência, pode gerar impactos na operação portuária, no meio ambiente e no erário. O naufrágio do N/M Haidar, ocorrido em 2015 no Porto de Vila do Conde, exemplifica essa problemática e constitui objeto deste estudo [4].

Objetivos

Analisar a importância do registro de embarcações no Tribunal Marítimo a partir do caso do naufrágio do N/M Haidar, examinando seus efeitos jurídicos, o regime de perdimento do bem em favor da União e as implicações da indefinição registral para a autoridade portuária.

Material e Métodos

Adotou-se a metodologia de estudo de caso único, de natureza qualitativa e caráter documental-descritivo. Foram analisados a legislação aplicável, documentos administrativos e judiciais relacionados ao naufrágio do N/M Haidar [4], especialmente o Processo nº 31.392/2017 do Tribunal Marítimo, além de literatura jurídica e institucional sobre a função registral da Corte [4].

O tratamento dos dados compreendeu a reconstituição cronológica do sinistro e de seus desdobramentos, seguida do cotejo entre os fatos apurados e o regime jurídico aplicável, com o objetivo de identificar os conflitos entre a competência da autoridade portuária para a remoção e a titularidade do bem naufragado.

Resultados

A análise do caso do N/M Haidar demonstrou que o naufrágio, ocorrido em 2015, no Porto de Vila do Conde, resultou na morte de 4.965 bovinos, em significativa contaminação ambiental e na redução da capacidade operacional portuária [4]. O Tribunal Marítimo identificou como causas determinantes a má estivação da carga e o excesso de peso embarcado, comprometendo a estabilidade da embarcação (BRASIL, TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021) [4,5].

No Processo nº 31.392/2017, classificado como de "Alta Relevância para a Segurança da Navegação" o comandante e o imediato foram responsabilizados por negligência e imprudência, com aplicação de multas e interdição de cinco anos para o exercício de suas funções. A Companhia Docas do Pará (CDP) também foi implicada, notadamente quanto à implementação do Plano de Ajuda Mútua. Os resultados evidenciam, ainda, a relevância da definição da titularidade da embarcação para o adequado tratamento jurídico e administrativo do bem naufragado (BRASIL, TRIBUNAL MARÍTIMO, 2021) [4,5].

Discussão

As alternativas cogitadas para a destinação da carcaça — venda, varação na praia ou afundamento em acidente geológico — evidenciaram que a solução mais razoável, a varação com posterior venda como sucata, dependia da prévia definição da titularidade do bem e de sua eventual incorporação ao domínio público. É nesse ponto que o caso deixa de ser apenas um acidente da navegação e passa a ser um problema de registro.

A NORMAM-10/DPC reitera esse desenho no item 0104, ao dispor que os bens permanecem com seus donos originais até a declaração de perdimento e o decurso de cinco anos, passando então ao domínio da União (BRASIL, [s.d.]). No caso concreto, o proprietário não reivindicou seu direito durante todo o período, tendo abandonado a embarcação: operou-se a presunção legal de renúncia [6].

Paralelamente, a Lei nº 12.815/2013 atribui à administração do porto organizado a competência para "promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto" (art. 17, § 1º, VII) (BRASIL, 2013) [7]. Trata-se, contudo, de norma de competência, e não de norma atributiva de propriedade. Depreender do art. 17 que caberia tão somente à Companhia Docas definir o destino da embarcação, sem

atentar para a titularidade, é conferir à lei interpretação excessivamente extensiva: remover é dever operacional; alienar é ato de disposição patrimonial, que pressupõe domínio registrado.

A saída consta do art. 27 da Lei nº 7.542/1986, que autoriza a Autoridade Naval a vender, em licitação ou hasta pública, os bens já incorporados ao domínio da União, a quem se obrigue a removê-los ou demoli-los no prazo determinado (BRASIL, 1986) [3].

A via legal existe, mas depende do registro formal do perdimento sem o qual a autoridade portuária permanece exposta ao risco de dispor de bem alheio.

No caso do N/M Haidar, os documentos administrativos posteriores ao sinistro demonstram que a remoção e a destinação do casco envolveram sucessivas providências administrativas, incluindo a realização da Concorrência nº 2/2018 e a celebração do Contrato nº 01/2019/Minfra (BRASIL, MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2019) [8].

O caso permite sistematizar cinco funções do registro adequado: garantia de segurança, ao permitir a verificação da navegabilidade e dos equipamentos antes que falhas estruturais passem despercebidas; segurança jurídica, ao formalizar titularidade e gravames e simplificar a apuração de responsabilidades; cumprimento de obrigações legais, inclusive ambientais, cuja inobservância expõe o infrator a multas e interdições; facilitação da fiscalização e do controle, com informações precisas para resposta rápida em emergências; e apoio às operações comerciais, pois a regularidade registral condiciona seguros marítimos, financiamentos e contratos de frete.

Conclusões

O caso do N/M Haidar demonstra que o registro de embarcações no Tribunal Marítimo não é formalidade acessória, mas condição de eficácia da gestão de sinistros marítimos: enquanto a titularidade do bem naufragado permaneceu indefinida, a autoridade portuária dispôs de competência para remover, mas não de título para alienar, o que retardou a destinação da carcaça e prolongou os danos ambientais, econômicos e operacionais no Porto de Vila do Conde (BRASIL, 1986; BRASIL, 2013). A presunção legal de renúncia do art. 7º da Lei nº 7.542/1986, conjugada à autorização de venda do art. 27 e à competência de remoção do art. 17 da Lei nº 12.815/2013, oferece solução jurídica suficiente, desde que precedida do registro formal do perdimento — razão pela qual se conclui pela necessidade

de aprimoramento dos processos de registro e das regulamentações marítimas, com inspeções regulares, capacitação dos profissionais e cooperação permanente entre as autoridades marítima e portuária.

Referências

1. BRASIL. Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988. Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1988.

2. CONSULTOR JURÍDICO. Como funciona o Tribunal Marítimo. Consultor Jurídico, 8 dez. 2008. Disponível em: conjur.com.br/2008-dez-08/funciona_tribunal_maritimo.

3. BRASIL. Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistros, alijamentos ou fortuna do mar. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1986.

4. BRASIL. Tribunal Marítimo. Processo nº 31.392/2017. N/M “Haidar”. Rio de Janeiro: Tribunal Marítimo, 2021.

5. BRASIL. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1954.

6. BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-10/DPC: Normas da Autoridade Marítima para remoção de embarcações, bens afundados, submersos, encalhados e perdidos. Rio de Janeiro: DPC, [s.d.].

7. BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2013.

8. BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Processo nº 00045.003634/2016-73. Concorrência nº 2/2018. Contrato nº 01/2019/Minfra. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, 2019.