



CONGRESSO NACIONAL

Senado Federal
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 16/5/12 às 16h
Jose Soares / Matr.: 31577

MPV 568

00227

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

16/05/2012	Proposição Medida Provisória nº 568 / 2012
------------	--

Autor Deputado Eduardo Cunha PMDB-RJ	Nº Prontuário
--	---------------

1 Supressiva 2 Substitutiva 3 Modificativa 4 *Aditiva 5 Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 76 da Medida Provisória nº 568 de 2012 a seguinte redação:

Seção XIV

Da Gratificação de Desempenho de Atividade do Tribunal Marítimo – GDATM

Art. 76. A Lei nº 11.319, de 6 de julho de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.3º

§ 1º A GDATM é devida aos ocupantes dos cargos de provimento efetivo de que trata o caput, quando em exercício das atividades inerentes às atribuições do cargo no Tribunal Marítimo, e será atribuída em função do desempenho individual do servidor e do desempenho institucional do Tribunal Marítimo.” (NR)

Acresça-se os seguintes artigos 76-A, 76-B e 76-C à Medida Provisória nº 568 de 2012:

Art. 76-A A Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, passará a vigorar com a seguinte redação:

“Art.2º

c) quatro Juizes Civis, **bacharéis em Direito.** (NR)



Art. 18 - As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação **tornam certa a obrigação nelas contidas, sendo suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário para análise da legalidade do ato administrativo, de possíveis vícios de caráter formal ou quando atentarem contra os postulados constitucionais da ampla defesa e do devido processo legal.** (NR)

Art.121

§ 5º - A multa a ser aplicada pelo Tribunal será de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) quando aplicada a pessoa física e de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) quando aplicada a pessoas jurídicas de direito público ou privado, bem como a quaisquer associações, entidades ou pessoas constituídas de fato ou de direito, ainda que temporariamente, com ou sem personalidade jurídica, com a finalidade de exercer atividade econômica. (NR)

§ 6º - revogado." (NR).

Art. 76-B A Lei nº 11.358, de 19 de outubro de 2006, passará a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

§ 1º - Aplica-se o disposto no caput deste artigo aos integrantes dos quadros suplementares da Advocacia-Geral da União de que trata o art. 46 da Medida Provisória nº 2.229-43, de 6 de setembro de 2001 e ao cargo de Juiz Civil do Tribunal Marítimo, de que trata o art. 2º, "c" da Lei n. 2.180 de 5 de fevereiro de 1954, não se aplicando a estes os arts. 3º, 4º e 5º da Lei n. 11.319, de 6 de julho de 2006.

Seção XIV-A

Da Carreira de Juiz Civil do Tribunal Marítimo

Art. 76 – C. Fica criada a Carreira de Juiz Civil do Tribunal Marítimo, composta de cargos de igual denominação, integrada por servidores de provimento efetivo, regidos pela Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, escalonados em três categorias: segunda (inicial), primeira (intermediária) e especial (final).

§ 1º - O ingresso no Cargo de Juiz Civil do Tribunal Marítimo far-se-á na categoria segunda (inicial), mediante concurso público de provas e títulos.



§ 2º - A promoção para a categoria imediatamente superior far-se-á pelo efetivo exercício na função por períodos de cinco anos.

§ 3º - O valor do subsídio do Juiz Civil do Tribunal Marítimo de que trata o caput deste artigo é o fixado de acordo com o Anexo ---- desta Lei, com efeitos financeiros a partir da data nele especificada.

Anexo ----

CARGO	CATEGORIA	EFEITOS FINANCEIROS EM R\$
		A PARTIR DE 1º JUL 2012
Juiz Civil do Tribunal Marítimo	ESPECIAL	24.986,12
	PRIMEIRA	23.850,39
	SEGUNDA	22.714,66

JUSTIFICAÇÃO

O Tribunal Marítimo é composto por sete juízes de origens diferentes, a saber: Quatro Juízes civis, sendo um especialista em Direito Marítimo, um especialista em Armação Comercial, um especialista em Direito Internacional Público e um especialista Capitão de Longo Curso da nossa Marinha Mercante. Há três Juízes militares, sendo um do corpo de Engenheiros Navais, um Oficial do Corpo da Armada e, completando a composição, um Almirante do Corpo da Armada que será o Juiz Presidente do Tribunal. Verifica-se que se trata de um colegiado altamente especializado sem paralelo no Brasil. Suas decisões são tomadas pelo Pleno do Tribunal em sessões regulares, depois de assegurado às partes o pleno direito ao contraditório e ao devido processo legal, além do acompanhamento por advogado regularmente inscrito na OAB.

Reconhecendo a importância do Tribunal Marítimo como órgão especializado nas questões que envolvam fatos e acidentes da navegação a SUSEP expediu portaria circular n. 001, de janeiro de 1985, regulando as



normas para os seguros cascos marítimos. Nesta prescreve como regra cogente inserta nas apólices, na parte que envolve a regulação e liquidação dos sinistros a necessidade de se aguardar a decisão do Tribunal Marítimo sobre as causas e natureza do sinistro, para a liquidação e regulação dos sinistros.

Ocorre que, quando da criação do Tribunal Marítimo, a sua Lei Orgânica não fixou a remuneração dos Juízes. Tal Lei vige até os dias de hoje, embora tenha sofrido algumas alterações. Assim, cumpre apresentar, de forma sucinta, um histórico das várias legislações sobre o assunto.

A lacuna deixada pela Lei nº 2.180/54 foi preenchida pela Lei nº 2.602, de 14 de setembro de 1955, que, em seu artigo 1º, dizia o seguinte, verbis:

"Art. 1º - Os Juízes do Tribunal Marítimo terão vencimentos equivalentes aos que forem atribuídos aos Juízes de direito do Distrito Federal, com exceção do presidente do Tribunal, que terá os vencimentos e vantagens de seu posto militar."

Desta forma, o paradigma remuneratório original para os Juízes Civis do Tribunal Marítimo foi a remuneração dos atuais Juízes Federais, assim, nos anexos apresentados busca-se recuperar o referido paradigma.

Contudo, leis posteriores passaram a prescrever os vencimentos dos cargos de Juiz-Presidente e de Juízes do Tribunal Marítimo de modo autônomo, não vinculados a qualquer outra carreira.

Deste modo os Juízes do Tribunal Marítimo, que tinham como paradigma remuneratório os antigos Juízes de Direito do Distrito Federal (hoje Juízes Federais) e recentemente os da Categoria Especial, Nível III (hoje substituída pela Categoria Especial, da carreira da Área Jurídica da União), ficaram com seus vencimentos defasados, no valor de cerca de 35% (vinte e oito por cento) dos primeiros e de cerca de 60% do subsídio dos segundos.

JUSTIFICATIVA PARA A CRIAÇÃO DA CARREIRA



A argumentação apresentada indica a necessidade de se criar a Carreira de Juizes Civis do Tribunal Marítimo, tendo em vista a importância do trabalho realizado por este Tribunal ao longo de seus mais de 70 anos de existência, disciplinando, por lei, e elaborando um Plano de Carreira, onde estejam presentes os princípios basilares de valorização dos servidores por antiguidade e merecimento.

Como fartamente demonstrado no histórico apresentado, tendo em vista se tratar de um cargo com poucos integrantes, está sujeito à disparidade de tratamento remuneratório e, não raro, depender de atitudes de "remediar" aquilo que se deixou de fazer, a despeito da importância do trabalho realizado pelo Tribunal Marítimo e da elevada consideração e reconhecimento dos seus membros pelas autoridades afins.

JUSTIFICATIVA PARA VALORIZAÇÃO DAS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Acompanhando a tendência do Estado Moderno de atribuir o exercício de funções quase jurisdicionais a órgãos da administração, aliviando os órgãos do Poder Judiciário do exame de matérias puramente técnicas para as quais não estariam preparados, criou-se em 1934 o Tribunal Marítimo. Este, segundo definido em sua Lei Orgânica datada de 1954 e ainda em vigor, é órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, possuindo, assim, natureza jurídica de um órgão especial e único da Administração Direta da União.

Por sua natureza jurídica de órgão autônomo, como definido na sua Lei Orgânica não está subordinado à Marinha, como ocorre em alguns países, ou a qualquer outro órgão ou poder, mantendo uma absoluta confiabilidade nas suas decisões, posto que, como deve ser qualquer instituição de natureza judicante, está isento de pressões, identificando-se com a ética, o apuro técnico e a imparcialidade. Seus acórdãos orientarão como alicerce técnico e científico as demandas judiciais.

A Jurisdição do Tribunal Marítimo abrange todo o território nacional e alcança até os navios de bandeira nacional no exterior, competindo-lhe o julgamento dos fatos e acidentes da navegação marítima, fluvial



lacustre. Em cada uma de suas decisões, afirma a natureza e extensão dos acidentes ou fatos da navegação, suas causas determinantes e os responsáveis, aplicando-lhes as penalidades administrativas previstas na sua Lei Orgânica. Seus acórdãos podem conter, ainda, medidas preventivas e de segurança servindo como profilaxia no intuito de evitar novos acidentes e corrigir, no âmbito da Administração Pública, possíveis "gargalos" que possam comprometer a navegação comercial brasileira e sua segurança.

Suas decisões são extremamente importantes para que o Estado possa fazer um diagnóstico da Marinha Mercante, dos portos, do ensino profissional marítimo, do controle da poluição nos mares e rios, da atividade da praticagem, dos pescadores e mergulhadores profissionais e dos aquaviários em geral, dos armadores, das sociedades classificadoras, das plataformas, do transporte de travessia, do serviço de sinalização náutica e balizamento, da construção naval, dos concessionários de transporte marítimo e fluvial, da dragagem, da atividade de recreação náutica, entre outros. Com base em dados técnicos fornecidos a partir da experiência judicante do Tribunal Marítimo, a Administração Pública toma as medidas necessárias para solucionar pendências e permitir uma navegação eficiente e segurança.

Assim, quando o Tribunal Marítimo julga um encalhe ou o choque entre embarcações, estabelecerá o sucedâneo para medidas essenciais e muitas vezes terapêuticas a serem adotadas, tais como: a redefinição do calado do porto, dragagens para corrigir o assoreamento, alterações na sinalização náutica e no balizamento dos canais, utilização de rebocadores para a efetivação da manobra, substituição de pontos de fundeio, manutenção de defensas, alterações no projeto de construção e equipamentos portuários, etc.

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



Com base no art. 5º, inc. XXXV, da Constituição Federal, tende-se a devolver ao reexame do Poder Judiciário as decisões de cunho administrativo quando prejudiciais aos interesses do administrado. O Supremo Tribunal Federal, no entanto, tem firmado o entendimento em decisões reiteradas que os casos de reanálise de fatos apurados em Processo Administrativo limitam a competência do Poder Judiciário ao exame da legalidade do ato administrativo por possíveis erros de caráter formal ou que atentem aos postulados da ampla defesa e do devido processo legal. Citam-se os seguintes precedentes: MS 24.803/DF (Rel. Min. Joaquim Barbosa); RMS 24.347 (Rel. Min. Maurício Correa); RMS 24533 (Rel. Min. Sepúlveda Pertence); RMS 24.901 (Rel. Min. Carlos Britto); RMS 24.256-AgR (Rel. Min. Ilmar Galvão); RMS 23.988 (Rel. Min. Ellen Gracie) e MS 21.294 (Rel. Min. Sepúlveda Pertence).

A redação atual do Art. 18, da Lei 2.180/54, deixa dúvida, porém, se cabe ao Poder Judiciário a reanálise do mérito das decisões do Tribunal Marítimo em quaisquer circunstâncias. A alteração do texto do artigo 18 feito pela Lei 9.578/97 tinha por propósito somente retirar menção à Constituição Federal de 1946 que ainda permanecia no texto da Lei Orgânica do Tribunal Marítimo. No entanto essa foi além, não deixando claro ao que se circunscreveria o reexame pelo Poder Judiciário, como havia nos textos antecedentes, deixando a impressão de que o Poder Judiciário, através de seus Juízos monocráticos de Primeiro Grau, deveria rever o mérito das decisões administrativas, não obstante, como acima descrito, a especialidade do Tribunal Marítimo, retirando a essência constitutiva do Tribunal Marítimo: auxiliar do Poder Judiciário.

Se esta Corte Especializada tem por propósito retirar dos ombros do Poder Judiciário o peso desse tipo específico de ação, sendo para isso sua Corte auxiliar, deve-se, na esteira de remansosa jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, corrigir o texto do art. 18 da lei 2.180/54 para não deixar dúvida ao administrado quanto às matérias que podem ser objeto de reanálise perante a Justiça.

JUSTIFICATIVA TÉCNICA PARA A CORREÇÃO DAS MULTAS



A simple handwritten mark or signature, consisting of a few strokes, located at the bottom center of the page.

O Valor da UFIR1 quando extinta era de R\$ 1,0641. Assim, nos termos atuais do artigo 121, § 5º, da Lei 2.180 de 1954, o valor máximo da multa que pode ser aplicada pelo Tribunal Marítimo é de R\$ 577,81 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta e um centavos), menor que um salário mínimo atual.

Ainda nos termos da Lei 2.180/54, é possível a aplicação de até o décuplo desse valor diante das hipóteses previstas no artigo 124, § 1º², bem como o aumento desta multa até o dobro, nos termos do artigo 127, § 2º³. A aplicação cumulativa de todas as hipóteses de majoração alcançará um montante máximo de R\$ 11.556,13 (onze mil quinhentos e cinquenta e seis reais e treze centavos). Frise-se que esse é o valor máximo que pode ser aplicado pelo Tribunal Marítimo caso estejam presentes todas as hipóteses de majoração. Em outras palavras, a grande maioria das penalidades de multa aplicadas pelo Tribunal Marítimo estarão limitadas ao valor de R\$ 577,81 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta e um centavos), aplicando-se penas superiores a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) somente em processos excepcionais.

Ocorre, porém, que o artigo 1º, II, da Portaria do Ministério da Fazenda nº 049, de 1º de janeiro de 2004⁴ autoriza o não ajuizamento de execuções fiscais de valores inferiores a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).⁵ Nesse contexto, é bastante evidente que o caráter sancionador da multa a ser aplicada pelo Tribunal Marítimo está anulado, uma vez que se o administrado não a pagar o Estado Brasileiro não irá cobrá-la.

Não fosse tal questão suficiente, sabe-se que o caráter pedagógico é uma das funções da multa a ser aplicadas por órgãos do Poder Público. Nesse contexto, o Tribunal Marítimo tem por escopo básico a prevenção de acidentes da navegação, servindo as sanções aplicáveis em

1 O último valor da UFIR pode ser conferido no site: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/pagamentos/PgtoAtraso/ufir.htm>>. Acesso em 10 fev. 2012.

2 Art. 124, § 1º - O Tribunal poderá aplicar, até o décuplo, a pena de multa ao proprietário, armador, operador, locatário, afretador ou carregador, convencido da responsabilidade, direta ou indireta, nos casos a que se referem este artigo e o anterior, bem como na inobservância dos deveres que a sua qualidade lhe impõe em relação à navegação e atividades conexas.

3 Art. 127, § 2º - A multa poderá ser aumentada até o dobro, se o Tribunal julgar que, em virtude da situação econômica do infrator, é ineficaz, embora aplicada no máximo

4 Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/portarias/2004/MinisteriodaFazenda/portmf049.htm>>. Acesso em 10 fev. 2012.

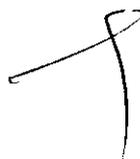
5 "Art. 1º Autorizar: [...]. II - o não ajuizamento das execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional de valor consolidado igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais)."



caso de condenação como inibidoras de condutas impróprias por parte dos jurisdicionados, com vistas na segurança da navegação. Multas de valor irrisório não inibem e podem até mesmo incentivar atos inadequados, como se tem visto nos casos de afronta à norma por parte de algumas empresas concessionárias de serviço público no transporte marítimo e fluvial, plataformas de exploração de petróleo, apenas para citar alguns exemplos, reiteradamente noticiados.

Outro aspecto que deve ser levado em consideração para a majoração do valor das multas a serem aplicadas pelo Tribunal Marítimo é o fato de que a indústria naval tem como uma das suas características mais marcantes o envolvimento de grandes somas de valores, quer seja nos equipamentos utilizados, nos salários pagos, nos ganhos das empresas envolvidas, etc. Desta maneira o contraste entre o valor das multas aplicadas pelo Poder Público através do Tribunal Marítimo e os valores, por exemplo, dos equipamentos objeto das ações julgadas por aquela Corte, tornam gritantemente irrisórias as sanções. Isso faz com que muitas vezes seja mais adequado financeiramente se deixar de adquirir novos equipamentos de salvatagem ou de sinalização náutica e se preferir arcar com as sanções impostas pelo Tribunal. O baixo valor das multas novamente ao invés de inibir atitudes inseguras acaba por incentivá-las.

Por outro giro, outros órgãos da Administração Pública cuja legislação de regência é mais atualizada, têm suas multas em patamares muito superiores. Cite-se, por exemplo, o CADE, cuja multa pode chegar a até 30% do faturamento bruto do último exercício financeiro da empresa ou a até R\$ 6.400.000,00 (seis milhões e quatrocentos mil reais), a Agencia Nacional do Petróleo (ANP), cuja multa pode alcançar até R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), a Agencia Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), cuja multa alcança R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), a Agência Nacional do Transporte Terrestre (ANTT), cuja multa pode chegar a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) e o IBAMA cuja multa pode chegar a até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). A simples hipótese de o administrado vir a ser sancionado com uma multa de tal monta o obriga a investir em segurança, o



que não ocorreria se as multas tivessem o mesmo valor irrisório das multas previstas na Lei 2.180/54.

Deve-se acrescentar, ademais, que as multas aplicadas pelo Tribunal Marítimo revertem-se para o caixa único da União, dada a natureza jurídica daquele órgão.

Desta maneira, deve ser corrigida essa distorção da Lei 2.180/54, passando o Tribunal Marítimo a ter uma maior margem de valores para as sanções que aplicar.

ASSINATURA

EDUARDO CUNHA PMDB/RJ

