

A PROVA TÉCNICA NO INQUÉRITO ADMINISTRATIVO SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

TECHNICAL PROOF IN THE ADMINISTRATIVE INQUIRY ON ACCIDENTS AND FACTS OF NAVIGATION

LA PRUEBA TÉCNICA EN LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE ACCIDENTES Y HECHOS DE LA NAVEGACIÓN

ANTONIO EDUARDO RAMIRES SANTORO

<http://orcid.org/0000-0003-4485-844X> / <http://lattes.cnpq.br/9190879263950156> / antonio.santoro@ucp.br

Professor Adjunto de Direito Processual Penal e Prática Penal da FND/UFRJ. Professor Adjunto - PPGD/UCP. Professor Titular do IBMEC/RJ. Pós-doutor pela Universidad Nacional de La Matanza - Argentina. Doutor e Mestre pela UFRJ. Coordenador do Grupo de Pesquisa "O Sistema Penal sob Olhar Crítico" UFRJ/UCP. Advogado Criminalista. Petrópolis, RJ, Brasil.

PEDRO LIMA NETO

<http://orcid.org/0000-0002-4260-3657> / <http://lattes.cnpq.br/2455018621861085> / pepedelta@yahoo.com.br

Mestre em Direito pelo PPGD/UCP. Professor Convidado nas áreas de Direito Marítimo e Direito Aduaneiro de Cursos de Pós-graduação da Universidade Mackenzie e da AVM/UCAM. Professor do curso preparatório para concursos públicos ADONAI. Petrópolis, RJ, Brasil.

RODRIGO GRAZINOLI GARRIDO

<http://orcid.org/0000-0003-4430-0729> / <http://lattes.cnpq.br/4027138006793482> / grazinoli.garrido@gmail.com

Biomédico; Grad. Segurança Pública; MSc; DSc; Jovem Cientista do Nosso Estado - FAPERJ; Perito Criminal - Diretor do IPPGF/PCERJ; Professor Adjunto - PPGD/UCP; Professor Adjunto - FND/UFRJ. Petrópolis, RJ, Brasil.

RESUMO

Buscou-se através de pesquisa doutrinária, jurisprudencial e empírica, determinar a natureza jurídica do exame técnico realizado durante o Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação. Além disso, identificou-se quem realiza tais exames e se haveria influência da formação profissional para o uso efetivo desses exames nas decisões do Tribunal Marítimo. Conclui-se que os exames técnicos são meio de prova pericial e não mero elemento informativo, sendo necessária a atuação de profissionais especializados. No entanto, essa demanda não foi observada nos processos analisados. Tal deficiência pode refletir-se em carência técnico-científico da prova, impedindo que se alcance a efetiva solução do litígio, como observado em alguns acórdãos analisados.

Palavras-chave: Direito marítimo; Evidência; Perícia.

ABSTRACT

It was sought through doctrinal, jurisprudential and empirical research, to determine the legal nature of the technical examination conducted during the Accident Survey and Facts of Navigation. In addition, it was identified who performs such examinations and if there would be influence of the professional formation for the effective use of these exams in the decisions of the Maritime Court. It is concluded that the technical exams are really a medium of

expert evidence and not merely an informative element, and it should be necessary the performance of specialized professionals. However, this demand was not observed in the analyzed processes. Such deficiency may be reflected in a lack of technical-scientific evidence, preventing an effective resolution of the dispute, as was observed in some of the judgments analyzed.

Keywords: Evidence; Maritime law; Expertise.

RESUMEN

Se buscó a través de investigación doctrinal, jurisprudencial y empírica, determinar la naturaleza jurídica del examen técnico realizado durante la Encuesta de Accidentes y Hechos de la Navegación. Además, se identificó quién realiza tales exámenes y si habría influencia de la formación profesional para el uso efectivo de esos exámenes en las decisiones del Tribunal Marítimo. Se concluye que los exámenes técnicos son realmente medio de prueba pericial y no mero elemento informativo, debiendo ser necesaria la actuación de profesionales especializados. Sin embargo, esta demanda no se observó en los procesos analizados. Tal deficiencia puede reflejarse en carencia técnico-científica de la prueba, impidiendo que se alcance efectiva solución del litigio, como se ha observado en algunas sentencias analizadas.

Palabras clave: Derecho marítimo; Evidencia; Pericia.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO; 1 JURISDICIONALIDADE DO TRIBUNAL MARÍTIMO; 2 INQUÉRITO ADMINISTRATIVO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO; 3 CIÊNCIA FORENSE; 4 O MEIO DE PROVA PERICIAL; CONCLUSÃO; REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

Consideram-se acidentes e fatos da navegação (AFN) as hipóteses previstas nos artigos 14 e 15 da Lei nº 2.180/54 (Lei Ordinária do Tribunal Marítimo - LOTM)¹, como, por exemplo, naufrágios, defeitos em embarcações, mau aparelhamento, alteração de rota e recusa de socorro.

A competência para processar e julgar os AFNs ocorridos em águas brasileiras e internacionais, quando envolvidos navios de bandeira brasileira, aplicando aos responsáveis às sanções administrativas cabíveis é do Tribunal Marítimo (TM), no que tange sua jurisdição contenciosa. Nesse contexto, cabe ao TM, definir a natureza e determinar as causas, circunstâncias e extensão; indicar os responsáveis e aplicar-lhes as penas estabelecidas nesta lei; propor medidas preventivas e de segurança da navegação, sem, no entanto, afastar o papel constitucional do Poder Judiciário em apreciar *lesão ou ameaça a direito*.

Quanto à formalidade e tramitação dos processos acerca de AFNs perante o Tribunal Marítimo, deve-se ressaltar que esta se inicia no momento em que o representante da

¹ BRASIL. Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, DF, 08 fev. 1954. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm> Acesso em: 15 ago. 2017.

Autoridade Marítima, em geral o Capitão dos Portos, toma conhecimento de uma das hipóteses legais de AFN. De imediato, será instaurado um procedimento administrativo que servirá de base para a instauração do processo junto ao tribunal: o Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

Como fase inquisitorial, o IAFN deverá conter todas as diligências e produção de provas necessárias para elucidar o ocorrido e apontar possíveis responsáveis pelo evento. Entre as diligências, o exame pericial, em especial de evidências não repetíveis, comuns nos casos descritos, deve ser realizado imediatamente, por vezes, até de forma cautelar antes da instauração do IAFN.

No que diz respeito especificamente à produção da prova técnica, é condição necessária a aplicação de conhecimento científicos e, dessa forma, a atuação de um cientista forense ou perito. Assim, a despeito da LOTM não especificar as demandas para tal atuação, tal conhecimento deveria ser comprovado, ao tomarmos subsidiariamente a lei processual penal, processual penal militar ou processual civil. Além disso, seja pela carência técnica, ou pela interpretação jurídica do meio de prova, por vezes, há dúvida quanto à efetividade dessa prova nos procedimentos judiciais marítimos.

Assim, buscou-se determinar a natureza jurídica do exame técnico realizado sobre as evidências deixadas em acidentes e fatos da navegação (AFN). Também propôs-se reconhecer quem são os profissionais que realizam esse exame e eventuais influências da formação profissional na produção da prova técnica. Por fim, avaliou-se o papel do exame técnico-científico nas decisões do Tribunal Marítimo. Para tanto, desenvolveu-se pesquisa exploratória e qualitativa, a partir da documentação indireta de fontes secundárias da doutrina e de fontes primárias da legislação, jurisprudência e normas da Marinha do Brasil. Além disso, foi realizada pesquisa descritiva, por documentação direta qualitativa de 70 processos julgados arquivados pelo plenário do Tribunal Marítimo durante o ano de 2017 e que se encontram na Divisão Judiciária da Corte Marítima. Destes autos, interessaram ao trabalho especialmente os laudos periciais que apresentavam conclusões no sentido da impossibilidade de se determinar a causa do evento com a devida precisão ou que esta não poderia ser apurada acima de qualquer dúvida.

1 JURISDICIONALIDADE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

De acordo com do artigo 1º, da Lei Ordinária do Tribunal Marítimo (LOTM - Lei nº 2.180/54) - o Tribunal Marítimo é órgão autônomo, com “jurisdição” em todo o território

nacional, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comandante da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tendo como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas naquela Lei.

Na verdade, o Tribunal Marítimo tem competência para processar e julgar os fatos e acidentes da navegação ocorridos em águas brasileiras e internacionais, quando envolvidos navios de bandeira brasileira, aplicando aos responsáveis às sanções administrativas cabíveis.

Como preconiza o artigo 13, da Lei n. 2.180/54, além de realizar os julgamentos dos acidentes e fatos da navegação, o Tribunal Marítimo tem também a função de realizar os seguintes tipos de registros: registro da propriedade marítima (embarcações maiores do que 100 Arqueação Bruta - AB), registro dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações, registro de armadores e o registro especial brasileiro.

Assim, o Tribunal Marítimo exerce dois tipos de jurisdição: voluntária e contenciosa. Na jurisdição voluntária, ou seja, nos processos administrativos de expediente, expede certidões, realiza autuações, exara despachos de mero expediente e executa inúmeras atividades atinentes ao registro da propriedade naval, acerca de seus direitos reais. No que tange à jurisdição contenciosa a corte marítima atua como órgão julgante nos processos sobre acidentes e fatos da navegação.²

No que tange ao julgamento dos acidentes e fatos da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo, conforme preceitua o artigo 13, da Lei nº 2.180/54, definir a natureza e determinar as causas, circunstâncias e extensão; indicar os responsáveis e aplicar-lhes as penas estabelecidas nesta lei, propor medidas preventivas e de segurança da navegação.

Contudo, a Lei nº 2.180/54 dispõe que os acórdãos proferidos pelo plenário do Tribunal Marítimo não geram nenhum tipo de vínculo obrigacional entre as partes litigantes, eis que as soluções limitam-se ao âmbito técnico e administrativo, tornando possível que a questão seja revista pelo poder Judiciário, o que pressupõe jurisdição e competência limitada e concorrente, como já reconheceu o STJ (Recurso Especial nº 811769 - RJ)³.

² GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Acórdão que reconheceu que decisões do TM limitam-se ao âmbito técnico e administrativo, podendo ser revistas pelo judiciário*. Recurso Especial nº 811769 - RJ. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. 09 de fev 2010. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=8392997&num_registro=200600101159&data=20100312&tipo=5&formato=PDF> Acesso em: 10 dez. 2015.

Por outro lado, há quem veja com certo estranhamento a concorrência de jurisdição, especialmente quando se trata de fatos exclusivamente de navegação, sem repercussão em outros ramos do direito. Coelho⁴, por exemplo, considera espantosa essa determinação legal, pois, ao reconhecer o Tribunal Marítimo como autoridade técnica e especializada, não deveria permitir que o Judiciário, sem esse conhecimento técnico, as reavalie, as relativizem, as reexaminem.

Por outro lado, a Lei nº 2.180/54 confere ao acórdão emanado pelo Tribunal Marítimo presunção relativa de certeza, bem como atribui qualidade de prova indispensável no artigo 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”. E completa no artigo 19, reconhecendo 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”.

Certo é, já há muito, que o STJ (Recurso Especial nº 38082-PR)⁵ reconheceu que “As decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário; quando fundadas em perícia técnica, todavia, elas só não subsistirão se esta for cabalmente contrariada pela prova judicial.”

Assim, diante de tamanha repercussão no ordenamento jurídico, o Novo Código de Processo Civil em seu artigo 313, inciso VII, contemplou a hipótese de suspensão do processo junto à justiça comum, quando já houver questão decorrente de acidente ou fato da navegação pendente de julgamento perante o Tribunal Marítimo. Dessa forma, não há outra interpretação, senão a de que a decisão no TM deve servir de base ao juízo cível.

⁴ COELHO, Larissa Thomaz. AS DECISÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO BRASILEIRO NO ÂMBITO DO PODER JUDICIÁRIO: A CONTRADITÓRIA VALORAÇÃO ATRIBUÍDA AOS PARECERES TÉCNICOS DO REFERIDO ÓRGÃO ADMINISTRATIVO NO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO. *Revista de Política Judiciária, Gestão e Administração da Justiça*. v.2, n.1, p.217-234, 2016.

⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão que por unanimidade decidiu que as decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário**. Recurso Especial nº 38082 - PR 1993/0023708-0. late Clube de Caioba e Egas Penteado Izique. Relator: Ministro Ari Pargendler. 20 de mai de 1999. Disponível em: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400135/recurso-especial-resp-38082-pr-1993-0023708-0> > Acesso em: 10 set. 2015.

2 INQUÉRITO ADMINISTRATIVO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Entende-se por acidentes e fatos da navegação, conforme os artigos 14 e 15 da Lei nº 2.180/54⁶:

Artigo 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.

Artigo 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.

No tocante à formalidade e tramitação dos processos acerca de acidentes e fatos da navegação perante o Tribunal Marítimo, este se inicia no momento em que o representante da Autoridade Marítima, em regra, uma Capitania dos Portos, toma conhecimento de uma das hipóteses previstas nos artigos 14 e 15, da Lei nº 2.180/54, momento em que será instaurado um procedimento administrativo que servirá de base para a instauração do processo junto ao tribunal.

Assim, o IAFN (Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação) não se confunde com o processo perante o tribunal, pois se trata de uma fase pré-processual, que servirá de fundamento para a fase processual. Esta fase instrutória é instruída tanto por normas previstas na Lei nº 2.180/54, quanto pela NORMAM-09/DPC (Diretoria de Portos e Costas)⁷, que estabelece especificamente as Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação.

Ainda como forma de caracterizar o IAFN, vale apresentar o entendimento do professor Matusalém Gonçalves Pimenta, lecionando que:

⁶ BRASIL. Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, DF, 08 fev. 1954. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm > Acesso em: 15 ago. 2017.

⁷ MARINHA DO BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima-NORMAM-09/DPC**, 2003. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf> >. Acesso em: 28 jul 2018.

[...] o inquérito para apurar os acidentes e fatos da navegação e para indicar seus possíveis responsáveis tem natureza jurídica inquisitiva. Guarda, portanto, relação axiológica e ontológica com o inquérito policial, ainda que seja extrapolicial.⁸

Como fase inquisitorial, deverá conter todas as diligências e produção de provas necessárias para elucidar o ocorrido e apontar possíveis responsáveis pelo evento, tal como preceitua o artigo 35, da Lei nº 2.180/54:

- a) comunicação ou relatório do capitão ou mestre da embarcação, ou parte de qualquer dos interessados, ou determinação ex-offício;
- b) depoimento do capitão ou mestre, do práctico e das pessoas da tripulação que tenham conhecimento do acidente ou fato da navegação a ser apurado;
- c) depoimento de qualquer testemunha idônea;
- d) esclarecimento dos depoentes e acareação de uns com outros, quando necessário;
- e) cópias autênticas dos lançamentos diários de navegação e máquina, referentes ao acidente ou fato a ser apurado, e a um período de pelo menos vinte e quatro horas anteriores a tal acidente ou fato, salvo no caso de embarcação dispensada dos lançamentos aludidos quando serão investigados e reconstituídos os pormenores da navegação, rumos, manobras, sinais, etc., mediante depoimentos do capitão ou mestre, e tripulante;
- f) exame pericial feito depois do acidente ou fato da navegação, e juntada do respectivo laudo ao inquérito;
- g) juntada ao inquérito dos últimos termos de vistoria a que se houver submetido a embarcação, em seco e flutuando, antes do acidente ou fato a ser apurado, bem como cópia do termo de inscrição, caso a embarcação não seja registrada no Tribunal Marítimo;
- h) juntado ao inquérito, sempre que possível, do manifesto de carga, com esclarecimentos sobre a forma pela qual se achava tal carga estivada, e, se tiver havido alijamento, juntada ainda ao inquérito de informações concretas sobre a natureza e quantidade da carga alijada e sobre o cumprimento das prescrições legais a esse respeito.⁹

Contudo, segundo o item 0108 da NORMAM-09/DPC, em regra, a perícia é feita na fase pré-processual (IAFN), pois para elaboração dos exames periciais necessários, o Comandante ou Armador colocará à disposição da Autoridade Marítima, pelo prazo necessário à elucidação da ocorrência, a embarcação, os equipamentos (inclusive o registrador de dados de viagem - *voyage data recorder/VDR* - com o software necessário à sua decodificação) ou demais objetos

⁸ PIMENTA, Matulasém Gonçalves. **Processo Marítimo: Formalidades e Tramitação**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p.111.

⁹ BRASIL. Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, DF, 08 fev. 1954. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm > Acesso em: 15 ago. 2017.

solicitados. Isto, pois, como estabelecido pelo Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo¹⁰ em seu artigo 111: “o exame pericial constitui procedimento desejável na apuração dos acidentes e fatos da navegação, na fase de inquérito”.

No entanto, a despeito da demanda do exame pericial ser realizado tão logo a autoridade tenha tomado conhecimento dos fatos, ou mesmo de forma cautelar, nada impede que para melhor execução do exame pericial, os peritos solicitem testes de material em laboratórios e documentação mais completa por meio de fotos do objeto que possam ter determinado o evento, do local do acidente, das avarias decorrentes, além de croquis ilustrativos que podem ser realizados *a posteriori*.

Mister se faz ressaltar, no entanto, que em sede de direito marítimo, acidentes e fatos da navegação requerem por vezes a paralisação da embarcação para a coleta de provas e realização da perícia, por determinação do encarregado do inquérito, fatos estes que acarretam vultuosos prejuízos para os armadores. Por tais motivos, o encarregado do inquérito, em regra, libera a embarcação. Entretanto, uma vez liberada, a coleta de novas provas e as possíveis perícias suplementares restam prejudicadas, não sendo repetíveis e permitindo apenas o exame indireto.

Nesse ponto, vale destaque sobre as provas cautelares, antecipadas e não repetíveis. Como destacado, a jurisdição contenciosa marítima, em especial no que tange os processos dos acidentes e fatos da navegação, tem como função, entre outras, aplicar penas. Dessa forma, é possível entender que subsidiariamente seria possível utilizar-se das regras estabelecidas no Código de Processo Penal¹¹, em especial o descrito em seu artigo 155:

O juiz formará sua convicção pela livre apreciação da prova produzida em contraditório judicial, não podendo fundamentar sua decisão exclusivamente nos elementos informativos colhidos na investigação, ressalvadas as provas cautelares, não repetíveis e antecipadas.

Dessa forma, sobretudo para as provas não repetíveis, típicas das relacionadas aos acidentes e fatos de navegação, não há o que se falar em meros elementos informativos, a despeito de serem produzidas no IAFN. Ressalta-se que todos os outros meios de prova

¹⁰ MARINHA DO BRASIL. Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro, RJ, 3 nov 2009. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/judiciario/legislacao/RIPTM%20REVISADO1.pdf>> Acesso em: 28 jul 2018.

¹¹ BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Código de Processo Penal. Rio de Janeiro, DF, 03 out 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3689-3-outubro-1941-322206-norma-actualizada-pe.html>> Acesso em: 29 jul 2018.

admissíveis em direito, de acordo com o que se encontra insculpido no artigo 57, da LOTM, só serão aceitos nos processos de competência do Tribunal Marítimo após repetidos em fase processual no TM, garantindo o contraditório e a ampla defesa.

Para tal meio de prova pericial, atuando sobre evidências não repetíveis, apenas seria possível restabelecer os objetos e fatos para novo exame em sede do processo marítimo de forma indireta. Nesse caso, serão designados peritos que procederão à perícia indireta, baseados em depoimentos das testemunhas ou em documentos relacionados ao fato.

Além disso, quando possível, de acordo com o art. 112 do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo, o qual menciona que “O Juiz-Relator poderá solicitar, de ofício ou a requerimento de interessado a realização de exame pericial complementar, devendo, neste último caso, ser indenizado pela parte que requereu”.

No entanto, logicamente, de acordo com o artigo 114, o Juiz-Relator também poderá ordenar a realização de nova perícia, nomeando o Perito.

3 CIÊNCIA FORENSE

De acordo com a doutrina recente, o exame pericial desenvolve-se no contexto da Ciência Forense. De forma geral, Ciência Forense pode ser entendida como a aplicação do conhecimento de diversas ciências à matéria ou a problemas dos diversos ramos do direito, como civil, penal e administrativo.¹²

Se, há quem considere que a Ciência Forense não apresentaria uma estrutura e método específicos, firmando-se nos métodos das ciências que faz uso,¹³ existem aqueles que reconhecem objetivos próprios dessa ciência. Além disso, reconhecem que muitas das técnicas desenvolvidas nos últimos anos nos diversos ramos do conhecimento foram direcionadas especificamente para fins forenses, permitindo o reconhecimento de uma ciência forense em si e não apenas uma aplicação da química, física ou biologia, por exemplo.¹⁴ Deve-se ressaltar

¹² GARRIDO, Rodrigo Garrido; GIOVANELLI, Alexandre. *Ciência Forense: uma Introdução à Criminalística* 2ª ed. Rio de Janeiro: Projeto Cultural. 2015.

¹³ VELHO, Jesus Antonio; GEISER, Gustavo Caminoto; ESPINDULA, Alberi. *Ciências Forenses: uma introdução às principais áreas da Criminalística Moderna*. v. 1. Campinas: Millennium, 2011.

¹⁴ SIEGEL, Jay A. e SAUKKO, Pekka J. (Eds.) Introduction. *Encyclopedia of Forensic Sciences* (2nd ed). Elsevier. 2013.

ainda que a Ciência Forense não se restringe às análises química, físicas e biológicas, mas guarda especial atenção à coleta, preservação e interpretação das evidências¹⁵.

Os cientistas forenses, ou peritos, de acordo com nosso ordenamento, realizam a perícia, isto é, as diligências no intuito de analisar tecnicamente objetos, pessoas e fatos para instruir um procedimento legal.¹⁶ Assim, a partir desse meio, é produzida a prova técnica.

Dessa forma, o exame realizado imediatamente após o acidente ou fato da navegação, deve ser assinado no mínimo por dois peritos com profundo conhecimento da área. Apesar da LOTM não fazer menção, tal conhecimento deveria ser comprovado, ao tomarmos subsidiariamente a lei processual penal, processual penal militar ou processual civil, reconhece-se que:

(CPP) Art. 159. O exame de corpo de delito e outras perícias serão realizados por perito oficial, portador de diploma de curso superior.

§ 1º Na falta de perito oficial, o exame será realizado por 2 (duas) pessoas idôneas, portadoras de diploma de curso superior preferencialmente na área específica, dentre as que tiverem habilitação técnica relacionada com a natureza do exame.¹⁷

(CPPM) Art. 48. Os peritos ou intérpretes serão nomeados de preferência dentre oficiais da ativa, atendida a especialidade.¹⁸

(CPC) Art. 465. O juiz nomeará perito especializado no objeto da perícia e fixará de imediato o prazo para a entrega do laudo.

[...]

§ 2º Ciente da nomeação, o perito apresentará em 5 (cinco) dias:

[...]

II - currículo, com comprovação de especialização;¹⁹

Ainda de forma subsidiária, a Lei nº 12.030/09 dispõe especificamente sobre as perícias oficiais e estabelece em seu artigo 5º que:

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ GARRIDO, Rodrigo Grazinoli; PORTES, Marco Antônio de Araujo. PERITO OU TESTEMUNHA: dilema entre a ampla defesa e a importação descontextualizada da testemunha técnica. *Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM*, Santa Maria, RS, v. 11, n. 3, p. 974-998, dez. 2016. ISSN 1981-3694. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/22405>>. Acesso em: 26 dez. 2017. doi:http://dx.doi.org/10.5902/1981369422405.

¹⁷ BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. *Código de Processo Penal*. Rio de Janeiro, DF, 03 out 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3689-3-outubro-1941-322206-normaatuizada-pe.html>> Acesso em: 29 jul 2018.

¹⁸ BRASIL. Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015, *Código de Processo Civil*. In: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 17 mar. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm> Acesso em 09 jul. 2017.

¹⁹ BRASIL. Decreto-Lei nº 1.002, de 21 de outubro de 1969. *Código de Processo Penal Militar*. In: *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 21 out. 1969. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Decreto-Lei/Del1002.htm>>. Acesso em: 29 jul 2018.

Observado o disposto na legislação específica de cada ente a que o perito se encontra vinculado, são peritos de natureza criminal os peritos criminais, peritos médico-legistas e peritos odontologistas com formação superior específica detalhada em regulamento, de acordo com a necessidade de cada órgão e por área de atuação profissional.²⁰

Assim, parece que nossos legisladores têm reconhecido a necessidade de nível superior, senão, ao menos cursos específicos para a atuação como perito.

O próprio Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo, no art. 121 frisa que “os exames periciais serão feitos, preferencialmente, por técnicos”. E ainda, prevê no art. 122 que “O perito deve ser substituído quando: I - carecer de conhecimento técnico ou científico”.

Ocorre que, de acordo com levantamento qualitativo dos processos apreciados pelo TM no ano de 2017, geralmente são praças (cabos, sargentos e suboficiais) que servem junto àquela Capitania os responsáveis pela feitura do exame técnico nos AFNs. Estes militares, a despeito de suas formações profissionais, na maioria das vezes, são desprovidos de formação técnica-científica de nível superior recomendado para a condução do exame e produção do laudo.

Na proposta de especializar estes praças, a Marinha do Brasil criou nova especialidade do Corpo Auxiliar de Praças: Segurança do Tráfego Aquaviário. De acordo com a Diretoria de Portos e Costas: “A nova especialidade foi criada a partir da necessidade da Marinha do Brasil em aprimorar ainda mais a capacitação do pessoal envolvido nas atividades relacionadas à Autoridade Marítima Brasileira, especialmente à inspeção naval.”²¹

Certo é que a carência de profissionais com conhecimento técnico-científico para realizar as perícias pode prejudicar toda a dilação probatória, levando muitas vezes, conseqüentemente, ao arquivamento do feito em sede de tribunal, com efeitos na justiça civil, por exemplo (Art. 313 no CPC). A análise de alguns processos do TM mostra exatamente isto, pois são comuns decisões em que a causa determinante do evento resta não apurada ou não apurada acima de qualquer suspeita.

²⁰ BRASIL. Lei nº. 12.030, de 17 de setembro de 2009. Dispõe sobre as perícias oficiais e dá outras providências. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12030.htm> Acesso em 29 jul. 2018.

²¹ MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Marinha do Brasil lança nova especialidade do Corpo Auxiliar de Praças: Segurança do Tráfego Aquaviário**. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/noticias/marinha-do-brasil-lanca-nova-especialidade-do-corpo-auxiliar-de-pracas?language=en>> Acesso em: 23 ago. 2017.

4 O MEIO DE PROVA PERICIAL

A despeito de ser realizada principalmente na fase de IAFN, já discorreremos de seu papel probante e não apenas como meio de informação. No entanto, resta ainda determinar com precisão a natureza jurídica do relatório do exame pericial, o laudo. Esta será a forma com que a prova técnica adentra aos autos em sede de Capitania dos Portos ou de Tribunal Marítimo.

Sabe-se que o termo prova é usado de forma indiscriminada para designar uma variada gama de significados, daí a sua natureza polissêmica tanto no trato comum, como no discurso jurídico. Entretanto, faz-se necessário realizar algumas distinções, a despeito da terminologia já ter sido utilizada no trabalho. A primeira é a compreensão do que vem a ser elemento de prova e resultado da prova.

Elementos de prova, no inglês *evidence*, são os “...dados objetivos que confirmam ou negam uma asserção a respeito de um fato que interessa à causa”²² e sobre os quais o juiz vai realizar um procedimento inferencial para chegar a alguma conclusão sobre os fatos. Elementos de prova são informações valoráveis pelo juiz. Já o resultado da prova, no inglês *proof*, é a própria conclusão que o julgador extrai dos diversos elementos de prova existentes, por meio de um procedimento intelectual para estabelecer a veracidade ou não dos fatos alegados. Estes fatos alegados são chamados de objeto de prova.

Há que se distinguir, ainda, fonte de prova e meio de prova. Fonte de prova são as pessoas ou coisas que podem fornecer uma informação apreciável sobre o objeto de prova, ou seja, os fatos alegados. Daí porque as fontes podem ser reais (documentos *lato sensu*) ou pessoais (testemunhas, acusado, vítima, perito, assistentes técnicos). Meios de prova são instrumentos ou atividades endoprocessuais que se desenvolvem perante o juiz, com conhecimento e participação das partes, pelos quais as fontes de prova introduzem elementos de prova no processo.

A opinião de Tornaghi precisa ser considerada, porquanto contesta seja a perícia um meio de prova, pois entende que “a perícia não prova, ilumina a prova”²³ na medida em que o perito não se atém a relatar do que teve conhecimento, mas “[...] emite juízo sobre o valor dos

²² GOMES FILHO, Antônio Magalhães. Notas sobre a Terminologia da Prova: Reflexos no Processo Penal Brasileiro. In: YARSHELL, Flávio Luiz; MORAES Maurício Zanoide de (Org.). **Estudos em homenagem à professora Ada Pellegrini Grinover**. São Paulo: DPJ, 2005, p. 307.

²³ TORNAGHI, Helio. **Instituições de Processo Penal**. v. 1. Rio de Janeiro: Forense, 1959, p. 274.

fatos, externa impressão sobre a possibilidade de terem sido causados por outros fatos e de virem a produzir outros”²⁴, por isso afirmava que a perícia não deveria estar no capítulo da prova, mas num lugar autônomo entre este e a sentença.

A despeito da relevante ponderação de Tornaghi²⁵, de forma geral, a perícia é considerada um meio de prova, sendo relevante frisar que o primeiro dos três atos básicos de uma perícia (exame, avaliação e laudo), o exame, se desenvolve sobre uma fonte de prova cuja informação pode emanar diretamente do objeto a ser conhecido e compreendido, mas também pode partir de um objeto que retrata indiretamente o que deve ser conhecido. Essa é a diferença entre o que se chama de exame direto e exame indireto. O que é indireto não é o exame, mas a fonte de onde emana a informação a ser examinada.

O laudo consiste no elemento de prova porque é uma informação por meio da qual o experto descreve seu exame e avaliação da fonte, bem como se apresenta um ato valorável pelo juiz para formação da sua convicção. Não é possível reduzir-se e confundir esse elemento de prova com o meio de prova documental. Nesse caso, estar-se-ia confundindo o meio de prova documental com o suporte material (documento escrito ou contendo imagem) em que se registram os dados obtidos com as atividades desenvolvidas de acordo com os meios de prova.

Esse é um fenômeno processual, que segundo Scarance, decorre da “substituição de um meio de prova por outro”²⁶. Sendo esta, a forma de sucedâneo de prova mais comum. Assim, especificamente, uma grave distorção é a utilização da perícia como sucedâneo de prova documental.

Ora, um documento é um objeto que contém uma informação pré-existente à sua produção. Quando o documento é produzido exatamente para apresentar as informações no processo, a prova não é documental.

Com efeito, apresentar um laudo pericial como prova documental é o mesmo que apresentar uma declaração testemunhal como prova documental, ambos são casos de sucedâneo de prova. No primeiro caso está-se usando a prova pericial como documental. No segundo caso, usa-se a prova testemunhal como documental.

Disso decorrem dois graves problemas: (1) a prova documental, com exceção do procedimento do tribunal do júri, pode ser produzido em qualquer fase do processo, ao passo

²⁴ Ibidem, p. 272.

²⁵ Ibidem.

²⁶ SCARANCE, Antonio Fernandes. Tipicidade e sucedâneos de prova. In: SCARANCE FERNANDES, Antonio, GAVIÃO DE ALMEIDA, José Raul e ZANOIDE DE MORAES, Maurício (coordenadores). **Provas no Processo Penal: estudo comparado**. São Paulo: RT, 2012.

que os demais meios de prova apresentam limitações temporais de proposição, de tal forma que usar um meio de prova pericial ou testemunhal como documental afasta indevidamente as limitações legais de proposição; (2) ainda mais grave que o primeiro problema, o meio de prova documental se submete ao contraditório diferido ou postergado, dada sua própria natureza (lembre-se que o documento é o suporte de uma informação pré-existente), enquanto os meios de prova testemunhal e pericial se submetem ao contraditório direto (naturalmente cada um com suas próprias características e regras), o que implica dizer que a utilização de um meio de prova pericial ou testemunhal como documental gera um grave déficit de proteção do direito fundamental ao contraditório.

Os meios de prova são instrumentos ou mecanismos que encerram um rito contendo direitos e deveres para que uma informação seja validamente extraída da fonte de prova e se torne valorável pelo juiz. Violar essa regulação do meio de prova e produzir um meio de prova no lugar de outro é um sucedâneo de prova e, pelos motivos já expostos, são inválidos (seja por violar as limitações de proposição, seja por violar o direito fundamental ao contraditório).

CONCLUSÃO

Seja pela aplicação ou pela amplitude e profundidade demandada aos exames técnicos realizados em acidentes e fatos da navegação, não há como olvidar que se trata de meio de prova pericial e não mero elemento informativo para procedimento analisado pelo Tribunal Marítimo. Os relatórios dos exames periciais e laudos, também não podem ser confundidos com provas documentais.

Dessa forma, para sua perfeita realização, aos moldes do que já é prescrito pelo Processo Penal e Processo Civil, faz-se necessária a atuação de profissionais especializados, especialização esta, em geral, provida por curso superior em área relacionada à ciência demandada para o exame. Fato é que não se observa a assinatura destes profissionais nos laudos juntados aos autos dos processos contenciosos do TM, mas sim de praças militares da Marinha do Brasil.

Parece claro que a eventual carência de conhecimento técnico-científico dos peritos é capaz de influenciar na feitura dos exames e na capacidade destes chegarem a alguma conclusão efetiva para solução do litígio. Esta mesma conclusão pode ser inferida nos casos concretos, pois

a análise das decisões de alguns processos do TM mostrou que são comuns decisões em que a causa determinante do evento resta não apurada ou não apurada acima de qualquer suspeita.

Por fim, vale destacar que a Marinha do Brasil passou a oferecer em 2017 curso para nova especialidade do Corpo Auxiliar de Praças em Segurança do Tráfego Aquaviário. Estes profissionais, entre outras funções, serão responsáveis pelas perícias em acidentes e fatos da navegação.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 10 jun. 2017.
- BRASIL. Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015, Código de Processo Civil. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 mar. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm> Acesso em: 09 jul. 2017.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. **Código de Processo Penal**. Rio de Janeiro, DF, 03 out 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3689-3-outubro-1941-322206-normaatualizada-pe.html>> Acesso em: 29 jul 2018.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 1.002, de 21 de outubro de 1969. Código de Processo Penal Militar. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 out. 1969. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Decreto-Lei/Del1002.htm>>. Acesso em: 29 jul 2018.
- BRASIL. Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, DF, 08 fev. 1954. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180compilado.htm> Acesso em: 15 ago. 2017.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 811769 - RJ**. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. Data de Julgamento: 09 de fevereiro de 2010, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação no DJe 12 de março de 2010. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=8392997&num_registro=200600101159&data=20100312&tipo=5&formato=PDF> Acesso em: 10 dez. 2015.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão que por unanimidade decidiu que as decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário**. Recurso Especial nº 38082 - PR 1993/0023708-0. Iate Clube de Caioba e Egas Penteado Izique. Relator: Ministro Ari Pargendler. Data de Julgamento: 20 de maio de 1999, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação no DJ 04 de

outubro de 1999. Disponível em: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400135/recurso-especial-resp-38082-pr-1993-0023708-0> > Acesso em: 10 set. 2015.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão que reconheceu que as soluções limitam-se ao âmbito técnico e administrativo, podendo ser revistas pelo judiciário.** Recurso Especial nº 811769 - RJ. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. 09 de fev 2010. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=8392997&num_registro=200600101159&data=20100312&tipo=5&formato=PDF > Acesso em: 10 dez. 2015.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão que por unanimidade decidiu que as decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo Poder Judiciário.** Recurso Especial nº 38082 - PR 1993/0023708-0. Iate Clube de Caioba e Egas Penteado Izique. Relator: Ministro Ari Pargendler. 20 de mai de 1999. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400135/recurso-especial-resp-38082-pr-1993-0023708-0> > Acesso em: 10 set. 2015.

BRASIL. Lei nº. 12.030, de 17 de setembro de 2009. Dispõe sobre as perícias oficiais e dá outras providências. In: **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 set 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12030.htm > Acesso em 29 jul. 2018.

BUENO, Cassio Scarpinella. **Manual de Direito Processual Civil**. São Paulo: Saraiva, 2015.

CÂMARA, Alexandre Freitas. **O novo processo civil brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2016.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito Constitucional Marítimo**. Revista dos Tribunais, 2015.

COELHO, Larissa Thomaz. As decisões do tribunal marítimo brasileiro no âmbito do poder judiciário: a contraditória valoração atribuída aos pareceres técnicos do referido órgão administrativo no ordenamento jurídico pátrio. **Revista de Política Judiciária, Gestão e Administração da Justiça**. v.2, n.1, p.217-234, 2016.

GARRIDO, Rodrigo Garrido; GIOVANELLI, Alexandre. **Ciência Forense: Uma Introdução à Criminalística**. 2. ed. Rio de Janeiro: Projeto Cultural. 2015.

GARRIDO, Rodrigo Grazinoli; PORTES, Marco Antônio de Araujo. Perito ou testemunha: dilema entre a ampla defesa e a importação descontextualizada da testemunha técnica. **Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM**, Santa Maria, RS, v. 11, n. 3, p. 974-998, dez. 2016. ISSN 1981-3694. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/22405>>. Acesso em: 26 dez. 2017. doi: <http://dx.doi.org/10.5902/1981369422405> .

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GOMES FILHO, Antônio Magalhães. Notas sobre a Terminologia da Prova: Reflexos no Processo Penal Brasileiro. In: YARSHELL, Flávio Luiz; MORAES Maurício Zanoide de (Org.). **Estudos em homenagem à professora Ada Pellegrini Grinover**. São Paulo: DPJ, 2005.

JÚDICE, Mônica Pimenta. **O Direito Marítimo no Código de Processo Civil**. Salvador: jusPODIVM, 2015.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Marinha do Brasil lança nova especialidade do Corpo Auxiliar de Praças: Segurança do Tráfego Aquaviário**. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/noticias/marinha-do-brasil-lanca-nova-especialidade-do-corpo-auxiliar-de-pracas?language=en>> Acesso em: 23 ago. 2017.

MARINHA DO BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima-NORMAM-09/DPC**, 2003. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>>. Acesso em: 28 jul 2018.

PIMENTA, Matulasém Gonçalves. **Processo Marítimo: Formalidades e Tramitação**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

MARINHA DO BRASIL. **Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro, RJ, 3 nov 2009. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/judiciario/legislacao/RIP_TM%20REVISADO1.pdf>. Acesso em: 28 jul 2018.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. III - Contratos e Processos. Manole editora, 2015.

PIMENTA, Matulasém Gonçalves. **Processo Marítimo - Formalidades e Tramitação**. Lumen Juris editora, 2010.

ROSA, Marcos Valls Feu. **Perícia Judicial - Teoria e Prática**. Sergio Antonio Fabris Editor, 1999.

SIEGEL, Jay A. e SAUKKO, Pekka J. (Eds.) **Introduction**. *Encyclopedia of Forensic Sciences* (2nd ed). Elsevier. 2013.

SCARANCE, Antonio Fernandes. **Tipicidade e sucedâneos de prova**. In: SCARANCE FERNANDES, Antonio, GAVIÃO DE ALMEIDA, José Raul e ZANOIDE DE MORAES, Maurício (coordenadores). **Provas no Processo Penal: estudo comparado**. São Paulo: RT, 2012.

TORNAGHI, Helio. **Instituições de Processo Penal**. v. 1. Rio de Janeiro: Forense, 1959.

VELHO, Jesus Antonio; GEISER, Gustavo Caminoto; ESPINDULA, Alberi. **Ciências Forenses: uma introdução às principais áreas da Criminalística Moderna**. 1. ed. v. 1. Campinas: Millennium, 2011.

Recebido em: 30.09.2017 / Revisões requeridas em: 21.12.2017 / Aprovado em: 21.01.2018 / Publicado em: 30.08.2018

COMO FAZER A REFERÊNCIA DO ARTIGO (ABNT):

SANTORO, Antonio Eduardo Ramires; LIMA NETO, Pedro; GARRIDO, Rodrigo Grazinoli. A prova técnica no inquérito administrativo sobre acidentes e fatos da navegação. *Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM*, Santa Maria, RS, v. 13, n. 2, p. 594-610, ago. 2018. ISSN 1981-3694. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/29362>>. Acesso em: dia mês. ano. doi: <http://dx.doi.org/10.5902/1981369429362>.