

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) PAULA DE SÃO PAULO NUNES BASTOS RIBEIRO

**A ATUAÇÃO PREVENTIVA DA PROCURADORIA ESPECIAL DA
MARINHA NA INVESTIGAÇÃO DE UM SINISTRO MARÍTIMO:
Em Busca da Promoção da Justiça em Prol da Segurança da Nave-
gação**

Rio de Janeiro

2024

CC (T) PAULA DE SÃO PAULO NUNES BASTOS RIBEIRO

**A ATUAÇÃO PREVENTIVA DA PROCURADORIA ESPECIAL DA
MARINHA NA INVESTIGAÇÃO DE UM SINISTRO MARÍTIMO:
Em Busca da Promoção da Justiça em Prol da Segurança da Nave-
gação**

Monografia apresentada à Escola de
Guerra Naval, como requisito parcial para
a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CMG (RM1-FN) WAGNER DA
SILVA REIS

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTO

Primeiramente, expresso minha profunda gratidão a Deus por ter me guiado e concedido a graça de ser Oficial da Marinha do Brasil. Gostaria de dedicar um especial agradecimento aos meus queridos parentes que já partiram, minha mãe Márcia, minha avó Nadir e meu avô Antonino, suas memórias e ensinamentos continuam a iluminar meu caminho. Agradeço ao meu pai Paulo, meu esposo Rodrigo e minha filha Manuela, o amor incondicional, apoio constante e compreensão ao longo dessa jornada acadêmica foram essenciais para a construção deste trabalho. Agradeço, também, ao meu orientador CMG (RM1-FN) Wagner da Silva Reis, pela orientação dedicada e constante ao longo desse processo, sua contribuição foi crucial para a conclusão deste estudo. A toda equipe do Curso Superior 2024 um especial agradecimento pelo apoio e condução assertiva de atividades ao longo dessa jornada. Ao meu estimado Chefe, VA (RM1) Luiz Octávio Barros Coutinho pelo precioso apoio e incentivo, sua liderança inspiradora e encorajadora foram fundamentais para o meu crescimento profissional e para o êxito desta narrativa acadêmica. À Marinha do Brasil pela oportunidade de realizar o Curso Superior 2024, concluindo uma importante etapa da minha carreira, a experiência adquirida foi enriquecedora e proporcionou um aprendizado inestimável.

RESUMO

Este trabalho analisa a participação da Procuradoria Especial da Marinha na investigação de acidente ou fato de navegação, podendo, inclusive, produzir provas antecipadamente, com o intuito de contribuir para resultados mais justos e efetivos quando da conclusão de determinado inquérito sobre acidentes e fatos da navegação. Utiliza-se, a propósito, nesta pesquisa, o Estudo de Caso do naufrágio da embarcação Haidar, contrapondo a investigação realizada durante o inquérito por agentes da Capitania dos Portos e a abordagem da Procuradoria, com o intuito de demonstrar se de fato a atuação desse órgão na fase pré-processual seria útil e serviria ao interesse público, ao mesmo tempo que atenderia às atividades secundárias da Marinha do Brasil. Existem, sobremaneira, lacunas na legislação que propiciam essa ação preventiva da Procuradoria, tal qual ocorre com o Ministério Público, que, por sua vez, acolhe, até mesmo, divergências doutrinárias. Destaque-se, assim, que, para alcançar o objetivo da pesquisa, foram realizadas entrevistas com três especialistas no assunto. São elas: uma Procuradora, um Juiz do TM e um Agente da Autoridade Marítima brasileira. Depreende-se, então, a existência de discrepâncias durante a investigação do acidente que acometeu o navio Haidar. Revela-se, sobretudo, de que maneira essas incongruências influenciaram a fase de inquérito e, em consequência, prejudicaram o oferecimento de denúncia pela Procuradoria, e, conseqüentemente, obliteraram o andamento processual perante o Tribunal Marítimo. Apresentam-se, além disso, fundamentações desses entrevistados com o propósito de avaliar a viabilidade de atuação proativa da Procuradoria na fase inquisitorial, mesmo sem a devida chancela legal.

Palavras-chave: Atuação Proativa da Procuradoria. Chancela Legal. Embarcação Haidar. Investigação de Acidentes e Fatos da Navegação. Procuradoria Especial da Marinha. Tribunal Marítimo.

ABSTRACT

THE PREVENTIVE ACTION OF THE SPECIAL PROSECUTOR'S OFFICE OF THE NAVY IN INVESTIGATING A MARITIME DISASTER IN SEARCH OF GREATER EFFECTIVENESS IN SAFEGUARDING NAVIGATION SAFETY IN BRAZILIAN JURISDICTIONAL WATERS

This study will analyze the Navy's Special Prosecutor's Office playing a greater role in the investigation of a maritime accident or incident, including the ability to gather evidence in advance, aiming to contribute to a more just and effective outcome upon conclusion of an inquiry. The study utilizes a Case Study of the sinking of the vessel Haidar to contrast the investigation conducted during the inquiry by the Port Captaincy agents with the approach of the Prosecutor's Office, in order to demonstrate whether the proactive involvement of this entity in the pre-trial phase would indeed be beneficial and serve the public interest, not only of the Brazilian Navy but of society as a whole. However, there are gaps in the law that allow for this proactive action by the Prosecutor's Office, similar to that of the Public Prosecutor's Office, including doctrinal divergences. Therefore, interviews were conducted with three authorities knowledgeable on the subject: a Prosecutor, a Judge from the Maritime Court, and an Agent of the Brazilian Maritime Authority, to seek solutions. In her conclusion, the author highlights the discrepancies in the investigation of the Haidar ship accident, and how this impacted the inquiry and consequently hindered the filing of charges by the Prosecutor's Office and the procedural progress before the Maritime Court. Additionally, the perspectives of the interviewees were raised and examined to evaluate the feasibility of the Prosecutor's proactive role in the investigatory phase, even without explicit legal support.

Keywords: Investigation of Maritime Accidents and Incidents. Legal Provisions. Maritime Court. Proactive Role of the Prosecutor's Office. Special Prosecutor's Office of the Navy. Vessel Haidar.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS	<i>Automatic Identification System</i>
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMB	Autoridade Marítima Brasileira
MB	Marinha do Brasil
CIA	Código de Investigação de Acidentes Marítimos
CF	Constituição Federal
CM	Comandante da Marinha
CP/DL/AG	Capitanias/Delegacias/Agências
CPAOR	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
CPC	Código de Processo Civil
CPP	Código de Processo Penal
DEN	Diretoria de Engenharia Naval
DPC	Diretoria de Portos e Costas
ECDIS	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
EFOMM	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante
EMA	Estado Maior da Armada
GISIS	<i>Global Information Shipping System</i>
IAFN	Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
ISAIM	Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos
LOTM	Lei Orgânica do Tribunal Marítimo
MP	Ministério Público
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
OM	Organização Militar
PA	Pará
PEM	Procuradoria Especial da Marinha
PIC	Procedimento Investigatório Criminal
PND	Política Nacional de Defesa
RIPTM	Regimento Interno do Tribunal Marítimo
SSTA	Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário
STF	Supremo Tribunal Federal

STJ	Superior Tribunal de Justiça
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TM	Tribunal Marítimo
VDR	<i>Voyage Data Recorder</i>

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - A PEM e o TM no Organograma da Marinha	48
Figura 2 - Fluxograma do IAFN.....	48
Figura 3 - Fotos do acidente com o navio Haidar.....	49
Quadro 1 - Dados compilados do acidente do Navio Haidar.....	32

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	ASPECTOS LEGAIS DA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA	12
2.1	A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA NA ESTRUTURA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA.....	12
2.2	A ORIGEM DO TRIBUNAL MARÍTIMO E SUA LIGAÇÃO COM A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA.....	14
2.3	A MARCHA PROCESSUAL DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PERANTE O TRIBUNAL MARÍTIMO E SEUS EFEITOS JURÍDICOS.....	15
3	O NAUFRÁGIO DO NAVIO MERCANTE HAIDAR	18
3.1	A INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE PELA CAPITANIA DOS PORTOS	19
3.2	A INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE NA VISÃO DA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA.....	21
3.3	REPERCUSSÃO DO SINISTRO NO ÂMBITO DA MARINHA DO BRASIL....	23
4	A PRODUÇÃO ANTECIPADA DE PROVAS PELA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA EM BUSCA DA VERDADE.....	26
4.1	A INSTRUÇÃO PROBATÓRIA PRÉVIA PELA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA	26
4.2	EQUIPARAÇÃO DA PROCURADORIA AO MINISTÉRIO PÚBLICO	29
4.3	A NECESSIDADE DA PRODUÇÃO ANTECIPADA DE PROVAS EM PROL DO INTERESSE PÚBLICO	31
5	CONCLUSÃO	35
	REFERÊNCIAS.....	37
	APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DAS ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS..	41
	APÊNDICE B - ENTREVISTA COM A PROCURADORA ESPECIAL DA MARINHA, CAPITÃO- TENENTE DIANA SOARES CORTEZE CALDEIRA	42
	APÊNDICE C – ENTREVISTA COM O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO ATILA HALAN COURY.....	44
	APÊNDICE D – ENTREVISTA COM O DELEGADO DA DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM LAGUNA, CAPITÃO DE CORVETA FRANCISCO JOSÉ SIQUEIRA FERREIRA	46
	ANEXO A - A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA E O TRÂMITE DO INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO	48
	ANEXO B - NAUFRÁGIO DA EMBARCAÇÃO HAIDAR.....	49

1 INTRODUÇÃO

Percebe-se que acidentes e demais situações extraordinárias referentes à navegação são capazes de provocar controvérsias na sociedade, uma vez que esses fatos produzem percepções paradoxais ao propósito ideal de sedimentar comportamentos, procedimentos e consciência responsável em segurança marítima.

Constata-se, pois, que a Procuradoria Especial da Marinha (PEM) atua como guardião em questões relacionadas à repressão e prevenção de sinistros marítimos. Esse órgão age, portanto, fundamentado em implementação de medidas preventivas, capazes, assim, de mitigar a ocorrência de acidentes, sempre em busca de priorizar segurança em navegação, exercendo e cumprindo função estratégica atribuída à Marinha do Brasil.

Avalia-se, dessa maneira, que implantar cultura de segurança em navegação constitui-se em resposta essencial à sociedade brasileira. A PEM, por sua vez, ratifica essa postura ao promover e priorizar o tema e, notadamente, investigar esses acontecimentos fortuitos, com o intuito de descobrir o fato gerador de determinado acidente marítimo.

Entende-se necessário, portanto, que desde a fase pré-processual, na qual ocorre a elaboração de Inquéritos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), liderada pelas Capitânias, Delegacias e Agências, haja compromisso com a condução da investigação e a consolidação de fatos, para que a PEM possa oferecer denúncia fundamentada em provas robustas. Objetiva-se, dessa maneira, que se alcance julgamento exitoso perante o Tribunal Marítimo (TM), contribuindo substancialmente para a solidificação de segurança em navegação.

Saliente-se, contudo, que a PEM não atua no IAFN. Sua participação inicia-se após o recebimento da acusação pelo TM. Reitere-se, então, que na fase processual não há produção de provas para o devido trâmite do inquérito.

Entende-se, entretanto, que alguns acidentes merecem análise mais aprofundada e participação ativa da PEM, a fim de que, ao final do processo, seja possível revelar a verdade.

Cite-se, por exemplo, o acidente envolvendo a embarcação Haidar, que aconteceu em Barcarena (PA), em 2015, e que até hoje provoca repercussões. Nele, as provas produzidas pela PEM, no curso do processo, alteraram

significativamente as causas determinantes atribuídas no IAFN pela Capitania responsável pela investigação.

O presente estudo, por sua vez, justifica-se por demonstrar que a atuação célere da PEM, no sentido de produzir provas antecipadas na fase do IAFN, em conjunto com os Agentes da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), pode ser determinante na apuração de causas de determinado acidente.

O objetivo deste trabalho, por conseguinte, é analisar, fundamentalmente alicerçado em teoria prevalente, e, ainda, por intermédio do Estudo de Caso do acidente ocorrido com o navio Haidar, juntamente com a análise das respostas do questionário semiestruturado, a possibilidade de a PEM apurar a veracidade de eventos produzindo provas antecipadas no curso de IAFN. Projeta-se, assim, que haveria incremento em segurança jurídica, persecução por garantia do direito, e, consequentemente, possibilidade maior de aplicação da justiça.

O propósito desta pesquisa, pois, é, precipuamente, responder à seguinte questão “Em que medida é juridicamente admissível e atende ao interesse público a produção antecipada de provas pela Procuradoria Especial da Marinha”?

Quanto às questões secundárias, esta pesquisa buscará solucionar os seguintes questionamentos: “Como a produção antecipada de provas facilitaria o oferecimento da denúncia? Por que o caso Haidar é significativo para demonstrar que a produção antecipada de provas é útil para a PEM? Como a produção antecipada de provas durante a investigação do sinistro pode contribuir para mitigar sua reincidência”?

A pesquisa, nesse sentido, está organizada em uma introdução, três capítulos de análise, e uma conclusão. Demonstra-se, no 2º capítulo, o trâmite processual desenvolvido no TM para oferecer e receber denúncias elaboradas pela PEM.

Analisa-se, no terceiro capítulo, a investigação do acidente da embarcação Haidar, coordenada pela Capitania dos Portos. Indaga-se, ainda, como a ausência de previsão legal que defina a participação da PEM, durante o IAFN, prejudicou o oferecimento de denúncia pelo órgão acusador, ao dificultar a implementação do primado da celeridade processual. Avalia-se, além disso, a repercussão desse sinistro, que, desde então, promoveu alterações significativas na norma da Autoridade Marítima.

Verifica-se, no quarto capítulo, a viabilidade de a PEM produzir provas antecipadas no curso do IAFN, ao agir como o Ministério Público (MP) na fase de inquérito policial. Os resultados das entrevistas semiestruturadas, por sua vez, serão comparados, com a finalidade de confirmar se a instrução probatória prévia pela PEM pode ser admissível no procedimento administrativo perante o TM, e, sobretudo, se é, de fato, aspecto decisivo para auxiliar agentes da AMB na apuração de causas de um acidente de forma célere e eficiente.

Examina-se, na próxima seção, pois, os fundamentos teóricos referentes à elaboração de acusação e o trâmite processual de sinistros marítimos no TM até a etapa de oferecimento de representação e as devidas consequências jurídicas.

2 ASPECTOS LEGAIS DA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Este capítulo almeja analisar fundamentos teóricos que possibilitem entender o recorte epistemológico da pesquisa, notadamente compreender a atuação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) em situações de acidentes e fatos da navegação julgados pelo Tribunal Marítimo (TM), com destaque à produção antecipada de provas como diferencial capaz de facilitar o oferecimento de representação ou denúncia. Apresentam-se, contudo, inicialmente, características inerentes a esses dois órgãos. Privilegia-se, na primeira seção, demonstrar a essência da PEM e demais aspectos legais constitutivos na estrutura da Autoridade Marítima Brasileira (AMB). Enfatiza-se, na seção seguinte, a origem do TM e o vínculo estabelecido com a PEM. Evidencia-se, por fim, na terceira seção, o trâmite da investigação pelo órgão acusador até a apresentação da denúncia, detalhando as etapas do procedimento administrativo perante o TM.

2.1 A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA NA ESTRUTURA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

A origem da PEM está associada à do TM, que foi criado pelo Decreto nº 20.829/1931 (Brasil, 1931). À época, a propósito, havia a previsão de atuação de um Procurador Especial subordinado ao Tribunal (Elia *apud* Brasil, 2014).

Somente com a entrada em vigor da Lei nº 2.180/1954 (Brasil, 1954), conhecida como Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), a PEM passou a existir como órgão vinculado e auxiliar do TM.

Três décadas depois, no entanto, com a promulgação da Lei nº 7.642/1987 (Brasil, 1987), a PEM foi estabelecida como está organizada atualmente, ou seja, subordinada diretamente ao Comandante da Marinha (figura 1, Anexo A).

Destaque-se que a principal atividade da PEM é atuar em processos administrativos de acidentes e fatos da navegação. Equipara-se, assim, a atividades que o “Ministério Público” (MP) executa em instâncias Penal ou Cível, ao agir como órgão acusador (*Dominus Litis*) na promoção de ação e fiscalização da lei (*Custos Legis*).

Trata-se, então, de órgão responsável por assessorar o Comandante da Marinha (CM) e o TM em todos os casos que envolvam acidentes marítimos previstos nos arts. 14 e 15 da LOTM (Brasil, 1954).

Pode-se afirmar, pois, em razão da similitude de atribuições institucionais com a Autoridade Marítima Brasileira (AMB), que as atribuições da PEM são de natureza Constitucional, por força da Lei Complementar nº 97/1999 (Brasil, 1999), oriunda do art. 142, § 1º, da Constituição Federal (CF) (Brasil, 1988), em decorrência da vinculação com a MB.

As competências legais da AMB, por conseguinte, estão destinadas a atender a demandas tanto em tempos de paz quanto de guerra, consubstanciando-se por intermédio do Poder Marítimo, que se amplia por meio do Poder Naval (Brasil, 2017).

As atividades secundárias ou acessórias do Poder Naval, por sua vez, são igualmente preponderantes à atividade-fim. Depreende-se, por isso, que não deverão ser desconsideradas ou mesmo relegadas a posições menos relevantes à comunidade marítima e à sociedade brasileira, tendo em vista que se caracterizam, inclusive, como Missão da Marinha (Brasil, 2020), com atribuições subsidiárias particulares de responsabilidade da AMB, conforme previsto no artigo 17 da Lei Complementar citada. Estabelecem, portanto, semelhanças com os objetivos da PEM, destacadamente na prevenção e repressão de sinistros marítimos em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Ressalte-se, dessa maneira, que a atuação da PEM, ainda que não vinculada à atividade-fim da MB, é preponderante, sim, para prevenir e reprimir

acidentes e fatos da navegação, para controlar a poluição hídrica, com o intuito de fortalecer a segurança da navegação na AJB e, fundamentalmente, salvaguardar a proteção marítima, objetivos de relevância e interesse inarredáveis à AMB.

2.2 A ORIGEM DO TRIBUNAL MARÍTIMO E SUA LIGAÇÃO COM A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Reitere-se, sobremaneira, então, a conexão institucional entre a PEM e o TIM, que, em conjunto, atuam em prol da segurança da navegação, de vidas e fazendas a bordo, de salvaguarda da vida humana no mar, e na mitigação de danos ambientais, assumindo, portanto, função relevante atribuída à AMB.

O TM, por sua vez, é considerado órgão independente, auxiliar, portanto, do Poder Judiciário, sem subordinação à MB (figura 1, Anexo A). A afinidade ocorre apenas em questões ligadas à lotação de pessoal e destinação de recursos próprios ao funcionamento do órgão.

A criação do TM, a propósito, aconteceu após o acidente ocorrido em 24 de outubro de 1930, com o navio Baden. O fato revelou a necessidade de o País implantar corte especializada em julgar acidentes e fatos da navegação ocorridos no Brasil.

O navio Baden, embarcação de bandeira alemã, partiu do porto do Rio de Janeiro com destino a Buenos Aires, na Argentina, sem autorização, e quando o navio passava pela Fortaleza de Santa Cruz, o Comandante foi alertado que não poderia sair da Baía de Guanabara, porém não obedeceu à instrução. Essa atitude, por sua vez, levou o Forte da Vigia (atual Forte Duque de Caxias) a disparar contra o navio alemão, culminando com inúmeras vítimas fatais e feridos (Pimenta, 2020).

Ocorre que, à época, o Brasil não dispunha de tribunal especializado para julgar o fato, e o incidente, por isso, foi analisado e julgado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha, que, por sua vez, responsabilizou o Comandante da Fortaleza de Santa Cruz, a guarnição do Forte da Vigia e o Comandante do navio Baden (Pimenta, 2020). O incidente comprovou a importância de o Brasil constituir TM especializado em questões marítimas.

A Corte do Mar, afinal, é composta por seis juízes, dotados de vasta experiência em questões náuticas, competentes, portanto, para analisar e julgar casos relativos a essas demandas. Constitui-se, ainda, em instância administrativa

para julgamento de acidentes e fatos da navegação marítimos e em águas interiores, definidos nos artigos 14 e 15 da LOTM, descritos a seguir:

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 (Brasil, 1954).

Essas normas são a base legal para tipificar todos os incidentes marítimos. Pode-se, por exemplo, enquadrar o sinistro com a embarcação Haidar, Estudo de Caso desta pesquisa, que será analisado no próximo capítulo, como acidente da navegação, naufrágio, pois, previsto no art. 14, alínea “a”, seguido de dois fatos da navegação, a má estimação de carga e a exposição a risco, previstos no art.15, alíneas “c” e “e” da LOTM (Brasil, 1954).

2.3 A MARCHA PROCESSUAL DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PERANTE O TRIBUNAL MARÍTIMO E SEUS EFEITOS JURÍDICOS

Instaura-se, em casos de sinistros marítimos, Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), elaborado por Agentes da AMB, representados por Capitânicas, Delegacias e Agências, com o intuito de identificar o fato gerador, podendo, ao final da investigação, apontar responsáveis ou concluir que o evento adverso aconteceu por causa indeterminada, caso fortuito ou fortuna do mar.

O IAFN, que se equipara ao Inquérito Policial, no âmbito do Direito Penal, não exerce nenhuma ingerência à PEM. Esta, por sua vez, não atua na fase investigatória, obedecendo ao previsto na NORMAM-302/DPC (Brasil, 2023), norma formulada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), que visa nortear a maneira que a investigação será conduzida por peritos e encarregados do Inquérito, nomeados por

Portaria específica, alocados em Organizações Militares vinculadas ao Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Além de instauração obrigatória de um IAFN, prevista em acidentes cujas consequências gerem repercussões graves, em que se registre número elevado de vítimas fatais, severos danos materiais e extensa poluição hídrica, os agentes da AMB realizarão a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) – NORMAM-302/DPC (Brasil, 2023). Eles atuarão amparados no Código de Investigação de Acidentes Marítimos (CIA)¹ adotado em 1997 pela IMO (*Internacional Maritime Organization*).

Pontue-se que o objetivo dessa apuração, diferentemente do IAFN, não é apontar responsáveis, mas, sim, identificar causas determinantes de acidentes, com o propósito de colher lições para evitar ou mesmo mitigar a ocorrência de sinistros semelhantes .

A ISAIM, no que lhe diz respeito, dispõe de grande importância para demonstrar a postura do Brasil em implementar cultura de segurança no setor, uma vez que a conclusão dessas investigações são inseridas no *Global Information Shipping System* (GISIS)², que significa disponibilizar esse conteúdo a qualquer Estado-membro da IMO.

Destaque-se, entretanto, que todo acidente ou fato da navegação vai gerar um IAFN, mas nem sempre propiciará uma ISAIM. Ambas investigações podem ocorrer paralelamente, porém o IAFN deverá ser prioritário.

Informe-se que o fluxograma do IAFN está retratado na figura 2, Anexo A. Nele, verifica-se que após o recebimento e análise do inquérito, a PEM poderá tomar três atitudes: manifestar-se pela representação, que equivale a denúncia para o MP, em face de uma pessoa física ou jurídica que deu causa a um acidente; requerer o arquivamento, caso falem indícios probatórios suficientes que suportem uma acusação; e, finalmente, solicitar pedido de diligências complementares, quando identificar a ausência de elementos para se manifestar, devolvendo, portanto, aos Agentes da AMB o inquérito para que procedam outras investigações.

¹ Norma que reúne as técnicas para investigação de acidentes e incidentes marítimos implementadas pelo Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, pactuada na Resolução A.849 (20) (BRASIL, 2008).

² Sistema de informação de uso público gratuito da Organização Marítima Internacional – IMO (BRASIL, [2024]):

A PEM atua em todas as fases do processo administrativo instaurado no âmbito do TM, não somente exercendo a função de parte que dispõe de controle do litígio, mas também, como fiscal da Lei e de todos os atos emanados pela Corte do Mar.

Identifica-se, assim, que durante a etapa de análise de causas de um sinistro a PEM poderá empregar tanto técnicas previstas para a ISAIM, quanto de documentos gerados pelo IAFN. Essa atuação, porém, somente começará após a fase de inquérito, quando o TM, após recebido o IAFN, o encaminhará a esse órgão para a devida apreciação. Os representantes do Parquet³ (Pimenta, 2020), nesse momento, poderão concordar ou discordar de Peritos e do Encarregado do Inquérito, isso porque, as conclusões do IAFN não encerram vinculação ao posicionamento do órgão acusatório.

Ressalte-se, no entanto, que em relação à fase de Produção de Provas, a PEM não participa do período pré-processual, no qual ocorre a elaboração do IAFN de acordo com o previsto na NORMAM-302/DPC (Brasil, 2023). Em caso de ausência de provas suficientes, pois, capazes de fundamentar a acusação, a opção desse órgão é solicitar diligências durante o processo. Essa alternativa, porém, tal qual será demonstrado no próximo capítulo, provoca atrasos no trâmite processual.

Destaque-se, então, que após o oferecimento da representação o acidente será julgado pelo colegiado do TM, exarando-se um acórdão que não produz coisa julgada, sendo passível, até, de revisão pelo judiciário. Martins (2008) e Ferrari (2017), respectivamente, chancelam esse posicionamento, notadamente em decorrência do Princípio da Inafastabilidade, previsto no inc. XXXV do art. 5º, da CF (Brasil, 1988) e no art. 18, da LOTM (Brasil, 1954). Grinover e Perlingeiro (2012), por sua vez, discordam desse entendimento, assim como Pimenta (2020). Os autores, ao analisarem o tema, defendem que a possibilidade de exame pelo Judiciário seria tarefa praticamente inviável.

Pontue-se, a esse respeito, que com a instituição do Código de Processo Civil (CPC) (Brasil, 2015), o art. 313, inciso VII, prevê a possibilidade da interrupção do processo, quando houver discussão dos mesmos fatos no TM. Júdice (2015) já defendia a tese da decisão do TM ser um documento indissociável da inicial da parte, antes da publicação do CPC (Brasil, 2015). A doutrina, por seu turno,

³ Termo francês que, em tradução literal, significa “assoalho”, remetendo-se aos Procuradores do Rei, que ficavam sobre o assoalho da sala de audiências.

atualmente, corrobora esse entendimento. Martins (2015), por exemplo, dispõe que a manifestação do TM, devido a sua tecnicidade, é imprescindível para apoiar a decisão judicial. Indica que é necessário, para isso, suspender o processo na justiça comum, durante o trâmite de procedimentos administrativos, especificamente em respeito ao previsto no art. 19 da LOTM (Brasil, 1954).

Esclareça-se, portanto, que processos sob tutela administrativa são válidos e os resultados devem ser considerados como provas, com legitimidade para que sejam admitidos em outras searas, sejam elas civis, penais ou trabalhistas.

Depreende-se, dessa forma, que o processo administrativo perante o TM obedeça a diretrizes da teoria geral do processo. De acordo com Leal (2005), ainda que o desenrolar processual ocorra na via administrativa e não judicial, aplica-se o princípio do devido processo legal, sendo oportunizada à parte ré a ampla defesa e o contraditório, bem como a presença de órgãos de acusação, de julgamento e a parte contrária (*ex adversu*), compondo a tríade processual.

Justifica-se demonstrar, neste capítulo, antes de apresentar a possibilidade de produção antecipada de provas pelo órgão acusador, a criação da PEM e do TM. Destaque-se, ainda, o procedimento administrativo desenvolvido para situações de acidentes e fatos da navegação desde a instauração, seguida do devido oferecimento de denúncia e, finalmente, o julgamento pela Corte Marítima.

O próximo capítulo tratará do acidente da navegação ocorrido com o navio Haidar, e de que maneira esse evento demonstrou a prevalência da atuação da PEM durante a instrução probatória do IAFN.

3 O NAUFRÁGIO DO NAVIO MERCANTE HAIDAR

O intuito principal deste capítulo é compreender, fundamentado em análise do Estudo de Caso respectivo, a importância da produção antecipada de provas pela PEM, notadamente por meio de lições legadas pelo naufrágio do Navio Haidar. Reflete-se, igualmente, acerca de mudança significativa que se impôs na norma da AMB, precipuamente aquela destinada a reiterar a segurança da navegação aquaviária. Analisa-se, na primeira seção, de que maneira se desenvolveu a investigação do evento pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR). Na segunda, por sua vez, examina-se a participação da PEM na apuração das reais causas do

sinistro. No último segmento, por sua vez, aborda-se a repercussão e consequências desse acidente na MB, além de mudança implementada na norma da AMB.

3.1 A INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE PELA CAPITANIA DOS PORTOS

A embarcação Haidar, de bandeira libanesa, construída, originalmente, para transportar contêineres, foi, posteriormente, convertida para transporte de carga viva. Procedente do porto de Mizurata, no Líbano, atracou (por bombordo) no porto de Vila do Conde, Barcarena (PA). No mesmo dia, teve início a operação de carregamento. Inicialmente, foram embarcados os itens de consumo para animais, e, no dia seguinte, ocorreu o carregamento de gado, priorizando o convés inferior. A previsão inicial era embarcar cinco mil cabeças de boi (Brasil, 2021).

Na manhã do dia 6 de outubro de 2015, no entanto, a operação foi paralisada, quando ainda faltavam embarcar 35 animais, pois o navio encontrava-se adernado em direção ao cais. O Haidar naufragou, parcialmente, com 4.965 bois a bordo (Brasil, 2021) (Anexo B).

O acidente causou danos à carga que se perdeu quase que completamente. Dos animais embarcados, apenas 40 foram salvos. Ocorreram, ainda, danos tanto ao navio, que até hoje, em 2024, não foi reflutuado, como ao ecossistema, em decorrência do derramamento de óleo no rio Pará, localizado na Baía de Marajó (PA), que alcançou as praias das vilas de Itupanema, Conde e Beja (Brasil, 2021).

No caso do acidente do navio Haidar, ocorrido na região do Comando do 4º Distrito Naval, a Capitania responsável por sua implementação foi a CPAOR e, por ter sido evento de grandes consequências, foram alocados dois Inspetores navais, responsáveis, sobremaneira, por elaborar o laudo pericial.

A perícia da embarcação Haidar iniciou-se cinco dias após o naufrágio. Sublinhe-se, entretanto, antes da análise dessa prova importante para o IAFN, que a NORMAM-302/DPC (Brasil, 2023) prevê que a perícia seja efetuada assim que o Agente da Autoridade Marítima obtiver conhecimento de um acidente ou fato, uma vez que a demora pode acarretar prejuízos em busca da verdade. Essa determinação de priorizar a celeridade, a propósito, norteia a urgência da atuação da PEM nessa importante fase do inquérito, constituída por coleta de evidências.

Ressalte-se, ainda, que a prova pericial não deverá suscitar dúvidas. Deve ser capaz, por seu turno, de explicitar causas determinantes de um sinistro, ao

apontar um ou vários motivos. Recomenda-se, quanto ao perito, por sua vez, que seja qualificado para investigar, que empregue experiência para analisar, munido, sobretudo, de imparcialidade e objetividade para descrever fatos e inquirir o maior número de pessoas envolvidas. A perícia, deve, assim, demonstrar o resultado da investigação, por meio de trabalhos técnico-científicos empregados pelo especialista (Espindula, 2016), com o intuito primordial de oferecer subsídios necessários à promoção de denúncia pelo órgão acusador.

Informe-se, entretanto, que a investigação de acidentes marítimos, pela MB, difere de meios e práticas empenhados pela autoridade policial durante a elaboração de inquérito policial. Além de este último dispor de peritos, recursos e meios suficientes para a produção de provas (Greco, 2023), essenciais ao êxito do processo, na MB, as capitânicas, delegacias e agências não estão destinadas exclusivamente para o IAFN. Esses órgãos desenvolvem outras importantes funções relacionadas a atribuições da AMB. O treinamento de militares que exercerão a função de perito, portanto, é fundamental para que seja possível obter desfecho positivo em busca de causa de determinado sinistro. Cite-se, assim, que investimentos no aprimoramento da investigação são fatores decisivos, justamente por influenciarem no julgamento final diante do TM.

Pontue-se, a propósito do acidente com o Navio Haidar, que a evidência investigada por peritos revelava que antes do fato as águas do rio estavam agitadas, condição, pois, que propiciava o balanço da embarcação para bombordo, em direção ao píer. Subitamente, diante da maré em baixa-mar, o navio parou de oscilar, uma vez que as defensas do cais prenderam-se nas aberturas laterais a bombordo do navio. Essa condição propiciou que o navio ficasse preso e não conseguisse acompanhar a variação da maré. A situação culminou com o adernamento, que se intensificou pela movimentação da carga viva acondicionada a bordo, que, em última instância, provocou o soçobramento do navio (Brasil, 2021).

A conclusão dos peritos da CPAOR, portanto, é que o naufrágio (acidente da navegação) deveu-se a um caso fortuito, visto que não resultou de comportamento culposos, mas, sim, de acontecimento possível, de efeito imprevisível e inevitável.

Saliente-se, por óbvio, que esse resultado final da investigação, indubitavelmente, levaria à conclusão, pela PEM, pelo arquivamento dos autos, justamente por não ser possível apontar o fato gerador determinante para que o navio fosse a pique.

Registre-se, ademais, que outra investigação foi realizada, dessa vez pela DPC, já que esse acidente, por características intrínsecas, foi alvo, além de um IAFN, de uma ISAIM. O desfecho, contudo, foi o mesmo alcançado no inquérito da CPAOR, sem possibilidades, pois, de acrescentar subsídios à instrução probatória.

Em 2016, após o término do inquérito, os autos do IAFN foram remetidos ao TM, que, por sua vez, os encaminhou à PEM para manifestação, seguindo, assim, o procedimento explicitado no segundo capítulo deste trabalho.

3.2 A INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE NA VISÃO DA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Cite-se, então, que sob a perspectiva da PEM, os autos foram submetidos a um dos procuradores para manifestação, que, ao analisar o caso, identificou a necessidade de realização de diligências complementares pela CPAOR, com o intuito de esclarecer fatos até então não elucidados na fase do IAFN. Solicitou-se, além disso, parecer técnico à Diretoria de Engenharia Naval (DEN), que, por seu turno, designou um especialista, como assistente técnico do órgão acusador a fim de robustecer os elementos da representação.

A PEM, no entanto, não concordou com as conclusões do encarregado do inquérito. Arguiu, assim, a necessidade de reunir outros elementos para proferir a decisão. A diligência foi enviada à CPAOR, em setembro de 2017, seguindo o fluxograma do Anexo A, ou seja, o acidente ocorrera há dois anos (Brasil, 2021).

A resposta da diligência, no entanto, retornou incompleta. A PEM, em resposta, formalizou, em abril de 2018, novo pedido, com inclusão de observações da DEN, necessárias para esclarecer as reais causas desse trágico acidente (Brasil, 2021).

Esclareça-se, pois, que, diante das provas que a PEM conseguiu obter após o encerramento do Inquérito, foi possível oferecer representação, em novembro de 2018, fundamentada, porém, em elementos probatórios e processuais distintos do laudo produzido pela CPAOR. Essa representação destacou a robustez e a relevância dos novos elementos coletados, que ampliaram e complementaram a investigação inicial.

A PEM, inicialmente, identificou a ocorrência de outros eventos, afora o acidente da navegação caracterizado como naufrágio, previstos na LOTM (Brasil, 1954), que foram igualmente determinantes para a ocorrência do acidente.

A acusação da PEM, pois, fundamentou-se adicionalmente ao acidente da navegação, naufrágio, tipificado no art.14 da LOTM (Brasil, 1954), em dois fatos da navegação: o primeiro, a má estivação da carga e o segundo, a exposição a risco das fazendas de bordo, além da segurança da navegação, inscritos, respectivamente, no artigo 15, alíneas "c" e "e" da Lei nº 2.180 (Brasil, 1954).

A má estivação relaciona-se ao fato de o carregamento ter sido feito sem planejamento, de forma desordenada e em desrespeito aos critérios mínimos de segurança. Situação tipificada, uma vez que houve embarque de carga consumível acima do autorizado, com potencial, portanto, de provocar acidente, em clara evidência que a embarcação Haidar sequer elaborara plano de carga formal para a operação executada (Brasil, 2021).

Esclareça-se, pois, em relação à iminência de exposição a risco de produzir poluição ambiental, que a competência do TM para o caso é questionada, posto que a LOTM não prevê expressamente esse enquadramento legal. Campos (2017) revela que a Corte do Mar dispõe de competência para julgar a poluição marinha, que, por sua vez, pode ser enquadrada tanto como acidente ou fato da navegação.

Pimenta (2020), por sua vez, defende que o Tribunal Marítimo é incompetente para julgar a poluição ambiental como fato isolado. Para o autor, pois, a competência adviria somente se acontecesse em decorrência de um sinistro da navegação, uma vez que o rol previsto nos dispositivos 14 e 15 da Lei nº 2.180 (Brasil, 1954) não suscita dúvidas, pois neles não há entendimento de que a poluição consubstancie-se em fato típico.

O entendimento majoritário é que a LOTM (Brasil, 1954) estabelece um rol de acidentes e fatos da navegação categorizados de forma genérica, e que, além disso, pode expandir a jurisdição da Corte do Mar em situações relacionadas a atos de poluição ao meio hídrico.

Esse é, igualmente, o posicionamento do próprio TM, ao elaborar a Resolução nº 49 (Brasil, 2020), na qual prevê resguardar competência para julgar casos de poluição do ecossistema aquático.

Acerca de aspectos técnicos, no entanto, o laudo produzido pelo assistente técnico da PEM, desconstituiu o parecer da CPAOR, ao demonstrar que, em vez do

que fora atestado por peritos da Capitania, como a maré vazante, o efeito dela sobre o navio, caso estivesse preso a defensas do cais, seria de provocar inclinação por boreste, e não por bombordo, como ocorreu. Além disso, caso tivesse havido engate da defesa com estruturas do convés, a defesa se romperia antes do emborcamento do navio (Brasil, 2021).

A conclusão da PEM e da CPAOR, entretanto, foram divergentes quanto a causas determinantes do evento. A representação, então, manteve as informações colhidas pelo órgão acusador, que obteve êxito durante o julgamento. Ressalte-se, porém, o hiato prolongado de tempo transcorrido, período suficiente para que as provas pudessem ter sido extraviadas e, com isso, prejudicado consideravelmente a busca de esclarecimento dos fatos.

Desde o acidente, ocorrido em outubro de 2015, até o oferecimento da denúncia, em novembro de 2018, transcorreram-se três anos e um mês. Trata-se de situação emblemática para demonstrar que se a realização de diligências solicitadas pela PEM fosse inviabilizada, haveria obstáculos à análise do Assistente Técnico. Nesse cenário, pois, seria impossível apontar os motivos que provocaram o evento, até porque pela conclusão da CPAOR o processo estaria fadado a arquivamento, situação que prejudicaria a apresentação da denúncia.

Depreende-se, assim, que, por esses motivos, a participação da PEM na Capitania durante a confecção do IAFN é fundamental, tanto para enquadrar corretamente os fatos como previstos na LOTM (Brasil, 1954), bem como para apontar os responsáveis pelo acidente na medida de suas culpabilidades. O ISAIM, ademais, mencionado na seção anterior, que é um documento divulgado em nível internacional pela IMO, e elaborado durante o IAFN, refletiria a realidade do que ocorreu, sempre com base em provas carreadas pela PEM.

3.3 REPERCUSSÃO DO SINISTRO NO ÂMBITO DA MARINHA DO BRASIL

O acidente e fatos da navegação ocorridos com a embarcação Haidar motivaram mudanças significativas, capazes de aumentar a segurança da navegação, com o objetivo de evitar ou diminuir consequências negativas advindas desse evento trágico.

Esse naufrágio paralisou o berço em que o navio estava atracado. Causou, ainda, poluição hídrica e repercussões socioambientais deletérias, que afetam

diretamente o ecossistema aquático e as comunidades ribeirinhas da região, não somente pela difusão de produtos químicos, mas também pelas carcaças de animais que se espalharam ao redor da região do acidente, disseminando contaminação na água e provocando odores perigosos.

Além da instauração de Ação Civil Pública, foi decretada, ainda, situação de emergência, por intermédio da Instrução Normativa nº 01/2012⁴, do Ministério da Integração.

No âmbito da MB, por sua vez, duas condições afetaram, sobremaneira, a remoção de destroços do acidente e foram decisivas para a interdição do berço do Porto de Vila do Conde, onde o navio encontra-se naufragado há oito anos. São elas:

- O navio Haidar, de bandeira libanesa, chegou ao Brasil sob seguro *Protection and Indemnity*⁵ que cobria somente indenizações referentes a riscos básicos, não pertencendo ao *International Group of P&I (IG Group Protection and Indemnity)*⁶, condição, portanto, que não contemplava cláusula de remoção de destroços, que, à época do acidente, não era exigida pela AMB para navegação nas AJB. Assim, tanto a proprietária quanto a armadora da embarcação, pessoas jurídicas estrangeiras, não empreenderam providências para mitigar as consequências negativas do acidente.

- O Brasil não ratificou a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços, também conhecida como Convenção de Nairóbi (IMO, 2011). Constitui-se, a saber, tratado internacional que estabelece obrigações e procedimentos para a remoção de destroços de navios naufragados. Houve, por tudo isso, dificuldades para a retirada de carcaças de animais e a consequente reflutuação da embarcação. Cite-se, a propósito, que custos inerentes à reflutuação da embarcação foram pagos pelo Estado brasileiro.

⁴ Preconiza procedimentos para a decretação de emergência ou estado de calamidade pública pelos Municípios, Estados e pelo Distrito Federal, e para o reconhecimento federal das situações de anormalidades decretadas pelos entes federativos (Oliveira, 2023).

⁵ Proteção e Indenização (P&I) é um tipo de seguro que os armadores adquirem para cobrir os custos potencialmente elevados de qualquer dano que causem, acidentalmente, as pessoas, propriedades e ao meio ambiente (IGP&I, 2023).

⁶ O Grupo Internacional é uma associação sem fins lucrativos de 12 Clubes P&I oferecem cobertura de responsabilidade marítima para 90% da tonelagem oceânica mundial. Através da estrutura única do Grupo, os clubes membros, embora individualmente competitivos, partilham entre si as suas grandes exposições a perdas, e partilham os respectivos conhecimentos e experiências em questões relacionadas com as responsabilidades dos armadores e o seguro e resseguro de tais responsabilidades (IGP&I, 2023).

A adesão do Brasil a essa Convenção promoverá benefícios, destacadamente por significar auxílio na solução de casos em que proprietários e armadores não disponham de garantias financeiras confiáveis ou *P&I* pertencentes ao *IG Group*. No caso do navio Haidar, por exemplo, a garantia financeira facilitaria à Administração Portuária executar a remoção de destroços

Destaque-se, portanto, que para resolver essa pendência na legislação brasileira e, a partir de então, responsabilizar o proprietário ou armador pela retirada de destroços da embarcação, e, ainda, pela mitigação de poluição hídrica dela decorrente, a DPC emitiu a Portaria nº 194, de 23 de junho de 2016, que alterou a NORMAM-203/DPC⁷, estabelecendo o seguinte:

O DIRETOR DE PORTOS E COSTAS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, e pelo Art. 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, tendo em vista a ocorrência de acidentes envolvendo navios de transporte de carga viva (*Livestock Carrier*), resolve:

Art. 1º Estabelecer que a autorização para atracação de navios de transporte de carga viva somente seja concedida após a realização dos seguintes procedimentos junto às Capitânicas dos Portos ou Delegacias subordinadas da respectiva jurisdição:

- apresentação do Seguro P&I contendo as cláusulas de *wreck removal* (remoção de destroços) e *pollution by livestock cargo* (poluição por carga viva) ou declaração do Seguro P&I que inclua essas cláusulas adicionais; e
- a realização de inspeção de *Port State Control* (PSC) para a verificação das condições materiais do navio, com resultados satisfatórios (Brasil, 2023).

Este capítulo encerrou a análise do acidente com o navio Haidar, ao destacar as incongruências identificadas durante a investigação. Foi possível demonstrar, ainda, que a PEM poderia ter contribuído durante a investigação do sinistro, e que a produção antecipada de provas é, de fato, útil não somente para a PEM, mas, sobretudo, para a Autoridade Marítima. Infere-se, nesse sentido, pois, que, se a atuação da Procuradoria ocorresse na fase do IAFN (2015), não haveria necessidade de todos os trâmites processuais para que, enfim, fosse possível chegar à verdade dos fatos, que, por seu turno, desqualificariam integralmente a perícia realizada pela CPAOR.

No próximo capítulo será analisada a parte processual da produção antecipada de provas, e como a PEM, equiparando-se ao MP, pode fazer uso desse

⁷ Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras.

importante meio de instrução para evidências antes do início formal do processo, e alcançar, finalmente, a descoberta de causas determinantes de acidentes.

4 A PRODUÇÃO ANTECIPADA DE PROVAS PELA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA EM BUSCA DA VERDADE

Este capítulo prioriza compreender como a intervenção da Procuradoria na fase do inquérito, por meio da instrução probatória prévia, apresenta-se essencial para resguardar o direito e garantir a aplicação da justiça, de forma equitativa, imparcial e imediata. Na primeira seção, portanto, a ênfase será a utilização de normas processuais civis e penais aplicáveis na produção antecipada de provas pela PEM, fundamentada na percepção de que essa medida facilita apurar as verdadeiras causas de um acidente. A segunda seção, no entanto, buscará equiparar a atuação da PEM e do MP na fase de coleta de provas no inquérito. A terceira seção, finalmente, relacionará os dados extraídos do acidente com o navio Haidar e os resultados das entrevistas, com o intuito de indagar se de fato a produção antecipada de provas pela PEM atende à promoção do interesse coletivo por promover benefícios à sociedade e a manutenção da ordem jurídica ao garantir a segurança da navegação.

4.1 A INSTRUÇÃO PROBATÓRIA PRÉVIA PELA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Conforme mencionando no segundo capítulo, o inquérito necessita atingir robustez probatória necessária para que o representante da PEM ofereça manifestação consistente. Se não for assim, obrigatoriamente, será requerida a realização de diligências complementares, que significa o retorno do IAFN para ser reexaminado pelas Capitânicas, Delegacias e Agências, condição que, indubitavelmente, afetará a celeridade do andamento processual.

Constata-se, então, que essas diligências auxiliam a PEM a identificar o aspecto gerador de determinado acidente. Em algumas situações, no entanto, devido ao grande lapso temporal, a prova é inviabilizada, situação que impede o objetivo de esclarecer circunstâncias de sinistros.

Depreende-se, dessa forma, que somente após o cumprimento de diligências, a Procuradoria poderá se manifestar pela representação ou pelo

arquivamento. Observa-se, no entanto, nessa situação, lapso temporal sem qualquer atuação da PEM, que se pudesse intervir na investigação de forma tempestiva, poderia contribuir de forma relevante para que houvesse julgamento justo, traduzido em resposta eficiente à sociedade.

Sabe-se que, no direito administrativo, a produção antecipada de provas pode ser requerida em processos administrativos disciplinares ou em outras situações em que haja a necessidade de preservar evidências para a tomada de decisão por parte da autoridade administrativa competente (Di Pietro, 2022). Uma dessas situações constituem o arcabouço probatório elaborado para a perícia de acidentes e fatos da navegação.

A legislação do TM, entretanto, é omissa quanto a possibilidade de a PEM atuar no inquérito com o atributo de produzir provas. Para tanto, o art. 155 da LOTM (Brasil, 1954) em conjunto com o dispositivo previsto no art. 171 do Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo (RIPTM) (Brasil, 2021), prevê que em caso de inação da norma é possível a aplicação de disposições de processos civil e penal.

Vislumbra-se, assim, avocando a PEM o disposto nas leis processuais, a possibilidade de esse órgão participar do IAFN desde a confecção, auxiliando os agentes da AMB na elaboração, ao tornar a prova consistente em manifestação contundente, capaz, portanto, de reduzir as chances de a prova perecer ou conflitar com as conclusões dos Agentes da AMB.

Deve-se analisar, então, a produção antecipada de provas pelo viés do CPC (Brasil, 2015) e do Código de Processo Penal (CPP) (Brasil, 1941), a fim de verificar a implementação dessa hipótese:

Na seara civil, a partir da vigência do CPC (Brasil, 2015) não é mais necessário demonstrar a urgência de realizar o procedimento, basta que as partes demandem ao juiz a necessidade da produção de evidências em caráter antecipado ao processo (Costa *apud* Fuga; Rodrigues; Jobim; Antunes, 2020).

Caberia, portanto, com base nas hipóteses previstas no art. 381 do CPC (Brasil, 2015), a qualquer das partes requerer ao juiz tal prova. O art. 382, § 4º do CPC (Brasil, 2015), prevê que para esse trâmite não cabe manifestação da parte contrária com o intuito de rebater a prova, contudo, a doutrina diverge desse aspecto, por afronta aos art. 5º, inciso LV e art. 7º ambos da CF (Brasil, 1988) (Mollica *apud* Fuga; Rodrigues; Jobim; Antunes, 2020).

Verifica-se, a propósito, em pesquisas realizadas em jurisprudências do TM, que apenas uma vez foi solicitada a produção antecipada de provas pela defesa, sendo, à época, a PEM contrária a esse pedido.

Ressalte-se que o processo nº 21.267 (Brasil, 2007) tratou do acidente da navegação, previsto no art.14, explosão, da LOTM (Brasil, 1954) do Navio Vicuña, ocorrido em 2004. A parte contrária requereu a suspensão da perícia realizada pela Capitania dos Portos do Paraná, que decidira, à época, pelo arquivamento do feito. Inferira que não permaneceram demonstradas as causas do acidente, e, para tanto, invocou normas do processo civil, devido ao receio de as evidências sucumbirem. Não haveria possibilidade, nessa situação, de aguardar o início do processo para a materialização do direito, bastando, para tanto, existir a validade jurídica do direito reivindicado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano pela demora na prestação jurisdicional (*periculum in mora*) (Marinoni; Arenhart; Mitidiero, 2022).

A PEM alegou que a prova não era prevista no âmbito do TM (Brasil, 2007) e pugnou pela extinção do feito. Por fim, o processo foi julgado improcedente, pois a destruição da embarcação impediu a comprovação de onde originou-se o centelhamento que provocou o sinistro. Retira-se desse caso, contudo, lição importante: foi deferida, excepcionalmente, realização de instrução probatória prévia.

Reitere-se, pois, que se a PEM já utilizasse esse meio de prova desde então, possivelmente, as discrepâncias identificadas na investigação do caso Haidar seriam elucidadas previamente e, por conseguinte, não retardariam o processo em demasia, além de contribuir, decisivamente, para mitigar a reincidência de acidentes semelhantes.

Em relação à esfera penal, pode-se de igual forma realizar a produção antecipada de provas. Essa medida é regulamentada pelo art. 225, CPP (Brasil, 1941) sendo cabível tanto na fase de inquérito quanto na processual.

A instrução probatória prévia no processo penal desempenha papel fundamental na preservação de evidências e na promoção da eficácia da justiça. Pode ser solicitada tanto pelo MP quanto pelo querelante. A doutrina penal sublinha a importância de equilibrar a busca pela verdade objetiva com a proteção de direitos fundamentais das partes envolvidas no processo (Capez, 2023).

Registre-se, por tudo isso, que existem meios de a PEM preencher a lacuna deixada pela Lei do TM em relação à produção de prova antecipada, e, dessa

maneira, participar ativamente da fase inquisitorial, podendo dispor tanto de normas do processo civil quanto do penal.

4.2 EQUIPARAÇÃO DA PROCURADORIA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

Identifica-se, na fase de inquérito policial, a possibilidade de a autoridade policial ou do MP produzirem provas. Sabe-se, na primeira situação, que seria aderente à competência essencial. Quanto ao MP, no entanto, há, atualmente, divergências na doutrina referente a essa atuação.

Capez (2023), por sua vez, é contrário à investigação do MP na fase de apuração do ilícito. Rangel (2022), entretanto, é favorável à participação desse órgão desde a fase de investigação.

A súmula 234⁸ do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reforça a atuação do MP tanto no âmbito inquisitorial quanto no processual. A aplicação desse dispositivo possibilita que a persecução penal seja conduzida pelo Promotor que a iniciou na fase de inquérito, conferindo maior efetividade na investigação, que refletirá em acusação bem fundamentada, além de maior segurança jurídica.

Cite-se que no ordenamento jurídico brasileiro não há previsão de o MP atuar na fase de inquérito. No artigo 129, incisos VI, VII e VIII da CF (Brasil, 1988) existe somente a previsão de atuação desse órgão de forma indireta.

Esclareça-se, portanto, que embora a Constituição não determine explicitamente que o MP atue na condução direta de inquéritos, ela lhe confere o poder de supervisionar e requisitar investigações, assegurando que participe de forma relevante e ativa nessa etapa (Kerche, 2018).

Sublinhe-se, então, que o art. 129, I da CF (Brasil, 1988) atribuiu ao MP a qualidade de *dominus litis* da ação penal pública, ao evidenciar que as provas produzidas no inquérito servirão como elemento de conhecimento do promotor. É possível, então, que o MP atue na fase de inquérito independentemente de investigação efetuada pela autoridade policial (Souza, 2003).

Percebe-se que alguns doutrinadores consideram um contrassenso que o MP possa solicitar diligências à polícia e não possa ele próprio realizar a investigação, pois quem pode o mais pode o menos (Mendroni; Lima; Castilho,

⁸ A participação de membro do Ministério Público na fase investigatória criminal não acarreta o seu impedimento ou suspeição para o oferecimento da denúncia (Brasil, 2011).

1999). Dessa forma, uma autoridade que dispõe de competência para realizar ato de maior complexidade, é igualmente competente para realizar atos de menor dificuldade. Significa, portanto, que se o MP está apto a propor denúncia, igualmente está para praticar atos investigatórios no inquérito.

Instituiu-se, então, a fim de legitimar a atuação do MP nessas situações, o Procedimento Investigatório Criminal (PIC)⁹. Trata-se de solução que permite ao órgão acusador desempenhar função investigativa de forma autônoma e eficaz, em complementação à atuação da polícia. Essa conduta assegura apuração mais aprofundada de crimes. Essa disposição legal, além disso, autoriza o MP a acompanhar, fiscalizar e efetuar, quando necessário, atividades policiais, que incluem investigações criminais realizadas durante a fase de inquérito.

Registre-se, assim, que a fim de firmar esse entendimento, o PIC tem sido confirmado por diversos julgamentos no Supremo Tribunal Federal (STF)¹⁰ e do STJ¹¹, que reconhecem ser essa atuação legítima e constitucional (Souza, 2003).

A doutrina majoritária, portanto, posiciona-se no sentido de ser cabível que o MP realize, no inquérito policial, atos investigativos que constituirão a ação penal. Aplicando-se o princípio da isonomia e equiparação, a PEM, por sua semelhança institucional e funcional com àquele órgão, pode, de igual forma, efetuar a investigação no curso do IAFN, a fim de preparar a denúncia que será apresentada ao TM.

Destaque-se que alguns países da Europa continental acolhem a presença do promotor que atue na investigação. Na América do Sul, igualmente, países como Argentina¹², Peru¹³ e Paraguai¹⁴ consolidaram posicionamento nesse mesmo sentido (Souza, 2003).

⁹ O artigo 1º da Resolução nº 181 de 7 de agosto de 2017, do Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP), institui o Procedimento Investigatório Criminal (PIC) na seara do ente acusatório (Brasil, 2017).

¹⁰ RE 593727 (2015) - O STF reconheceu que o Ministério Público tem capacidade para efetuar diligências policiais diretamente. O Tribunal decidiu que, além da polícia, o MP também pode conduzir investigações criminais, reforçando a legalidade do PIC.

¹¹ REsp 1.297.974 (2013) - O STJ decidiu que o Ministério Público pode conduzir investigações criminais diretamente, desde que respeitados os direitos e garantias fundamentais do investigado.

¹² O Órgão de acusação detém a capacidade de conduzir a investigação (art. 196 e art. 196 do *Código Procesal Penal de la Nación*) (Souza, 2003).

¹³ A Promotoria é a responsável por apurar os crimes desde a promulgação da Constituição de 1993 (Souza, 2003).

¹⁴ O *Código Procesal Penal* do Paraguai atribuiu ao Ministério Público a condução da análise preliminar dos delitos (Souza, 2003).

Concebe-se, assim, que existem meios de a PEM produzir provas antecipadamente, podendo dispor tanto de leis que regulamentam o processo civil quanto o penal, tendo em vista que a atuação desse órgão pauta-se pela aplicação do princípio *in dubio pro societate*, ou seja, fazer uso de uma decisão, baseada em provas robustas, que favoreçam os interesses e a segurança da sociedade, em vez de beneficiar exclusivamente o indivíduo.

A instrução probatória prévia, dessa maneira, torna-se meio eficaz para a PEM oferecer denúncia com urgência necessária e convicção probatória suficiente para subsidiar representação, alicerçada em evidências descobertas durante a investigação.

4.3 A NECESSIDADE DA PRODUÇÃO ANTECIPADA DE PROVAS EM PROL DO INTERESSE PÚBLICO

Reitere-se, pois, que ao se equiparar ao MP seria plenamente possível a atuação da PEM no curso do IAFN, seja acompanhando o andamento do inquérito ou aduzindo reserva de jurisdição ao solicitar, por exemplo, medidas cautelares, como é o caso da produção antecipada de provas, com o intuito de produzir ou resguardar evidências para dar suporte à manifestação. Deve-se, contudo, indagar se de fato essa assertiva seria do interesse público e de que maneira contribuiria para reduzir o tempo processual, a apuração da verdade episódica de um acidente ou fato da navegação.

Para analisar esse questionamento é necessário correlacionar as informações das investigações do acidente com o navio Haidar, realizadas pela CPAOR e pela PEM, bem como os resultados das entrevistas semiestruturadas realizadas com especialistas no assunto, quais sejam: uma Procuradora da PEM, um Juiz do TM e um agente da AMB, o Delegado da Capitania dos Portos de Laguna, nas quais os entrevistados poderão emitir diferentes visões sobre o tema proposto na pesquisa.

Identifica-se, com base nos dados compilados do acidente do navio Haidar, mencionados no terceiro capítulo deste trabalho, que se a PEM atuasse desde a origem do evento, em 2015, haveria melhorias no processo, tanto no enquadramento legal, quanto na celeridade processual, tendo em vista que o acidente somente foi julgado em setembro de 2021, ou seja, cinco anos e onze meses depois do fato.

Quadro 1- Dados compilados do acidente do Navio Haidar

Embarcação Haidar	Investigação efetuada pela CPAOR	PEM
Fase	Pré-Processual (IAFN)	Pós-Processual (no curso do processo)
Enquadramento legal	Art. 14, “a” da LOTM (naufrágio)	Art. 14, “a” (naufrágio) e Art. 15, “c” (má estivação) e “e” (poluição hídrica) da LOTM
Atuação na Investigação	Início 5 dias após o acidente (11/10/2015) concluída em 11/2016	Recebeu os autos da CPAOR em 11/2016 e representou em 11/2018
Pedido de Diligências	X	Sim, duas diligências que retornaram os autos a CPAOR, a primeira em 09/2017 e a segunda em 04/2018
Conclusão	As causas determinantes apontadas levariam ao Arquivamento por caso fortuito	As causas raízes do sinistro foram divergentes das apontadas pela CPAOR, ofereceu Denúncia com base nas provas produzidas pela PEM e Assistente Técnico da DEN

Fonte: A Autora.

Observa-se, assim, que os autos permaneceram aproximadamente um ano na CPAOR. Logo após, quando deram entrada na PEM, foram mais dois anos somente de diligências, ato requerido pela PEM, na fase processual, que retorna os autos à CPAOR, para realização de novas provas (figura 2, Anexo A). Isso ocorre porque como a PEM não atuou no IAFN, torna-se mais difícil obter as provas depois de concluído esse procedimento.

Ainda assim, foi possível o recolhimento de evidências suficientes que demandaram a representação pela PEM. Contudo, caso o órgão atuasse na fase investigativa, auxiliando os agentes da AMB, todas as provas necessárias seriam recolhidas nesse período, não havendo a necessidade de realizar diligências complementares.

Outro fato relevante é que o embasamento legal da PEM foi totalmente diferente do atribuído pela CPAOR. Ao dispor de outros fatos típicos presentes na LOTM (Brasil, 1954), o órgão acusador responsabilizou os envolvidos nas medidas de suas

culpas, sendo ao final o julgamento pelo TM procedente. Portanto, a Corte do Mar concordou com os fatos típicos expostos pela PEM em sua denúncia, que não constavam na conclusão da investigação inicial.

Por fim, as causas determinantes do naufrágio apontadas pela CPAOR e pela PEM, como tratado no terceiro capítulo, foram diversas. Se ambos os órgãos tivessem atuado em conjunto na investigação, haveria uma conclusão uníssona, o que reforçaria a peça acusatória e asseguraria a justiça, evitando assim a impunidade.

Percebe-se, ao analisar os dados da tabela, que se a PEM atuasse na fase do IAFN, haveria benefícios, tais como: a investigação, e, em consequência, o processo poderiam ser concluídos em menor tempo; não haveria, por exemplo, necessidade de realização de duas diligências; e não haveria o risco de arquivamento do feito, pois haveria a responsabilização de forma justa e compatível às participações deles no acidente, em forma de resposta justa e imediata à sociedade.

Em relação às entrevistas semiestruturadas, cujo questionário, comum a todos os participantes, encontra-se no Apêndice A, verifica-se que os respondentes¹⁵ expressaram opiniões acerca do tema.

No Apêndice B, por sua vez, a Procuradora da PEM registrou que a produção antecipada de provas é benéfica, pois se constitui em ferramenta relevante para auxiliar os Agentes da AMB na conclusão da investigação de sinistros marítimos. Para ela, ambas as partes podem realizar esse tipo de prova. Não haveria, pois, desequilíbrio na relação entre os envolvidos em um processo, pois seriam obedecidos os princípios do contraditório e da ampla defesa.

Salientou a importância da prova pericial e destacou que os agentes que atuam no IAFN não detêm os conhecimentos técnicos necessários para efetuar a investigação, necessitando, portanto, de colaboração especializada. Nessa oportunidade, a PEM poderia auxiliá-los.

Destacou que o acidente com o navio Haidar foi um exemplo importante, pois a perícia concluiu que se tratava de um caso fortuito, mas as provas da PEM e de seu auxiliar técnico demonstraram o contrário. Entretanto, para haver segurança jurídica, a participação proativa da PEM seria significativamente reforçada se essa possibilidade estivesse expressamente prevista em lei.

¹⁵Os entrevistados forneceram sua concordância ao assinarem o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), formalizando sua anuência para a participação na pesquisa.

A opinião do Juiz do TM, no Apêndice C, também é positiva, prevendo que a atuação da PEM na fase investigativa seria um meio de evitar o perecimento de evidências e robustecer a acusação da PEM, inclusive, no naufrágio da embarcação Haidar. A participação da PEM na elaboração do IAFN evitaria, portanto, resultados precipitados, distantes da realidade, tendo em vista a divergência de conclusões de peritos da Capitania e da PEM.

Aventou, inclusive, a possibilidade de a PEM atuar cautelarmente antes mesmo da instauração do IAFN, com o intuito de preservar a prova. Foi destacada a importância de algumas evidências específicas que são essenciais para a análise e apuração das causas de um acidente. No contexto do naufrágio do navio Haidar, a intervenção da PEM, que ocorreu após a conclusão da investigação inicial, revelou-se fundamental para a descoberta da causa raiz do soçobramento. Diante disso, a PEM estaria plenamente capacitada para atuar em casos de maior relevância, oferecendo uma valiosa contribuição aos agentes da AMB e fortalecendo a busca pela verdade.

Da mesma forma que a entrevistada anterior, o Juiz do TM posiciona-se de maneira favorável, por não haver consequências prejudiciais à parte adversa, mas destaca a necessidade de regularizar essa possibilidade por meio de norma infralegal.

Apresenta-se, por sua vez, no Apêndice D, a perspectiva do agente da AMB. Ele defende que a investigação não é da competência precípua da PEM, entretanto nada impede que ela atue para descobrir as reais causas de um acidente. Essa atuação, segundo ele, contribuiria com os militares que elaboram documentos do IAFN, e, por consequência, significaria celeridade ao oferecimento da denúncia e a julgamentos eficazes pelo TM.

Menciona que, se a PEM já possui o poder de oferecer denúncias, seria perfeitamente aceitável que também desempenhasse um papel ativo na condução da investigação.

Ele entende, ainda, que esse meio de prova não é prejudicial à parte contrária, que também pode produzir elementos probatórios que entenda necessários. Corroborar, no entanto, com a posição dos demais entrevistados de essa previsão constar em norma legal.

Depreende-se, assim, que os entrevistados foram unânimes em apontar que a participação da PEM na fase investigativa contribuirá significativamente para

obter resultado exitoso, equitativo e justo em um processo administrativo sancionador perante o TM, quando do julgamento de um acidente ou fato da navegação. Trata-se, portanto, de medida que beneficia o interesse público, por meio de resposta mais imediata à sociedade, além de fortalecer substancialmente a segurança da navegação, cumprindo, assim, importante missão atribuída à AMB.

5 CONCLUSÃO

Revela-se nesta pesquisa o interesse em examinar a viabilidade e utilidade da produção antecipada de provas pela PEM durante a investigação de um acidente ou fato da navegação. Considera-se, ainda, se essa conduta seria juridicamente possível no âmbito do procedimento administrativo instaurado perante o TM, visando à segurança da navegação em AJB e à satisfação do interesse coletivo, por intermédio de julgamentos céleres, capazes de proporcionar justiça à sociedade.

Evidencia-se, no segundo capítulo, a origem da PEM e a importância dela no âmbito da estrutura organizacional da Marinha, ao atribuir a esse órgão papel essencial de responsabilidade da AMB, de guardião das normas de segurança na AJB. Aponta-se também a gênese do TM e a relação dele com a PEM. Descreve-se, por fim, aspectos atinentes à elaboração do IAFN e os trâmites processuais que darão respaldo ao oferecimento de denúncia pela PEM.

Destaca-se, no terceiro capítulo, o acidente do navio Haidar e as consequências dele para a MB. Enfatizam-se discrepâncias entre a investigação efetuada pela Capitania dos Portos e a conclusão da PEM sobre a causa raiz do naufrágio.

Reflete-se, no quarto capítulo, acerca da possibilidade de a PEM, igualando-se a prerrogativas do MP, participar da investigação de um sinistro marítimo, auxiliando os agentes da AMB, atuando não só no acompanhamento de um IAFN, mas também, produzindo evidências. Verifica-se de que maneira ocorre a realização da instrução probatória prévia em processos civil e penal, além da aplicação no âmbito do direito administrativo. Correlaciona-se, conclusivamente, os dados da investigação do acidente com a atuação da PEM na fase processual, em conjunto com as entrevistas semiestruturadas, com o propósito de indagar se a intervenção preventiva da PEM traria benefícios à coletividade.

Revela-se, a seguir, as conclusões fundamentais desses segmentos. Infere-se, no segundo capítulo, que a PEM é um órgão fundamental para a consecução de

atividades subsidiárias da AMB relacionadas à segurança da navegação. Revela-se, além disso, a importância de denúncia bem formulada e a relevância do trâmite do processo administrativo perante o TM, obedecendo a dispositivos legais processuais adotados no âmbito civil e penal. Conclui-se que todos esses elementos são essenciais para a garantia da justiça e da segurança no mar e em águas interiores.

Evidencia-se, no terceiro capítulo, a correlação entre a investigação realizada pela Capitania e a análise do IAFN pela PEM, com ênfase às diferenças no resultado do acidente com a embarcação Haidar, que, a propósito, consubstanciou-se em marco decisivo, porquanto alterou norma da AMB com o intuito de evitar a reincidência de acidentes correlatos. Justifica-se, por conseguinte, que a participação proativa da PEM na fase de investigação não serviria apenas para auxiliar os agentes da AMB, pois, acima de tudo, propiciaria decisões mais justas e imediatas.

Demonstra-se, finalmente, no quarto capítulo, a adequação de a PEM, munida da equiparação com o MP, como ente acusatório, atuar no IAFN. Essa atuação, a propósito, não seria apenas na produção de provas antecipadamente, com o intuito de fortalecer e proteger evidências que são produzidas naquele momento, mas também, acompanhando a investigação e solucionando demandas que se não fossem resolvidas nessa fase causariam perecimento dessas evidências, implicando em grave prejuízo ao resultado do julgamento.

As entrevistas, por sua vez, comprovaram que a participação da PEM de forma preventiva contribuiria para o êxito do processo, consubstanciando-se, portanto, útil à coletividade, por, precipuamente, oferecer decisões mais justas e efetivas. De acordo com a análise dos respondentes, a instrução probatória prévia é admissível tanto pela defesa quanto pela acusação, não configurando, assim, qualquer violação a paridade entre as partes na utilização desse recurso probatório.

A questão da pesquisa foi: “Em que medida é juridicamente admissível e atende ao interesse público a produção antecipada de provas pela Procuradoria Especial da Marinha?” O estudo permitiu respondê-la positivamente. Evidencia-se, contudo, que a atuação da PEM na fase de investigação seria reforçada se houvesse norma legal que sustentasse a situação, ou até mesmo a concepção de norma infra-legal da AMB ou do TM, que, dessa maneira, refutaria alegações de controvérsias e, sobremaneira, consolidaria a participação proativa da PEM durante os inquéritos de acidentes e fatos da navegação.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil). **GISIS – Global Integrated Shipping Information System**. [2024]. Disponível em: eb.antaq.gov.br/portaltv3/Gisis/Index.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. [Constituição de (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [1988]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 03 de outubro de 1941. Código de Processo Penal. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 04 out. 1941. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Decreto-Lei nº 20.829, de 21 de dezembro de 1931. Cria a Diretoria da Marinha Mercante e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 22 dez. 1931. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=20829&ano=1931&ato=3c20zaU9UeBpXT6f5>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-203/DPC**: normas da autoridade marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Rio de Janeiro, 2023a. 121 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-203.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-302/DPC**: normas da autoridade marítima para inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação (I-AFN). Rio de Janeiro, 2023b. 63 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-302.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Relatório de investigação de acidentes marítimos**. Rio de Janeiro, [2024]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/relatorios-de-investigacao-de-acidentes-maritimos>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Resolução MSC 255 (84)**, de 16 de maio de 2008. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/ResMSC255\(84\)COD_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/ResMSC255(84)COD_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf). Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: doutrina militar naval. Mod. 1. Brasília, DF, 2017.

BRASIL. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispões sobre o Tribunal Marítimo. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 6 fev. 1954. Disponível em: <https://>

www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2180-5-fevereiro-1954-361393-publicacaooriginal-1-pl.html. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Lei nº 7.642, de 18 de dezembro de 1987. Dispõe sobre a Procuradoria Especial da Marinha – PEM, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 19 dez. 1987. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7642.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. Código de Processo Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 17 mar. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020. 79 p. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso.pdf. Acesso em: 15 mai. 2024.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Portaria nº 194/DPC**, de 23 de junho de 2016. Estabelece requisitos adicionais para a atracação de navios de transporte de carga viva. Disponível em: <https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Diario-Oficial/Diario-Oficial/PORTARIA-N%C2%BA-194-DPC-DE-23-06-2016.html>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal de Justiça. **Súmula nº 234**. Brasília, DF, STJ, 2011. 42 p. Disponível em: https://www.stj.jus.br/docs_internet/revista/electronica/stj-revista-sumula-2011_17_capSumula234.pdf. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **80 anos do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014. 192 p.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Processo nº 21.267/2005**. Relator: Marcelo David Gonçalves. Acórdão: 13 nov. 2007. Disponível em: <https://tm-jurisprudencia.marinha.mil.br/solr/anuarios/21267.pdf>. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Processo nº 31.392/2017**. Relator: Attila Halan Coury. Acórdão: 04 out. 2021. Disponível em: <https://tm-jurisprudencia.marinha.mil.br/solr/anuarios/31392.pdf>. Acesso em: 10 maio 2024.

BRASIL. Tribunal Marítimo. Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo. Dispõe sobre a disposição e competência do Tribunal Marítimo, bem como estabelece ritos para o processo e o julgamento dos feitos da sua competência legal, além de fixar procedimentos administrativos pertinentes ao próprio Tribunal. **Diário de Justiça da União**, n. 213, 09 nov. 2009. 30 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/judiciario/legislacao/RIPTM.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2024.

BRASIL. Tribunal Marítimo. **Resolução nº 49/2020**. Estabelece a competência do Tribunal Marítimo para o julgamento em casos de poluição provenientes ou causadas por embarcação. Rio de Janeiro: TM, 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/portarias_resolucoes/Resolucao_49-2020.pdf. Acesso em: 10 jul. 2024.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. Responsabilidade administrativa marítima ambiental: uma análise do tribunal marítimo. **Universitas Jus**, Brasília, DF, v. 27, n. 3, p. 70-7, 2017.

CAPEZ, Fernando. **Curso de processo penal**. 30. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2023.

CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO (Brasil). **Resolução nº 181**, de 7 de agosto de 2017. Dispõe sobre instauração e tramitação do procedimento investigatório criminal a cargo do Ministério Público. 22 p. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Resolucoes/Resolucao-181-1.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2024.

COUTINHO, Luiz Octávio. **Palestra Institucional**. Rio de Janeiro: PEM, 2024.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 35. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

ESPINDULA, Alberi. **Perícia criminal e cível**: uma visão geral para peritos e usuários da perícia. Campinas, SP: Millennium, 2016. 446 p.

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

FUGA, Bruno; RODRIGUES, Daniel Colnago; JOBIM, Marco Félix; ANTUNES, Thiago Caversan. **Produção antecipada da prova**: questões relevantes e aspectos polêmicos. 3.ed. Londrina, PR: Thoth, 2020.

GRECO, Rogério. **Manual de atividade policial**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

GRINOVER, Ada Pellegrini; PERLINGEIRO, Ricardo. Código modelo de processos administrativos-judicial e extrajudicial-para Ibero-América. **Revista Eletrônica de Direito Processual**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 360-383, 2012.

IMO – International Maritime Organization. **The Nairobi international convention on the removal of wrecks**. London: IMO, 2011. 23 p. (Miscellaneous; n. 5).

INTERNATIONAL GROUP OF P&I – IGP&I. London, 2023. Disponível em: <https://www.igpandi.org>. Acesso em: 10 jun. 2024.

JÚDICE, Mônica Pimenta. **O direito marítimo no código de processo civil**. Salvador: Jus Podivm, 2015.

KERCHE, Fábio, Independência, Poder Judiciário e Ministério Público. **Caderno CRH**, Salvador, v. 31, n. 84, p. 567-580, set./dez. 2018.

LEAL, Rosemiro Pereira. **Teoria geral do processo**: primeiros estudos. Belo horizonte: Fórum, 2005. 363 p.

MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel. **Curso de Processo Civil**: volume 3. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2022.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Direito marítimo**. 3. ed. rev. e aum. Barueri: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**: volume III. Barueri: Manole, 2015, p. 343.

MENDRONI, Marcelo Batlouni; LIMA, Marcellus Polastri; CASTILHO, Ela WIECHO V. de. Investigação criminal pelo Ministério Público. **Boletim dos Procuradores da República**, Rio de Janeiro, ano I, n. 11, p. 04, mar. 1999.

OLIVEIRA, Lyvia Amado de. **Mudanças climáticas globais, eventos hidroclimáticos extremos e gestão adaptativa local**: pesquisa-ação na cidade de Novo Airão/AM. 2023. 174 f. Dissertação (Pós-Graduação em Ciência Ambiental) – Instituto de Energia e Ambiente, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/106/106132/tde-03012024-171130/pt-br.php>. Acesso em: 10 jun. 2024.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito processual marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

RANGEL, Paulo. **Direito processual penal**. 30. ed. São Paulo: Atlas, 2022

SOUZA, Alexander Araujo, O promotor de justiça investigador e a teoria das provas ilícitas. **Rev. Minist. Público**, Rio de Janeiro, RJ, v. 17, p. 25-65, 2003.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DAS ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS

1. PROPÓSITO

Esta entrevista tem por propósito coletar informações, não classificadas, objetivas e subjetivas sobre a possibilidade de produção antecipada de provas pela PEM no curso do IAFN.

2. QUALIFICAÇÃO DO (A) ENTREVISTADO (A)

2.1 Qual é o seu nome completo?

2.2 Qual é o seu cargo atual e há quanto tempo o exerce?

2.3 Há quanto tempo serve (iu) na Marinha do Brasil?

2.4 Caso considere relevante, descreva suas outras experiências profissionais anteriores relacionadas ao tema?

3. ATUAÇÃO DA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA NA FASE DE INQUÉRITO

3.1 Em que medida a produção da prova pericial é importante para apurar as causas de um acidente ou fato da navegação?

3.2 Considera que a PEM pode adotar que ações no curso do IAFN para resguardar a prova?

3.3 No caso do naufrágio da embarcação HAIDAR entende que seria útil se a PEM interviesse na fase de investigação do IAFN? Por quê?

3.4 Até que ponto é admissível a PEM coletar provas na fase investigatória do IAFN?

3.5 – Em que medida a atuação da Procuradoria Especial da Marinha na produção de provas antecipadas compromete os princípios do contraditório e da ampla defesa?

3.6 - Em que medida a falta de uma regulamentação clara e específica sobre a produção de provas antecipadas pela PEM pode resultar em interpretações arbitrárias ou inconsistentes da lei?

APÊNDICE B - ENTREVISTA COM A PROCURADORA ESPECIAL DA MARINHA, CAPITÃO- TENENTE DIANA SOARES CORTEZE CALDEIRA

Resposta item 2.1: DIANA SOARES CORTEZE CALDEIRA

Resposta item 2.2: Representante da Procuradoria Especial da Marinha, desde dezembro de 2014.

Resposta item 2.3: Ingressei na MB em janeiro de 2011.

Resposta item 2.4: Atuei muitos anos como advogada, especialmente em processos que envolviam questões médicas. Em tais demandas, diante da urgência médica, precisei me socorrer da então “medida cautelar de produção antecipada de provas” prevista no artigo 846 do CPC de 1973 diante do risco de perecimento da prova e, por consequência, do direito.

Resposta item 3.1: Embora não exista uma escala, ou valoração das provas, certo é que a prova pericial é extremamente valiosa para elucidação dos processos. Isto porque muitos fatos litigiosos não são da inteira compreensão dos operadores do direito, sendo a prova pericial peça fundamental para solução da controvérsia. Definir as causas de acidentes e fatos da navegação dependerá, muitas vezes, de conhecimentos técnicos que estão além do conhecimento jurídico, tais como estudos aprofundados de engenharia, meteorologia etc. Sendo assim, a prova pericial fornecerá elementos técnicos científicos para definição das causas dos incidentes.

Resposta item 3.2: A PEM pode assessorar os Agentes da Autoridade Marítima orientando-os acerca da cadeia de custódia da prova, bem como pode requerer a produção antecipada de provas, buscando uma atuação proativa.

Resposta item 3.3: Sim, pois a perícia realizada pelos peritos da Capitania, concluiu pela fortuidade do acidente, mas quando foi realizada uma perícia especializada, por um engenheiro naval, o entendimento foi pela perda da estabilidade. Sendo assim, uma perícia de engenharia realizada ainda na fase do IAFN, requerida pela PEM como produção antecipada de provas, evitaria conclusões equivocadas, bem como perdas de dados e informações.

Resposta item 3.4: A investigação direta e autônoma pela PEM pode ser admitida, mas é medida excepcional, pois a investigação é atividade inerente aos Agentes da AMB. No entanto, importante destacar que a lei 7642/87, artigo 5º, inciso V, autoriza inclusive que a PEM requeira a instauração de IAFN.

Resposta item 3.5: Não há comprometimento a tais princípios constitucionais, pois são medidas que devem ser requeridas perante a autoridade judicial, de forma justificada e, se deferidas, a parte contrária será intimada, sendo-lhe assegurado participar.

Resposta item 3.6: A PEM se socorre da legislação processual comum nos casos de omissão das leis específicas, LOTM e Lei 7642/87. Vale frisar que são legislações anteriores à CF/88 então, devem ser analisadas a luz do ordenamento jurídico em vigor. De fato, a ausência de previsão expressa pode gerar questionamentos acerca da legitimidade deste órgão de propor tais medidas, razão pela qual seria conveniente que tal possibilidade constasse de texto expresso, de norma positivada.

Rio de Janeiro, RJ, 17 de junho de 2024.

 Documento assinado digitalmente
DIANA SOARES CORTEZE CALDEIRA
Data: 11/07/2024 10:19:16-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

DIANA SOARES CORTEZE CALDEIRA
Capitão-Tenente
Procuradora Especial da Marinha

APÊNDICE C – ENTREVISTA COM O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO ATILA HALAN COURY

Resposta item 2.1: Attila Halan Coury

Resposta item 2.2: Juiz Militar. Cadeira do Corpo da Armada, nos termos do art. 2º, alínea “b”, § 2º, da Lei 2.180/1954. Assumi o 1º mandato em março de 2020 e estou no exercício do segundo mandato.

Resposta item 2.3: Servi por 30 anos na ativa, de 1979 a 2009. De 2009 a março de 2020 prestei tarefa por tempo certo na Diretoria de Portos e Costas.

Resposta item 2.4: Entre as diversas funções exercidas ao longo da carreira, fui Capitão dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte e Gerente de Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas.

Resposta item 3.1: A instrução do IAFN deve abranger todos os esforços para verificação dos elementos essenciais do IAFN previstos no artigo 35, da Lei nº 2.180/54, que contribuam para apuração e elucidação dos acidentes e fatos da navegação. Assim, a colheita e produção de provas são fundamentais para identificar os fatores contribuintes, as causas determinantes dos acidentes/ fatos da navegação, o nexo de causalidade, e, ainda, os possíveis responsáveis e suas condutas.

Resposta item 3.2: Entendo que a PEM pode participar de ações no curso do IAFN, a fim de colaborar com a autoridade competente e contribuir com o esclarecimento da matéria investigada (art. 34, Parágrafo único, da LOTM). A PEM, no meu sentir, pode agir de forma cautelar até mesmo antes da instauração do IAFN, ou durante a sua execução, a fim de garantir a preservação das provas que entender necessárias ou para promover a obtenção de outras. Incluem-se nessas provas: (i) àquelas que servem para reconstituição dos pormenores da navegação (rumos, manobras, sinais emitidos, derrotas, dinâmica do acidente), incluindo-se as provenientes do VDR, ECDIS e histórico do AIS; e (ii) àquelas que servem para esclarecer sobre os detalhes do carregamento, análise do estudo de estabilidade da embarcação e documentos afins.

Resposta item 3.3: Afirmativo. No caso do N/M Haidar, a participação de um Engenheiro Naval como assistente técnico da PEM foi fundamental para o esclarecimento dos fatos, pois realizou as seguintes análises e verificações: (i) de vídeos e fotografias do evento; (ii) dos efeitos da maré na embarcação; (iii) dos

desenhos dimensionais do cais, dados das defensas e os esforços do navio sobre esses equipamentos; (iv) do estudo de estabilidade do navio; e (v) o confronto das informações disponíveis sobre o carregamento no dia do acidente *versus* a capacidade máxima de carga do navio. Por fim, o Perito concluiu que a causa determinante do naufrágio foi decorrente de sobrecarregamento, o que comprometeu a estabilidade do navio. Essa conclusão do assistente da PEM foi diferente daquela identificada pelos Peritos da Capitania por ocasião da produção do Laudo Pericial. Caso a PEM tivesse atuado na fase investigatória, dada a complexidade do caso, poderia interferir na indicação de Peritos, orientar a colheita de provas e sugerir a realização de análises/verificações específicas.

Resposta item 3.4: Como na resposta anterior, a PEM pode atuar nos casos mais complexos, indicando ao Encarregado do IAFN os Peritos/Especialistas, de modo a suprir eventual carência técnica das OM; orientar a colheita de provas; e sugerir a realização de outras análises/verificações específicas. Dentre esses especialistas encontram-se os Inspectores Navais nível 1, Vistoriadores, Engenheiros Navais, Tecnólogos Navais, Oficiais oriundos da EFOMM e especialistas em hidrodinâmica, muitos destes atuando em outras Organizações Militares, Centros de Instrução ou Diretorias Especializadas e que são capazes de colher e analisar as evidências necessárias para solução dos acidentes e fatos da navegação.

Resposta item 3.5: Acredito que a atuação da PEM não compromete o princípio do contraditório e da ampla defesa, pois, em última análise o objetivo é o esclarecimento dos fatos, seja para subsidiar representações ou, se for o caso, arquivamento dos processos. Além disso, a intervenção da PEM pode complementar a atuação dos Peritos das CP/DL/AG, considerando eventual carência técnica daquelas OM, como já descrito. De toda forma, aos envolvidos e eventuais acusados em representação pública será oportunizada durante a instrução do processo no TM, a produção de outras provas ou contestação daquelas produzidas no IAFN.

Resposta item 3.6: Acredito que a matéria pode ser objeto de análise e elaboração de uma Resolução do TM, complementando o previsto no artigo 114, do RIPTM, considerando o disposto no artigo 35, da LOTM.

Rio de Janeiro, RJ, 24 de junho de 2024.

**APÊNDICE D – ENTREVISTA COM O DELEGADO DA DELEGACIA DA
CAPITANIA DOS PORTOS EM LAGUNA, CAPITÃO DE CORVETA FRANCISCO
JOSÉ SIQUEIRA FERREIRA**

Resposta item 2.1: FRANCISCO JOSÉ SIQUEIRA FERREIRA.

Resposta item 2.2: Delegado da Capitania dos Portos em Laguna - SC e exerce-o desde 26 de janeiro de 2024.

Resposta item 2.3: Ingressei na Marinha do Brasil em 06 de julho de 1997.

Resposta item 2.4: Atuei como Representante da Procuradoria Especial da Marinha por mais de 9 anos. E já atuei em um processo, no qual foi usada a medida cautelar de produção antecipada de provas. Não obstante não lembre o seu número, era da Relatoria do Juiz Ladeiras. Era um caso, no qual, ainda em sede de IAFN, era necessária a coleta das oitivas dos tripulantes, porquanto estavam prestes a deixar o país. Assim, a coleta de provas antecipadas foi realizada na sede do Tribunal Marítimo.

Resposta item 3.1: A prova pericial possui um papel essencial ao processo e a descoberta da verdade real. Conquanto não exista uma prova de maior valor que a outra ou a denominada “rainha das provas”, os peritos possuem a expertise em sua área, conhecimento que, na maioria das vezes, o operador do Direito ou Autoridade Julgadora não os possui. Portanto, baseado em tais premissas, é de extrema valia ao processo e à realização da justiça.

Resposta item 3.2: A PEM, como fiscal do ordenamento jurídico ou titular da ação administrativa, pode requerer a produção antecipada de provas, de ofício ou mediante provocação.

Resposta item 3.3: Sim, seria útil diante da celeridade na produção das provas. Assim, evitar-se-ia que dados fossem erroneamente analisados e obstaria a produção de provas diametralmente opostas.

Resposta item 3.4: A rigor, trata-se de uma competência estabelecida em lei aos Agentes da Autoridade Marítima (Capitães dos Portos e Delegados). Todavia, a competência da PEM para investigar ganha força ao pensarmos na teoria dos poderes implícitos, que é a tese ratificada pelo STF aos membros do Ministério Público. Tal argumento é assim simplificado: quando a lei concede uma função a um órgão, concede-lhe, meios necessários à realização da investigação por meios próprios.

Logo, como oferecer uma peça acusatória (no caso da PEM, representação) se não tem competência para investigar?

Resposta item 3.5: Na produção antecipada de provas, deve ser possibilitada às partes do processo a dialética processual, com a possibilidade de assistir a sua produção, produzir quesitos e se contrapor a eventuais perguntas, as quais não possuam nexos com o processo. Logo, entendo que não macula os princípios do contraditório e da ampla defesa conferido às partes.

Resposta item 3.6: Na seara do Processo Administrativo Marítimo, há a previsão da aplicação das leis processuais, de forma subsidiária, em caso de omissão. Com isso, sem prejuízo da aplicabilidade de outras leis processuais pátrias, o art. 156, inciso I, do Código de Processo Penal em vigor, a título de exemplo, prevê a facultatividade do juiz, de ofício, antes do início do processo, ordenar a produção prévia de provas. Logo, tal dispositivo pode ser aplicada na esfera dos processos em trâmite no Egrégio Tribunal Marítimo. Em que pese tal interpretação, caso fosse alterada a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo para constar, de forma expressa, tal possibilidade, de forma inquestionável, mitigaria eventuais divergências sobre a sua possibilidade legal.

Laguna, SC, 24 de junho de 2024.

Documento assinado digitalmente
 FRANCISCO JOSE SIQUEIRA FERREIRA
Data: 11/07/2024 15:38:46-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

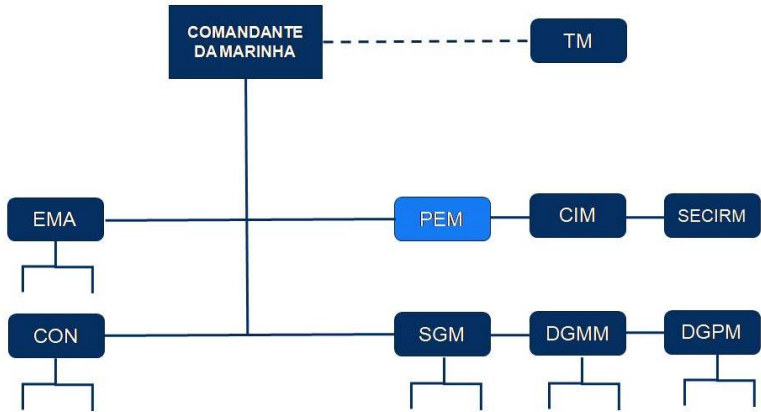
FRANCISCO JOSÉ SIQUEIRA FERREIRA

Capitão de Corveta

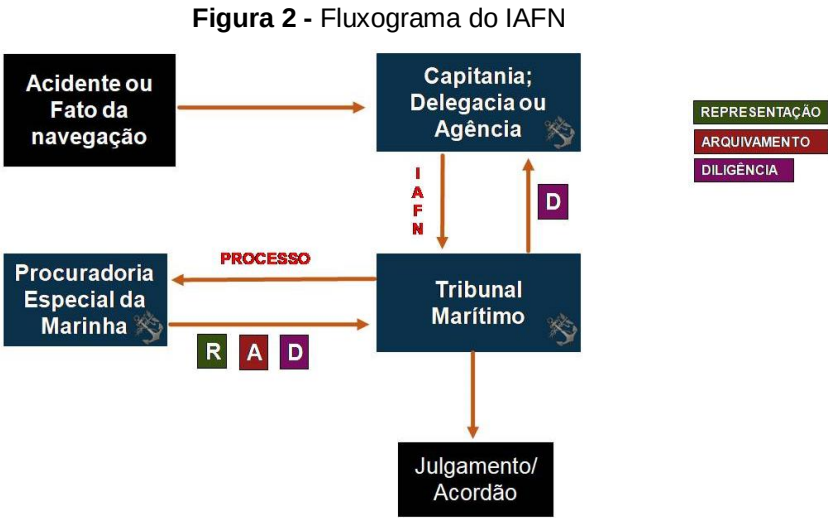
Delegado da Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna

ANEXO A - A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA E O TRÂMITE DO INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Figura 1- A PEM e o TM no Organograma da Marinha



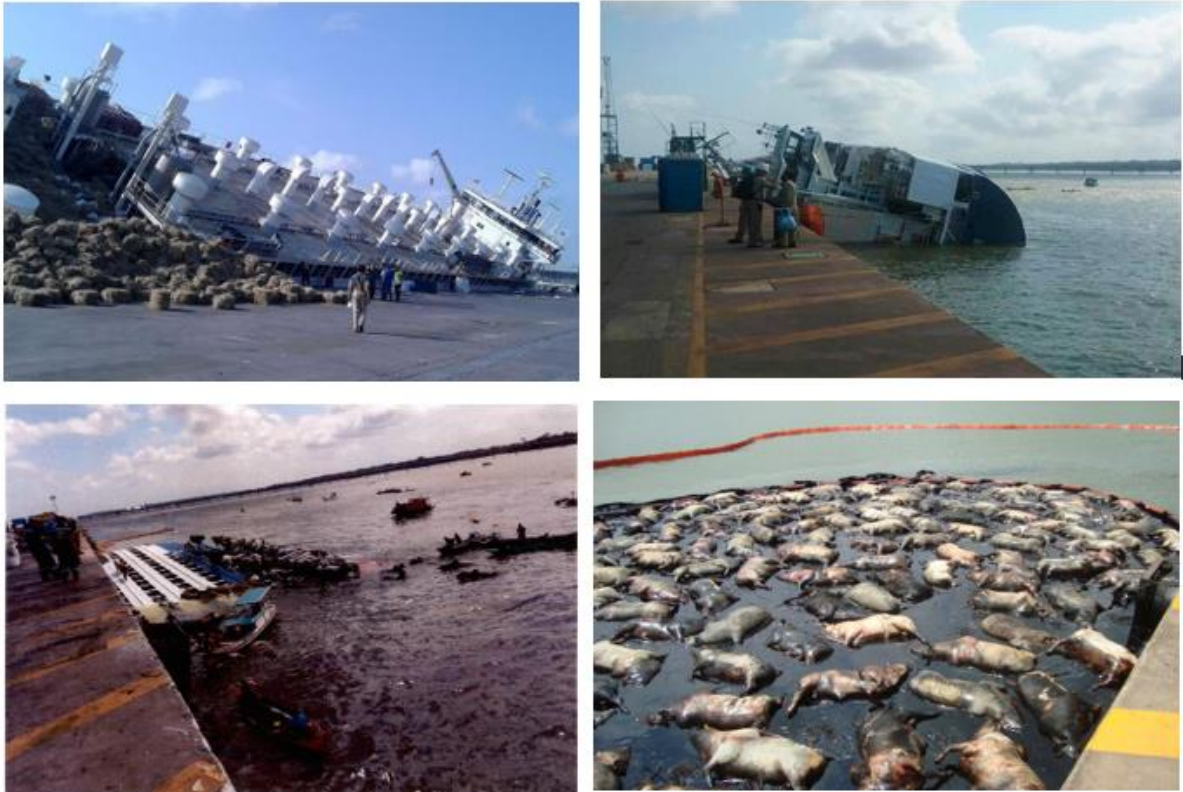
Fonte: COUTINHO, 2024



Fonte: COUTINHO, 2024

ANEXO B - NAUFRÁGIO DA EMBARCAÇÃO HAIDAR

Figura 3 - Fotos do acidente com o navio Haidar



Fonte: BRASIL, 2024.