

# Direção inabilitada de Embarcação

*Damásio E. de Jesus\**

O Plenário do Supremo Tribunal Federal, recentemente, seguindo parte da doutrina e da jurisprudência, resolveu duas controvérsias que atormentavam os aplicadores do Direito Penal desde o advento do Código de Trânsito (Lei 9.503, de 23/09/1997):

1.<sup>a</sup>) vigência do art. 32 da Lei das Contravenções Penais;

2.<sup>a</sup>) se dirigir veículo automotor, sem habilitação, porém corretamente, configura ilícito penal ou administrativo.<sup>1</sup>

Foi decidido:

1.<sup>o</sup>) o art. 32 da LCP, em sua primeira parte, foi *derrogado* pelo art. 309

do Código de Trânsito, daí surgindo duas situações: 1.<sup>a</sup>) na hipótese de direção inabilitada de veículos automotores, como automóveis, caminhões e similares, o fato, *em tese*, constitui crime, aplicando-se o art. 309 do CT; 2.<sup>a</sup>) no caso de direção inabilitada de *embarcação* a motor em águas públicas, cuida-se, *em tese*, de contravenção, tendo subsistido o art. 32 da LCP<sup>2</sup>

2.<sup>o</sup>) a direção inabilitada de veículos automotores, como automóveis etc., porém de *maneira correta*, sem perigo de dano à segurança pública, constitui simples ilícito administrativo, incidindo o art. 162, I, do CT, e ensejando somente

\* Presidente e Professor do Complexo Jurídico Damásio de Jesus e Membro do Conselho de Estudos Jurídicos da Federação do Comércio do Estado de São Paulo.

<sup>1</sup> RHC n. 80.362, SP, Rel. Min. Ilmar Galvão, v. u., j. 14/02/2001. A discussão do tema pode ser acompanhada in *Informativo STF*, 07/02/2001, n. 215, p. 2; n. 216, 5-9 fev. 2001, p. 1; n. 217, 12-16 fev. 2001, p. 1. No voto condutor, o Ministro Sepúlveda Pertence cita e adota as posições de Luiz Vicente Cernicchiaro, "Carteira de habilitação", *Correio Braziliense*, Direito & Justiça, 30/03/1998; Luiz Flávio Gomes, "A derrogação do art. 32 da LCP", *Correio Braziliense*, Direito & Justiça, 26/06/1999; Ruy Carlos de Barros Monteiro, *Crimes de trânsito*, São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000; Fernando Célio de Brito Nogueira, "O novo Código de Trânsito revogou ou não as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?", *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 24/226, São Paulo: RT; João José Caldeira Bastos, "Crimes de trânsito: interpretação e crítica", rev. cit., 25/174; e Damásio E. de Jesus, *Crimes de trânsito*, 2.<sup>a</sup> ed., São Paulo: Saraiva, 1998. No STJ, prevalece na 5.<sup>a</sup> Turma a posição da não-derrogação; na 6.<sup>a</sup>, a da derrogação. No TACrimSP, das 16 Câmaras, oito entendem derrogado o referido art. 32; as outras oito consideram-no subsistente.

<sup>2</sup> O CT não abrange embarcações. *Vide sobre o tema*: Fernando Célio de Brito Nogueira, "O novo Código de Trânsito revogou ou não as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?", *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 24/223, São Paulo: RT.

a aplicação de pena administrativa (infração gravíssima); a *direção anormal* de veículos automotores, como caminhões etc., “gerando perigo de dano”, concretiza o crime descrito no art. 309 do CT.<sup>3</sup>

Resta uma questão a ser esclarecida: e a direção inabilitada, *normal* e *anormal*, de *embarcação*?

Recordando, no caso de automóveis e similares, a direção inabilitada normal e anormal está prevista no CT: a anormal é criminosa; a normal, simples ilícito administrativo. Ora, como o art. 32 da LCP somente subsiste em sua parte final, em que menciona “embarcação a motor em águas públicas”, de perguntar-se: o tipo infracional define as duas formas de direção, quais sejam, a normal e a anormal? Suponha-se a hipótese de duas pessoas legalmente inabilitadas dirigindo lancha em águas públicas: uma de maneira cautelosa; a outra, de maneira perigosa, colocando em risco a incolumidade pública.

No acórdão do Pretório Excelso, ficou consignada no voto do Ministro Sepúlveda

Pertence a posição amplamente vencedora na jurisprudência de que a infração do art. 32 da LCP é de perigo abstrato.<sup>4</sup> Assim, o piloto cauteloso da lancha, porém sem habilitação legal, pela simples ausência de documentação, responderia criminalmente perante essa figura típica contravençional.

E o piloto da lancha e autor da condução inabilitada e perigosa? Sobre ele não incidiria o art. 32 da LCP nem o art. 309 do CT. Não haveria a contravenção do art. 32 uma vez que, segundo a jurisprudência vencedora, ela é de perigo abstrato. E não existiria o crime do art. 309 porque só cuida da direção de automóveis, caminhões etc., mas não de embarcações. Resta-lhe a imputação da contravenção de direção perigosa de embarcação em águas públicas prevista no art. 34 da LCP,<sup>5</sup> que, de acordo com parte da doutrina e jurisprudência, descreve contravenção de perigo concreto.<sup>6</sup>

Essas soluções resultam embaraçosas. Imagine o caso de dois condutores inabilitados dirigindo veículos de maneira perigosa: o primeiro, um automóvel; o segun-

<sup>3</sup> Na doutrina, nesse sentido, por todos: Victor Eduardo Rios Gonçalves, “A derrogação da contravenção do art. 32 da LCP”, *Boletim do IBCCrim*, 65/4, abril 1998, São Paulo: RT. Exemplos de condução anormal: direção em ziguezague, “cantar pneus”, ultrapassagem perigosa, subida em calçada, desrespeito a sinal impeditivo de semáforo, velocidade incompatível com o local etc. (Damásio E. de Jesus, *Natureza jurídica dos crimes de trânsito*, São Paulo: Edições Paloma, 1998, p. 34).

<sup>4</sup> Nesse sentido: TACrimSP, ACrim 464.643, Rel. Juiz Marrey Neto, RT, 625/300; TACrimSP, RSE 971.385, 11.ª Câmara, RT, 721/469; TAMG, ACrim 108.942, RT, 679/382 e 384; TARS, ACrim 292.156.403, JTARS, 86/71; TJSC, ACrim 23.590, JC, 59/342; STJ, RHC 8.345, 5ª Turma, Rel. Min. Félix Fischer, j. 09/03/1999, DJU de 19/04/1999, p. 151; STJ, REsp 245.428, 5ª Turma, Rel. Min. Félix Fischer, DJU de 15/05/2000, p. 192; STJ, REsp 230.139, 5ª Turma, Rel. Min. Félix Fischer, DJU de 15/05/2000, p. 184; TACrimSP, MS 347.000, 8ª Câmara, Rel. o então Juiz Lopes de Oliveira, RT, 774/594.

<sup>5</sup> No sentido da subsistência do art. 34 da LCP para punir a direção perigosa de embarcação: DAMÁSIO E. DE JESUS, *Crimes de trânsito*, 4.ª ed., São Paulo: Saraiva, 2000, p. 151; TACrimSP, ACrim 1.143.955, 6ª Câmara, Rel. Juiz Penteado Navarro, RT, 770/587 e 588. No sentido genérico da subsistência do art. 34: Fernando Célio de Brito Nogueira, “O novo Código de Trânsito revogou ou não as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?”, *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 24/225, São Paulo: RT; João José Caldeira Bastos, “Crimes de trânsito: interpretação e crítica”, *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 25/186, jan./mar. 1999, São Paulo: RT. No mesmo sentido, considerando subsistente o art. 34 da LCP e apreciando hipóteses de condução de automóveis e similares e não de embarcações: José Damiano Pinheiro Cogan, “Direção inabilitada de veículo automotor”, *RJTACrimSP*, 41/13, jan./mar. 1999, e RT, 762/480.

<sup>6</sup> Nesse sentido: Helene Cláudio Fragoso, “Direção perigosa”, *Revista de Direito Penal*, 13/14, p. 144, 1974, Rio de Janeiro: RT; Manoel Pedro Pimentel, *Contravenções penais*, 2.ª ed., São Paulo: RT, p. 05; JTACrimSP, 2/23, 26/291 e 37/197 e 321; RT, 537/333 e 570/347.

do, uma lancha. O motorista do automóvel pratica crime, sujeitando-se a detenção, de seis meses a um ano, ou multa (art. 309 do CT); o piloto da lancha comete contravenção, ensejando a aplicação de prisão simples, de 15 dias a três meses, ou multa. São importantes as diferenças qualitativa da infração e quantitativa da pena, embora os fatos atinjam o mesmo bem jurídico e os meios executórios apresentem idêntica natureza (“veículos automotores”).

O embaraço não fica aí. E se os dois condutores inabilitados, o motorista do automóvel e o piloto da lancha, estiverem dirigindo cautelosamente?

Pelo que vimos, o motorista do auto-

móvel comete simples ilícito administrativo. O piloto da lancha, contudo, ingressa no campo criminal, respondendo pela infração do art. 32 da LCP.<sup>7</sup>

Creemos que, para minimizar a confusão legislativa e interpretativa, que João José Caldeira Bastos denominou “anarquia exegética”,<sup>8</sup> o entendimento do STF a respeito da direção normal porém inabilitada de automóveis etc. deve ser estendida à direção correta porém inabilitada de embarcações. De maneira que a condução normal porém inabilitada de embarcação a motor em águas públicas configuraria simples ilícito administrativo (Decreto 50.059, de 25/01/1961).

<sup>7</sup> A jurisprudência já entendeu subsistir a contravenção do art. 32, de perigo abstrato, ainda que o sujeito esteja “dirigindo” a embarcação com cautela (TACrimSP, ACrim 476.785, 7.ª Câmara, Rel. Juiz Hélio de Freitas, jurisprudência do TACrimSP, rolo-flash 455/456).

<sup>8</sup> “Crimes de trânsito: interpretação e crítica”, *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, 25/185, jan./mar.1999, São Paulo: RT.



## dilema da qualidade no Judiciário

*Marcelo Dolzany da Costa\**

O articulista Luís Nassif dedicou recentemente um dos espaços de sua coluna diária na *Folha de S. Paulo* para tratar da qualidade total na Justiça Federal de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Nunca mais se tinha lido coisa mais alentadora sobre nossos tribunais.

A propósito do tema da qualidade no serviço público, alguns teóricos divergem entre si ao transplantar esse conceito a partir da iniciativa privada, relutantes no dogma de que a verdadeira concorrência é própria do mercado, não dos serviços ofereci-

\* Juiz Federal em Belo Horizonte (MG) e Diretor Cultural da Associação dos Juizes Federais do Brasil (Ajufe).