

Lancha “GHOST” e moto aquática não inscrita. Colisão de lancha com cabo reboque provocando o choque de boia com costado de lancha e lesões corporais a 3 passageiros. Imprudência. Imperícia. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos.

No dia 28 de dezembro de 2008, cerca das 12h30min, na área de aproximação da ilha de Itanhangá, baía da Ribeira, Angra dos Reis, RJ, houve a colisão da lancha “GHOST” com o cabo de reboque utilizado por moto aquática não inscrita, para rebocar uma boia com três passageiros. O choque fez com que o dispositivo rebocado fosse arremessado contra o costado da lancha, provocando lesões graves corporais nos passageiros Mayara Cla Zambon Calfa Antônio, Mariela Matavelli Di Gennaro Costa e Danielle Matavelli Di Gennaro Costa.

No Inquérito, realizado pela Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis, foram ouvidas sete testemunhas, realizado laudo pericial e juntada a documentação de praxe.

Paulo Augusto Akiau (fls. 44/48), condutor da embarcação “GHOST”, disse que o acidente ocorreu nas proximidades do restaurante da ilha Itanhangá, exatamente na rota de passagem, conhecida como Frade, na praia do Dentista, de acordo com croqui; era o condutor da embarcação no dia do acidente e é coproprietário da mesma; é habilitado como Mestre-Amador desde 2003; havia outra pessoa habilitada o auxiliando na condução da embarcação, o Sr. Odair (marinheiro da embarcação); no dia 28 de dezembro de 2008, navegava na rota anteriormente apontada em baixa velocidade (aproximadamente 10 nós), visto que procuravam a embarcação de um amigo, supostamente necessitado de socorro, devido à pane em um dos motores. Ao passar pelo través do restaurante da ilha Itanhangá foi surpreendido por uma moto aquática que, vindo da alheta de boreste cruzou a sua proa em alta velocidade e numa distância absolutamente inadequada e perigosa sem que houvesse qualquer possibilidade de reação. Ao dirigir-se ao condutor da moto aquática numa manifestação de indignação com a manobra realizada, percebeu que o mesmo rebocava uma boia com três passageiros, e que, enquanto tirava completamente os motores da embarcação “GHOST”, o condutor da moto aquática continuou acelerando levando então a boia a abalroar a embarcação “GHOST” na altura da bochecha de boreste, fazendo assim com que as passageiras se chocassem com o casco e posteriormente fossem lançadas ao mar; a embarcação

“GHOST” estava aproada para ilha do Pinto e a moto aquática aproada para laje do Sítio, tendo sido o abalroamento na posição anteriormente descrita; o seu destino era a praia do Dentista (ilha da Gipóia); a velocidade da embarcação “GHOST” no momento do acidente era de aproximadamente 10 nós; o acidente ocorreu por volta de 12h30min; que estavam a bordo da embarcação “GHOST”, no momento do acidente cinco pessoas; avistou a moto aquática somente quando a mesma cruzou a proa da embarcação “GHOST” em alta velocidade; a moto aquática cruzou a proa da embarcação “GHOST” a aproximadamente cinco metros; quando as pessoas foram retiradas da água, duas pareciam desacordadas e a terceira não sabia informar qual o seu estado; juntamente com o marinheiro Odair e o condutor da moto aquática, prestou socorro imediatamente às vítimas, retirando-as da água e embarcando-as no bote de apoio da embarcação “BONANZA” (escuna de passeio) cujo condutor era o Sr. Rogério; o marinheiro, Sr. Odair, acompanhou o transporte das vítimas até a praia do hotel do Frade onde as mesmas receberam os primeiros socorros e foram levadas ao hospital; as vítimas foram levadas para a praia do hotel do Frade, e posteriormente para o Hospital da Praia Brava; não houve tempo de mudança de direção, ao perceber a boia a única reação possível foi a imediata retirada dos motores; definitivamente não houve tentativa de manobra por parte da outra embarcação a fim de evitar o acidente, pois a moto aquática continuou acelerando e tracionando a boia na direção da embarcação “GHOST” (bochecha de boreste); não havia espaço suficiente para a realização de uma manobra para evitar o abalroamento; a embarcação “GHOST” possuía buzina; gritou como reação à manobra inadequada da outra embarcação, porém, sem nenhum efeito sobre a trajetória da boia que abalrou a embarcação; o estado de conservação da embarcação “GHOST” era perfeito, por se tratar de uma embarcação zero km; a embarcação “GHOST” possuía todos os equipamentos de navegação exigidos pela legislação; pode apresentar o GPS da embarcação para ser periciado; havia a bordo todos os equipamentos de salvatagem exigidos pela legislação; que navega na baía da Ilha Grande há aproximadamente 7 anos; conhecia como a palma da sua mão a área onde houve o acidente; a embarcação não sofreu nenhuma avaria; a proprietária da embarcação “GHOST” é a Sra. Sandra Vieira, sendo o mesmo o coproprietário; não pode informar quem era o condutor da outra embarcação envolvida no abalroamento; duas pessoas estavam a bordo da moto aquática e três pessoas a bordo da boia; três pessoas estavam sendo rebocadas na boia pela outra embarcação; as pessoas rebocadas na boias usavam coletes salva-vidas; houve acidente pessoal; não houve consumo de bebida alcoólica a bordo da embarcação “GHOST”; não consumiu bebida alcoólica antes de suspender com a embarcação “GHOST”; a

visibilidade no dia do acidente era perfeita; não viu outras embarcações no campo de visão navegando próximas ao local, no momento do acidente; pode apresentar cópia dos documentos da embarcação “GHOST”; as condições do mar no dia do acidente eram perfeitas; a velocidade e trajeto da embarcação “GHOST” era mais que apropriados para a situação; a presença e velocidade da moto aquática no local eram totalmente inapropriadas, visto que o local é rota conhecida de embarcações de todos os tamanhos e uma zona de alto risco para qualquer esporte náutico; o estado de funcionamento das máquinas propulsoras da embarcação “GHOST” antes e depois do acidente, eram perfeitos; o estado de funcionamento das máquinas de governo da embarcação “GHOST” antes e depois do acidente, eram perfeitos; pode efetuar o croqui da manobra realizada pelas embarcações; de sua parte não houve falta de vigilância e cuidados, no seu julgamento houve irresponsabilidade e imperícia do condutor da moto aquática, não só pela manobra como pela inadequada presença no local; a embarcação possuía seguro; o tamanho do cabo de reboque usado pela moto aquática era de aproximadamente vinte metros; que os tripulantes da moto aquática visualmente usavam coletes salva-vidas; no momento do acidente os dois tripulantes da moto aquática olhavam para frente; a causa provável do acidente foi imperícia e imprudência do condutor da moto aquática; como conhecedor das Normas de Navegação considera um absurdo que a prática do reboque de uma boia por uma moto aquática tenha sido realizada a menos de duzentos metros da linha de base, agravada pelo inadequado uso do equipamento (uma boia desenhada para transportar duas pessoas e de fato transportando três pessoas), além da arriscada presença numa rota de alto tráfego de embarcações de todos os portes e velocidade.

Rachel Woltzenlogel Bonetti (fls. 52/53), passageira da embarcação “GHOST”, disse que no momento do acidente estava sentada junto ao banco da popa ao lado de duas crianças e próxima do Sr. Odair; poucos minutos antes da ocorrência do acidente, verificou que não existiam quaisquer embarcações navegando próximo à embarcação “GHOST”; abaixou-se repentinamente para auxiliar as crianças e ao levantar a cabeça percebeu uma moto aquática cruzando a proa de sua embarcação, simultaneamente gritos de alerta e manobra repentina do seu esposo, Sr. Paulo Akiau tentando evitar o acidente; a evolução do acontecimento foi muito rápida não restando muitas alternativas para se evitar o choque; a embarcação estava navegando com destino à praia do Dentista, após saírem da marina do Frade e no momento do acidente a lancha encontrava-se entre as ilhas Itanhangá e Paquetá; o rumo apresentado pela moto aquática foi perpendicular ao rumo da lancha sendo evidenciado por sua passagem pelo bico de proa da mesma; que havia cinco pessoas a bordo da embarcação “GHOST”, sendo três

adultos e duas crianças; vislumbrou a passagem da moto aquática pelo bico de proa de sua embarcação e seguidamente o choque da boia circular que estava sendo rebocada pela moto aquática no costado da lancha “GHOST”; que seu esposo estava muito atento na condução da embarcação; pois, o objetivo naquele momento era auxiliar um amigo, chamado Fábio, que pedira apoio para sua embarcação, portanto, todas as atenções estavam voltadas para a localização dessa embarcação e conseqüentemente todo o movimento estava sendo observado com intuito único de aproximar-se do amigo e prestar-lhe auxílio; devido aquela área ter um fluxo grande de embarcações, a prática de reboque de dispositivos flutuantes pode ficar comprometida no tocante à segurança das pessoas, associada pela falta de cuidado na condução desses dispositivos, não sendo observados os requisitos básicos de conduta estabelecidos pela Autoridade Marítima, dentre eles: o passageiro da moto aquática que está rebocando um dispositivo flutuante deverá estar posicionado de costas para o condutor da mesma, fato esse não apresentado por ocasião do acidente; na vida social da família a bebida alcoólica não é prática; na sua opinião acredita que o acidente ocorreu em função do condutor da moto aquática não ter atentado para as precauções de segurança para a navegação e ter empreendido uma manobra arriscada, passando pelo bico de proa de uma embarcação com propulsão mecânica, cujo deslocamento é mais acentuado associado a um dispositivo rebocado de aproximadamente quinze metros. Caso não ocorresse o abalroamento entre a moto aquática e a lancha em uma manobra arriscada como aquela, fatalmente haveria sequelas para o dispositivo rebocado, em virtude do cabo de reboque que possivelmente iria de encontro à propulsão da lancha e talvez com resultados ainda mais graves; com o choque da boia cilíndrica no costado da embarcação, as três meninas foram arremessadas no mar e simultaneamente, o Sr. Odair e o esposo da depoente, pularam na água para resgatá-las sendo auxiliado por uma outra embarcação; levaram as três meninas para a praia onde existia o resgate aguardando para a remoção e após ministrados os primeiros socorros, as três vítimas foram encaminhadas para o Hospital da Praia Brava, naquela Cidade, sendo acompanhadas a todo momento pela depoente e mais uma amiga chamada Érica, esposa do Sr. Fábio; o quadro clínico das vítimas era variável, pois duas tiveram alta e outra apresentou algumas complicações; durante todo o período até a sua liberação do hospital na Cidade de São Paulo após sua transferência de Angra dos Reis, RJ, prestou apoio aos acidentados de forma indireta comunicando-se com os atendentes daquele hospital e amigos e família, colocando-se à disposição para quaisquer situações.

Odair da Silva Abreu (fls. 49/51), Marinheiro da embarcação, disse que o acidente ocorreu entre as ilhas de Itanhangá e Paquetá, localizadas na enseada de Angra

dos Reis; desempenha a função de marinheiro na embarcação “GHOST”; Perguntado qual a sua habilitação atualmente, é Mestre Amador, entretanto, exerce a atividade de condução de embarcações de esporte e recreio a aproximadamente vinte anos; exerce a função de Marinheiro, mas por ocasião do acidente não estava conduzindo a mesma; no momento do acidente encontrava-se no banco de passageiros junto à popa, auxiliando a Sra. Rachel, no cuidado com as crianças, portanto, não conduzia a embarcação; que durante o trajeto entre as duas ilhas mencionadas, anteriormente, naquela manhã do dia 28 de dezembro de 2008, de repente uma moto aquática saiu de uma praia próxima, rebocando uma boia cilíndrica com três pessoas em seu interior; que como o choque era inevitável, gesticularam, gritaram e ao mesmo tempo o Sr. Paulo Augusto, seu patrão, tentou fazer uma manobra para evitar o abalroamento, mas sem êxito; que com a ocorrência do choque, as três pessoas que estavam na boia foram arremessadas para a água e prontamente pulou para auxiliar umas das pessoas que tinha submergido, e simultaneamente, seu patrão fez a mesma ação e uma terceira embarcação que estava próxima, prestou auxílio à terceira vítima; participaram rapidamente o fato às autoridades locais e providenciaram o resgate das mesmas, sendo ministrados os primeiros socorros e encaminhadas ao Pronto Socorro local sendo acompanhadas pela Sra. Raquel; navegavam com destino à praia do Dentista, tendo por bombordo a ilha de Paquetá e por boreste a ilha de Itanhangá, e, a moto aquática demandava uma derrota de um rumo cruzado, ou melhor, seu rumo coincidiria com o meio da nossa embarcação, proporcionando um abalroamento; a velocidade da embarcação “GHOST” no momento do acidente era de aproximadamente 13 nós; quando deparou-se com a situação, o choque era iminente; não pode precisar a distância exata que a moto aquática cruzou a proa da embarcação “GHOST”, entretanto, a moto aquática passou muito próxima; quando as pessoas foram retiradas da água, eram três meninas, as vítimas, e que somente uma, a que foi retirada pelo depoente apresentava um quadro mais grave, além dos traumas provocado pelo choque, também apresentava um quadro que possivelmente pudesse ter ingerido água; inicialmente após retirarem as vítimas da água, o resgate do hotel procedeu a assistência das mesmas direcionado-as a um hospital local; não sabe precisar para qual local as vítimas foram levadas; que seu patrão manobrou a fim de evitar o acidente, mas não conseguiu evitar o choque; quando deparou-se com a situação, a moto aquática estava muito próxima do abalroamento, não percebeu que a derrota empreendida pela moto aquática foi modificada; que pela experiência que tem conduzindo embarcações e sabendo das particularidades do deslocamento de uma moto aquática, bastaria somente o condutor da moto aquática cortar a aceleração que o mesmo pararia, pois, seu

deslocamento é pequeno e somado a manobra exercida para o evitar o abalroamento por parte do seu patrão, lograria êxito e o acidente não teria ocorrido; a embarcação quando saiu da fábrica não possuía buzina, entretanto, foi instalada pelo proprietário a fim de complementar a segurança; que seu patrão em reação instintiva e segura inicialmente empreendeu manobra para evitar o abalroamento, porém, não acionou a buzina, em virtude da evolução do sinistro ocorrer de forma muito rápida; a embarcação “GHOST” era nova, pois, seu patrão havia adquirido a pouco tempo e a mesma antes de ser utilizada, foi revisada por questões de segurança e meticulosidade por parte do Sr. Paulo; que além dos requisitos normais para que uma embarcação pudesse navegar, a embarcação “GHOST” possuía rádio VHF, bússola, e GPS; a embarcação “GHOST” possuía coletes salva-vidas para o número de pessoas de acordo com sua capacidade, boia circular, dispositivos pirotécnicos e outros; navega na baía da Ilha Grande a aproximadamente vinte anos; conhecia bem a área onde houve o acidente; o choque não redundou em avarias para a embarcação “GHOST”; o proprietário da embarcação “GHOST” é o Sr. Paulo Augusto Akiau; as passageiras da boia sofreram lesões leves; que não houve consumo de bebida alcoólica a bordo da embarcação “GHOST”; que a visibilidade no dia do acidente era boa com sol claro; havia outras embarcações navegando próximas ao local no momento do acidente; um saveiro prestou auxílio durante o resgate das vítimas; a velocidade que as embarcações navegavam era compatível e segura para a região, de modo a possibilitar ação eficaz para evitar o abalroamento; as máquinas propulsoras da embarcação “GHOST” funcionavam perfeitamente antes e depois do acidente; as máquinas de governo da embarcação “GHOST” funcionavam perfeitamente antes e depois do acidente; a embarcação era nova e não apresentava quaisquer irregularidades; pode efetuar o croqui da manobra realizada pelas embarcações; ocorreu falta de vigilância por parte do condutor da moto aquática; a embarcação “GHOST” possuía seguro; o cabo de reboque usado pela moto aquática era de aproximadamente quinze metros; os tripulantes da moto aquática portavam coletes salva-vidas; o passageiro da moto aquática estava posicionado como passageiro e não como um assistente para a prática de apoio a reboque e que em síntese deveria estar de costas para o condutor; que a causa provável do acidente foi a imprudência demonstrada pelo condutor da moto aquática.

Kauen Cla Zambon Calfa Antonio (fls. 54/57), Marinheiro da embarcação, disse que não se recorda exatamente o nome das ilhas próximas onde ocorreu o acidente; o próprio, era quem conduzia a moto aquática; que é habilitado como Arrais Amador; é habilitado nessa categoria há aproximadamente um ano e meio; no momento do acidente

conduzia a moto aquática e tinha como passageiro o seu cunhado; o passageiro encontrava-se de costas para o mesmo; seu cunhado auxiliava-o no reboque, entretanto, não possuía habilitação para conduzir embarcação de esporte e recreio; estava navegando com a moto aquática rebocando a boia cilíndrica e em determinado momento avistou a embarcação “GHOST” que vinha em rumo contrário ao apresentado pela moto aquática, rumos de roda a roda, mas com espaço suficiente para a manobra; em determinado momento a embarcação “GHOST” guinou para BE (boreste), proporcionando o choque de seu costado com o dispositivo rebocado; que as embarcações navegavam em rumos aproximados de roda a roda relativo à moto aquática; no momento do acidente a lancha deveria estar desenvolvendo aproximadamente 30 nós, em virtude da silhueta deixada pelo rastro da mesma; que a velocidade da moto aquática no momento do acidente era de aproximadamente 15 nós; o acidente ocorreu no dia 28 de dezembro de 2008; avistou a embarcação “GHOST” a aproximadamente uns cinquenta metros de distância; que após o choque, imediatamente seu cunhado caiu na água para efetuar o primeiro resgate, enquanto que fazia o giro com a moto aquática; que retirou sua irmã da água que estava inconsciente, enquanto que, as outras duas meninas encontravam-se dentro da boia cilíndrica e que, as mesmas não foram arremessadas no mar em decorrência do choque; que após os primeiros socorros ministrados na praia do Frade, as vítimas foram encaminhadas para uma unidade médica local por meio de resgate, sendo acompanhadas por seu pai, seu tio Sr. Marcelo di Gennaro e pelo próprio depoente; que não houve tentativa de manobrar a moto aquática a fim de evitar o acidente; que não houve tentativa de manobra por parte da outra embarcação a fim de evitar o acidente; que não havia espaço suficiente para realização de uma manobra para evitar o abalroamento; que o condutor da embarcação “GHOST” não emitiu toque de buzina, alertando do risco de abalroamento; o condutor da embarcação “GHOST” não emitiu outro tipo de sinal alertando do risco de abalroamento; momento antes do acidente não mudou o rumo da moto aquática bruscamente causando o acidente; que a moto aquática era nova e possuía poucas horas de funcionamento; não sabe precisar há quanto tempo navega na baía da Ilha Grande, mas navega há algum tempo; conhecia bem a área onde ocorreu o acidente; avistou a outra embarcação por BB (bombordo); que a moto aquática não sofreu avarias; o proprietário da moto aquática é o seu cunhado, Sr. Victor Mohor; tem conhecimento que era o proprietário quem estava conduzindo a embarcação “GHOST”; o manual da boia especifica a quantidade máxima de três pessoas a serem transportadas; todas as três pessoas que estavam sendo transportadas na boia sofreram traumas sendo alguns gravíssimos; não consumiu bebida alcoólica antes de suspender com a moto aquática; que

as condições do mar no dia do acidente eram boas, pois, a região apresenta abrigos tornando a navegabilidade favorável; a visibilidade no dia do acidente era favorável; havia outras embarcações navegando próximas ao local no momento do acidente; seu cunhado poderá apresentar alguns documentos da moto aquática; as velocidades desenvolvidas eram compatíveis e seguras para a região; o funcionamento das máquinas propulsoras da moto aquática, antes e depois do acidente eram perfeitas; o estado de funcionamento das máquinas de governo da moto aquática, antes e depois do acidente era perfeitas; não realizou quaisquer manobras para evitar o acidente; pode efetuar o croqui descrevendo todo o ocorrido antes, durante e depois do acidente; efetuava o reboque a aproximadamente 30 metros da linha de base; a embarcação “GHOST” foi detectada ou vista à distância num rumo de roda a roda paralelo e que a mesma foi avistada aproximadamente a uns cinquenta metros; houve falta de vigilância e cuidado na realização das manobras; o cabo de reboque usado pela moto aquática era de trinta metros; por ocasião do choque da embarcação “GHOST” com o cabo do dispositivo de reboque o mesmo se partiu; a bitola do cabo do dispositivo de reboque apresentava aproximadamente um diâmetro de  $\frac{3}{4}$  de polegada e era de náilon; que a boia chocou-se a BE da embarcação “GHOST”; deve-se manter uma distância maior de cem metros de outras embarcações navegando ou fundeadas quando está efetuando reboque; pode apresentar o manual de utilização da boia; os tripulantes da moto aquática usavam equipamentos de segurança; as pessoas que estavam sendo rebocadas na boia usavam equipamentos de segurança; a causa do acidente fora imprudência do condutor da lancha “GHOST”.

Victor Mohor (fls. 58/61), passageiro da moto aquática, disse que não tem o nome de referência do local; a moto aquática era conduzida pelo Sr. Kauen; não possui habilitação; estava de costas para o Sr. Kauen, observando o dispositivo rebocado; estavam passeando há mais de dez minutos quando avistou uma lancha saindo da ponta da ilha em rumo contrário. Em determinado momento a lancha “GHOST” guinou para BB (bombordo) vindo a chocar-se com o dispositivo rebocado; as embarcações encontravam-se em rumos contrários; havendo espaço que não comprometia a manobra; que o rumo da moto aquática era em sentido da marina do Frade; que possivelmente a embarcação “GHOST” vinha do Frade contrário ao nosso rumo; não tem conhecimento da distância que deve manter de outras embarcações por ocasião de reboque; entretanto, mantém o bom senso e permanece a uma distância razoável de outras embarcações; não sabe precisar a velocidade que a embarcação “GHOST” estava desenvolvendo no momento do acidente, porém, pelas características apresentadas durante sua navegação, a



mesma estava desenvolvendo uma velocidade rápida; o acidente ocorreu próximo das doze horas do dia 28 de dezembro de 2008; avistou a embarcação “GHOST” a aproximadamente uns trezentos metros; a velocidade da moto aquática no momento do acidente era de aproximadamente dezoito nós; o condutor da moto aquática somente desacelerou, não tentou realizar outra manobra; não houve tentativa de manobra por parte da outra embarcação a fim de evitar o acidente; não sabe precisar se havia espaço suficiente para a realização de qualquer manobra para evitar o abalroamento; o condutor da embarcação “GHOST” não emitiu toque de buzina alertando do risco de abalroamento; o condutor da embarcação “GHOST” não emitiu outro tipo de sinal para alertar quanto ao risco de abalroamento; por ocasião do choque da embarcação “GHOST” com o cabo do dispositivo de reboque o mesmo se partiu; a bitola do cabo do dispositivo de reboque era de aproximadamente ½ polegada de diâmetro; não sabe estimar após quanto tempo depois de cruzar a proa da embarcação “GHOST” o dispositivo de reboque se chocou com a mesma, tudo ocorreu muito rapidamente, em frações de segundos; momentos antes do acidente, a embarcação “GHOST” mudou o rumo bruscamente causando o acidente; a moto aquática era nova e estava em seu primeiro dia de uso; avistou a embarcação “GHOST” por BB; a moto aquática não sofreu quaisquer avarias; é o proprietário da moto aquática; não foi possível verificar quem estava conduzindo a embarcação em virtude da cinemática do acidente, entretanto, logo em seguida o marinheiro da lancha “GHOST” pronunciou-se mencionando que não era ele quem estava conduzindo a referida embarcação; o manual da boia, especifica que no máximo três pessoas podem ser transportadas; não pôde apresentar o manual de utilização da boia; as três meninas sofreram lesões graves; as condições do mar eram favoráveis sem incidência de ondas altas; havia algumas embarcações navegando no local próximo ao acidente; pode apresentar cópia dos documentos da moto aquática (Título de Inscrição, Termo de Responsabilidade e Seguro DPEM); na sua opinião a velocidade da embarcação “GHOST” não era compatível com a região, de modo a evitar ações em possível abalroamento; era normal o estado de funcionamento das máquinas propulsoras da moto aquática, antes e depois do acidente; as condições de operações da moto aquática não foram afetadas após o acidente; o Sr. Kauen somente desacelerou a moto aquática para evitar o acidente; pode fazer o croqui descrevendo as manobras efetuadas pelas embarcações antes, durante e depois do acidente; navegavam a aproximadamente uns quinhentos metros da linha da base; inicialmente as embarcações estavam em rumos de roda a roda, mas paralelamente, e a outra embarcação foi avistada a aproximadamente trezentos metros; houve falta de vigilância e cuidado na realização da manobra, havendo

falta de responsabilidade na execução das manobras; o cabo de reboque usado pela moto aquática era de aproximadamente uns trinta metros; os tripulantes da moto aquática usavam equipamento de segurança, coletes apropriados para a condução de moto aquática; as três meninas que estavam na boia utilizavam coletes salva-vidas apropriados para a condução da moto aquática, que a causa do acidente foi o excesso de velocidade apresentado pela embarcação “GHOST” associado à irresponsabilidade do condutor da mesma.

Mariella Matavelli Di Gennaro Costa (fls. 64/65), passageira da boia rebocada pela moto aquática, disse que o acidente foi nas proximidades da praia do Frade; a moto aquática era conduzida pelo Sr. Kauen; não se lembra de como tudo aconteceu; não sabe precisar o rumo que a moto aquática desenvolvia; não sabe precisar o rumo que a embarcação “GHOST” estava efetuando; não sabe informar qual a velocidade da embarcação “GHOST” no momento do acidente; estavam a bordo da moto aquática duas pessoas: o Sr. Victor e o Sr. Kauen; não avistou a embarcação “GHOST”; não sabe precisar a velocidade da moto aquática no momento do acidente; em decorrência da água salgada que respingava, encontrava-se na boia circular com os olhos fechados, não presenciando quaisquer ação empreendida durante a ocorrência do acidente; não tem como precisar se houve tentativa de manobra por parte da outra embarcação a fim de evitar o acidente; não ouviu quaisquer toques de buzina naquele momento; não ouviu nada que chamasse a atenção, possivelmente alertando para qualquer risco; como mencionado anteriormente não avistou a embarcação; encontrava-se na boia juntamente com sua irmã e mais uma prima de consideração, totalizando três pessoas; ocorreram lesões nas três pessoas que estavam na boia circular, quadro de traumatismo craniano, fraturas e rompimento de baço, não tem conhecimento a danos apresentados na boia cilíndrica; a visibilidade era boa; por ocasião da saída havia outras embarcações próximas à área, porém, durante a ocorrência não vislumbrou a cinemática do ocorrido, portanto, no momento do acidente não pôde precisar a existência de outras embarcações no local; o mar estava calmo, sem incidência de ondas; não pôde tecer quaisquer comentários sobre a velocidade empreendida pelas embarcações em virtude de não ter vislumbrado toda ação até a ocorrência do acidente; não sabe informar a qual distância da linha da base era efetuado o reboque; não sabe precisar o comprimento do cabo de reboque; os tripulantes da moto aquática usavam equipamento de segurança; que não tem como apontar a causa do acidente, entretanto, é do seu conhecimento que a embarcação “GHOST” tenha efetuado uma manobra brusca proporcionando a ocorrência desse acidente.

Mayara Cla Zambon Calfa Antonio (fls. 62/63), passageira da boia, disse que não sabe precisar o local do acidente; o Sr. Kauen conduzia a moto aquática; em determinado momento avistou uma embarcação aproximando-se rapidamente e logo em seguida a ocorrência do choque; não sabe precisar o rumo que as embarcações estavam efetuando no momento do acidente; não se recorda da velocidade da embarcação “GHOST” no momento do acidente, somente que a embarcação “GHOST” apareceu rapidamente; duas pessoas estavam a bordo da moto aquática: o Sr. Kauen e o Sr. Victor; avistaram a embarcação “GHOST” momentos antes da ocorrência do choque; não sabe a velocidade que a moto aquática desenvolvia no momento do acidente; não percebeu quaisquer manobras a fim de evitar o acidente, pois tudo aconteceu de forma muito rápida; viu a lancha “GHOST” vindo de forma muito rápida em um único sentido não podendo vislumbrar se a mesma efetuou alguma manobra com intuito de evitar o abalroamento; o condutor da embarcação “GHOST” não emitiu toque de buzina alertando do risco de abalroamento; não ouviu qualquer outro tipo de sinal chamando atenção para o condutor da moto aquática; avistou o bordo de BE (boreste) da embarcação “GHOST”; que resultaram lesões graves para as três passageiras que estavam na boia cilíndrica, dentre elas: traumatismo craniano, múltiplas fraturas e rompimento de baço; que não resultaram em danos materiais nas embarcações, somente ocorreu o rompimento do cabo de reboque; a visibilidade no dia do acidente era boa; não se recorda se havia outras embarcações navegando próximas ao local no momento do acidente; as condições de mar eram favoráveis para a navegação, não havendo a incidência de ondas significativas, pois a região é considerada abrigada; a velocidade desenvolvida pela moto aquática era compatível para a prática esportiva que estava desenvolvendo, entretanto, não pode opinar sobre a velocidade da embarcação “GHOST”, mas se recorda que a mesma apareceu repentinamente; que o cabo de reboque era de aproximadamente trinta metros; na sua opinião a embarcação “GHOST” estava desenvolvendo uma velocidade alta e possivelmente o condutor da mesma não deve ter visto o dispositivo rebocado.

O Laudo pericial concluiu que a causa determinante da colisão da boia rebocada pela moto aquática foi pelo fato da lancha ter passado sobre o cabo de reboque, ao guinar para bombordo (fl. 24), fazendo com que o dispositivo rebocado fosse arremessado contra a lancha. Ao passar pela popa da moto aquática sem visualizar que a mesma dispunha de um dispositivo rebocado e pelo fato do condutor da moto aquática realizando manobra de reboque não ter observado a distância determinada para as outras embarcações navegando ou fundeadas (fl. 32).

No Relatório o Encarregado do Inquérito concluiu que de tudo quanto contém os presentes Autos, conclui-se que:

I) Fatores que contribuíram para o acidente:

a) Fator humano – não há indícios de que sob o ponto de vista biopsicológico, possa ter contribuído;

b) Fator material – não foram obtidos dados que permitam indicar qualquer problema com as embarcações, seus sistemas e equipamentos de navegação, que possam ter contribuído para a ocorrência; e

c) Fator operacional – há indícios de falhas no desempenho dos amadores envolvidos na condução das duas embarcações.

II) Que, em consequência, as três passageiras do dispositivo rebocado sofreram sérios danos pessoais, de acordo com os relatórios médicos apresentados (fls. 79, 80, 81 e 82).

III) São possíveis responsáveis pelo acidente:

a) O condutor da embarcação “GHOST” Paulo Augusto Akiau, por imprudência, ao guinar com a sua embarcação para bombordo sem atentar para a vigilância necessária, não observou que a moto aquática trazia um dispositivo rebocado com passageiras a bordo;

b) O condutor da moto aquática, Kauen Cla Zambon Calfa Antonio, por imprudência ao navegar com dispositivo rebocado próximo de outras embarcações sem respeitar a distância determinada em norma.

A Procuradoria Especial da Marinha, em uniformidade de entendimento com o Inquérito ofereceu representação em face dos indiciados, com fulcro no art. 14, letra “a” e art. 15, letra “e”, da Lei nº 2.180/54.

Na sessão ordinária do dia 09 de fevereiro de 2010, o Tribunal Marítimo determinou o retorno dos Autos à Procuradoria Especial da Marinha para que estendesse a representação em face de Victor Mohor, proprietário da moto aquática por permitir reboque irregular e participar do mesmo sem habilitação para tanto.

Cumprida a decisão do Tribunal Marítimo, citados os Representados foram regularmente defendidos.

A defesa de Paulo Augusto Akiau alegou que restou patente a prudência, perícia, diligência e boa-fé do defeso na condução da embarcação “GHOST” e após o fatídico acidente.

Ademais, a inobservância das cautelas necessárias por parte do condutor da moto aquática foi predominante no evento que provocou vítimas, conforme já vastamente

mencionado, com a consequente exoneração de culpa do defeso que, agiu em obediência às normas náuticas.

Cabe ressaltar que reza a melhor doutrina que para caracterizar a culpa é necessário que exista um nexos causal entre a atitude e a consequência da ação ou omissão decorrente.

Ora, Perleúdo Magistrado, como restou bem demonstrado, o defeso em nada contribuiu para o acidente, pelo contrário, o mesmo se deu em função da atitude imprudente do condutor da moto aquática ao não atender as normas de segurança e de condução náuticas, vindo a provocar danos nas vítimas que o mesmo rebocava.

Em suma, o defeso agiu de acordo com as normas marítimas estabelecidas, com prudência, perícia e diligência ao conduzir a embarcação “GHOST”.

Por último, vale ressaltar, a atitude tomada pelo defeso no sentido de socorrer as vítimas, inclusive encaminhando aos melhores hospitais e clínicas da região.

Os demais Representados, em peça conjunta, alegaram que insta esclarecer que o nexos de causalidade apresentado não se formalizaria caso o condutor da lancha “GHOST” não tivesse efetuado a curva brusca a bombordo e achando por bem passar com a embarcação por entre este e o seu reboque.

Incorrendo exclusivamente o condutor da lancha “GHOST” nos artigos 14, alínea “a” e 15, alínea “e” da Lei nº 2.180/54, por ter assumido por sua conta e risco as decisões explicadas anteriormente, ocasionando assim o abalroamento.

Em virtude de sua desatenção e falta de diligência para com seus transportados e embarcações vizinhas.

Referente às regras 14, alíneas “a” e “b” e à 34 do Regulamento Internacional para evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM-72, cumpre esclarecer que o Contestante, percebeu a posição de roda a roda em que se encontrava em relação à embarcação “GHOST”, o que fez prudentemente, quando do efetuar de curva brusca a bombordo (esquerda) pela lancha, vindo de encontro à moto aquática, restando apenas aproximadamente 40 metros entre as duas embarcações, julgou parar a moto aquática para que aqueles o vissem, avisando de sua existência.

De acordo com a alínea “c”, apresentada na exordial, observa-se que na dúvida quanto ao posicionamento roda a roda existir ou não, o condutor de embarcação deverá proceder considerando a existência de outra embarcação nessa posição, manobrando de forma compatível com a situação.

Desta feita, como o Condutor não tinha dúvidas quanto ao posicionamento roda a roda, mas não tendo como imaginar se o Condutor da lancha sabia de tal fato,

julgou por bem parar a embarcação para que aquele o visse e procedesse de maneira a não incorrer em possível acidente, o que infelizmente não aconteceu.

Quanto às regras 5 e 7, alíneas “a” e “b”, do RIPEAM-72, novamente se depreende que a conduta do contestante fora diligente e prudente, observando sempre o percurso da lancha “GHOST” e cautelosamente parando sua embarcação ao perceber a possível não visualização daquela.

O risco de abalroamento fora percebido e tentado de várias maneiras evitá-lo, inclusive parando a moto aquática para que os ocupantes da lancha os vissem.

Conforme laudo dos peritos, a moto aquática rebocava uma boia com corda de aproximadamente 30 metros de comprimento, entretanto, a distância que este mantinha da lancha era superior a 30 metros, sendo aproximadamente de 100 metros, a distância foi drasticamente reduzida quando a lancha “GHOST” efetuou manobra brusca a bombordo, ficando apenas 40 metros de distância, aproximadamente, da moto aquática.

Foram observados todos os deveres gerais de cautela para a navegação, restando inequívoca a inexistência de negligência e imprudência quanto aos atos do Condutor da moto aquática, a fim de evitar colisão, assim como observando a distância mínima entre as embarcações vizinhas e o reboque.

Na fase de instrução outras duas testemunhas foram ouvidas.

Em Alegações finais, manifestaram-se as partes.

De tudo o que consta nos presentes Autos, verifica-se que as causas determinantes da colisão de lancha com cabo de reboque de moto aquática, provocando lesões corporais graves em passageiros rebocados, após o choque da boia rebocada contra o costado da lancha, foram: o erro de manobra do condutor da moto aquática ao cruzar a proa da lancha em alta velocidade; o erro de manobra do condutor da lancha em uma situação de roda a roda (regra 14 e 34 do RIPEAM) ao não guinar para o bordo correto; a falta de vigilância por parte dos condutores das embarcações, o excesso de velocidade de ambas as embarcações e reboque irregular de boia por moto aquática.

A responsabilidade do 1º representado, condutor da lancha prende-se a condução constante que empreendia, a excessiva velocidade da lancha, e o erro de manobra em situação de roda a roda ao guinar para BB, enquanto a regra exigida era que guinasse para BE.

Já a conduta imprudente e imperita do 2º representado, condutor da moto aquática está demonstrada pelo fato de empreender reboque irregular de dispositivo flutuante, velocidade excessiva da moto aquática para o local, condução desatenta da

moto aquática, expondo a risco, que provocou graves lesões aos passageiros da boia rebocada.

Enquanto que o 3º representado, proprietário e cocondutor da moto aquática permitiu, incentivou e participou, mesmo inabilitado do reboque irregular, perigoso e irresponsável da boia, responsabilizando-se pelo acidente.

Diante do exposto, restou integralmente demonstrada a participação imprudente, imperita e negligente dos representados, devendo ser julgado procedente a representação, condenando os representados.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: colisão de lancha com cabo de reboque de moto aquática provocando lesões corporais graves em três passageiras; b) quanto à causa determinante: erro de manobra, alta velocidade, falta de vigilância e reboque irregular; e c) decisão: julgar o acidente da navegação, prescrito no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente da imprudência, imperícia e negligência dos três representados, condenando o 1º à pena de multa de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), o 2º à pena de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), cumulativa com pena de suspensão para o exercício marítimo por 2 meses e o 3º à pena de R\$ 10.000,00 (dez mil reais). Custas proporcionais. Oficiar à Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis, agente da Autoridade Marítima, pela falta de inscrição das embarcações e a falta de seguro DPEM da moto aquática.

Publique-se. Comunique-se. Registre-se.

Rio de Janeiro, RJ, em 12 de dezembro de 2011.

MARCELO DAVID GONÇALVES  
Juiz-Relator

LUIZ AUGUSTO CORREIA  
Vice-Almirante (RM1)  
Juiz-Presidente  
DINÉIA DA SILVA  
Diretora da Divisão Judiciária  
AUTENTICADO DIGITALMENTE

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº  
24.447/2009.....)

---

---