



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 10 - 15 de dezembro de 2020.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 10 – DE 15 DEZEMBRO DE 2020.

“Conhecendo os acidentes e as suas causas determinantes é possível pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los”

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



Ao final de mais um ano, olhamos para trás e percebemos o quanto foi desafiante superar tantas dificuldades impostas pelo novo coronavírus. Foram necessárias várias readequações no ambiente de trabalho, evoluindo junto com as medidas protetivas de segurança para que as atividades desenvolvidas neste Tribunal não fossem prejudicadas. A dedicação e empenho de todos os colaboradores desta Corte do Mar Brasileira foi imprescindível na superação das dificuldades impostas.

Apresentamos neste mês de dezembro nossa 10ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelos juízes desta Egrégia Corte. Essa nova edição trará à luz do leitor e de toda comunidade marítima os cuidados com a proximidade da estação verão que se inicia no dia 21 de dezembro, com término previsto para 20 de março de 2021. Nesse período, onde muitos buscam lazer em atividades de esporte e recreio, ressaltamos a importância dos cuidados necessários nessas práticas, em especial, com a utilização de motos aquáticas. O nosso propósito é que sejam difundidas as ocorrências de acidentes e fatos, suas causas determinantes e implementadas ações para evitá-las.



2020 um ano desafiador - Ao longo deste ano, o Tribunal reorganizou sua rotina de trabalho; implementou sessões plenárias e sustentação oral por videoconferência; implantou no dia 12 de novembro trâmite de processos eletrônicos com o Sistema Eletrônico de Informações (SEI-TM); realizou no dia 25 de novembro seu IX Workshop de Direito Marítimo com o tema “Os desafios da atividade marítima nacional em 2021”. Mantivemo-nos incansáveis



no comprometimento com a elucidação dos fatos, julgando os diversos processos com foco nos princípios da celeridade e da isenção.

Todo esse esforço resumido tem como propósito a concentração de medidas preventivas e conscientização da comunidade marítima, trazendo à reflexão o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes, possibilitando assim, o navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los; lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores, na certeza de que as valorosas contribuições das informações aqui presentes poderão mitigar o número de acidentes e fatos da navegação.

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

<https://www.marinha.mil.br/tm/>, Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha:

https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunal_maritimo

Naveguem com segurança! Boa leitura!

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo

Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO – Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)
E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



Informativo - Conhecer para preservar:

A Lei nº 13.187, de 11 de novembro de 2015, instituiu o Dia Nacional da Amazônia Azul, comemorado anualmente em **16 de novembro** em todo o território. A data comemorativa visa conscientizar a população sobre a importância da região denominada pela Marinha do Brasil como “Amazônia Azul”, onde circulam 95% do comércio exterior brasileiro, além de serem extraídos 91% do petróleo e 73% do gás natural produzidos no país.



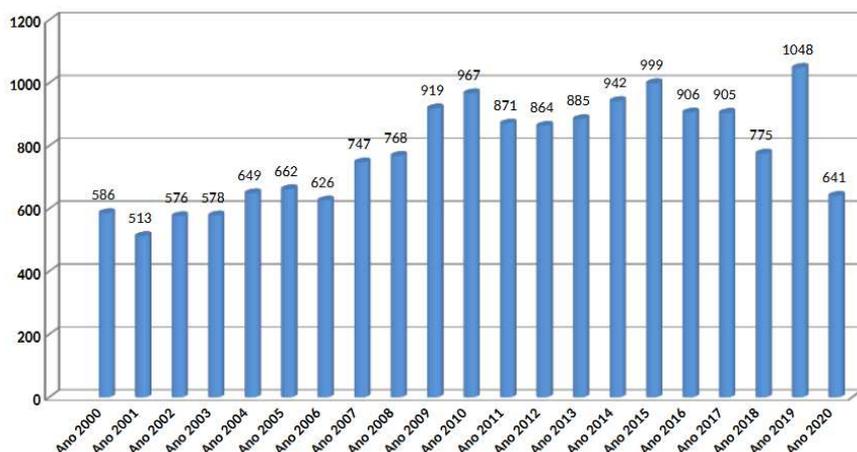
A Operação Verão é realizada todos os anos pela Marinha do Brasil, por meio dos Distritos Navais, Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, tendo início no mês de dezembro, em grande parte do país, no início da estação de verão e terminando após o fim da estação, sob orientação técnica da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Nesta 10ª edição do nosso Boletim, apresentamos aos nossos leitores os mais diversos acidentes e fatos da navegação, dentre estes, os que envolvem embarcações de esporte e recreio, que não são mais nem menos importantes, mas cabe ressaltar que a maior ocorrência com essas embarcações se dá no período de verão onde os condutores estão mais relaxados e acabam por não observar na íntegra as regras de segurança da navegação.

No quadro abaixo, elaborado pelo Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação da Diretoria de Portos e Costas, é possível analisar a quantidade de acidentes e incidentes marítimos ocorridos nos últimos vinte anos com navios e embarcações de pequeno porte nas águas jurisdicionais brasileiras.

***Esses dados estatísticos estão disponíveis na página da Diretoria de Portos e Costas:
<https://www.marinha.mil.br/dpc/acidentes-de-navegacao2>

Acidentes e Fatos da Navegação



As lanchas e motos aquáticas são as embarcações que se destacam nas estatísticas de acidentes aquaviários, onde, no último verão elas representaram cerca de 72% dos casos registrados com embarcações de esporte e recreio. De acordo com informações da Diretoria de Portos e Costas, a principal causa dos acidentes em embarcações de esporte e recreio é a falha humana, o que por vezes pode resultar em consequências irreversíveis.



Esta Corte Marítima com o enfoque na segurança da navegação, periodicamente, leva ao conhecimento dos nossos leitores, em especial, a comunidade aquaviária de todo o Brasil acidentes aquáticos com o objetivo que os mesmos não voltem a acontecer. Para minimizar a possibilidade da ocorrência de desastres náuticos, a Operação Verão, que é conduzida pela Marinha do Brasil, traz como mote a valorização da vida e a responsabilidade dos proprietários e dos condutores de embarcações, especialmente durante as atividades de lazer. “Não esqueça que a prevenção é o seu melhor salva-vidas”.



Moto Aquática

- HABILITAÇÃO** - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana.



Lanchas (Esporte e Recreio)

- HABILITAÇÃO** - Para a condução de embarcações amadoras de qualquer porte, navegar em águas abrigadas, ou seja, baías, rios, represas, lagoas e áreas estipuladas pela Capitania dos Portos, é sim requisito obrigatório a posse da habilitação pelo condutor.
- USO DE COLETE** - A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, estando em local de fácil acesso, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes mencionadas no Item 0414 da NORMAM-03/DPC.

- 2) **USO DE COLETE** - Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática e Banana-boat. Em muitos acidentes julgados neste Tribunal, fica claro que se o motonauta estivesse fazendo uso do colete, teria diminuído os danos pessoais e em outros casos mais graves, sobrevivido ao impacto do sinistro.
- 3) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, **JAMAIS** deixe à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.
- 4) **CUIDADOS COM A CHAVE DA MOTO AQUÁTICA** - Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação. Alguns acidentes julgados neste Tribunal se deram por conta da facilitação do proprietário ao deixar a chave na ignição, permitindo que pessoa não habilitada conduzisse a moto aquática e causasse acidentes, em alguns casos, culminando no óbito de banhistas e do próprio condutor. Portanto é prudente ao desligar o motor, retirar imediatamente a chave da ignição da embarcação contribuindo assim com a salvaguarda da vida humana no mar.
- 5) **DESEMBARQUE EM PRAIAS** - É permitido o desembarque de moto aquática em praias, porém a aproximação deve ser perpendicular à orla e a velocidade não pode ultrapassar três nós (5,5 km/h), com vigilância dobrada e em área onde não haja a presença de banhistas.
- 6) **ÁREA DE NAVEGAÇÃO** - É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja “Interior 1*” (NORMAM-03/DPC). **Composta por áreas abrigadas, como lagoas, lagos, baías, angras, rios e canais. Nessas regiões não há ondas com alturas significadas para dificultar o tráfego das embarcações.*
- 7) **INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS** - Se beber, não conduza e passe a direção a alguém habilitado que não tenha ingerido bebida alcoólica. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas.
- 8) **NAVEGAÇÃO NOTURNA** - É proibido o uso de moto aquática durante o período noturno. Muito embora existam áreas iluminadas em algumas praias, mas lembre-se que a moto aquática não possui luz de navegação, portanto, não pode ser avistada por outra embarcação, podendo com isso, acarretar acidentes.



- 3) **ATENTE-SE AOS PASSAGEIROS** - Ao levar amigos e familiares para passear nas embarcações assegure-se de que todos estejam devidamente sentados, pois, caso contrário, podem ocorrer quedas dentro e até mesmo fora da embarcação. Se os passageiros forem novatos, é melhor planejar um passeio mais curto e perto do local de saída, pois, se alguém passar mal é mais fácil de regressar.
- 4) **LOTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO** - A quantidade permitida de passageiros deverá estar afixada nas embarcações em local visível. Não é permitido um quantitativo excedente de passageiros ao estipulado para cada embarcação, devendo com isso ser respeitada a salvaguarda da vida humana.
- 5) **ABASTECIMENTO DA EMBARCAÇÃO** - Abastecer uma embarcação é uma ação que exige cuidado. A área de abastecimento deve estar devidamente indicada e equipada com extintores de CO2 ou Pó Químico Seco (PQS), devendo ser feito com o motor desligado; não fumar durante a operação, bem como evitar ou restringir o uso de aparelhos celulares. Religar o motor apenas ao final do abastecimento e com o bocal de enchimento do tanque devidamente fechado.
- 6) **REALIZAÇÃO DE MANOBRAS** - Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar ([RIPEAM](#)). É preciso cuidado nas aproximações de rumos diretamente ou quase diretamente opostos de forma que seja evitados riscos de abalroamentos; em um canal estreito ou via de acesso recomenda-se navegar o mais perto possível do limite exterior do canal ou da via de acesso; quando uma embarcação estiver ultrapassando a outra, deve afastar-se do caminho da alcançada; quando em rumos cruzados, a embarcação que visualizar a outra por estibordo deve afastar-se e evitar a sua proa. Essas manobras devem ser executadas antecipadamente, com sinalização e comunicação clara e objetiva.
- 7) **CARTA NÁUTICA** - É essencial verificar as cartas náuticas da região antes de sair para navegar e com isso assegurar o rumo a seguir na viagem ou passeio. Manter atualizadas as Cartas de navegação e de aproximação contidas na embarcação e dar ciência, “Plano de Navegação”, ao Iate Clube, Marina o qual seja filiado.



- 9) **REBOQUE DE DISPOSITIVOS** - Apenas motos aquáticas (com três lugares) têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e boias.
- 10) **PLANO DE NAVEGAÇÃO** - Ao sair, sempre mantenha informado seu plano de navegação ao Iate Clube, Marina ou Condomínio, assim caso haja algum imprevisto as equipes de busca e salvamento saberão onde procurá-lo.
- 11) **VELOCIDADE** - Por ser uma embarcação de propulsão a jato, na moto aquática o leme é a própria propulsão. A velocidade é superior a de muitos barcos, e qualquer descuido provoca graves acidentes. Reduza a velocidade em áreas de apoio, rampas, marinas flutuantes, entre outros.
- 12) **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas de banhistas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a “moto aquática” é um brinquedo, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação. Neste Tribunal temos a experiência dos ensinamentos colhidos com acidentes envolvendo moto aquática, desrespeito às regras de navegação, manobras radicais, excesso de velocidade. A soma desses fatores por muitas vezes fazem como consequência vítimas banhistas em momentos de lazer. Portanto, evite manobras arriscadas e potencialmente perigosas à salvaguarda da vida humana.
- 13) **PERIODICIDADE DE MANUTENÇÃO** - Após a utilização, é fundamental que sejam realizadas as manutenções na moto aquática, incluindo limpeza e lubrificação para evitar a deterioração de borrachas e plásticos, assim como a oxidação das partes metálicas.
- 14) **EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA** - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores.



8) MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS EM EMBARCAÇÃO DE PEQUENO PORTE

- Muitos acidentes e fatos da navegação julgados neste Tribunal tiveram como origem a movimentação imprudente, conduzida de maneira desordenada em embarcações de pequeno porte. Estes acidentes ocorrem em sua maioria em águas interiores, destacando-se a região norte com sua imensa malha hidroviária de mais de 16 mil quilômetros de rios navegáveis, onde se faz uso diuturnamente desse modal. Não é ao acaso que inúmeros casos de escarpelamento, morte por afogamento, dilaceramento traumático ocorrem, principalmente vitimando jovens. Portanto, todo cuidado é pouco ao fazer uso dessas embarcações, devendo sempre levar em consideração a divisão ordenada de peso e quantidade de passageiros adequada, bem como o cuidado na proteção do eixo do motor e a utilização de coletes salva-vidas.

- 9) **ATENÇÃO NA MANOBRA** - Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes. Entretanto, mesmo com todos esses conjuntos de normas e regulamentos é inevitável a ocorrência de falhas humanas. Inúmeros casos julgados no Tribunal Marítimo ocorreram em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos adequados ou em mau estado de conservação. Portanto, Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar ([RIPEAM](#)), estabelecido pela Marinha do Brasil.



Fique atento

“A prevenção é o melhor salva-vidas”

Acidentes / Fatos da Navegação

Nº: 61/2020							
PROCESSO Nº:	ACIDENTE /FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.888/2016	Naufrágio	04/02/2016	Barco motor	Transporte de carga	Arquipélago de Fernando de Noronha	Mar aberto	Não Houve
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:							
	<p>Uma embarcação que navegava na travessia entre Natal - RN e Fernando de Noronha – PE, com seis tripulantes, apresentava banda para boreste (BE) devido ao excesso e à má estivagem da carga a bordo (gêneros alimentícios), por displicência do pessoal de serviço a embarcação desviou 26° do seu rumo verdadeiro e ao perceber que a embarcação estava fora do rumo o timoneiro realizou uma guinada brusca para um dos bordos a fim de corrigir o rumo, devido a estabilidade prejudicada pelo excesso de carga e decorrente de imperícia do timoneiro, o acidente foi materializado pelo naufrágio com perda total da embarcação e da carga transportada. Não houve danos materiais e nem poluição aquaviária.</p>						
ENSINAMENTOS COLHIDOS:							
<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandante/Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras e trabalhos a bordo para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo; 2) Descumprimento do plano de carga da embarcação, embarque de carga em excesso; 3) Carga estivada de forma irregular e sem a devida peçação; e 4) Descumprimento das Normas da Autoridade Marítima. 							
RECOMENDAÇÕES:							
<ol style="list-style-type: none"> 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima; 2) Plano de Carga - Cada operação deve possuir um plano de carga, especificamente acordado com o representante do terminal. Esse Plano de Carga deverá conter, pelo menos, as seguintes informações: <ul style="list-style-type: none"> - distribuição de carga na chegada e partida; e - densidade, quantidade e temperatura do produto. 3) As cargas ou objetos que necessariamente tenham que ser estivadas no convés, devem ser peadas e escoradas imediatamente após a estivagem. NORMAM 1/DPC Mod 39; e 4) O Comandante da embarcação autorizou o embarque de carga excedendo a capacidade da embarcação em desacordo ao ANEXO 3-F DA NORMAM-02/DPC Mod 9. Tal ação NÃO deve ser seguida, pois coloca em sérios riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e das fazendas de bordo. 							

Nº: 62/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.869/2015	Água aberta seguida de naufrágio	04/03/2014	Catamarã	Transporte de passageiros	Armação dos Búzios – RJ	Interior II	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

A embarcação suspendeu do cais, no centro de Armação dos Búzios, com trinta e oito passageiros e mais um tripulante, quando efetuou a primeira parada programada, na ilha Branca, alguns passageiros perceberam que o tripulante retirava água com balde de um compartimento, sendo questionado pelos passageiros sobre à origem daquela água, o tripulante disse que se tratava de água utilizada para lavar o convés. Na segunda parada, próximo da Ilha Feia, foi observado pelo Mestre e também por alguns passageiros o embarque de água em volume superior ao normal, iniciando o esgoto através das bombas de esgoto e com o auxílio de balde, sem êxito. Na iminência de um naufrágio o Mestre determinou que todos abandonassem a embarcação por boreste (BE), uma vez que aquele bordo ainda estava flutuando. Todos que estavam a bordo foram resgatados por outras embarcações que estavam nas proximidades. A causa do embarque de água foi decorrente de alteração realizada na estrutura da embarcação e a inobservância pelo Comandante das medidas de precaução de segurança. **Havia coletes salva-vidas para todos que estavam a bordo e por esta razão não houve vítimas fatais.** A negligência e a imprudência do Comandante ao não observar as medidas de precaução de segurança e segurança na condução da embarcação, mesmo depois de constatar a existência de alagamento em um dos cascos decorrente de uma abertura nas obras vivas, colocou em sérios riscos a segurança da navegação e da vida humana no mar.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) Todo reparo ou alteração feita no casco ou na estrutura de uma embarcação deverá ser acompanhado por Engenheiro Naval; e
- 3) Suspender com embarcação apresentando qualquer avaria, coloca em risco a segurança da navegação dos tripulantes, passageiros e das fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar e das fazendas de bordo;
- 2) **Item 0714 da NORMAM-02/DPC Mod. 18 – REARQUEAÇÃO.**
A embarcação deverá ser rearqueada sempre que:
 - a) Sofrer alteração e ou reclassificação que modifique a distribuição, construção, capacidade ou uso dos espaços, número de passageiros transportados, borda-livre atribuída ou calado máximo permissível, tais que alterem os valores da arqueação bruta ou líquida originalmente determinados;
 - b) Quando houver dúvidas quanto à correção da arqueação anteriormente efetuada;
 - c) Por solicitação do armador;
 - d) “Ex-Officio”, sempre que for constatada qualquer irregularidade; e
 - e) Quando uma embarcação com comprimento de regra (L) inferior a 24 metros e que seja enquadrada na definição de “Embarcação da Hidrovia”, mas que não estivesse operando na Hidrovia Paraguai-Paraná pretenda iniciar sua operação naquela hidrovia.
- 3) O Comandante de uma embarcação, em especial, de passageiros, **NÃO** deve suspender do cais se observar qualquer irregularidade de estanqueidade ou flutuabilidade da embarcação para não comprometer a segurança da navegação e das pessoas transportadas.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
33.147/2019	Queda do prático na água durante o embarque	19/12/2017	Navio mercante	Transporte de carga	Porto de Recife – PE	Interior II	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

O fato ocorreu por ocasião do embarque do prático no navio. Outra embarcação estava em passagem durante a saída do porto, gerou marolas que provocou uma banda repentina para boreste. Neste momento o prático estava concluindo seu embarque no navio quando se desequilibrou na escada de quebra peito e caiu no mar de uma altura de nove metros. O desequilíbrio do Prático em razão do balanço do navio foi determinante para a materialização do acidente, como decorrente da fortuna do mar. A vítima não ficou com sequelas, não houve danos materiais e poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O embarque de prático a bordo deve ser de acordo com as normas de segurança exigidas;
- 2) A atenção durante o embarque do Prático a bordo é essencial à preservação da vida humana; e
- 3) O navio deve oferecer toda segurança por ocasião do embarque do Prático a bordo.

RECOMENDAÇÕES:

1) **De acordo com o Decreto nº 93.475, de 24 de outubro de 1986 - REGULAMENTO GERAL DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM:**

Art. 1º "Serviço de Praticagem", é um conjunto de atividades profissionais de caráter técnico-especializado, realizadas com o propósito de garantir a segurança da navegação ao longo de trechos da costa, em barras, portos, canais, lagos, lagoas e rios do território nacional, onde ocorram particularidades locais ou regionais que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações, em zonas de interesse para a Segurança Nacional ou para os Interesses Navais, cuja fiscalização técnica e regulamentar, coordenação e controle são exercidos pela Marinha do Brasil;

- 2) O Mestre da embarcação que conduz a operação de "embarque de passageiros" deverá ficar atento as movimentações de embarcações próximas, evitando assim, os riscos desnecessários causados pelas marolas, envolvendo vidas humanas;
- 3) Orientações da NORMAM-05/DPC Mod. 10 DE PRÁTICO, da Organização Marítima Internacional e, conforme a seguir:
 - a) Deverá ser dotada de apoio para as mãos, para assegurar uma passagem segura do convés para o extremo superior da escada e vice-versa.
 - b) Os degraus da escada deverão ser:
 - c) construídos em uma única peça, de madeira dura, sem nós ou outras irregularidades, bem lisa e sem arestas vivas e rebarbas;
 - d) quando construídos de outro material que não seja madeira, deverão possuir características equivalentes de resistência, rigidez e durabilidade, à critério da DPC;
 - e) dotados de eficiente superfície não derrapante por meio de ranhuras longitudinais, ou pela aplicação de revestimento antiderrapante;
 - f) os quatro degraus mais inferiores devem ser construídos em borracha, de resistência e rigidez suficiente e equivalentes aos demais, além de possuir as mesmas características antiderrapantes;
 - g) de dimensões não inferiores a 480 mm de comprimento, sendo de 400 mm a distância entre os cabos laterais, 115 mm de largura e 25 mm de espessura, não incluindo a superfície ou o revestimento antiderrapante;
 - h) igualmente espaçados e afastados uns dos outros não menos de 310 mm e não mais de 350 mm e fixados de modo que permaneçam na horizontal;
 - i) suportar uma carga de 495 kg, durante um minuto, com a escada na posição vertical e inclinada 15º em relação à vertical. A carga será fixada ao centro e em cada extremidade do degrau, distribuindo a carga por três pontos; e
 - j) Os cabos laterais da escada deverão consistir de dois cabos de manilha sem cobertura, com diâmetro não inferior a 18 mm, e resistência de ruptura não inferior a 24 kN, um de cada lado. Cada cabo deverá ser contínuo, sem costuras abaixo do degrau superior. Poderão ser utilizados outros materiais, desde que as suas dimensões, tensão de ruptura, resistência ao tempo e à tração e as características de aderência às mãos sejam equivalentes às do cabo de manilha. Todos os chicotes dos cabos deverão ser falçados (arremate na ponta de um cabo para que este não se desfie), impedindo que destorçam.

Nº: 64/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
33.137/2019	Embarcamento seguido de naufrágio	28/01/2018	Lancha motor	Esporte e recreio	Ilha da Marambaia - RJ	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



No intuito de realizar pescaria artesanal, o proprietário, o condutor mais um passageiro suspenderam com destino a Ponta do Sino - RJ, após uma hora e meia de navegação, o motor da embarcação parou de funcionar e devido às grandes ondas que se formaram no local, começou entrar água na lancha; em seguida ocorreu o embarcamento seguido de naufrágio da embarcação. Os três nadaram até a praia do Sino e ficaram aguardando resgate. As causas determinantes foram às condições adversas do tempo, sendo resultado de fenômeno natural denominado “fortuna do mar”. Houve danos ao motor da embarcação, sem ocorrências de danos pessoais ou poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo manter atenção a navegação durante toda a singradura, bem como as condições climáticas do local;
- 2) Ficou evidente a importância da manutenção preventiva do motor da embarcação para que se evitem falhas ao navegar;
- 3) Este acidente poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança para suspender; e
- 4) O condutor expôs a risco a incolumidade e segurança da embarcação, sua própria vida e de terceiros.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **Manutenção preventiva** é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A **manutenção** aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender;
- 3) **Recomendações para suspender:**
 - a) Realize uma manutenção preventiva eficaz, sem improvisos;
 - b) Não coloque em risco a sua segurança e a de sua família com profissionais não qualificados.
 - c) Verifique rigorosamente o seu material de salvatagem e se há coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;
 - d) Conheça a [previsão do tempo](#) e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação;
 - e) Entregue o aviso de saída ao iate clube ou marina e siga à risca o seu planejamento, para possibilitar o seu resgate em caso de emergência. Se não estiver em clube ou marina, deixe alguém em terra ciente para onde você vai e a que horas pretende retornar; e
 - f) Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia.

Nº: 65/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.825/2016	Explosão seguida de incêndio	19/08/2015	Barco motor	Transporte de carga	Praia do Aruanã, Eirunepé – AM	Interior	01 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Quando navegava nas proximidades da praia de Aruanã, rio Juruá, a embarcação conduzida por seu proprietário com quatro tripulantes, todos não habilitados, rebocando uma canoa que transportava combustível, tipo óleo diesel, de modo irregular. Um dos tripulantes encontrava-se na cozinha preparando o almoço da tripulação quando um botijão de gás explodiu e o arremeçou para fora da embarcação pela popa, seguida de incêndio tendo destruída a embarcação principal, queimou também o cabo de reboque separando as duas embarcações, possibilitando aos tripulantes que estavam na água nadar e empurrar a canoa até a margem do rio Juruá, tendo como causa determinante o descumprimento da NORMAM-02/DPC, por permitir botijão na cozinha em área não arejada. Um tripulante não habilitado sofreu queimaduras não fatais, Houve perda total da carga transportada, da embarcação, mas não há registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor da embarcação não observou que a cozinha tinha pouco arejamento e renovação de ar. Com o vazamento de gás do botijão, ocorreu o acúmulo de gases no local, culminando na posterior explosão e incêndio, expondo a riscos a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; e
- 3) Descumpriu a NORMAM – 02/DPC pela não observância das medidas de precaução de segurança, tendo sua tripulação embarcada sem a obrigatoria habilitação.

RECOMENDAÇÕES:

1. O Comandante/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;
2. **Item 0503 da NORMAM 02/DPC/2005 Mod 20 - Área de armazenamento de recipientes transportáveis:**
3. O armazenamento da carga de recipientes transportáveis (botijões e cilindros) a bordo das embarcações deve atender ao disposto na norma ABNT NBR 15514 e ao contido no item 12 das Normas para o Armazenamento de Recipientes Transportáveis de Gás Liquefeito de Petróleo (Manual de Segurança para o Posto Revendedor de GLP), elaboradas pelo Sindicato Nacional de Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicás). **Os botijões ou cilindros devem sempre ser colocados em locais ventilados para que, no caso de eventuais vazamentos, não ocorra acúmulo de gás no ambiente.** Não armazenar botijões ou cilindros em locais fechados tais como porões, armários, embaixo de pias escadas etc. Não posicionar botijões ou cilindros próximos de tomadas elétricas, ralos e grelhas de escoamento de água. Recomenda-se um distanciamento mínimo de 1,5 m;
4. Acordo item 0102 que estabelece o CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA – CTS; e
5. Embarcações isentas do CTS - As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

Nº: 66/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.061/2015	Morte de passageiro	29/01/2015	Balsa	Transporte de passageiros e carga	Rio Uruguái, Itapiranga - Santa Catarina	Interior	01 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Por ocasião do embarque dos passageiros e viaturas, com prioridade para os passageiros e direcionados para área abrigada e exclusiva. A vítima, ao sair da van, não se dirigiu para o local dos passageiros tendo se deslocado para a área destinada aos caminhões, ou seja, área oposta ao abrigo. Quando um caminhão tipo Bitrem efetuou marcha a ré provocando seu esmagamento. Tendo como causa determinante a negligência dos operadores da balsa pela falha de segurança, que permitiram o embarque de veículos e passageiros simultaneamente, em desacordo com as normas de segurança. Não houve registro de danos materiais e nem ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Os operadores da balsa falharam quanto às medidas de precaução de segurança durante o embarque dos passageiros e viaturas; e
- 3) O Comandante da balsa não era habilitado para o exercício da função de uma embarcação de 170AB.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) **De acordo com item 1006 da NORMAM NORMAM-02/DPC MOD 18 - NORMAS GERAIS**
 - a) Nos atracadouros específicos de travessia somente poderão trafegar, atracar, desatracar e permanecer nas proximidades, as embarcações autorizadas pelo setor competente do Ministério dos Transportes (ANTAQ ou DNIT), pelas Agências Reguladoras Estaduais ou Órgãos Municipais competentes para explorar o serviço regular de travessia;
 - b) O embarque e o desembarque de passageiros e veículos deverão ser feitos com a embarcação totalmente atracada e com as espas passadas, sob a orientação dos funcionários da empresa concessionária. Após a partida da embarcação, nenhum veículo poderá ser deslocado de sua posição de estacionamento;
 - c) Todos os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio de mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, as luzes apagadas e suas rodas calçadas com, pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia;
 - d) Em hipótese alguma o transporte de veículos poderá impedir a perfeita visibilidade do timoneiro; e
 - e) Recomenda-se que as pessoas não permaneçam no interior dos veículos, enquanto a embarcação estiver em movimento.
- 3) **Item 0106 NORMAM-02/DPC Mod 15 - ELEVAÇÃO OU REDUÇÃO DO NÍVEL DE HABILITAÇÃO NO CTS** e as condições de operação de uma determinada embarcação indicarem a necessidade de elevação ou redução do nível de habilitação de seu Comandante e ou de outros tripulantes no Laudo Pericial, tornando imprescindíveis alterações em relação aos critérios estabelecidos nas presentes normas, a CP, DL ou AG deverá fazê-lo por meio de inclusão nas Normas e Procedimentos para as Capitania (NPCP ou NPCF). Os CTS que forem emitidos com variação do nível de habilitação deverão conter uma observação informando a área para a qual esta variação está sendo concedida, quando se tratar de uma concessão feita apenas para uma área específica.

Nº: 67/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
33.027/2018	Queda na água de montador de andaimes	31/07/2018	Plataforma	Produção de petróleo	Bacia de Campos dos Goytacazes – RJ	Mar aberto	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Durante o serviço de montagem dos andaimes no “Spider Deck” da plataforma, quando houve uma paralisação para o lanche da tarde, todos se ausentaram do local para o lanche, exceto um colaborador que se dirigiu ao banheiro que fica um piso acima de onde a atividade ocorria, quando retornou a estação de trabalho, para ver se a equipe já havia retornado, se posicionou sobre a escada, se desequilibrou e veio a cair no mar, foi avistado por um funcionário que fazia ronda no local, que soou o alarme de homem ao mar, em seguida foi efetuado o resgate da vítima e encaminhada à enfermaria. Tendo como causa determinante o desequilíbrio da própria vítima ao se debruçar no “Spider Deck” da plataforma durante intervalo de trabalho, que sofreu escoriações na mão direita e tornozelo esquerdo. Não houve danos materiais nem poluição ambiental do meio marinho.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Durante a realização de trabalhos em plataformas de petróleo em mar aberto, o supervisor de segurança do trabalho não deve autorizar que qualquer colaborador disperse da equipe;
- 2) Houve falha por parte do aquaviário nas medidas de precaução de segurança, quando o mesmo resolveu se dispersar de sua equipe de trabalho e debruçar-se sobre a escada de acesso ao “Spider Deck”; e
- 3) Deverão ser verificados os sistemas de gerenciamento de segurança de pessoal antes da realização de qualquer atividade a bordo demais instruções e procedimentos operacionais das plataformas.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Plataforma** - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;
- 2) Durante a realização de atividades a bordo de plataformas é imprescindível que os colaboradores sejam habilitados técnicos para não se expor a riscos;
- 3) **De acordo com a NORMAM-01/DPC Mod 39 – Qualificação do Pessoal:**
O pessoal de bordo, inclusive os aquaviários, deverá ser submetido a curso de qualificação, antes do embarque, em instituições credenciadas pela DPC, atendendo ao disposto na Resolução A.1079 (28) da IMO. Adicionalmente às qualificações previstas na Resolução A.1079 (28) da IMO, todas as pessoas embarcadas das Categorias **B**, **C** e **D** deverão estar qualificadas no Curso Básico de Segurança de Plataforma (CBSP), ministrados por instituições credenciadas pela DPC;
- 4) O supervisor de segurança deve zelar pela segurança e saúde dos aquaviários e de terceiros que estejam a bordo; e
- 5) Informar os colaboradores sobre os riscos existentes no local de trabalho nas plataformas.

Nº: 68/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.746/2016	Abalroamento	06/02/2016	Saveiro	Transporte de passageiros	Praia Brava Paraty - RJ	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Uma embarcação suspendeu do cais de turismo, centro, com destino ao Pouso da Cajaíba, transportando onze passageiros, uma outra suspendeu de Paraty Mirim, com destino ao cais de pesca, Ilha das Cobras com o condutor e o proprietário, quando passava próximo a Ponta do Cavalo, ao avistar outra embarcação a cerca de cinquenta metros exibindo luz verde e encarnada no sentido oposto, que ligou uma lanterna tipo holofote e direcionou para cima da outra embarcação, fazendo movimento lateral por três vezes e guinou para boreste (BE), a outra embarcação guinou para bombordo (BB), mesmo ambas terem reduzido as máquinas, o acidente se materializou com o abalroamento. Tendo como causa determinante descumprimento às regras do RIPEAM. Houve danos materiais na primeira embarcação, não teve vítimas e nem registro de poluição ambiental do meio aquaviário. A embarcação com registro de avarias foi rebocada até o cais de pesca juntamente com os passageiros.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) A condução de embarcações motorizadas só é permitida às pessoas devidamente habilitadas a fim de não expor a riscos a segurança da navegação das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Descumprimento das REGRAS 5, 14 e 15 do RIPEAM; e
- 3) Houve falha da vigilância durante a navegação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação.
- 2) **Item 0405 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO:**
- 3) Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio a vela ou a motor.
- 4) **REGRA 5 – Vigilância** - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão.
- 5) **REGRA 14 - Situação de Roda a Roda**
 - (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra;
 - (b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outras enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação; e
 - (c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.
- 6) **REGRA 15 - Situação de Resumos Cruzados**
Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

Nº: 69/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.132/2013	Queda na água e desaparecimento de passageiro	28/08/2012	Canoa	Transporte de passageiros	Rio Amazonas, Itacoatiara - AM	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Embarcação sem nome, não inscrita, tipo canoa a motor que navegava de Itacoatiara para a comunidade de Perpétuo Socorro, com o condutor não habilitado e um passageiro (seu irmão), que viajava sentado na proa da embarcação. Após atravessar o rio, já nas proximidades de da comunidade, seu irmão, que estava em estado de embriaguês ao cochilar durante a travessia desequilibrou-se e caiu na água e por não estar fazendo uso do colete salva-vidas, desapareceu. Tendo como causa determinante a imprudência e negligência do condutor que ao suspender com a embarcação sem a equipagem e sem a obrigatória habilitação, expôs a riscos a sua integridade física e das pessoas de bordo, risco materializado com a queda na água e desaparecimento da vítima. Não houve registro de danos materiais nem de poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto à obrigatória habilitação do condutor; e
- 3) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) É imprescindível que o condutor de uma embarcação seja habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;
- 3) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal; e
- 4) Se as duas pessoas estivessem usando colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

Nº: 70/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.575/2017	Incêndio a bordo	09/06/2016	Lancha motor	Esporte e recreio	Reservatório de Miranda, Uberlândia - MG	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Uma lancha motor atracada no Guarda Barco de um condomínio, durante a realização de recarga das baterias, veio a sofrer um incêndio devido a uma possível sobrecarga ou anomalia elétrica durante o carregamento das baterias da embarcação, causando um curto-circuito e consequentemente o incêndio provocando a perda total da lancha e alagamento do casco sinistrado. Tendo como causa determinante a falta de supervisão do responsável da lancha durante o procedimento. Não houve vítimas de acidentes pessoais nem poluição do meio ambiente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Falha durante a manutenção preventiva nas baterias da embarcação;
- 2) Durante a realização de fainas a bordo de embarcações não se podem ignorar as medidas de precaução de segurança; e
- 3) A supervisão e a vigilância dos trabalhos devem ser permanentes, até sua conclusão.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Manutenção preventiva** é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A **manutenção** aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores e equipamentos de sua embarcação antes de suspender;
- 2) Carregadores de bateria produzem energia elétrica em tensão contínua de baixa amplitude podendo ser alimentados pela rede elétrica via transformadores e retificadores, através de geradores de corrente contínua ou por meio de painéis solares. A falha em algum componente desses equipamentos, conexões com folga, danificadas ou, ainda, um curto-circuito podem ocasionar correntes de alta intensidade nos terminais das baterias e causar sobrecarga no recarregador ou nas baterias que estão sendo recarregadas com conseqüente risco de incêndio. Além disso, baterias recarregáveis que contêm solução aquosa de ácido ou soda cáustica, produzem gás hidrogênio durante o processo de recarga representando um risco adicional de fogo ou explosão, se a área não for adequadamente ventilada.
- 3) Medidas de precaução de segurança:
 - a) O carregador de bateria está protegido contra sobrecarga?
 - b) Tem seu cabo e plugue em boas condições?
 - c) É revisado regularmente?
 - d) Tem menos de cinco anos de uso?
 - e) Nunca toque nos contatos (pólos) da bateria ao mesmo tempo quando o carregador estiver energizado.
 - f) Nunca dar a partida no motor quando o carregador estiver conectado a bateria, pois pode gerar danos elétricos no carregador; e
 - g) Antes de ligar o produto à rede elétrica, verifique se a tensão do mesmo coincide com a tensão AC local (127V ou 220V) da rede.

Nº: 71/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE :	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.348/2014	Encalhe durante manobra de entrada no canal	01/07/2013	Navio Mercante	Porta contêineres	Canal da Galheta, baía de Paranaguá - PA	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Encalhe de navio mercante durante a manobra de entrada no canal da Galheta, na baía de Paranaguá, em um banco ao lado do canal. Após passar pelo primeiro par de boias do canal o práctico realizou manobra de guinada para boreste (BE), não prevista na derrota estabelecida, acarretando uma navegação em local de pouca profundidade na qual oferecia risco à segurança do navio, depois guinou todo leme a bombordo (BB), mas o navio não conseguiu quebrar a guinada ocorrendo o encalhe. Não houve registro de danos materiais nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de navios observem os canais navegáveis estabelecidos pelas Autoridades Portuárias a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) É fundamental que os Comandantes/Práticos ao entrar ou sair dos portos, observem o balizamento do respectivo canal de navegação para a condução segura e não exposição a risco da segurança da navegação;
- 3) As Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança de entrada e saída dos portos visando à segurança da navegação; e
- 4) Não se deve negligenciar a utilização das Cartas Náuticas. Um balizamento adequado é fundamental para uma navegação segura em um canal.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) São situações normalmente indicadas por **balizamento**: os perigos naturais, limites laterais dos canais, zonas de acidentes marítimos importantes e novos perigos;
- 2) **São sinais de balizamento**: sinais laterais e sinais especiais; sinais cardinais e sinais laterais; sinais de perigo isolado e sinais cardinais. A identificação dos sinais durante o dia é feita por marca de tope, forma e cor;
- 3) Conduza a seu navio com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação e as exigências do balizamento local;
- 1) **Antes de empreender uma navegação por um canal o Comandante deverá observar suas características e verificar a profundidade na carta náutica de modo a permitir uma navegação segura;**
- 2) O calado máximo está normalmente limitado pela profundidade mínima no canal, durante a maré alta;

- 3) Os navegantes devem estudar as cartas náuticas que dão os contornos de profundidade e posições dos sinais náuticos, juntamente com os Avisos aos Navegantes que forneçam informações sobre a probabilidade de mudanças de profundidade, mudanças em bancos de areia, processos de assoreamento e riscos à navegação envolvidos, sendo fundamental o apoio do prático daquele porto; e
- 4) Leia o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (Acesse a página da [DPC](#) - Contatos das Capitânias, Delegacias e Agências em todo o Brasil).

Nº: 72/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.428/2017	Queda de condutor seguida de morte	23/06/2016	Bote	Esporte e recreio	Rio Paraná, município de Querência do Norte - PR	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Duas pessoas foram pescar no Rio Paraná, nas proximidades do Porto Dezoito, após algum tempo desistiram da pescaria e atracaram em uma ilha próxima. Em um determinado momento o passageiro decidiu sair para pescar sozinho, tendo o proprietário emprestado a embarcação para o mesmo, com a condição de a vítima retornar para buscá-lo mais tarde. Tendo em vista que a vítima não retornou para a ilha, o proprietário resolveu se deslocar até o local de pesca onde supostamente estaria e ao chegar ao destino encontrou somente a embarcação fundeada. A vítima desapareceu e seu corpo somente foi encontrado após quatro dias. Tendo como causa da morte, asfixia por afogamento. A causa determinante foi à imprudência do proprietário por entregar sua embarcação para uma pessoa conduzir, sem possuir a obrigatória habilitação, aliada a negligência da vítima por não estar utilizando colete salva-vidas no momento do acidente. Não houve danos materiais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) Durante as atividades recreativas ou de pesca em embarcações miúdas, os tripulantes e passageiros deverão fazer uso do colete salva-vidas;
- 3) O condutor ou proprietário de uma embarcação **NÃO** deverá emprestar ou passar o governo da embarcação para pessoa não habilitada; e
- 4) Se a vítima estivesse utilizando o colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O Comandante/proprietário da embarcação é o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e **NÃO** deve permitir que uma pessoa sem a obrigatória habilitação conduza a embarcação;
- 2) Embora não seja o responsável diretamente pela queda da vítima na água, o proprietário foi negligente ao permitir que uma pessoa não habilitada e sem utilizar o obrigatório colete salva-vidas, fizesse uso da embarcação;
- 3) Permitir a condução da embarcação por pessoas não habilitadas (**o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal**). **NORMAM-03/DPC REV. 1;** e
- 4) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso o colete salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana.

ATENÇÃO NA MANOBRA - Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes. Entretanto, mesmo com todos esses conjuntos de normas e regulamentos é inevitável a ocorrência de falhas humanas. Inúmeros casos julgados no Tribunal Marítimo ocorreram em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos



PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.180/2018	Queda na água de tripulante	30/10/2016	Catamarã	Transporte de passageiros	Baía do Marajó – PA	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Durante a singradura da embarcação tipo Catamarã que suspendeu da cidade de Soure, com destina à cidade de Belém, com quatro tripulantes e cento e trinta e dois passageiros, quando navegava na Baía do Marajó, o Comandante reduziu a velocidade para transpor uma forte marola pela proa da embarcação, culminando com a queda de um tripulante na água, quando voltou a acelerar máquinas, percebeu que o motor de boreste (BE) havia parado. Essa ação fez com que a embarcação guinasse fortemente para o referido bordo por estar com máquinas de bombordo (BB) com meia força a vante. Minutos depois, o Comandante determinou que localizassem o Marinheiro Fluvial de Máquinas para verificar a parada do motor, momento em que foi informado que o aquaviário havia caído na água por BE, imediatamente, reduziu máquinas, na tentativa de manobrar e socorrer o Marinheiro, ocasião em que a embarcação começou a balançar fortemente de um bordo para outro, dificultando seu governo e deixando os passageiros apavorados. Após solicitar socorro via telefone para o Corpo de Bombeiros Militar e Capitania dos Portos, o condutor prosseguiu com a viagem com destino a Belém. A vítima sem colete salva-vidas ficou náufrago por cerca de vinte horas sendo levado pela correnteza, ao sabor da maré, para próximo de um navio mercante fundeado ao largo da ilha de Mosqueiro e antes de agarrar a amarra de fundeio do navio, começou a gritar socorro, alcançou a amarra e cerca de vinte minutos depois foi resgatado pela tripulação do navio. O fato decorreu de um caso fortuito e de força maior. O dano material registrado foi que o balaustre (corrimão) que o marinheiro estava segurando no momento, não suportou o esforço e arrebentou, não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura, bem como as condições climáticas do local;
- 2) Ficou evidente a importância da manutenção preventiva do motor da embarcação para que se evitem falhas ao navegar; e
- 3) Se for realizar qualquer faina no convés aberto durante a travessia durante mau tempo, vista o colete salva-vidas, pois se vier cair no mar, aumenta as chances de sobrevivência.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Vistorie o casco quanto à sua estanqueidade, verifique o funcionamento das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio (VHF e/ou HF) e a condição das baterias, além do nível de óleo no cárter do motor e do nível do líquido de resfriamento. Verifique também a integridade do sistema de combustível, e se não há vazamentos no compartimento dos motores;
- 2) Realize a manutenção preventiva eficaz, sem improvisos. Não coloque em risco a sua segurança e a de sua família, com profissionais não qualificados;
- 3) Conheça a [previsão do tempo](#) e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação;
- 4) Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos os tripulantes e passageiros; e
- 5) **TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA GRANDE RESPONSABILIDADE.**

Nº: 74/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.936/2018	Naufração	31/12/2017	Bote	Transporte de passageiros	Praia das flechas, Angra dos Reis – RJ	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



A embarcação suspendeu da Praia Grande, Bonfim, com treze passageiros e um tripulante a bordo, com destino a Ilha de Gipóia, quando se aproximava da Praia das Flechas, duas embarcações de grande porte cruzaram sua proa produzindo grandes marolas, conseguiu transpor algumas ondas, porém as ondas subsequentes invadiram seus espaços internos, provocando o seu naufrágio. O condutor (MAC), apesar de ser habilitado, ainda não havia cumprido o interstício de embarque para exercer suas funções em embarcação de transporte de passageiros, que de acordo com a NORMAM-13, Anexo 2-A, só poderá conduzir embarcação de transporte de passageiros, após um ano de embarque, e este, só era habilitado como MAC há dois meses, tal fato não contribuiu para o naufrágio. Tendo sido decorrente de caso fortuito. Não houve acidente pessoal ou de poluição hídrica. O bote foi recuperado após o naufrágio.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo;
- 2) A indisponibilidade de borda livre contribuiu para que houvesse o embarque de água culminando com o naufrágio da embarcação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Item 0205 da NORMAM-02/DPC Mod 20** – As embarcações de passageiros com AB maior que 20 ou de carga com AB maior que 50), para serem inscritas junto as CP, DL e AG, além do Certificado de Borda Livre deve apresentar o Certificado de Segurança da Navegação e assinar Termo de Responsabilidade de acordo com o Anexo 8-D (conforme o caso);
- 2) **NORMAM-03/DPC Mod 3 - Termo de Responsabilidade** - é o documento formal necessário à inscrição da embarcação, pelo qual o proprietário assume o compromisso legal de cumprir todos os requisitos de segurança previstos nestas normas;
- 3) **Convés de Borda Livre** - É o convés completo mais elevado que a embarcação possui, de tal forma que todas as aberturas situadas nas partes expostas do mesmo disponham de meios permanentes de fechamento que assegurem sua estanqueidade; e
- 4) **Em conformidade com NORMAM 03/DPC Mod 3, recomenda-se** aos amadores aquaviários envolvidos na operação de embarcações tipo bote bem como os passageiros, fazer uso de coletes salva-vidas, Classe V, aprovados pela Diretoria de Portos e Costas – DPC.

Nº: 75/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.380/2016	Abalroamento	15/11/2014	Lancha motor	Esporte e recreio	Rio Vaza Barris, Aracaju - SE	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Uma lancha motor conduzida por seu proprietário, habilitado, que navegava no rio Vaza Barris, na altura do bairro Mosqueiro, com velocidade acima do preconizado na NPCF local, com pouca visibilidade, haja vista o período do crepúsculo e em desacordo as Regras 5 e 6 do RIPEAM-72, culminando com a colisão a um praticante de “Stand up Paddle” que trafegava no meio do canal de navegação e sem nenhum material reflexivo que facilitasse sua visualização na água, contrariando as recomendações especiais constantes da NORMAM-03/DPC, item 0112. A vítima não fatal sofreu lesões graves e danos materiais, mas sem registro de poluição ambiental. Tendo como causa determinante o descumprimento das Regras do RIPEAM pelo condutor da Lancha e a inobservância do praticante de “Stand up Padlle” as recomendações da NORMAM-03/DPC.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Durante a prática de esportes com prancha “Stand up Padlle”, o praticante deve estar equipado conforme orientações constantes na NORMAM 03/DPC; e
- 3) Houve falha da vigilância durante a navegação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) **REGRA 5 – Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva**, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
- 3) **Item 0112 da NORMAM-03/DPC Mod 3 na alínea f)** - Recomendações especiais para o emprego de Pranchas esportivas Stand-up Paddle, Wind Surf, Kite Surf. Esses equipamentos, apesar de propiciarem a locomoção no meio aquático não se caracterizam como embarcações, em especial no que diz respeito à caracterização dada pelo artigo 2º da Lei nº 9.537/1997 que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário. Seus usuários devem observar as recomendações constantes no quadro contido na alínea j deste item. Recomenda-se aos seus praticantes o uso de coletes salva-vidas, em especial nas áreas A-2, o conhecimento do tráfego aquaviário local e o regime de correntes e ventos de modo a não comprometer a sua segurança. O tráfego em áreas de segurança, tais como canais de acesso aos portos, pode colocar em risco o seu condutor e também as embarcações em tráfego.

Nº: 76/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.285/2013	Naufrágio parcial	20/03/2013	Barco de pesca	Pesqueira	Comunidade Muanense, Humaitá - AM	Interior	3 Vítimas fatais

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Embarcação classificada para atividade de pesca e transporte de peixes, foi utilizada para transporte de passageiros e carga (madeira em lote), estivadas no convés principal sem a obrigatória peação do material, saindo de Humaitá com destino a Comunidade de Três Casas, as margens do rio Madeira. A embarcação estava sendo conduzida pelo proprietário, um tripulante e transportava cinco passageiros. Não solicitou despacho do representante da Autoridade Marítima local, tendo suspenso com material de salvatagem (colete salva-vidas) incompleto. Ao se aproximar do atracadouro da Comunidade de Muanense, às margens do rio Madeira, para desembarcar os passageiros e devido a um banheiro a carga se deslocou e provocou o emborcamento da embarcação resultando no óbito de três dos cinco passageiros.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, sendo ele, o responsável pela condução segura e tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, quando empregou a embarcação para outra atividade diferente de sua classificação;
- 3) O material de salvatagem estava incompleto (não tinha coletes salva-vidas), a não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; e
- 4) Carga estivada no convés sem a devida peação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em todas as manobras que executa;
- 2) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não execute manobras arriscadas, reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas;
- 3) **Item 0326 NORMAM-01/DPC Mod 39 - RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM:**
 - a) Para embarcações que necessitem realizar uma viagem, deverá ser solicitada à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem; e
 - b) Realização de perícia pela CP, DL ou AG para avaliar a necessidade de uma eventual alteração no CTS.
- 4) Os condutores devem ter cuidado com a estivagem de cargas no convés quanto a capacidades e centros de gravidade de cada local de estivagem de carga;
- 5) **Item 0515 da NORMAM-1/DPC Mod 39 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS:**
 - a) **Estabilidade**
A embarcação deverá apresentar, para cada condição de carregamento, estabilidade intacta satisfatória, ou seja, atender todos os critérios de estabilidade previstos nestas normas para a região onde pretenda navegar.
 - b) **Amarração**
 - 1) A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo; e
 - 2) As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga.

Nº: 77/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.374/2015	Acidente de mergulho	06/08/2014	Barco de pesca	Pesqueira	Praia do Cajueiro, Touros - RN	Mar aberto	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Embarcação de pesca, empregada na realização de pesca predatória de lagosta a uma profundidade aproximada de cinquenta metros, há vinte milhas da Praia do Cajueiro, descumprindo as normas e as técnicas para exercer a atividade de pesca subaquática (Lei nº 9.605/98, IN 138/2006, do IBAMA, NORMAM 13/DPC e NR 15, do MTRAE), caracterizado pelo exercício irregular da profissão de mergulhador, aliada ao emprego de compressor de ar, não respeitando o esquema de descompressão para mergulho de profundidade. A autorização do proprietário para utilizar a embarcação na pesca predatória de lagosta, prática esta proibida por Lei, colocou em sérios riscos a incolumidade, a segurança e as vidas dos mergulhadores. A vítima, mergulhador inabilitado e filho do proprietário da embarcação, após realizar o terceiro mergulho, retornaram para bordo reclamando de dormência nas pernas, percebendo tratar-se de efeito dos mergulhos realizados, efetuou outro mergulho e uma nova descompressão, porém sem sucesso, agravando-se o seu estado de saúde. Diante da situação, o Mestre interrompeu a pescaria, pernitoou nas imediações e, no dia seguinte, voltou a mergulhar. Ao regressar a superfície, mais uma vez, sentiu-se mal, decidindo os de bordo retornar para a cidade de Touros. Foi internado no Hospital Naval de Natal e colocado câmara hiperbárica para tratamento da “doença de mergulho”. Apesar de ter ciência que a pesca com compressor de ar comprimido é proibida por Lei, a vítima afirma em seu depoimento que arrisca porque precisa manter o sustento da família. Dada a negligência do Mestre em autorizar o mergulho por profissional não habilitado, utilizando equipamento proibido por Lei, aliada a imprudência e a falta de habilitação do mergulhador o acidente foi materializado e quase foi ceifada uma preciosa vida humana.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e atividades a bordo, é imprescindível que todos os tripulantes sejam habilitados e tenham pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a risco de suas vidas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória de lagosta para a qual não estava classificada; e
- 3) Para exercer a atividade de mergulho é necessário que os profissionais sejam qualificados e habilitados por empresas de mergulho cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB).

RECOMENDAÇÕES:

- 1) A NORMAM-15/DPC Rev 2 - Estabelece normas para a habilitação e cadastro dos Aquaviários do 4º Grupo (Mergulhadores), definidos no Decreto nº 2.596 (RLESTA), de 18 de maio de 1998, seu emprego pelas empresas cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB) como prestadora de serviço de mergulho profissional, a partir de sistemas de mergulho certificados, e sua formação pelas entidades credenciadas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB) para ministrar cursos de mergulho profissional;
- 2) **Reclassificação quanto à atividade** - A reclassificação de embarcações para outro serviço ou atividade, deverá atender aos requisitos das normas específicas da DPC para a NORMAM-01/DPC ou NORMAM-02/DPC, conforme o caso;
- 3) **Item 0104 da NORMAM-15/DPC Rev 2 - ATIVIDADES SUBAQUÁTICAS**
Para efeito destas Normas, o termo “atividades subaquáticas”, constante do Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, refere-se às atividades de mergulho profissional (comercial), definidas no item 0143;
- 4) **Item 0144 - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL)** A atividade de mergulho profissional (comercial) é efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação. As habilitações adicionais dos mergulhadores requeridas para tipos de trabalho específicos (fotografia submarina, corte e solda submarinos, ensaios não destrutivos, operação de câmara hiperbárica, etc) são da responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho;
- 5) **Item 0146-MERGULHO RASO** - Todo mergulho realizado até a profundidade de cinquenta metros e que utiliza ar comprimido como mistura respiratória;

6) **Item 0502 - SISTEMA PARA MERGULHO DEPENDENTE EM PROFUNDIDADES ATÉ TRINTA METROS**

O sistema para mergulho dependente até a profundidade de trinta metros terá a seguinte composição e requisitos mínimos: Compressor de ar com vazão equivalente a 168l/min medidos na pressão atmosférica (equivalente a 40l/min medidos na pressão equivalente à profundidade do mergulho), por mergulhador, e pressão de trabalho de 14,2kgf/cm², lubrificado com óleo mineral não detergente, dotado de filtros para separação de água, óleo, partículas sólida se outros contaminantes. O conjunto de compressor e filtro deverá ser capaz de fornecer ar comprimido que satisfaça, a qualquer tempo, aos limites de contaminantes previstos no item 1108 das presentes Normas.

7) **Item 0503 - SISTEMA PARA MERGULHO DEPENDENTE EM PROFUNDIDADES ENTRE TRINTA E CINQUENTA METROS**

O sistema para mergulho dependente em profundidades entre trinta e cinquenta metros terá a seguinte composição e requisitos mínimos:

- a) Compressor de ar com vazão mínima equivalente a 240l/min medidos na pressão atmosférica (equivalente a 40l/min medidos na pressão equivalente à profundidade do mergulho), por mergulhador, e pressão de trabalho de 17,3kgf/cm² estabelecida pelo fabricante, lubrificado com óleo mineral não detergente, dotado de filtros para separação de água, óleo, partículas sólidas e outros contaminantes. O conjunto de compressor e filtro deverá ser capaz de fornecer ar comprimido que satisfaça, a qualquer tempo, aos limites de contaminantes previstos no item 1108 das presentes Normas.

Nº: 78/2020							
PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.814/2016	Explosão seguida de incêndio	25/01/2016	Barco motor	Transporte de passageiros e carga	Rio Jutai – AM	Interior	Três vítimas não fatais
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:							
 <p>Quando atracada no Pontão Coelho, município de Jutai, uma embarcação, realizando o embarque de três mil litros de combustível (gasolina), em contêineres plásticos que seriam transportados para a margem direita do mesmo rio, inapropriada para tal atividade, ao realizar a partida elétrica do motor, ocorreu à explosão seguida de incêndio e o naufrágio da embarcação que apesar de ter sido resgatada no mesmo dia, ficou destruída, houve perda total. Três tripulantes sofreram queimaduras e lesões corporais. O fato de partir o motor através do contato direto de um fio desencapado no borne da bateria, causando centelhamento e pelo armazenamento inadequado de combustível no interior da embarcação que era inapropriada para transportar aquele tipo de carga, foi preponderante para a materialização do acidente. Comandante descumpriu as normas mínimas de segurança expondo a risco as vidas humanas, fazendas de bordo e a segurança da navegação, em desacordo total a NORMAM-13/DPC e NORMAM-02/DPC. Não houve registro de poluição ambiental do meio aquaviário.</p>							
ENSINAMENTOS COLHIDOS:							
<p>1) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, ao seu emprego, pela manutenção e quanto ao pessoal habilitado nas fainas de bordo;</p> <p>2) Falha na manutenção preventiva do motor que para funcionar utilizavam-se fios desencapados com contato direto nos bornes da bateria;</p> <p>3) Que a embarcação foi empregada para transportar carga perigosa, sem a devida autorização da Autoridade Marítima local, em desacordo a NORMAM-13/DPC e NORMAM-02/DPC, expondo a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação; e</p> <p>4) É vedada às embarcações de transporte de passageiros transportarem carga perigosa no convés, especialmente, quando se tratar de combustíveis (gasolina, álcool e Diesel), que apresenta grandes riscos de explosão.</p>							
RECOMENDAÇÕES:							
<p>1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;</p> <p>2) Manutenção preventiva é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores e equipamentos de sua embarcação antes de suspender;</p> <p>3) Item 0401 da NORMAM-13/DPC - DAS ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE Ao Comandante, compete:</p> <p>a) cumprir e fazer cumprir, por todos os subordinados, as leis e regulamentos em vigor, mantendo a disciplina na sua embarcação, zelando pela execução dos deveres dos tripulantes, de todas as categorias e funções, sob as suas ordens; e</p> <p>b) inspecionar ou fazer inspecionar a embarcação, diariamente, para verifica as condições de asseio, higiene e segurança.</p>							

4) Item 0503 da NORMAM-02/DPC/2005 Mod 20 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

Mercadorias Embaladas - O transporte, embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulagem de mercadorias perigosas embaladas são regidos pelo Código IMDG da IMO.

- 1) **Homologação das Embalagens** – As embalagens nacionais deverão estar homologadas pela DPC, que expedirá o competente certificado de homologação. Nesse certificado constará a marcação “UN” a ser feita nas embalagens. Uma cópia desse certificado deverá acompanhar cada carregamento, visando compor a documentação da carga. Quando a carga embalada, entrando no Brasil, for procedente de outros países, a embalagem deverá estar comprovadamente homologada pelo país de origem, de acordo com o Código IMDG, com a respectiva marcação “UN”. Empresas no Brasil que tiverem a intenção de expedir produtos ou artigos perigosos com a utilização de embalagens que tenham sido fabricadas e homologadas no exterior, de acordo com o Código IMDG, deverão ter suas embalagens validadas pela DPC. Tal validação deverá seguir os preceitos contidos nas Normas da Autoridade Marítima para a Homologação de Material – **NORMAM-05/DPC**. Uma vez concluído o processo de validação, a embalagem receberá um Certificado de Conformidade da DPC, que conterà a marcação UN da Autoridade Marítima Brasileira a ser utilizada nas embalagens.
- 2) **Declaração de Produtos Perigosos** - O expedidor de carga perigosa embalada deverá apresentar declaração de produtos perigosos de acordo com o modelo constante do Anexo 5-A, que deverá acompanhar o manifesto de carga, sendo ele o responsável pela compatibilidade do produto envasado à embalagem homologada. Quando a carga for transportada em contentor ou em veículos, o responsável por sua arrumação também deverá assinar a declaração constante no campo apropriado do modelo do Anexo 5-A.
- 3) **Notificação Antecipada** - As embarcações que transportam produtos perigosos embalados deverão informar antecipadamente a existência desse tipo de carga à CP, DL ou AG de jurisdição do porto, por meio de notificação. Essa notificação deverá dar entrada no referido órgão com antecedência mínima de 24 horas da entrada ou saída do porto. O modelo dessa notificação encontra-se no **Anexo 5-B**.
- 4) **Concessão de Licença para o Transporte de Produtos Perigosos** - Essa licença é aplicável às embarcações de bandeira brasileira classificadas para o transporte de carga geral e ou passageiros. O Comandante da embarcação deverá apresentar a solicitação de licença para o transporte por meio de um termo de responsabilidade conforme o **Anexo 5-C**, onde declara que todos os requisitos de embalagem, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes aos produtos perigosos transportados encontram-se cumpridos.

Nº: 79/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.121/2015	Abaloamento entre embarcações de pequeno porte	22/11/2014	Voadeira	Transporte de passageiros	Rio Duas Bocas, Afuá – PA.	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Duas embarcações de pequeno porte, uma de alumínio tipo Voadeira e a outra de madeira tipo rabeta, navegavam em rumos opostos (**roda a roda**), no rio Duas Bocas, em período noturno e sem exibir luzes de navegação, **NÃO INSCRITAS**, a primeira, além do condutor transportava dois passageiros (esposa e filha), a segunda o condutor e dois passageiros, um deles, seu irmão. Por volta das 21 horas ocorreu o abaloamento entre as duas embarcações e devido ao impacto, um dos passageiros da embarcação do casco de madeira, foi jogado para fora caindo sobre as ferragens do toldo da embarcação de alumínio onde ficou preso pelo pescoço e submerso vindo a óbito por afogamento.

A imprudência por parte dos condutores das embarcações por não observarem as medidas de precaução de segurança previsíveis que se faziam durante a navegação noturna, a negligência deixando de observar a Regra 14 do RIPEAM 72, contribuindo, sobremaneira, para a ocorrência do choque mecânico entre as embarcações, que teve como resultado uma vítima fatal que teve ceifada uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e/ou cargas que transporta;
- 2) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma singradura segura, em especial, quando no transporte de passageiros;
- 4) Os condutores deixaram de observar a Regra 14 do RIPEAM 72; e
- 5) Os passageiros não faziam uso do obrigatório colete salva-vidas.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em tudo ao redor da embarcação durante a singradura;
- 2) **Item 0201 – NORMAM-02/DPC** - todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais durante a singradura, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 4) **REGRA 5 do RIPEAM – Vigilância**
Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 5) **REGRA 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda**
 - (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra;
 - (b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação; e
 - (c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.
- 6) **Item 0413 da NORMAM-02/DPC Mod. 20 - DOTAÇÃO DE COLETES SALVA-VIDAS (ver Anexo 4-B)**
 - a) As embarcações deverão dotar coletes salva-vidas classe III na proporção de um colete de tamanho grande para cada pessoa a bordo;
 - b) As embarcações empregadas no transporte de passageiros deverão dotar, adicionalmente, uma quantidade de coletes salva-vidas adequada para crianças (colete tamanho pequeno) igual a, pelo menos, 10% do total de passageiros, ou uma quantidade maior, como for necessário, de modo que haja um colete salva-vidas para cada criança; e
 - c) Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de maneira a poderem ser prontamente utilizados, em local visível, bem sinalizado e de fácil acesso. Se estiverem estivados em armários, estes não poderão possuir portas ou qualquer dispositivo de fechamento, de maneira a facilitar a retirada dos coletes em caso de emergência.

Nº: 80/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.658/2016	Explosão	15/05/2012	Barco motor	Transporte de passageiros	Rio Negro, Manaus - AM	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Quando estava realizando serviço de corte e solda próximo ao suspiro do tanque de combustível o qual, deveria ter sido esvaziado, desgaseificado e ventilado antes da execução dos serviços, garantindo assim a segurança para a realização do trabalho. Ao realizar o serviço de corte e solda não cumpriu com os requisitos básicos de segurança, ocasionando a explosão do tanque de combustível da embarcação, a imprudência e a negligência do responsável pela realização do serviço foram determinantes para a ocorrência do acidente que se materializou, causando ferimentos em um tripulante.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os Comandantes/condutores de embarcações mantenham o controle rígido e efetivo de todos os serviços realizados a bordo para evitar acidentes;
- 2) Antes da realização de serviço de corte e solda a bordo, todas as medidas mínimas de precaução de segurança devem ser adotadas para que não ocorram acidentes; e
- 3) Regras de segurança para equipamentos de Corte e Solda, em especial, a bordo, devem ser respeitadas sempre.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Processos de corte e solda são atividades que exigem muitos cuidados e atenção do profissional. Todo o cuidado é pouco e qualquer descuido pode originar em danos graves;
- 2) Além de tal situação ser potencialmente perigosa para o soldador ou operador, a falta de refrigeração pode resultar em danos causados por explosão;
- 3) **A Norma Regulamentador 18.11 Operações de Soldagem e Corte a Quente estabelece que:**
 - a) As operações de soldagem e corte a quente somente podem ser realizadas por trabalhadores qualificados;
 - b) Quando forem executadas operações de corte e soldagem a quente em chumbo, zinco ou materiais revestidos de cádmio, ou em tanque de combustíveis **será obrigatória a remoção por ventilação local exaustora**, bem como na utilização de eletrodos revestidos;

- c) **Vigilante Contra Incêndio:** Pessoa treinada com a responsabilidade de fiscalizar o local onde o Trabalho a Quente está sendo realizado, com o objetivo de evitar a ocorrência de algum princípio de incêndio. Caso um incêndio aconteça, deve estar preparado para o combate inicial e a comunicação do mesmo;
- d) Trabalho a Quente: Qualquer operação temporária que envolva chama exposta, ou que produza calor ou faísca, podendo causar a ignição de combustíveis sólidos, líquidos ou gasosos;
- e) **É obrigatório o uso do EPI de acordo com a atividade;**
- f) Sempre isole e sinalize áreas adjacentes laterais, acima e abaixo do local onde será realizado o serviço a quente, para evitar os respingos e fagulhas no ambiente e nos demais trabalhadores; e
- g) A vigilância contra incêndio deve permanecer no local por pelo menos 30 minutos após o término do trabalho para detectar quaisquer focos de combustão lenta.



Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ

Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br