



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



edição nº 11 - 15 de Abril de 2021

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação.”

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 11 – 15 DE ABRIL DE 2021.

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

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 11ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelo seu colegiado de juízes, levando ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da

navegação que são julgados no decorrer do ano e por suas características, destacamos a necessidade de serem divulgados, extraindo aqueles que advêm de acidentes mais graves ou de observada repetição que afetam diretamente a salvaguarda das vidas humanas e a segurança da navegação.

Ressaltamos nosso incansável trabalho no cumprimento no ano de 2020, mesmo diante dos grandes desafios impostos pela pandemia da Covid-19, não paramos, dando continuidade às atividades jurídicas desenvolvidas no âmbito deste Tribunal, respeitando o distanciamento social, com sessões plenárias presenciais e virtuais, sempre buscando a elucidação dos acidentes e fatos da navegação através do julgamento, com isenção, dos diversos processos envolvendo embarcações no nosso mar territorial.

Nossa Corte do Mar segue no presente, com os esforços no esclarecimento dos acidentes e fatos da navegação. Com o nosso Boletim de Acidentes Julgados trabalhamos na orientação e prevenção, levando conhecimento e recomendações de segurança a toda comunidade marítima, por vezes propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação. Recentemente, no dia 08 de fevereiro, encaminhei o Artigo com o tema *“Moto Aquática: Não Transforme uma Diversão em Fatalidade”*, onde, pude elencar tópicos importantes envolvendo acidentes com motos aquáticas e recomendando algumas precauções de segurança para evitar acidentes com esse tipo de embarcação.

Nesta edição, também chamamos a atenção para os cuidados com os mergulhos saturados e suas consequências, principalmente de forma amadora, com uso de compressor de ar comprimido, prática esta

proibida, principalmente quando utilizada na pesca ilegal de lagosta, muito comum no Estado do Rio Grande do Norte e Ceará.

A importância de tornar público o fator gerador desses acidentes e fatos da navegação, bem como suas eventuais repetições fazem parte de um trabalho que visa contribuir para a consolidação de uma mentalidade de segurança em apoio às atividades desenvolvidas pelos representantes e agentes da Autoridade Marítima.

A valorosa contribuição dos nossos leitores irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência de que o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas. Se você quiser conhecer mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

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

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

RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL MARÍTIMO

PESCA SUBMARINA E AR COMPRIMIDO NÃO COMBINAM!!!



Um fato repetitivo observado nos Acórdãos em andamento no Tribunal Marítimo é o histórico de ocorrências envolvendo o mergulho profundo, utilizando compressor de ar comprimido e por vezes botijão de gás. Sem condições para comprar os equipamentos caros e sofisticados de mergulho, inventou-se o "mergulho com compressor". Fácil e barato, **mas mortal**.

Todos os anos emergem casos de acidentes envolvendo pescadores que utilizam compressores de ar comprimido para respiração no fundo do mar. Embora não sejam tão conhecidos, esses tipos de mergulho ocorrem diariamente nos litorais brasileiros, em especial, no litoral do Rio Grande do Norte, envolvendo a atividade da pesca de lagostas. A captura é feita em condições hiperbáricas, ou seja, sob pressão maior que a pressão atmosférica normal, com elevado número de acidentes fatais e incapacitantes entre os mergulhadores, como a paraplegia, consequência mais comum das doenças descompressivas.



Alertamos que essa prática além de muito perigosa e danosa à saúde, é proibida por lei, sendo considerada um crime ambiental segundo a Lei nº 9.605/98, e a Instrução Normativa nº 138 do IBAMA. Mergulho profissional em desconformidade com a NORMAM-15/DPC e a Norma Regulamentadora-15 do Ministério do Trabalho (trabalho insalubre).

Moto Aquática: Não transforme uma diversão em fatalidade!



Foi publicado recentemente, no dia 11 de fevereiro de 2021, na revista "VILLA NÁUTICA", o Artigo de autoria do Presidente do Tribunal Marítimo, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, alertando sobre a importância dos cuidados nas atividades de esporte e recreio, destacando a utilização prudente e responsável da Moto Aquática, responsável por inúmeras ocorrências de acidentes por falhas humanas, e também, observando as ações necessárias para evitá-los.

Leia na íntegra no link abaixo:

<https://www.villanautica.com.br/moto-aquatica-nao-transforme-uma-diversao-em-fatalidade/>

Acidentes / Fatos da Navegação

Nº: 01/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.665/2017	Impacto de carga içada contra operador de sonda	03/05/2016	Plataforma	Extração de petróleo	Campo de Tubarão Martelo, bacia de Campos dos Goytacazes - RJ	Mar aberto	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente pessoal a bordo de plataforma não propulsada enquanto realizava manobra de transferência de carga (perfis metálicos) entre baias da plataforma. A carga foi içada até a posição final, permanecendo estática a quarenta centímetros do convés, nesse momento o sinaleiro se posicionou a um metro da carga aguardando a descida para o convés, quando a carga fez um movimento pendular, indo na direção do sinaleiro; no intuito de se proteger, instintivamente, colocou a mão direita na carga; os perfis se movimentaram aprisionando o terceiro quirodáctilo da mão direita da vítima, causando o esmagamento e a posterior amputação da falange distal. A tarefa era executada por um guindasteiro, um operário de sonda e um sinaleiro, este último a vítima do acidente. A causa determinante foi o descumprimento do item 3.1.6 do Manual de Operações Gerais com Guindastes, como decorrente de negligência e imprudência do supervisor da faina, que deveria ter montado uma equipe composta de quatro integrantes, mesmo assim, o fez com apenas três.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Não foi feito o planejamento correto de movimentação da carga, desconsiderando a possibilidade de efeito pendular;
- 2) É imprescindível a utilização de EPI (luvas e capacete) durante a realização de qualquer faina de carga a bordo;
- 3) O movimento pendular aumenta o risco de acidentes, então é preciso evitar manobras bruscas, ainda cuidando para que cargas compridas não girem e batam em equipamentos, pessoas e/ou outros; e
- 4) Os manuais que estabelecem normas de segurança durante as fainas de bordo devem ser rigorosamente cumpridos.

RECOMENDAÇÕES:

- 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) Durante a execução das fainas de bordo, em especial, a movimentação de carga no convés, todos os envolvidos devem utilizar Equipamentos de Proteção Individual (EPI), se a vítima estivesse utilizando a luva, haveria uma possibilidade da não amputação do dedo da mão;
- 3) Quando na realização de manobras de peso a bordo, mesmo que o mar esteja tranquilo, devem-se usar cabos guia para eliminar o efeito pendular da carga;
- 4) A falta de atenção ou descaso pode ocasionar acidentes sérios, inclusive com risco de morte quando na execução das fainas de bordo; e
- 5) Os profissionais sem o treinamento adequado e sem uso correto dos equipamentos de segurança são vulneráveis a acidentes a bordo de embarcações.

Nº: 2/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.029/2015	Naufrágio	01/01/2015	Escuna	Esporte e recreio	Cais da Prainha, Vila velha – ES	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



A embarcação estava em reparos fora da água (na carreira), corrigindo falhas de calafetagem. Ao ser colocada na água, permaneceu flutuando cerca de dez dias, vindo em seguida a naufragar tendo em vista o embarque de água por um orifício existente no banheiro. A causa determinante observada foi a falha na vigilância e rompimento de parafuso que fixava uma chapa de ferro na estrutura da embarcação. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário, apenas danos materiais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) As tripulações das embarcações atracadas ou fundeadas são obrigadas a se auxiliarem mutuamente nas fainas de amarração e vigilância, realizando vistorias regulares, evitando assim qualquer possível sinistro; e
- 3) Ficou evidente a importância da manutenção preventiva dos equipamentos de segurança, principalmente, neste caso a bomba de esgoto, que com a vigilância correta evitaria o naufrágio da embarcação. Tais atenções devem ser redobradas após períodos de reparo.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Item 0603 da NORMAM-03/DPC (Mod. 27) - REGRAS DE FUNCIONAMENTO: Estabelece as regras de segurança e funcionamento para as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas para a salvaguarda da vida humana nas águas e da segurança do tráfego aquaviário;
- 3) **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 bombas de esgoto de sua embarcação; e
- 4) Manter uma rotina de vigilância regular é imprescindível mesmo com a embarcação atracada.

Nº: 3/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.512/15	Naufrágio seguido de morte	29/06/2014	Miúda	Transporte de passageiros	Rio Amazonas, Amapá - AP	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente e Fato da Navegação envolvendo uma embarcação de pequeno porte, quando navegava próximo a região da Ilha do Chagas, por ocasião da travessia para o Distrito de Fazendinha/AP houve uma mudança brusca das condições do tempo com ventos e correnteza muito fortes, com formação de marolas. O condutor não era habilitado e não possuía o material de salvatagem a bordo, que transportava dois passageiros, resolveu seguir viagem apesar das condições climáticas adversas. Em um dado momento da travessia uma grande marola se formou provocando o naufrágio da embarcação. Apesar de nadarem em direção à margem do rio, um dos passageiros não conseguiu alcançar, morrendo por asfixia mecânica (AFOGAMENTO). A inobservância das normas de segurança da navegação, a falta de habilitação do condutor e a não utilização de coletes salva-vidas foi determinante para a materialização do acidente. A condução desastrosa de embarcações por pessoas não habilitadas representa sérios riscos às preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor da embarcação seja habilitado para não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) 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;
- 3) A embarcação navegava sem os obrigatórios coletes salva-vidas; e
- 4) O condutor não adotou as medidas de precaução de segurança para salvaguarda da vida humana, uma vez observada as condições climáticas.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, tendo todo conhecimento para uma navegação segura e responsável para as pessoas e fazendas de bordo;
- 2) É importantíssimo conhecer bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar, sabendo as peculiaridades de cada local;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura, não devendo ser desprezadas as influências climáticas locais;
- 4) Verifique o seu material de salvatagem; coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros; e
- 5) Observe a previsão meteorológica antes de suspender com sua embarcação e se ocorrer mudança do tempo durante a viagem, procure encostar em algum lugar seguro até que as condições do tempo melhorem.

Nº: 4/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.208/2014	Acidente de mergulho	19/06/2014	Barco de pesca	Pesqueira	Praia de Muriú, Ceará-Mirim - RN	Mar Aberto	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Fato da navegação envolvendo embarcação de pesca empregada na realização de “pesca predatória de lagosta”, com a utilização de compressor para mergulho a uma profundidade aproximada de cinquenta metros, há vinte milhas da Praia de Muriú/RN, 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. O proprietário da embarcação mais quatro pescadores cometendo a prática proibida por lei, colocou em sérios riscos a incolumidade, a segurança e as vidas dos mergulhadores. A vítima, mergulhador inabilitado, após realizar o terceiro mergulho, retornou à superfície passando mal, percebendo tratar-se de efeito dos mergulhos realizados, o proprietário da embarcação determinou que outro mergulhador também inabilitado, descesse com a vítima para realizar uma nova descompressão, porém sem sucesso, agravando-se o seu estado de saúde, culminando no óbito do mergulhador. Apesar de ter ciência que a pesca com compressor de ar comprimido é proibida por Lei, o Comandante em seu depoimento afirma que esse tipo de pescaria é o meio de sustento para a maioria das famílias dos pescadores. Dada a negligência do Comandante em autorizar o mergulho por profissional não habilitado, utilizando equipamento proibido por lei, aliada à imprudência e a falta de habilitação do mergulhador o acidente foi materializado e foi ceifada uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É o responsável legal pelas vidas humanas e atividades realizadas a bordo de sua embarcação devendo zelar pela segurança, legalidade de suas atividades e a 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, uma vez não permitida; 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) Em virtude do grande número de vítimas em decorrência desse tipo de mergulho artesanal, existe hoje um Projeto de Lei nº 1532/07, na Câmara dos Deputados, com o intuito de aumentar a pena da [pesca proibida](#) (detenção de um a três anos e multa) em 1/3, se forem utilizados compressores de ar, cilindros ou aparato de mergulho autônomo. Em caso de reincidência, a pena será aumentada em 2/3. O projeto altera a Lei dos Crimes Ambientais (9.605/98).
- 4) Muitos pescadores improvisam equipamentos de mergulho utilizando motores dos barcos, mangueiras, compressores de ar e até botijões de gás de cozinha. Esses pescadores, em sua maioria, trabalham sem vínculo empregatício, em condições subumanas, realizando mergulhos com frequência e com duração superiores às recomendadas pela legislação. Tal prática não é permitida.
- 5) O comandante da embarcação não pode ser conivente com essa prática ilegal do mergulho profundo artesanal. Tal prática é responsável por diversos acidentes causados pelos efeitos diretos e indiretos da pressão no organismo humano. Os traumas causados pela pressão, a embolia traumática pelo ar, as intoxicações por CO e CO₂, podem causar grandes riscos a saúde do mergulhador ou até a morte.
- 6) **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;
- 7) **Item 0146-MERGULHO RASO** - Todo mergulho realizado até a profundidade de cinquenta metros e que utiliza ar comprimido como mistura respiratória;
- 8) **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 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; e
- 9) **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: 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: 5/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.077/2017	Queda de condutor e passageiro na água	02/03/2017	Moto aquática	Esporte e recreio	Lago da Trevisan, Cuiabá – MT	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



O Fato da Navegação ocorreu no Lago do Trevisan, Cuiabá, envolvendo uma moto aquática, com condutor inabilitado e um passageiro, ambos sem o obrigatório colete salva-vidas, ao se afastarem da margem em direção ao centro do lago, iniciou uma manobra radical, ocasionando a queda dos dois ocupantes na água. O condutor conseguiu nadar até a margem, já a vítima que não sabia nadar, ficou se debatendo na água e veio a óbito por afogamento. A forma imprudente e negligente ao decidir navegar sem material de salvatagem a bordo, contrariando as Normas da Autoridade Marítima, sem a devida habilitação, agindo sem o devido cuidado que a situação exigia, expondo a risco sua própria vida e a do passageiro, risco este que não tardou a acontecer com a queda de ambos, culminando com a morte por afogamento do passageiro.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame;
- 2) Falha ao facilitar uso de embarcação à pessoa não habilitada; e
- 3) Falha ou negligência do proprietário na vigilância da embarcação, possibilitando o uso indevido de sua embarcação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, não eximindo também, a responsabilidade do proprietário da embarcação em permitir a condução de pessoas inabilitadas;
- 2) As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio exigem habilitação do condutor e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salva guarda dos banhistas locais (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 3) A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, **JAMAIS** deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática;
- 4) 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;
- 5) 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;
- 6) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumpri-las;
- 7) Evite o consumo de bebidas alcoólicas antes e durante a navegação acordo a NORMAM-03/DPC REV.1;
- 8) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação; e
- 9) Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas.

Nº: 6/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.223/2016	Explosão seguida de incêndio	31/01/2015	Barco motor	Transporte de passageiros	Porto de Itapiranga - AM	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



O Acidente da Navegação em tela ocorreu nas proximidades do Porto de Itapiranga/AM, com uma embarcação motorizada, que suspendeu às 6h, da cidade de Urucará - AM com destino ao município de Itacoatiara - AM. Ao perceber que o combustível não era suficiente para chegar ao destino, o condutor interrompeu a viagem atracando a contrabordo de outra embarcação onde estava armazenado o combustível, para efetuar reabastecimento, utilizando mangueiras de borracha, que durante a ação de reabastecimento vazou uma quantidade de gasolina que ficou empossada no porão da embarcação.

Logo após o reabastecimento ao dar partida no motor, houve uma explosão seguida de incêndio, provocando queimaduras leves nas pernas de um passageiro e danos parciais na pintura do casco da embarcação, o incêndio foi debelado e a viagem continuou. Tendo como causa determinante a não observação de regras de segurança ao se realizar abastecimento de combustível de maneira clandestina em local inapropriado e por meio de embarcação não classificada para armazenar ou transportar combustível e nem abastecer outras embarcações. Decorrente da negligência do Comandante das embarcações envolvidas, poderia ter ocorrido um acidente com maiores proporções, inclusive com perda de preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor deixou de observar as medidas preventivas de segurança para evitar o acidente, quando resolveu reabastecer a embarcação de maneira clandestina em local inapropriado e por meio de embarcação não classificada para armazenar ou transportar combustível e nem abastecer outras embarcações;
- 2) O condutor não adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação;
- 3) Transportando material perigoso em desacordo com o Item 0516 da NORMAM-02/DPC, expondo a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas durante a singradura ou permanência no porto; e
- 4) As embarcações brasileiras que necessitarem transportar carga perigosa deverão solicitar a Concessão de Licença para o Transporte de Produtos Perigosos à CP, DL ou AG. Essa licença é aplicável às embarcações de bandeira brasileira classificadas para o transporte de carga geral e ou passageiros.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Faça o planejamento do seu trajeto, verifique se a sua embarcação possui as cartas náuticas/croquis da região onde vai navegar. Conheça as características dos faróis e da sinalização náutica. Calcule, com margem de segurança, o consumo de combustível, para garantir sua viagem (Regra do 1/3) de acordo com as NPCP/NPCF (**Para evitar que a embarcação fique à deriva por falta de combustível, recomenda-se que o responsável utilize a regra de “um terço”, quando calcular o combustível para a viagem ou passeio: 1/3 para a ida; 1/3 para a volta; e 1/3 para a reserva;**)
- 2) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 3) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal; as embarcações ribeirinhas devem procurar os Pontões, terminais flutuantes, postos de abastecimento flutuantes para efetuarem o reabastecimento de combustível a fim de evitar acidentes e preservar a salvaguarda de vida humana nas águas interiores e não contribuir com os clandestinos;
- 4) **Acordo NORMAM-02/DPC/2005 Mod 20** - 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 desta NORMAM; e
- 5) A licença será o próprio termo de responsabilidade Após emitido pela CP, DL ou AG. Essa concessão será válida para todos os portos subsequentes, desde que não haja embarque de outros produtos perigosos.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.162/2014	Naufração	26/04/2014	Lancha motor	Transporte de passageiros	Flutuante SENSAL, Rio Solimões – AM	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Enquanto atracada no flutuante da “SENSAL”, Tabatinga/AM, uma embarcação não inscrita e em preparação para viagem, recebeu combustível em um tambor de 200 litros. Fato seguinte, em decorrência do deslocamento de outra embarcação, ocorreu um banzeiro atingindo a lancha, no momento em que ocorria o embarque de outra pessoa, gerando o comprometimento da estabilidade, fazendo com que a lancha emborcasse e em seguida, naufragasse. Houve o registro de danos materiais e pequeno registro de poluição hídrica com a gasolina, mas sem danos pessoais. A causa determinante do ocorrido foi a má estivagem de carga, onde um tambor de 200 litros improvisado, irregularmente como tanque de combustível e sem a obrigatoriedade contribuiu para o emborcamento da embarcação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Sendo o proprietário e/ou Comandante de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é essencial o cumprimento das normas de segurança da navegação;
- 2) Toda carga a bordo, em especial no convés, deve ser peada para evitar seu deslocamento e o risco de afetar a estabilidade da embarcação;
- 3) Em embarcações com pouca borda livre, o condutor deve ter atenção a disposição e arrumação de carga, qualquer deslocamento que altere o centro de gravidade e comprometa a **estabilidade intacta** poderá causar o emborcamento da embarcação; e
- 4) **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.

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) Para o manuseio de cargas perigosas é necessário o perfeito conhecimento do seu aspecto perigoso e sua classificação. Essa classificação, adotada mundialmente, é resultado de um trabalho conjunto e publicado pela International Maritime Organization (IMO) visando à segurança do aquaviário e à preservação do meio ambiente. Se estiver sendo transportada em tanques nos convés externos, deverá ter sua amarração dobrada para aumentar a segurança;
- 3) **CAPÍTULO 7 NORMAM-01/DPC Mod 39 - BORDA LIVRE E ESTABILIDADE INTACTA** - é a propriedade que tem a embarcação de retornar à sua posição inicial de equilíbrio, depois de cessada a força perturbadora que dela a afastou, considerando-se a situação de integridade estrutural da embarcação;
- 4) A estiva dos materiais no convés requer atenção do responsável pela carga quanto à arrumação e peação do material de forma que este, não venha representar perigo a segurança da navegação bem como expor a riscos as vidas de bordo;
- 5) **Peação** - consiste na amarração da carga às partes estruturais da embarcação ou a olhais e arganéis, especialmente colocados para este fim. O material empregado na peação vai desde cabos e correntes até redes especiais. A peação deve estar sempre bem apertada, e medidas devem ser tomadas para que o aperto possa ser recorrido em viagem, evitando folgas resultantes dos vários movimentos sofridos pela embarcação; e
- 6) **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.

Nº: 8/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.025/2015	Princípio de incêndio	30/07/2014	Plataforma fixa	Extração de petróleo	Bacia de Campos dos Goytacazes - RJ	Mar aberto	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:




Durante execução de faina de operação de solda a bordo de uma plataforma petrolífera, o soldador interrompeu o serviço para trocar o eletrodo de seu equipamento, depositando o cabo da máquina de solda sobre o piso do andaime, depois de alguns minutos percebeu fogo e fumaça saindo da manta térmica. O mesmo correu para desenergizar a máquina de solda e avisar o ocorrido, retornando com extintor de incêndio portátil de CO2 para combater o fogo. O Técnico de segurança da plataforma guarneceu uma linha de mangueira de água e rapidamente apagou o princípio de incêndio. A causa determinante observada, foi o erro de operação do soldador ao deixar o cabo de solda sobre uma manta térmica que envolvia o andaime de alumínio, antes de desligar a máquina de solda, na parada para o intervalo do almoço, provocando o curto-circuito, decorrente de imprudência e negligência do soldador. Não houve danos pessoais nem ambientais, quanto aos danos materiais, apenas o cabo de solda foi avariado e a manta térmica queimada.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Processos de trabalhos a quente são atividades que exigem muitos cuidados e atenção do profissional. Todo o cuidado é pouco e qualquer descuido pode originar em danos graves;
- 2) Que não foram observadas as medidas preventivas e de precaução de segurança antes da realização do serviço de corte e solda;
- 3) Foi realizado serviço de corte e solda sem a presença do vigia de incêndio (Fire boy) com agente extintor no local da faina, com intuito de constatar de imediato a propagação de um eventual incêndio;
- 4) O supervisor de segurança da plataforma deveria estar presente no local da faina a fim de orientar a execução dos trabalhos a bordo; e
- 5) O aquaviário não observou as medidas de precaução de segurança em relação à corrente elétrica. Conforme abaixo:
Choques elétricos - Os riscos que o soldador passa por usar as fontes decorrentes para soldagem são inevitáveis, a utilização da energia elétrica é indispensável. Todos nós temos a consciência do que pode ocorrer com o ser humano mediante uma descarga elétrica:
 - Formigamento pelo corpo;
 - Espasmo muscular;
 - Taquicardia; e
 - Parada cardíaca podendo levar o indivíduo a óbito.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **De acordo com a Norma Regulamentadora 34.5 da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia** - Em locais onde se realizam trabalhos a quente deve ser efetuada inspeção preliminar, de modo a assegurar que:
 - a) o local de trabalho e áreas adjacentes estejam limpos, secos e isentos de agentes combustíveis, inflamáveis, tóxicos e contaminantes;
 - b) a área somente seja liberada após constatação da ausência de atividades incompatíveis com o trabalho a quente e o resultado da inspeção ser registrado na Permissão de Trabalho; e
 - c) o trabalho a quente seja executado por trabalhador capacitado, conforme item 4 do anexo. (Alteração dada Portaria MTE 1.897/2013).
- 2) Quando definido e iniciado trabalho a quente, o Vigia de incêndio (Fire boy) deve permanecer no local, em contato permanente com as frentes de trabalho, até a conclusão do serviço;
- 3) O Vigia de incêndio (Fire boy) deve receber treinamento ministrado por empresas ou pessoas capacitadas em prevenção e combate a incêndio a aplicá-los adequadamente quando for necessário;
- 4) Sempre isole e sinalize áreas adjacentes laterais, acima e abaixo do local onde será realizado trabalhos a quente, para evitar os respingos e fagulhas no ambiente e nos demais trabalhadores; nunca permita que pessoas desqualificadas realizem esse tipo de atividade; e
- 5) Todo profissional envolvido nos trabalhos de soldagem deve estar consciente das atividades que precisa desempenhar como um todo e, também, conhecer os riscos decorrentes da utilização dos equipamentos manuseados para a execução dessas atividades. É indispensável, ainda, que esse profissional se preocupe em adotar medidas de saúde e segurança capazes de minimizar acidentes, e que vão permitir o desempenho de seu trabalho de forma segura e eficaz.

Nº: 9/2021							
PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.907/2016	Abaloamento	27/12/2015	Motos aquáticas	Esporte e recreio	Barragem Alto das Palmeiras, rio dos Cedros – SC	Interior	4 Vítimas não fatais
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:							
 <p>Enquanto navegavam na barragem Alto das Palmeiras, duas motos aquáticas conduzidas por pessoas habilitadas, uma transportando dois passageiros na garupa e a outra apenas com o condutor, quando por descumprimento das Regras 8 e 14 do RIPEAM, e item 11.14 da NORMAM-02/DPC, abalroaram culminando com o acidente e quatro vítimas não fatais. Houve danos materiais e pessoais sendo: Uma vítima com fratura de tíbia esquerda, a segunda vítima sofreu fratura na patela do joelho esquerdo e na base da falange proximal do polegar esquerdo; a terceira vítima teve um corte na perna esquerda; e a quarta vítima, sofreu lesões de pequena gravidade. Não houve poluição do meio aquaviário.</p>							
ENSINAMENTOS COLHIDOS:							
<ol style="list-style-type: none"> 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessária habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame; 2) Falha dos condutores em não observar as Regras 8 e 14 do RIPEAM; e 3) Descumprimento do item 114 da NORMAM-02/DPC. 							
RECOMENDAÇÕES:							
<ol style="list-style-type: none"> 1) 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; 2) As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio exigem habilitação do condutor e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salva guarda dos banhistas locais; 3) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumpri-las; 4) Regra 8 do RIPEAM - Qualquer manobra para evitar um abaloamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia; 5) Regra 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abaloamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra; 6) Item 1114 da NORMAM-02/DPC - Conforme disposto na Regra 14 do RIPEAM 72, com o seguinte acréscimo: Não obstante o indicado na alínea (a) da Regra 14 do RIPEAM 72, uma embarcação de propulsão mecânica navegando a favor da corrente terá preferência de passagem sobre uma embarcação navegando contra a corrente. A embarcação que tem a preferência indicará a maneira e o local da passagem e efetuarão os sinais de manobras prescritos na Regra 34 (a) (1) do RIPEAM 72 segundo as circunstâncias; 7) A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática; e 8) 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. 							

Nº: 10/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.238/2013	Naufrágio parcial	29/09/2012	Lancha motor	Esporte e recreio	Praia do Pontal da Barra Maceió - AL	Interior 2	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Naufrágio ocorrido envolvendo uma Lancha a motor de esporte e recreio, classificada para navegação interior 1 conduzida por seu proprietário e com uma passageira (sua esposa). Ao iniciar a singradura, sem consultar a previsão do tempo, suspendeu da praia do Pontal da Barra com destino as piscinas naturais da praia do Pajuçara/AL, (área de navegação interior 2), trecho de arrebatção e de ondas, com mar agitado dificultando a navegação. Preocupado com o cenário encontrado, com ventos fortes e ondas golpeando a embarcação, o condutor resolveu regressar. Entretanto, ao iniciar a manobra para retornar, foi surpreendido por uma grande onda, que se chocou com a embarcação fazendo com que a mesma emborcasse lançando o casal no mar. Os dois conseguiram nadar em direção à praia e foram resgatados por pescadores, enquanto a embarcação ao sabor do mar revolto começou a afundar, tendo o acidente materializado pelo naufrágio parcial da embarcação, decorrente das condutas imprudentes e negligente do proprietário e tendo como causa determinante a inobservância às boas práticas marinheiras para uma navegação segura. Houve sérios danos à embarcação, sem ocorrência de acidentes pessoais ou registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e fazendas de bordo;
- 2) Este acidente poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente a legislação em vigor (NORMAM-03/DPC) que estabelece a área de navegação que a embarcação poderá navegar; e
- 3) O condutor expôs a risco a incolumidade e segurança das embarcações, sua própria vida e de terceiros, e assim contribuiu sobremaneira para a ocorrência do acidente da navegação em tela e suas consequências.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Sendo o condutor o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e fazendas de bordo, é mandatório o cumprimento da legislação em vigor (NORMAM-03/DPC), a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e salvaguarda das vidas humanas;
- 2) **As Áreas de Navegação Interior são estabelecidas através das Normas e Procedimentos das Capitania dos Portos/Capitanias Fluviais (NPCP/NPCF), de cada Capitania, com base nas peculiaridades locais;**
- 3) **Navegação Interior** - a realizada em águas consideradas abrigadas ou parcialmente abrigadas. As áreas de navegação interior serão subdivididas nos seguintes tipos:
Área 1 - áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações; e
Área 2 - áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.
- 4) Verificar as condições climáticas do local faz parte das práticas da prudência para uma navegação segura, minimizando os riscos de acidentes e fatos da navegação, preservando riscos à vida humana.

Nº: 11/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.880/2016	Naufrágio seguido de morte de passageira	13/12/2013	Canoa	Transporte de passageiros	Rio Jacuípe, Feira de Santana – BA	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente e Fato da Navegação (naufrágio), envolvendo uma embarcação movida a propulsão mecânica, tipo canoa, sem nome e não inscrita, com capacidade para dois passageiros, conduzida por pessoa não habilitada, foi emprestada para realizar a travessia de seis passageiros juntamente com carga de material, da margem esquerda para a margem direita do Rio Jacuípe, nas proximidades do antigo Clube do Fluminense de Feira de Santana - BA. Os passageiros não faziam uso dos obrigatórios coletes salva-vidas, quando ao se aproximar da margem direita, o banzeiro formado pela passagem de uma moto aquática, provocou o embarque de grande quantidade de água culminando com o naufrágio e a perda de uma preciosa vida humana. A imperícia, imprudência e negligência do condutor ao empreender navegação sem ser habilitado, com a embarcação sem o material de salvatagem (colete salva-vidas) e transportando excesso de

passageiros e de carga, foram determinantes para a materialização do acidente, colocando em grave risco a segurança da navegação e a incolumidade física das pessoas. A canoa foi recuperada no dia seguinte, e não foi registrada poluição hídrica.

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) O condutor **NÃO** adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação quando imprudentemente resolveu autorizar o embarque de excesso de passageiros em uma embarcação que não tinha capacidade para transportar aquela quantidade de pessoas;
- 3) A embarcação **NÃO** dotava do material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas em número suficiente para todos a bordo;
- 4) A embarcação **não tinha inscrição** junto as CP/DL/AG, sendo assim, o condutor não podia embarcar aquelas pessoas sem antes conhecer a capacidade de carga da embarcação; e
- 5) O condutor poderá ter sua embarcação apreendida ou retirada de tráfego por transgredir os itens 0710 e 0711 da NORMAM 03/DPC Mod 3.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Proprietários de embarcações **NÃO** devem ceder ou alugar suas embarcações para pessoas não habilitadas. Agindo assim, certamente estará colaborando para minimizar os riscos à segurança da navegação, as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 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) **Item 0201-NORMAM-02/DPC** - todas as embarcações brasileiras motorizadas estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil;
- 4) **Item 0711 da NORMAM-03/DPC REV. 1 - APREENSÃO DA EMBARCAÇÃO**
As embarcações serão apreendidas, como aplicação de medida administrativa, em detrimento da segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica, nas seguintes situações:
 - a) navegando em área para a qual não foi classificada;
 - b) conduzida por pessoa não habilitada;
 - c) não forem inscritas;
 - d) sendo utilizada para a prática de crime;
 - e) que represente perigo à salvaguarda da vida humana no mar e nas águas interiores, à segurança da navegação e à prevenção da poluição ambiental;
 - f) quando, sendo classificada como de esporte e/ou recreio, estiver sendo utilizada comercialmente para o transporte de passageiros, carga ou turismo e diversão;
 - g) quando descumprindo as restrições estabelecidas para as áreas seletivas para a navegação;
 - h) trafegando em área de segurança; e
 - i) quando estiver sendo conduzida por pessoal em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.682/2016	Abalroamento	12/02/2015	Navio de apoio marítimo	Apoio marítimo	Bacia de Campos dos Goytacazes - RJ	Mar aberto	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Uma embarcação de apoio marítimo, sendo conduzida por Oficial de Náutica (no quarto de horário de almoço do Comandante), estava navegando no modo automático da embarcação, quando o navio adentrou na área de segurança das plataformas. Quando o Oficial percebeu a ocorrência, colocou o navio em modo manual e reposicionou a proa no rumo, colocando o navio novamente no modo automático e foi para um computador que fica no passadiço e mantém uma visão perpendicular com a proa, para tratar de assuntos administrativos solicitados pela respectiva empresa. Após alguns minutos ouviu um forte barulho e viu que o navio estava abalroando pela proa uma das plataformas localizada na Bacia de Campos. Colocou o navio no modo manual e reduziu máquina, mas não deu tempo de evitar o abalroamento da proa com a “perna da plataforma”. A desatenção do Oficial de Serviço à navegação permitindo que o navio navegasse no piloto automático sem a supervisão de qualquer tripulante, deixando de cumprir as regras, normas e procedimentos que estabelecem orientações para o tráfego seguro no mar, expôs a embarcação a sérios riscos. Essa série de falhas cometidas foram determinantes para a materialização do acidente, causando danos materiais de grande monta, mas sem registro de danos pessoais ou poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que o Comandante siga o planejamento de segurança para realização dos serviços a bordo, não expondo a riscos toda tripulação, bem como a segurança da embarcação;
- 2) Falha na vigilância durante a singradura durante quarto de serviço;
- 3) O Oficial de Serviço deixou de observar as Regra 5, 6, 7 e 8 do RIPEAM 72; e
- 4) A Tripulação de Segurança para o Sistema de Navegação em momento algum pode ser alterado, podendo trazer grandes riscos de acidentes no mar.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **A ATENÇÃO** e a cautela são essenciais para uma navegação segura, em especial em área de navegação restrita, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) **REGRA 5 do RIPEAM 72 – 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;
- 3) **REGRA 6 do RIPEAM 72 - Velocidade de Segurança:** Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes. Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança;
 - (a) **Por todas as embarcações:**
 - (i) o grau de visibilidade;
 - (ii) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações;
 - (iii) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes;
 - (iv) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação;
 - (v) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação; e
 - (iv) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível.
 - (b) **adicionalmente, por navios que utilizam radar:**
 - (i) as características, eficiência e limitações do equipamento radar;
 - (ii) quaisquer restrições impostas pela escala de distância radar em uso;
 - (iii) o efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na detecção radar;
 - (iv) a possibilidade de que embarcações pequenas, gelo e outros objetos flutuantes não sejam detectados pelo radar a uma distância adequada;
 - (v) o número, a posição e o movimento de embarcações detectadas pelo radar; e
 - (vi) a determinação mais exata da visibilidade que é possível quando o radar é usado para determinar a distância de embarcações.
- 4) **REGRA 7 do RIPEAM 72 - Risco de Abalroamento:** Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe; e
- 5) **REGRA 8 do RIPEAM 72 - Manobras Para Evitar Abalroamentos:**
Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia.
- 6) **NORMAM-01/DPC Mod 39 - TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA PARA O SISTEMA DE NAVEGAÇÃO**

- a) **Passadiço** - A determinação do número de aquaviários necessários ao exercício das funções a serem desempenhadas no passadiço baseia-se na análise dos seguintes fatores:
- tarefas que terão de ser executadas durante o serviço de quarto;
 - equipamentos disponíveis considerando seus desempenhos e graus de automação;
 - arranjo desses equipamentos; e
 - visibilidade do exterior conferida pelo arranjo das vigias.
- b) **Automação** - O grau de automação dos equipamentos de navegação deve ser avaliado através da verificação da existência e operacionalidade dos sistemas abaixo especificados. Compreende-se como elevado nível de automação dos equipamentos de navegação a existência simultânea a bordo, sem restrições operacionais, dos sistemas enumerados a seguir:
- Piloto automático;
 - Radar com alarme anticolisão (Radar ARPA);
 - Sistema de navegação eletrônica, com autopiloto programável, que possua sistema automático de plotagem de posição na carta ou em “display” eletrônico, baseado em informações recebidas de satélite de navegação e alarme indicador de fora de rumo;
 - Sistema para a gravação automática de comunicações VHF;
 - Sistema para a gravação automática de mensagens de aviso de mau tempo; e
 - ECDIS - Eletronic Chart Display and Information System.

Nº: 13/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.037/2015	Agressão de passageiro ao Comandante da embarcação	15/12/2014	Ferry Boat	Transporte de passageiros e carga	Município de Grosso – RN	Interior	Não houve vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Durante a singradura de uma embarcação tipo Ferry Boat, com dois tripulantes, transportando cerca de trinta e cinco passageiros, quatro motos e dois carros que retornavam de uma festa que ocorrera no município de Grosso. Após desatracar, um passageiro pediu que o Comandante da balsa atracasse novamente no cais, para que pudesse desembarcar, pois seu objetivo seria embarcar somente para retirar sua motocicleta, que havia permanecido a bordo desde o dia anterior. Ao ter sua solicitação negada pelo condutor, dirigiu-se até a cabine de comando e começou a discutir com o Comandante da embarcação, que tentou convencê-lo da impossibilidade de uma nova atracação naquele momento, pois havia muitas pessoas no cais querendo fazer a travessia e, caso voltasse ao cais para desembarcá-lo com sua moto, aquelas pessoas invadiriam a embarcação excedendo a capacidade máxima de carga, quando poderia haver um acidente sério. O passageiro insatisfeito, através da janela colocou a mão no manete

de aceleração do motor e tentou manobrar o Ferry Boat, desacelerando-o com o intento de engrenar máquinas atrás. O condutor saiu da cabine para conversar com o passageiro, mas o referido não aceitou os argumentos e partiu para agressão física. Ao perceber a discussão e a luta corporal, o auxiliar assumiu a condução da embarcação e os passageiros apartaram a briga. O Comandante reassumiu a manobra até chegar ao município de Areia Branca. O passageiro continuou a bordo e iniciou nova discussão com o Comandante que resultou em uma segunda luta corporal onde o tripulante após ser agredido com socos atingiu o passageiro com uma ferramenta que lhe causou uma lesão leve. A ação dolosa do passageiro em tentar manobrar a embarcação colocando em sérios riscos as vidas humanas, as fazendas embarcadas e a segurança da navegação, foi determinante para a ocorrência do fato da navegação. Houve danos físicos ao tripulante, mas sem ocorrência de danos materiais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que o Comandante siga o planejamento de segurança para realização dos serviços de bordo para não expor a risco as vidas e fazendas de bordo e faça cumprir as medidas preventivas de segurança por todos os tripulantes e passageiros;
- 2) **O passageiro transgrediu a Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997** que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências;
- 3) Houve falha no controle de desembarque dos veículos durante a permanência da balsa no município de Grosso;
- 4) De acordo com a Cartilha da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o passageiro não deve embarcar sob efeito de bebidas alcoólicas ou substâncias tóxicas.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Sendo o Comandante e/ou proprietário de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é essencial o cumprimento das normas de segurança da navegação;
- 2) Compete ao **comandante** de uma embarcação dirigir, coordenar e controlar os vários serviços de bordo, garantindo as melhores condições de operacionalidade, rentabilidade e segurança, de acordo com a política global do armador e de acordo com as leis e regulamentos nacionais e internacionais da marinha mercante;

3) **DURANTE A TRAVESSIA**

- a) Para maior segurança, recomenda-se que os passageiros permaneçam fora dos veículos durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé;
- b) Nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balaustrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada; e
- c) A operação de travessia deverá ser interrompida pelo Comandante da embarcação, sempre que julgar haver risco à navegação, seja pelas condições ambientais adversas, seja pelas condições da embarcação ou pela recusa dos passageiros em atender às normas de segurança;

4) **Item 1010 da NORMAM-02/DPC MOD 18 - CAPACIDADE DE TRANSPORTE** - O número de veículos transportados bem como a quantidade de passageiros a bordo deverão estar de acordo com o peso máximo de carga e o número de passageiros autorizados, conforme normas aplicáveis;

5) **Item 1003 da NORMAM-02/DPC MOD 18 - DIVULGAÇÃO DE INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA** - Os proprietários, armadores ou seus representantes legais deverão, a bordo de suas embarcações, disseminar a todos os passageiros instruções de segurança observando o contido no Anexo 10-A;

6) **Art. 2º da Lei nº 9.537/1997** - Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

- Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção da embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

7) Após a atracação, os tripulantes deverão verificar se todos os veículos foram desembarcados de uma balsa, caso permaneça algum veículo a bordo, o proprietário deverá ser localizado para fazer a retirada;

8) **Art. 8º da Lei nº 9.537/1997 - Compete ao Comandante:**

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

9) **Art. 9º da Lei nº 9.537/1997** - Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante;

10) **Art. 10 da Lei nº 9.537/1997** - O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

- impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;
- ordenar o desembarque de qualquer pessoa;
- ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;
- determinar o alijamento de carga; e

11) **O não atendimento aos deveres listados na cartilha da ANTAQ, o Comandante poderá impedir o embarque do passageiro ou determinar o seu desembarque.**

Nº: 14/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.230/2015	Abalroamento	10/03/2015	Canoa	Transporte de passageiros	Rio Uaicurupá, Parintins - AM	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Uma embarcação de alumínio tipo lancha, classificada para esporte e recreio, suspendeu de Parintins com destino a comunidade de Sabina levando a bordo o condutor não habilitado e duas passageiras (esposa e filha menor de idade), todos sem coletes salva-vidas, quando subiam pela margem direita do Rio Uaicurupá, durante a noite, com chuva, vento fraco, e sem luzes de navegação; ao perceber que vinha outra embarcação tipo canoa de casco de madeira, descendo o rio em rumo de colisão, conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MMA) e dois passageiros, guinou para boreste (BE), conforme estabelece a REGRA 14 do RIPEAM 72, já o MMA, por imprudência, guinou com a canoa para bombordo (BB), provocando o abalroamento.

A materialização do acidente acabou ceifando uma preciosa vida humana, decorrente da imprudência e da negligência de um condutor não habilitado e tendo como causa determinante o erro de manobra do condutor da canoa que guinou para evitar o abalroamento para o bordo errado. Não houve danos materiais e nem poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo;
- 2) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 3) O condutor da **CANOA** não adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação quando em rumo de colisão, imprudentemente resolveu guinar para bombordo (BB), contrariando a REGRA 14 do RIPEAM 72;
- 4) Uma das embarcações **NÃO** dotava do material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas em número suficiente para todos a bordo;
- 5) A canoa **não tinha inscrição** junto às CP/DL/AG, sendo assim, o condutor não poderia conduzir aquelas pessoas sem antes conhecer a capacidade de carga da embarcação e as regras de navegação; e
- 6) O condutor poderá ter sua embarcação apreendida ou retirada de tráfego por transgredir os itens 0710 e 0711 da NORMAM 03/DPC Mod 3.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura, em especial em área de navegação restrita, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir embarcação é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame;
- 3) **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;
- 4) **REGRA 5 do RIPEAM 72 – 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 6 do RIPEAM 72 - Velocidade de Segurança:** Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.
- 6) **REGRA 14 do RIPEAM 72 - Situação de Roda a Roda**
 - 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;
 - 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
 - Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.794/2017	Naufrágio	15/10/2016	Rebocador	Empurrador	Porto do Demétrio, Manaus - AM	Interior	1 Vítima fatal e outra com lesão corporal grave

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Uma embarcação tipo rebocador/empurrador de casco de madeira, encontrava-se atracada no Porto do Demétrio em preparação para suspender para Porto Velho; frequentemente havia entrada de água em um dos porões pela falta de manutenção e reparos no casco, tendo seu esgoto realizando por motobomba em intervalos de tempo regulares. Na faina de abastecimento, foi recebido oito mil litros de combustível distribuídos em quarenta tambores de duzentos litros, eis que os tanques do rebocador tinham capacidade para três mil e duzentos litros, o que reduziu sensivelmente a borda livre. Além do condutor inabilitado, também havia uma pessoa contratada, sem qualificação técnica e sem habilitação responsável para realizar o esgoto dos porões da embarcação em períodos alternados, essa pessoa dormiu, não fez o esgoto na hora adequada e a embarcação perdeu sua reserva de borda livre, tendo o acidente se materializado com o naufrágio. A falta de manutenção da estrutura do casco possibilitou a entrada constante de água no seu interior e a contratação de pessoa inabilitada para realizar o esgoto da embarcação foi determinante para a ocorrência do fato que decorreu da imprudência e negligência do proprietário, culminando na perda de uma preciosa vida humana, deixando também, outra vítima com o braço direito esmagado pela embarcação no momento do adernamento.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e tenham pleno conhecimento da aplicabilidade da embarcação conforme sua classificação, atividade ou serviço e não exposição a risco das vidas humanas, e observar as prescrições aplicáveis constantes na NORMAM-03/DPC que apresenta condições de segurança, estabilidade e estruturais satisfatórias;
- 2) Contratação de pessoa não habilitada para executar função que deveria ser exercida por aquaviário qualificado;
- 3) Embarque de combustível acima da capacidade de carga da embarcação; e
- 4) Falta de manutenção preventiva/corretiva do casco da embarcação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir qualquer embarcação motorizada é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame;
- 2) Acordo item **0107 da NORMAM-13/DPC** - Para o exercício da atividade profissional em embarcações nacionais o aquaviário deverá estar portando a **Caderneta de Inscrição e Registro (CIR)** com a etiqueta de Dados Pessoais atualizada. As CP/DL/AG poderão exigir, ainda, documentos que comprovem a habilitação do aquaviário, sempre que houver divergências entre os dados constantes da CIR e os registros existentes no Sistema Informatizado de Cadastro de Aquaviários (SISAQUA). As cópias dos documentos apresentados serão devolvidas ao interessado após a conclusão do processo de revalidação;
- 3) A estivagem e transporte de carga, deve seguir a distribuição correta e respeitar a capacidade da embarcação de acordo com os seus planos de carga para não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 4) **Tipos de manutenção:**
 - a) **Manutenção preventiva** - é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos/embarcações. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva a embarcação a operar sempre próximo das condições máximas de segurança, portanto, faça a manutenção no casco, nos motores e bombas de esgoto de sua embarcação;
 - b) **Manutenção Corretiva** - Esse tipo de manutenção é o mais antigo e existe desde antes da Segunda Guerra Mundial, quando a indústria não era mecanizada e os reparos eram realizados somente quando existiam quebras. Como o próprio nome diz a manutenção corretiva atua nos equipamentos para corrigir falhas, quebras ou defeitos, realizando intervenções que façam com que as máquinas retornem à operação normal. Em embarcações, este tipo de manutenção não pode esperar, pois, pode comprometer a segurança da navegação e colocar em risco as vidas de bordo; e
 - c) **Manutenção Preditiva** - O último tipo de manutenção é o mais moderno dos três. A manutenção preditiva é definida pelas atuações que são feitas nas máquinas de acordo com alterações em parâmetros de controle. Ela é conhecida na Engenharia de Manutenção como um método que tem a finalidade de indicar, por meio de softwares e equipamentos, as condições de funcionamento e desempenho de uma máquina em tempo real. Em outras palavras, a manutenção preditiva proporciona o monitoramento do aparelho em questão. Ela é aplicada para o acompanhamento de diversas condições, como as elétricas, as mecânicas, as hidráulicas e as pneumáticas.

Nº: 16/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.821/2016	Abalroamento de lancha contra canoa	30/11/2014	Lancha motor e Canoa	Transporte de passageiros	Rio Ipixuna, orla do município de Tapauá - AM	Interior	4 Vítimas fatais e 5 não fatais

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Um adolescente, menor de idade, logo não habilitado, conduzia uma lancha a motor, sem nome e não inscrita, com **dez pessoas a bordo**, em alta velocidade, no rio Ipixuna, na orla de Tapauá. Em decorrência da velocidade, não conseguiu manobrar e acabou abalroando uma canoa, sem nome e não inscrita, conduzida por uma pessoa não identificada, que transportava **treze pessoas**. Segundo o condutor da lancha (o menor), teria feito uso de bebidas alcoólicas; que subia o rio e em um dado momento avistou uma canoa descendo em rumo contrário (roda a roda), tentou manobrar, mas perdeu o controle da lancha causando o abalroamento contra a canoa. No acidente da navegação acima narrado, foram ceifadas quatro preciosas vidas humanas e deixou cinco vítimas com lesões corporais. Teve como causa determinante a condução de embarcação por pessoa não habilitada, em alta velocidade e com sinais externos de ingestão de bebida alcoólica. A imprudência e negligência do proprietário da embarcação ao autorizar a condução por um adolescente inabilitado e sem experiência na navegação agindo em desacordo com a NORMAM-2/DPC, violando a segurança da navegação e expondo a sérios riscos as vidas humanas e fazendas de bordo. A atitude do proprietário demonstrou desprezo pelas vidas alheias de pessoas inocentes que trafegavam no Rio Ipixuna - AM. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;
- 2) O condutor não adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação;
- 3) **Condutor NÃO habilitado expôs a risco a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;**
- 4) **Embarcação trafegando sem a obrigatória inscrição junto às CP/DL/AG;**
- 5) **Conduzir embarcação em estado de embriaguês ou após ingestão de bebidas alcoólicas**

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) A atenção na vigilância e a cautela são essenciais para uma navegação segura;
- 3) 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;
- 4) Visando assegurar a navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores é **proibida a condução de embarcação por condutores em estado de embriaguez** (crime previsto no art. 261 do Código Penal ou Art. 62 da lei de Contravenções Penais);
- 5) **Carteira de Habilitação de Amador (CHA)** - documento que habilita e expressa à qualificação do amador na condução de embarcações de esporte e/ou recreio.
- 6) **Do Exame de Habilitação** - O exame para a habilitação nas categorias de CPA, MSA, ARA e MTA é constituído de prova escrita, devendo o candidato possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos e saber ler e escrever. Todos os procedimentos referentes a esses exames estão contidos no anexo 5-A da referida Norma;
- 7) Esteja atento durante a 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 máxima;**
- 8) **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).
- 9) **Medidas administrativas uma vez constatado estado de embriaguez:** Será iniciada a aplicação de procedimentos administrativos como a retenção da Habilitação (CIR ou CHA) e apreensão da embarcação. Após o encerramento do procedimento administrativo, o infrator poderá ser penalizado com a suspensão da Habilitação (CIR ou CHA) ou o cancelamento da mesma. Nos casos em que for constatado estado de embriaguez, o infrator será apresentado à Autoridade Policial competente com jurisdição sobre a área, para os fins legais. A aplicação de procedimentos criminais não exime a adoção pelas CP/DL/AG dos procedimentos administrativos decorrentes.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.132/2015	Exposição a riscos dos ocupantes de Caiaques	01/05/2015	Caiaques	Esporte e recreio	Ilha das Araras, Ponta de Itapirubá, Laguna - SC	Mar aberto	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Consta que um grupo de quatro pessoas a bordo de seus caiaques a remo partiu da praia de Itapirubá, rumo à Ilha de Araras, onde por lá pernoveram. Na manhã seguinte, iniciaram o regresso, mas foram surpreendidos e atingidos por ventos e mar revolto durante a travessia, fazendo com que se separassem um dos outros, ao tomar conhecimento do fato, a Delegacia da Capitania dos Portos de Laguna, deslocou uma equipe SAR para o local e iniciou as buscas com uma Moto aquática, em paralelo, havia uma aeronave do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – SC, que havia sido acionada pela SEAP-01, da Polícia Ambiental de Laguna. No mesmo dia, 02/05/2015, a equipe “SAR” da Delegacia em Laguna, resgatou um naufrago na Praia do Sol e os outros três foram resgatados por um Barco de pesca, a cerca de 800 metros ao sul da Ilha dos Lobos e transferidos para a SEAP-01, da Polícia Ambiental de Laguna, que os transportou para o cais de sua sede. Tendo como causa determinante a decisão equivocada dos quatro amigos, que ao se fazerem ao mar sem qualquer tipo de conhecimento na área de navegação, tão pouco de meteorologia, e com equipamentos inadequados para aquele tipo de navegação, expondo a sérios riscos suas próprias vidas. A conduta imprudente e o desrespeito as regras de segurança dos quatro ocupantes de caiaques, quase custou as suas vidas. Não houve perda de vidas humanas nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que o condutor de caiaque tenha o mínimo de conhecimento de navegação, das regras de segurança e das condições meteorológicas antes de se fazer ao mar para não expor a riscos sua própria vida;
- 2) Os proprietários de Marinas, ao alugar uma embarcação tipo caiaque para um desconhecido, em princípio, deve ter em mente que a pessoa não tem conhecimento dos riscos expostos pelo mar. Sugere-se que sejam passadas algumas medidas de precaução de segurança para o navegante; e
- 3) Os ocupantes dos caiaques ignoraram o perigo e se fizeram ao mar sem uma embarcação de apoio.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Ao sair com seu caiaque, você deve, naturalmente, ter equipamentos adequados, incluindo roupas e os meios de obtenção de ajuda;**
- 2) É fundamental conhecer as técnicas básicas de resgate e autorresgate. Apesar de manter um caiaque em sua quilha não é tão difícil quanto parece na primeira vez que você tenta entrar em um, uma onda quebrando pode facilmente virar você. A menos que você consiga subir de novo, você deve ser capaz de sair, pegar o caiaque, se livrar da maioria das águas e entrar de novo, independentemente das condições;
- 3) O caiaquista deve conhecer os fatores naturais que influenciam diretamente em sua navegação tais como:
 - a) **Marés e correntes** - Embora invisível, a corrente tem grande impacto no caiaque. No oceano, a corrente muda de direção subsequente às marés. Isso pode atrasá-lo e / ou fazer com que você se afaste do seu itinerário. A amplitude das marés pode às vezes subir acima de 6 metros e até marés moderadas, de menos de um metro, podem causar correntes muito perigosas em algumas regiões. As correntes podem ocorrer também em mares sem marés, resultantes da mudança de pressão do vento e do ar. As correntes locais nem sempre apontam na mesma direção geral que as marés ou o vento, já que as ilhas e a topografia do fundo do mar têm influência significativa. Os caiaquistas de recreio podem manter, em média, uma velocidade de 2 a 3 nós (3,5 a 5,5 km / h). Correntes entre 1 e 4 nós são então consideradas como médias, enquanto correntes acima de 4 nós são significativas e trazer problemas para o praticante;
 - b) **Vento** - Algumas regiões possuem ventos constantes e constantes que podem ser facilmente previstos. O vento tem um efeito de deriva semelhante à corrente e também pode diminuir rapidamente a temperatura ambiente. As explosões repentinas de vento provocam fortes ondas, às vezes quebrando, e podem levá-lo a se afastar muito das margens. **Muito cuidado deve ser tomado ao interpretar as previsões do tempo.**
 - c) **Ondas** - Em águas abertas, muitas vezes há ondas. No entanto, eles podem nem sempre se comportar como se esperaria. Especialmente em áreas rasas, a topografia do fundo do mar afeta a direção e a velocidade das ondas de vento e da ondulação, o que pode causar ondas cruzadas.
 - d) **Temperaturas** - Considere a temperatura da água e não apenas a temperatura do ar ao escolher roupas. Camadas de roupas de secagem rápida são ideais, e chapéus, óculos escuros e protetores solar são altamente recomendados. Para calçados, considere o uso de sandálias resistentes, cinta ou sapatos de água;
 - e) **Tráfego marítimo** - O tráfego pode ser denso em grandes canais navegáveis e ao longo de certas linhas costeiras. Navios de carga nessas áreas são obrigados a aderir às rotas exatas, deixando-os sem espaço para manobrar em torno de você. É sua responsabilidade desviar-se do caminho deles. A tripulação desses enormes navios não pode detectá-lo em seu radar, não pode identificá-lo quando estiver a uma distância de 3 km (e que, em tempo claro), e perdê-lo de vista quando estiver a

menos de meia milha do navio. Também embarcações de recreio rápido são um perigo.

0114 da NORMAM - 03/DPC - ALUGUEL DE EMBARCAÇÕES - Por ocasião do aluguel de uma embarcação seja ela motorizada ou não, deverão ser fornecidas, ao locatário, instruções impressas sobre procedimentos de segurança, contendo as seguintes orientações básicas, além de outras que forem julgadas necessárias:

- 1) área em que o usuário poderá navegar, delimitada por balizamento náutico ou pontos de referência;
- 2) cuidados na navegação;
- 3) cuidados com banhistas;
- 4) uso do colete salva-vidas apropriado; e
- 5) uso dos demais equipamentos de segurança.

Nº: 18/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.693/2017	Colisão de lancha com cabo de aço submerso	14/01/2017	Lancha motor	Esporte e recreio	Rio Iguaçu, Município de Canoinhas - SC	Interior	4 Vítimas não fatais

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Quando navegava no Rio Iguaçu, com uma lancha motor, na localidade de travessia Taunay, o condutor, habilitado e mais três passageiros, veio a colidir com um cabo de aço subaquático que estava posicionado de uma margem a outra do referido rio. Provocando danos materiais e lesões corporais (escoriações) nas quatro pessoas que estavam a bordo. Extrai-se que o cabo de aço tinha por objetivo sustentar e direcionar a travessia da balsa de propriedade do Município, que fazia o trajeto por força de correnteza do rio. Apesar da balsa de travessia já encontrar-se fora de operação, o cabo de aço permaneceu passado de uma margem a outra do Rio Iguaçu sem nenhuma demarcação ou sinalização

indicativa, o que colocou em risco a segurança da navegação, o qual não tardou se materializar com o choque entre a lancha e o citado cabo. Quando a lancha se chocou com o cabo submerso, este se deslocou de proa em direção a popa da embarcação, arrancando o pára-brisa e o toldo, lançando dois passageiros na água que nadaram até a margem. Tendo como causa determinante a presença de cabo de aço submerso e sem a devida sinalização, quando deveria ter sido retirado após a balsa ser desativada, a fim de permitir a livre navegação local e assim evitar acidentes.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É estritamente proibida a instalação de cabos ou tubulações submarinas em canais, rios, lagos ou lagoas para não comprometer a segurança da navegação e expor a risco as vidas humanas;
- 2) De acordo com o SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO, REGIÃO B, DA IALA - Uma vez que o perigo foi observado, a empresa deveria ter sinalizado como NOVOS PERIGOS o mais rápido possível; e
- 3) Provisoriamente, os novos perigos podem ser sinalizados com qualquer tipo de balizamento (boia, tambor, baliza, etc.), **inclusive com balizamento luminoso, utilizando luz branca com qualquer ritmo.**

RECOMENDAÇÕES:

- 1) É estritamente proibida a instalação de cabos ou tubulações submarinas em canais, rios, lagos ou lagoas sem que o órgão responsável pelo balizamento e sinalização náutica do país seja consultado. Sendo no Brasil, a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e o Centro de Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR) para não exposição a risco da segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) **De acordo com o SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO, REGIÃO B, DA IALA OS SINAIS ESPECIAIS 6** - São sinais cujo objetivo principal não é auxiliar a navegação e sim indicar uma área especial ou uma configuração mencionada nos documentos náuticos apropriados, como, por exemplo:
 - . Sinais dos Sistemas de Aquisição de Dados Oceânicos (ODAS);
 - . Sinais de separação de tráfego, onde o uso de sinalização convencional de canal pode causar confusão;
 - . Sinais de área de despejos;
 - . Sinais de área de exercícios militares; e
 - . **Sinais de cabo ou tubulação submarina.**
- 3) **SINAIS DE PERIGO ISOLADO** - Sinal de perigo é aquele construído sobre ou fundeado sobre ou junto de um perigo isolado que tenha águas navegáveis em toda a sua volta;
- 4) Os perigos recentemente descobertos e ainda não indicados em documentos náuticos recebem a denominação de “novo perigo”, podendo incluir obstruções como bancos de areia, rochas ou perigos resultantes da ação do homem, tais como cascos soçobrados e cabo ou tubulação submarina;
- 5) Os novos perigos devem ser sinalizados de acordo com as presentes normas, o mais rápido possível; e

- 6) Provisoriamente, os novos perigos podem ser sinalizados com qualquer tipo de balizamento (boia, tambor, baliza, etc.), inclusive com balizamento luminoso, utilizando luz branca com qualquer ritmo, exceto os utilizados nos sinais cardinais do sistema IALA, a fim de definir as suas posições, sendo necessária a divulgação dos novos perigos e dos balizamentos estabelecidos, por meio de Avisos-rádio.

Nº: 19/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.634/2016	Abalroamento	21/11/2015	R/M com Navio Mercante	Apoio Portuário	Complexo portuário de Itaqui, São Luís - MA	Interior	Não houve vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Durante a manobra de desatracação, logo que as espias foram largadas, o Prático da manobra solicitou que o rebocador desse comprimento ao cabo de reboque para iniciar a puxada do navio; o navio se afastou do cais e, após isso, o Prático deu ordem para os rebocadores largarem os cabos, o que foi cumprido cerca de dois minutos e ordenou que o rebocador se mantivesse paralelo com o navio. Quando foi dispensado pelo Prático, o Comandante do rebocador que auxiliava a manobra na proa do navio, por bombordo, guinou para boreste (BE) e culminou com o abalroamento no costado de bombordo (BB) do navio, causando perda na altura do tanque de lastro nº 2, a BB, com deformação nas cavernas, sem, contudo, provocar acidentes pessoais e

ambientais. Tendo como causa determinante o erro de manobra do Mestre do Rebocador, que não manteve sua embarcação em paralelo, guinando para BE, para cima do navio.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e/ou fazendas de bordo;
- 2) Durante a manobra de atracação/desatracação, os Mestres dos rebocadores de apoio portuário, deverão ter toda a atenção voltada para a segurança da manobra e da navegação; e
- 3) Quando em manobra de atracação/desatracação, os Comandantes de rebocadores de apoio portuário precisam estar atentos as determinações do prático. Qualquer manobra será executada mediante orientação do prático do navio, caso contrário, poderá causar acidentes graves.

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) O Prático é o profissional aquaviário não-tripulante que presta serviço de Praticagem embarcado. Habilitado pela Marinha do Brasil, ele possui o conhecimento das águas em que atua, com especial habilidade na condução de embarcações, devendo estar perfeitamente atualizado com dados sobre profundidade e geografia do local, o clima e as informações do tráfego de embarcações, informações com as quais o Comandante do navio pode não estar familiarizado. O seu papel é auxiliar o Comandante do navio durante a passagem para entrada e saída de um determinado porto, proporcionando o conhecimento local das questões de navegação e operacional combinado com a experiência especialista em tratamento de navio para garantir a segurança da navegação em zonas de alto risco de acidentes ou ecologicamente sensíveis e que sofrem a influência de uma ampla gama de condições locais, em permanente mutação tais como: **ventos, correntes, variações de marés e assoreamentos.**
- 3) A principal atividade de apoio portuário é realizada por meio de rebocadores. O rebocador portuário auxilia as manobras de navios e outras embarcações na área portuária de forma segura, auxiliando-os no momento de **atracação e desatracação;**
- 4) **De acordo com a REGRA 16 do RIPEAM - Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar** - Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente a fim de se manter bem safada da outra; e
- 5) **REGRA 15 - Situação de Rumos 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 (BE) deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

Nº: 20/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.187/2016	Emborcamento de embarcação	15/05/2016	Canoa	Transporte de passageiros	Porto da Folha, Rio São Francisco – SE	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



O proprietário, não habilitado, de uma embarcação tipo canoa, sem nome, sem material de salvatagem e não inscrita nas CP/DL/AG, suspendeu do povoado Barra do Ipanema, Município de Belo Monte – AL com quatro passageiros com destino a uma **Croa** (banco de areia) nas proximidades do povoado Ilha do Ouro, Porto da Folha – SE, levando, ainda, a bordo da embarcação, duas cadeiras e uma mesa de plástico e caixa térmica com bebidas alcoólicas. Após quatro horas de recreação, decidiram retornar. Depois de suspender da Croa, cerca de cem metros de distância da mesma, algum dos passageiros movimentou-se nos bancos da embarcação, que devido ter o mínimo de borda falsa (**espaça vertical a partir da linha d'água até o limite superior do costado da embarcação**), perdeu a estabilidade permitindo o embarque de água, culminando com o seu emborcamento. A imperícia,

imprudência e a negligência do condutor e proprietário da embarcação que ao suspender com excesso de passageiros, sem os obrigatórios coletes salva-vidas e sem ao menos saber a capacidade de carga/lotação da canoa, foi determinante para a ocorrência e a perda de uma preciosa vida humana. Houve danos materiais mas sem registro de danos ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas e mantenham o controle rígido e efetivo para evitar o embarque de excesso de passageiros, com isso, diminuir a ocorrência de acidentes com vítimas fatais;
- 2) O condutor **NÃO** adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação quando imprudentemente resolveu autorizar o embarque de excesso de passageiros em uma embarcação que não havia sido inscrita e não tinha a capacidade de carga/lotação;
- 3) A embarcação **NÃO** dotava do material de salvatagem;
- 4) Que toda embarcação motorizada só poderá trafegar após ser inscrita nas CP/DL/AG;
- 5) A má distribuição de passageiros e movimentos bruscos a bordo, no caso de embarcações miúdas, pode significar na perda de estabilidade; e
- 6) Evite o consumo de bebidas alcoólicas durante a navegação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir embarcação é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame;
- 2) Ao suspender para um passeio turístico com passageiros o condutor deverá transmitir as medidas de precaução de segurança para que todos sigam corretamente e evite acidentes pessoais;
- 3) **Antes de suspender o condutor deverá verificar o material de salvatagem**, em especial, os obrigatórios coletes salva vidas em número suficiente para todos a bordo;
- 4) **Item 0201 – NORMAM-02/DPC** - todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitania dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil;
- 5) **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;
- 6) O condutor é o responsável pela distribuição dos passageiros a bordo, de modo a não concentrá-los em um bordo provocando a inclinação da embarcação, o que vem comprometer a estabilidade durante a navegação e assim como atracado;
É terminantemente proibido conduzir embarcação após o consumo de bebidas alcoólicas; e
- 7) **NORMAM-3/DPC REV.1** - Esteja atento durante a 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 máxima.