



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA

“Justiça e Segurança para a Navegação”

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 15 - 11 de abril de 2022

“As imagens das embarcações utilizadas neste Boletim são meramente ilustrativas e não correspondem aos acidentes e fatos da navegação elencados no periódico, servindo, apenas, para situar o tipo de embarcação empregada”

QUEDA N'ÁGUA SOFRIDA PELO PRÁTICO

Queda de Prático na água ao tentar embarcar em navio mercante.

ABALROAMENTO

Abalroamento entre um rebocador supridor em atividade de apoio marítimo e uma plataforma de petróleo.

QUEDA DE PASSAGEIRO DE DISPOSITIVO “DISCO BOAT”

Fato da navegação envolvendo uma lancha a motor por condutor não habilitado

ABALROAMENTO ENTRE DUAS MOTOS AQUÁTICAS

Acidente envolvendo duas motos aquáticas com uma vítima fatal

ÍNDICE

03	MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE
04	TM REALIZA PRIMEIRA SESSÃO DE JULGAMENTO POR SISTEMA ELETRÔNICO
05	MINUTO DE SEGURANÇA
06	ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO
07	Queda n'água sofrida pelo Prático
08	Acidente com passageiro
09	Queda na água seguida de morte do condutor adolescente
10	Queda na água de parte da carga estivada no convés
11	Queda de equipamento a bordo durante manobra de embarque
12	Abalroamento entre duas motos aquáticas
14	Abalroamento
18	Queda de condutor na água seguida de morte
19	Queda de passageiro de dispositivo rebocado "disco boat"
21	Colisão de moto aquática com banhista
22	Queda de baleeira de Plataforma de Petróleo
23	Colisão de Lancha com tubulação de dragagem
24	Fratura ocorrida em acidente por demarcação de raia "banana boat"
26	Abalroamento entre duas motos aquáticas
27	Abalroamento entre duas motos aquáticas
28	Moto aquática conduzida por menor não habilitado
29	Abalroamento de lancha com moto aquática
31	Acidente em mergulho com uso de compressor de ar
33	Abalroamento

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho

Redator: CC (RM1) Benedito Ferreira de **Farias**

Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas** Jardim Gabriel
SO-RM1-ES **Geová** da Cruz Araújo
SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho

Redator Assistente: SO-ES **Cleber** Luiz de Carvalho

Diagramação: 1ºSG-MO **Bruno Percut** Caetano

TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/nº, Praça XV de Novembro

CEP: 20021-000, Rio de Janeiro - RJ

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

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





WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 15ª Edição do Boletim de Acidentes julgados, a 1ª edição do ano de 2022, mantendo nosso propósito de levar conhecimento à toda Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que foram julgados no decorrer do ano de 2021 e por suas nuances, necessitam serem divulgados em busca do melhor entendimento sobre as falhas ocorridas e as possíveis atitudes para evitá-las.

Com o aprendizado colhido nas últimas edições publicadas no ano de 2021, podemos ressaltar alguns dos principais motivos e causas de acidentes envolvendo as embarcações, principalmente, de esporte e recreio:

- 1 - Falta de atenção e vigilância do condutor;
- 2 - Condutor inexperiente;
- 3 - Velocidade excessiva;
- 4 - Falha na propulsão;
- 5 - Consumo de bebidas alcoólicas;
- 6 - Navegação em locais perigosos (falta de uso da carta náutica);
- 7 - Más condições atmosféricas (imprudência ao navegar);
- 8 - Não utilização das Regras do RIPEAM; e
- 9 - Fenômenos da natureza e negligência do condutor.

As naturezas mais comuns dos acidentes ocorridos apresentadas são:

- 1 - Naufrágio;
- 2 - Abalroamento;
- 3 - Escalpelamento por falta de proteção no eixo da embarcação;
- 4 - Condução de moto aquática por pessoa não habilitada;
- 5 - Condução de moto aquática por menor de idade;
- 6 - Acidentes por imprudência e negligência do condutor com dispositivos rebocados tipo “banana boat” e “disc boat”;
- 7 - Falta de equipamentos de segurança em embarcações;
- 8 - Colisão com objeto fixo por não observar sinalização; e
- 9 - Queda de pessoa na água, seguida de óbito por falta do uso do colete salva-vidas.

Sendo este Tribunal órgão maior da estrutura da “Justiça Marítima” de nosso país, concentra esforços na elucidação dos fatos empregando os resultados dos julgamentos nas recomendações apropriadas e previstas em lei, dos fatores e causas que lhes deram origem, disseminando-os à Autoridade Marítima, seus representantes e agentes, bem como toda a comunidade aquaviária, propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores com a certeza que a valorosa contribuição irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente 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.

Naveguem com segurança! Boa leitura!



TM REALIZA PRIMEIRA SESSÃO DE JULGAMENTO POR SISTEMA ELETRÔNICO

Na terça-feira, dia 09 de março de 2022, a sessão plenária nº 7.558 do Tribunal Marítimo foi um marco na história da modernização da Corte. Pela primeira vez foram realizados julgamentos pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI). Celeridade e tecnologia marcaram a sessão em que o colegiado utilizou a funcionalidade responsável pelo trâmite administrativo dos processos por meio digital.

Os processos julgados pelo SEI foram: nº 34.348/2020, conduzido pelo juiz relator Marcelo David Gonçalves, e o de nº 34.252/2020, do juiz relator Attila Halan Coury. A sessão marcou mais uma fase da implantação do Processo Eletrônico do TM, capitaneado por militares de Tecnologia da Informação (TI) do próprio Tribunal. Dentre as capacidades do Sistema estão o acompanhamento de processos online e a assinatura de documentos eletronicamente, o que automatiza todas as etapas do processo e reduz o tempo de tramitação.



Desde que foi implantado, em 12 de novembro de 2020, houve distribuição de 1.065 processos pelo SEI, além de 217 representações recebidas. A primeira sessão plenária por meio do SEI ocorreu em 20 de abril de 2021, quando foi recebida representação oferecida pela Procuradoria Especial da Marinha (PEM).

(A Matéria teve destaque e foi Publicada no site do Colunista Luís Celso Borges: <https://luiscelsonews.com.br>)

FONTE: ACS/TM

Por (LCN) @luiscelsonews
luiscelsoborges@hotmail.com



TRIBUNAL MARÍTIMO APLICA PENA MÁXIMA EM PROPRIETÁRIO DE MOTO AQUÁTICA QUE FOI FLAGRADA SENDO CONDUZIDA POR SEU FILHO DE 11 ANOS DE IDADE



MINUTO DE SEGURANÇA

NO DIA 15 DESTE MÊS, O TRIBUNAL MARÍTIMO JULGOU O PROCESSO 33.479/2019, QUE DIZ RESPEITO A UM FATO DA NAVEGAÇÃO ENVOLVENDO UMA MOTO AQUÁTICA CONDUZIDA POR UM MENOR DE 11 ANOS DE IDADE, COM CLARA EXPOSIÇÃO A RISCO.

A MOTO AQUÁTICA NAVEGAVA EM LAGO SITUADO NO ESTADO DO PARANÁ. O PAI DEIXOU A EMBARCAÇÃO ATRACADA E A CHAVE SOBRE UMA MESA, SEM PERCEBER QUE SEU FILHO DE APENAS 11 ANOS HAVIA PEGO A CHAVE E INICIADO A NAVEGAÇÃO PELO LAGO. AO LONGO DO PROCESSO, SALTOU AOS OLHOS DOS JULGADORES O FATO DE QUE O PAI DO MENOR DECLAROU NOS AUTOS QUE **“SEU FILHO SABE CONDUZIR ESTE TIPO DE EMBARCAÇÃO HÁ APROXIMADAMENTE DOIS ANOS”, OU SEJA, DESDE OS 9 ANOS, DEMONSTRANDO, DESSA FORMA, OS RISCOS À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E À INTEGRIDADE FÍSICA QUE SEU PRÓPRIO FILHO FORA EXPOSTO.**

NO JULGAMENTO, O COLEGIADO DO TM DECIDIU, POR UNANIMIDADE, QUE HOUVE FALTA DE CUIDADO COM A VIGILÂNCIA DA CHAVE DE IGNIÇÃO DA MOTO AQUÁTICA, CONDENANDO O PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO.

FICA O ENSINAMENTO:

MENORES NÃO PODEM CONDUZIR EMBARCAÇÕES MOTORIZADAS.

MOTO AQUÁTICA, UMA DIVERSÃO QUE REQUER CUIDADO E RESPONSABILIDADE!!!



**SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO
TODOS JUNTOS PELA CONSOLIDAÇÃO
DE UMA MENTALIDADE DE SEGURANÇA**



ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



ÁREA SO
ADMINISTRA
MILITAR
ACESSO
CONTROLAD

Nº: 1/2022

PROCESSO Nº 32.346/2018

Acidente / Fato:	Queda n'água sofrida pelo Prático
Data:	01/09/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de gases liquefeitos
Local:	Baía de Todos os Santos, Salvador – BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 24 de agosto do ano de 2017, um prático, de 73 anos de idade, ao tentar embarcar em um navio mercante, nas proximidades do Terminal de Regaseificação da Bahia (RTBA), no interior da baía de Todos os Santos, ao desembarcar da lancha de apoio, não conseguiu segurar na escada de acesso, caindo na água. Imediatamente o colete salva-vidas do prático inflou, o condutor da lancha de apoio jogou a boia salva-vidas, mas como só havia ele na lancha da praticagem, não conseguiu resgatar o prático, sendo acionado o apoio da lancha do próprio navio que estava no costado, pronta para transportar os tripulantes. A lancha de bordo conseguiu resgatar o prático, conduzindo para a TRBA, onde foi autorizado o embarque do prático ao navio afretado pela Petrobras. Ao embarcar, o prático informou que estava bem e se mostrou disposto a continuar a operação de desatracação. Consta nos autos do processo que o tempo estava bom, porém, com vento forte. A escada de quebra peito estava em bom estado de conservação e havia sido utilizada momentos antes do ocorrido para desembarque de oito tripulantes do navio, sem nenhuma ocorrência. A causa determinante observada foi a imprudência e negligência do próprio prático, pois ao tentar subir uma escada de quebra peito num navio de costado muito elevado, sem avaliar adequadamente as condições de ventos reinantes no local, assumiu o risco do acidente materializado. Não houve registro de danos materiais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1)É imprescindível que sejam adotados procedimentos de segurança quanto ao apoio da praticagem no embarque e desembarque do navio a fim de não expor a riscos a vida do prático e das fazendas de bordo;
- 2)O Prático deveria ter avaliado melhor as condições do tempo e altura que ia escalar para chegar ao convés do navio, levando em consideração suas limitações pessoais;
- 3)NÃO se deve fazer manobra de embarque e desembarque do prático quando as condições meteorológicas não forem favoráveis;
- 4)Este fato da navegação poderia ter sido evitado se a equipe de segurança e apoio do navio tivesse feito uma análise de risco antes do embarque do Prático; e
- 5)Este acidente vem a corroborar a importância de o prático portar colete salva-vidas, especialmente, no embarque e desembarque do Navio Mercante.

RECOMENDAÇÕES

1)É recomendado a todos os Comandantes de embarcações zelarem pela adoção de medidas de precaução e segurança da embarcação, designando sempre o acompanhamento das atividades realizadas a bordo, mantendo em primeiro lugar a navegação e salvaguarda da vida humana;

2)Item 0121 da NORMAM-12/DPC - SERVIÇO DE PRATICAGEM

É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação;

3)Item 0113 da NORMAM-12/DPC – IMPRATICABILIDADE

É a situação que se configura quando as condições meteorológicas, o estado do mar, acidentes ou fatos da navegação ou deficiências técnicas implicam em inaceitável risco à segurança da navegação, desaconselhando a realização de fainas de praticagem, o tráfego de embarcações e/ou o embarque/desembarque do Prático;

4)Item 0230 da NORMAM-12/DPC - DOS DEVERES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO COM RELAÇÃO AO PRÁTICO:

Cumprir as regras nacionais e internacionais de segurança, em especial aquelas que tratam do embarque e do desembarque de Prático;

5)Item 0233 da NORMAM-12/DPC - IMPOSSIBILIDADE DE EMBARQUE DO PRÁTICO

a)Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o embarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da CP/DL/AG, poderá demandar a ZP até um local abrigado que permita o embarque do Prático, observando orientações transmitidas pelo Prático de bordo da Lancha de Prático; e

b)A autorização da CP/DL/AG deverá ser solicitada, preferencialmente, por intermédio da Atalaia.

6)Item 0234 da NORMAM-12/DPC - IMPOSSIBILIDADE DE DESEMBARQUE DO PRÁTICO

Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o desembarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da CP/DL/AG, poderá desembarcar o Prático em local abrigado e prosseguir a singradura, observando os sinais e orientações transmitidas pelo Prático, que ficará a bordo da Lancha de Prático.

Nº: 2/2022

PROCESSO Nº 31.779/2017

Acidente / Fato:	Acidente com passageiro
Data:	14/07/2016
Tipo da Embarcação:	Abalroamento entre comboios
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Entre as cidades de Xambioá - TO e São Geraldo do Araguaia - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento entre dois Comboios formados por Empurradores atrelados em suas respectivas balsas que faziam a travessia de automóveis e outras cargas, entre as cidades de Xambioá - TO e São Geraldo do Araguaia - PA. As cargas embarcadas nos conveses das balsas estavam empilhadas muito altas, atrapalhando a visão dos pilotos dos rebocadores. Os condutores de ambas as embarcações (Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés - Nível 1), navegavam em sentidos opostos e não dispunham do campo visual das rotas a serem seguidas, deixando de perceber a aproximação dos comboios. Foram alertados por seus tripulantes e deram máquinas atrás, o que não evitou o abalroamento, apenas amenizando a gravidade do acidente. Consta dos autos que houve danos materiais provocados pelo abalroamento, mas sem comprometimento da navegação, sem registro de danos pessoais ou poluição do meio ambiente. A imprudência, imperícia e negligência dos condutores em iniciar a singradura sem que tivessem visão livre para o horizonte devido à altura da acomodação das cargas foi a causa determinante para a ocorrência do abalroamento, além disso, cabe ressaltar que foi observado nos autos a contratação de tripulantes para as embarcações com nível inferior ao previsto no CTS, portanto navegando com deficiência qualitativa uma vez que seria recomendado um MAF – Nível 2 e Nível 3 para o tipo de atividade realizada no local.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Os Comandantes de embarcações devem ser habilitados e qualificados para a função que exercem. Conhecer as manobras marinheiras de segurança a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) O Comandante NÃO devia ter suspenso com o comboio com carga estivada no convés sem que tivesse a visão livre para o horizonte, tal atitude colocou em risco as fazendas de bordo e a segurança da navegação local;

3) O Comandante NÃO devia ter descumprido a NORMAM-1/DPC Mod 29, que estabelece a disposição e amarração da carga quando transportada no convés;

4) Os Proprietários/Armadores de embarcações NÃO devem suspender sem que a tripulação de segurança esteja em conformidade com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), conforme observado no abalroamento a deficiência qualitativa; e

5) **Atenção Comandante!** Transportar carga à revelia do que preconiza as Normas da Autoridade Marítima, pode trazer sérios prejuízos à segurança da navegação além de expor a segurança da embarcação e fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

1) O Comandante/Mestre da embarcação deverá 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 além de sanções penais previstas em Lei;

2) **Item 0514 da NORMAM-1/DPC** - Estabelece normas para o transporte de carga no convés para todas as embarcações com AB > 50 que transportem carga em conveses expostos e para as embarcações, que mesmo sem transportar carga no convés, façam parte de um comboio;

3) **Item 0515 da NORMAM-1/DPC – Visibilidade no Passadiço**
Nenhuma carga, guindaste ou qualquer obstrução a vante do passadiço poderá criar um setor cego superior a 10°. O somatório de setores cegos não poderá exceder a 20° e os setores livres entre dois setores cegos deverão ter, pelo menos, 5°;

4) Campo de visão horizontal

a) O campo de visão horizontal de um observador no passadiço deverá ser de 112,5° para cada bordo, a partir da proa;

b) A partir de cada asa do passadiço, o campo de visão horizontal deve estender-se por um arco de pelo menos 225°, contados a partir de 45° da linha de centro, pelo bordo oposto, mais os 180° do bordo da referida asa;

c) O campo de visão horizontal, a partir do posto de governo principal, deverá se estender sobre um arco a partir da linha de centro, na proa, até, pelo menos, 60° para cada bordo do navio;

5) **Alcance da visão do passadiço** - A visão da superfície do mar na proa da embarcação, observada do passadiço, não deve ser obstruída além de uma distância correspondente a mais do que 2 (dois) comprimentos da embarcação, ou 500 m, o que for menor, em um arco de 10° da linha de centro para cada bordo, independente do calado da embarcação, do trim ou da carga no convés; e

6) A quantidade dos tripulantes embarcados estabelecida como tripulação de segurança e suas respectivas categorias DEVE estar de acordo com o CTS da embarcação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima.

Nº: 3/2022

PROCESSO Nº 28.987/2014

Acidente / Fato:	Queda na água seguida de morte do condutor adolescente
Data:	30/06/2013
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago dos Paturis, Pederneiras – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Moto aquática conduzida por um menor de idade, sem colete salva-vidas, sem habilidades para operar com a embarcação, navegava pelo Rio Tietê, próximo ao bairro Jardim Recreio, no Lago dos Paturis. Em dado momento, ao tentar voltar para a margem, perdeu o controle da embarcação, que adernou, jogando o menor condutor na água, que começou a se debater e pedir socorro e em seguida afundou, desaparecendo nas águas do Rio Tietê, sendo encontrado pelo Corpo de Bombeiros local, horas depois do ocorrido, sem vida, vítima de afogamento. Consta nos autos do processo que o proprietário da moto aquática não possui habilitação. Também declarou que no dia da ocorrência, como de costume, ao acordar pela manhã, retirou a moto aquática da garagem e a colocou na água juntamente com o colete salva-vidas, no píer de atracação, porém sem a intenção de sair naquele momento, e sim mais tarde, por precaução, para que ninguém fizesse uso da embarcação, retirou as chaves da mesma e deixou no porta-luvas da caminhonete, mas acredita que a vítima tenha visto onde ele guardou as chaves. Asseverou que não conhecia a vítima e não havia emprestado a embarcação para ninguém. Entretanto, foi constatada a falha do proprietário na vigilância ao deixar de exercer a guarda da embarcação, contribuindo para a ocorrência do acidente que vitimou o menor. Não houve registro de danos à embarcação nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que se refere à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das preciosas vidas humanas;
- 2) MANOBRAS RADICAIS colocam em risco a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 3) A falta de vigilância na embarcação foi determinante na ocorrência;
- 4) Conduzir moto aquática exige conhecimento e domínio para manobrar a embarcação, a fim de não expor a risco a vida do condutor e da segurança da navegação; e
- 5) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas.

**PROPRIETÁRIO DE MOTO AQUÁTICA,
GARDE COM O MÁXIMO CUIDADO
A CHAVE DE SUA EMBARCAÇÃO**

RECOMENDAÇÕES

- 1) Para pilotar uma moto aquática a pessoa deverá possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos para Motonauta, Arrais-Amador, Mestre-Amador ou Capitão-Amador;
- 2) Não é permitido o transporte de crianças com idade inferior a 7 anos na garupa de motos aquáticas. Crianças com idade igual ou maior do que 7 anos e inferior a 12 anos poderão ser conduzidas na garupa da embarcação, **desde que acompanhadas ou autorizadas pelos pais ou responsáveis**;
- 3) **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas humanas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a moto aquática é um “brinquedo”, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação;
- 4) É obrigatório que os ocupantes de motos aquáticas façam uso do colete salva-vidas;
- 5) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação;
- 6) Não deixe as chaves de sua moto aquática ao alcance de pessoas não habilitadas;
- 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;
- 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 e manter a vigilância; e
- 9) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com moto aquática se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida.

Nº: 4/2022

PROCESSO Nº 30.963/2016



Acidente / Fato:	Queda na água de parte da carga estivada no convés
Data:	30/08/2015
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Transporte de Cargas
Local:	Baía de Marajó – PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação ocorrido no dia 30/08/2015, envolvendo um Comboio formado por Empurrador e duas balsas atreladas, classificadas para navegação interior, comandado por um Piloto Fluvial (PFL), suspendeu do Porto de Belém, transportando três carretas do tipo baú, telhas e caixas d'água, com destino a cidade de Manaus – AM. Quando navegava na Baía de Marajó, nas proximidades da ilha do Carnapijó começou a ventar forte, acompanhado de fortes marolas, fazendo com que as balsas comessem a jogar bruscamente e, com isso, o primeiro cabeço duplo de popa, por bombordo (BB) da primeira balsa foi arrancado, partindo também o cabo de aço do atrelamento de BB da outra balsa, que girou para boreste (BE) abalroando pela proa a alheta da terceira balsa, ficando a mesma presa pelo cabo de atrelamento ao empurrador. Os tripulantes do convés a fim de segurar o empurrador, mantendo-o atrelado a balsa. Após a faina realizada, o Comandante continuou a navegação até a margem da ilha do Capim, para colocar o comboio em segurança. Em decorrência do mau tempo, parte da carga caiu na água fazendo com que a balsa ficasse adernada para BE. O Comandante pediu socorro à sua empresa que enviou para o local um empurrador e outra balsa, para atrelar a balsa avariada e retornar para o Porto de Belém. Foi constatado pela Perícia, que as cargas nos conveses das balsas não estavam peadas, mas apenas estivadas sobre paletes. O Comandante foi imprudente ao suspender com carga no convés sem a adequada peação do material, permitindo que parte da carga caísse na água. Houve danos materiais, mas sem registro de danos pessoais e ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Os Comandantes de embarcações devem zelar pela segurança da navegação; além disso, conhecer as manobras marinheiras e os procedimentos de segurança junto as cargas acondicionadas a bordo, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) O Comandante NÃO devia ter suspenso com o comboio somente com a carga estivada no convés, sem que a mesma fosse peada adequadamente, tal atitude colocou em risco as fazendas de bordo e a segurança da navegação;

3) O Comandante NÃO devia ter descumprido a NORMAM-1/DPC Mod 29, que estabelece a disposição e amarração da carga quando transportada no convés; e

4) Atenção Comandante! Transportar carga a revelia do que preconiza as Normas da Autoridade Marítima, pode trazer sérios prejuízos à segurança da navegação além de expor a segurança da embarcação e fazendas de bordo. Faça a peação correta da carga.

RECOMENDAÇÕES

1) É dever de todo Comandante/Mestre da embarcação 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 além de sanções penais previstas em Lei;

2) **Item 0514 da NORMAM-1/DPC Mod 39** - Estabelece normas para o transporte de carga no convés para todas as embarcações com AB > 50 que transportem carga em conveses expostos e para as embarcações, que mesmo sem transportar carga no convés, façam parte de um comboio;

3) **Item 0515 da NORMAM-1/DPC Mod 39 – AMARRAÇÃO DA CARGA:**

4) A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo.

5) As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga; e

6) Ao transportar carga no convés, a embarcação deverá apresentar, para cada condição de carregamento, estabilidade intacta satisfatória, ou seja, atender todos os critérios de estabilidade previstos nestas normas para a região onde pretenda navegar e a carga DEVERÁ estar peada com material adequado para não expor a segurança da embarcação e da navegação.

Nº: 5/2022

PROCESSO Nº 30.083/2015



Acidente / Fato:	Queda de equipamento a bordo durante manobra de embarque
Data:	15/12/2014
Tipo da Embarcação:	Barcaça
Atividade:	Transporte de carga em área de apoio marítimo
Local:	Pier da empresa – Ilha do Governador - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo uma barcaça que transportaria equipamento pesando 417 toneladas de um Pier na Ilha do Governador para o terminal de cargas especiais, praia da Beira em São Gonçalo - RJ, onde seria levado para o COMPERJ. O plano de carregamento seria embarcar os dois vasos e estivar um na popa a boreste (BE) e o outro na proa a bombordo (BB). Antes do embarque se observou que a balsa tinha uma leve inclinação para BB, quando foi iniciada uma manobra de lastro para mantê-la nivelada, simultaneamente deu-se início ao embarque das peças. Quando a décima linha de eixo era embarcada, o embarque foi paralisado, por motivo de avaria no equipamento de manobra de peso. Enquanto o reparo era realizado, a manobra de lastro continuava. Ainda assim, havia uma inclinação anormal da linha eixos para BB e quando foi reiniciado o embarque, a carga inclinou para BB e tombou junto com a carreta sobre o convés da balsa, provocando danos estruturais significativos, com avarias em equipamentos, no cabeço, furos, rasgos e fissuras no convés da embarcação, mas sem ferir ninguém e sem causar poluição do meio ambiente marinho. Segundo consta nos autos do processo, durante o embarque teria ocorrido uma falha no sistema hidráulico da linha de eixos, causado pela desconexão da mangueira hidráulica do sistema da compensação da linha de eixos que teria falhado devido ao esforço mecânico para compensar o desnível entre o cais e a balsa. Segundo a perícia, o fato da navegação teve como causa determinante a inclinação da balsa, por falha na manobra de lastro realizada durante o embarque do material e a não avaliação de possíveis riscos à segurança da navegação, não sendo adotadas as providências para a manutenção do nivelamento do convés da balsa em relação ao cais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de embarcações sejam qualificados para empregar a embarcação na atividade para qual foi classificada e não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) É imprescindível a verificação da capacidade de carga e o impacto da carga na estabilidade da balsa para realização do transporte;

3) NÃO se deve fazer manobra de lastro nas embarcações durante o embarque de equipamentos muito pesados;

4) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o Comandante da embarcação e o supervisor da carga tivessem cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança para realização da manobra; e

5) Imediatamente após o embarque de qualquer carga exposta no convés, esta deverá ser peada para evitar seu deslocamento e ocorrência de possíveis acidentes.

RECOMENDAÇÕES

1) É dever de todo Comandante de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;

2) O acompanhamento na operação de carga é imprescindível, bem como a comunicação precisa e direta para que não ocorram falhas no acondicionamento e segurança;

3) Item 0515 da NORMAM-1/DPC - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS

Estabilidade: A embarcação deverá apresentar, para cada condição de carregamento, estabilidade intacta satisfatória, ou seja, atender todos os critérios de estabilidade previstos nestas normas para a região onde pretenda navegar;

4) Antes de iniciar o embarque de cargas a bordo, deve-se verificar os tanques de lastro, a fim de não comprometer a estabilidade da embarcação;

5) Item 0522 da NORMAM-01/DPC - Gerenciamento de Segurança - Os operadores devem ter uma política de treinamento específico da tripulação e prover a atualização das informações e da qualificação de modo a atender as exigências básicas de segurança do trabalho. Devendo realizar um briefing antes da execução da faina a fim de mitigar as possibilidades de acidentes; e

6) A **peação de cargas** é um serviço utilizado em portos para garantir a proteção de **cargas** marítimas através de diversos equipamentos tais como: correntes, cintas e etc... e deve ser aplicada sempre que for transportar cargas no convés de uma embarcação.

Nº: 6/2022

PROCESSO Nº 30.436/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	07/11/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Baía de Todos os Santos - BA
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente envolvendo duas motos aquáticas, com passageiros, nas proximidades do Oráculo do Museu Náutico, na Ilha da Maré. Partiram em alta velocidade, chegando às proximidades do bairro de Plataforma as motos aquáticas abalroaram, uma delas foi atingida por boreste (BE), tendo os ocupantes sido lançados ao mar. A outra embarcação prestou socorro às vítimas que caíram no mar. Uma das vítimas, o condutor, estava desacordado, e foi resgatado numa catraia que passava pelo local do acidente levando a vítima até a praia. A vítima desacordada foi atendida ainda na praia por uma equipe do SAMU que já o aguardava, mas as tentativas foram em vão, tendo seu óbito sido declarado ainda na praia. A passageira que estava na garupa, teve lesão corporal de natureza grave. Os condutores eram habilitados, navegavam em alta velocidade, em proximidade perigosa entre as embarcações, com o mar agitado. A conduta imprudente culminou no abalroamento, ocasionou a perda de uma preciosa vida humana, e outra com grave lesão corporal. A negligência e imprudência dos condutores ao não se valer do dever de cautela, agindo em desacordo com os princípios da boa marinharia, permanecendo com velocidade inadequada, foi determinante para a ocorrência do acidente. Além das vítimas, houve danos materiais nas duas embarcações, mas sem registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
- 3) Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC), possivelmente não teria sido ceifada a sua própria vida; e
- 4) As REGRAS do RIPEAM devem ser observadas durante toda a singradura. A não observância das regras de navegação pode trazer sérios riscos à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;

2) **Item 0411 da NORMAM-03/DPC - Os Equipamentos de Segurança - colete salva-vidas CLASSE V** - fabricado para emprego exclusivo em atividades esportivas por moto aquática, banana-boat, esqui aquático, windsurf, parasail, raing, kitesurf, pesca esportiva, embarcações de médio porte (empregadas na navegação interior) e embarcações miúdas;

3) **Item 0434 da NORMAM-03/DPC - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**
São obrigatórios os seguintes equipamentos:

a) uso do colete salva-vidas, classe II, III ou V, homologados pela DPC para o condutor e passageiro. Os coletes importados devem estar homologados pela Autoridade Marítima do país de origem com base em requisitos no mínimo equivalentes aos exigidos pelos regulamentos nacionais;

b) **chave de segurança atada ao pulso, ao colete ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento a propulsão seja desligada automaticamente, ou reduzida a aceleração da máquina;** e

c) É recomendável também o uso de óculos protetores e luvas.

4) **Advertência - é obrigatório o uso de placa ou adesivo junto à chave de ignição da moto aquática alertando o usuário quanto a obrigatoriedade do condutor ser habilitado como Motonauta (MTA);**

5) **REGRA 5 do RIPEAM-Vigilância**

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;

6) **REGRA 6 do RIPEAM - 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; e

7) Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:

- (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; e
- (V) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação.



Nº: 7/2022

PROCESSO Nº 31.091/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	16/09/2015
Tipo da Embarcação:	Rebocador supridor
Atividade:	Supridor Apoio Marítimo
Local:	Campo de Piraúna, Bacia de Campos - RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento entre um rebocador supridor em atividade de apoio marítimo e uma plataforma de petróleo semissubmersível, ocorrido no Campo de Piraúna, Bacia de Campos – RJ. Quando a embarcação já estava no final da aproximação pelo bordo desfavorável, os tripulantes da plataforma observaram um forte abalo na unidade e foi constatado que o supridor havia abalroado na coluna “A” e no queimador de bombordo (BB), causando danos estruturais no guarda corpo da escada fixa da coluna “A”, na cabine dos guinchos de âncora, na estrutura da passarela do topo da coluna “B” e na lança do queimador. Consta que a embarcação havia recebido autorização para entrar na zona de 500m, mas somente quando se encontrava a cerca de 300m da plataforma o Imediato começou fazer os testes de deriva por bombordo, bordo considerado desfavorável em razão da direção do vento e da corrente. O Imediato passou o comando do console de proa para o console de popa e iniciou a inserção de dados no sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) e durante essa tarefa percebeu que o rebocador derivava muito rapidamente em direção a plataforma, mas não teve reação, tendo o 2º Oficial de Náutica (2ON) assumido o controle e desabilitado os dados já inseridos no sistema DP quando ocorreu o abalroamento. O Marinheiro de serviço no passadiço havia chamado o Comandante que chegou ao passadiço e afastou a embarcação para uma distância segura. Apesar de constar no manual de operações seguras da empresa instruções para só fazer aproximação pelo bordo desfavorável com autorização da gerência em terra, descumprindo também a ordem que o Comandante havia dado para chamá-lo ao passadiço ao iniciar a aproximação, o Imediato executou a manobra sem solicitar essa autorização e não chamou o Comandante, assumindo os riscos e ao ver a aproximação da plataforma ficou sem reação. Dado a sua negligência e imperícia, errou na manobra, o que foi determinante para a materialização do acidente com danos de pequena monta em ambas as embarcações. Não houve registro de acidentes pessoais nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta devendo estabelecer a bordo regras de segurança a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 2) O serviço no passadiço de navio exige conhecimento da manobra, se tiver dúvidas ou se sentir inseguro, peça ajuda e chame seu comandante;
- 3) Os manuais de segurança NÃO podem ser desprezados pelo Oficial da manobra, bem como as ordens expressas pelo Comandante do navio;
- 4) Houve falha na execução da manobra por falta de planejamento e descumprimento de ordem do Comandante;
- 5) O operador do sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) NÃO pode ter dúvidas para operar o sistema.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar e das fazendas de bordo;
- 2) O Oficial responsável pela manobra deverá ficar atento aos procedimentos contidos no Manual para Operações entre Embarcações de Apoio Marítimo e Unidades Marítimas;
- 3) O Oficial responsável pela manobra deverá cumprir expressamente as ordens emanadas pelo seu comandante durante a manobra da embarcação, respeitando também as orientações recomendadas pela armadora. Em caso de dúvidas, estabelecer pronta comunicação, evitando assim pôr em risco a segurança da navegação;
- 4) O serviço de passadiço em navios posicionados junto às plataformas de exploração de petróleo, assim como junto a outros navio/embarcações que apoiam essas atividades, deve ser conduzido com extrema atenção, vigilância e observação das medidas de segurança, bem como com a aplicação dos recursos disponíveis que as garantam;
- 5) Recomenda-se que o tripulante operador do Sistema de Posicionamento Dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto no Capítulo 1 da NORMAM-13/DPC;

6) Recomenda-se que a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico de embarcações DP deverá ser exercida por tripulante empregado, exclusivamente, nesta função, salvo quando o acúmulo de outras funções não resultar em prejuízo para a segurança da embarcação, das pessoas a bordo ou não acarretar em excesso de funções para o operador de DP; e

7) **Item 0123 da NORMAM-13/DPC - QUALIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE OPERADORES DE SISTEMAS DE POSICIONAMENTO DINÂMICO (DPO) Orientações Gerais:** A Organização Marítima Internacional (IMO) adota, como referência para suas diretrizes sobre treinamento dos Operadores de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO), o documento elaborado pela International Marine Contractors Association (IMCA), chamado de “Diretrizes para Treinamento e Prática do Pessoal Chave ao DP” (Guidelines for Training and Experience of Key DP Personnel) – IMCA M 117, que reflete um padrão reconhecido pela indústria marítima no que diz respeito a treinamentos, competências e boas práticas do grupo de marítimos diretamente envolvidos com o sistema DP.



Nº: 8/2022

PROCESSO Nº 32.735/2018

Acidente / Fato:	Excesso de passageiros em Barco a motor
Data:	11/04/2018
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiro e carga
Local:	Furo Paracuúba, Manaus - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Quando navegava nas proximidades do Furo Paracuúba, com destino a Janaucá, comunidade também pertencente ao Estado do Amazonas, uma embarcação a motor foi interceptada por uma equipe de Inspeção Naval, da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, que constatou que viajavam com quarenta e oito (48) passageiros em excesso. O comandante foi notificado, ficando a embarcação retida até que os passageiros excedentes fossem retirados de bordo e transportado de volta para Manaus. Segundo consta nos autos do processo, a capacidade de embarcação era para 311 passageiros, mas, o comandante alega que os 48 passageiros a mais seriam crianças que não pagam passagem e não possuem pulseira de controle de presença. Que teria chegado a bordo na hora de suspender e não teve tempo para refazer a contagem dos passageiros, mas que conversou com a pessoa que vendeu as passagens e teria dito que colocou trezentos bilhetes a venda, mas como crianças não pagam passagem ele não as teria incluído na contagem, fato que ele somente constatou quando recontou os passageiros no momento da inspeção. O comandante abriu mão de sua responsabilidade tendo sido negligente ao falhar no controle e fiscalização da entrada de passageiros a bordo, permitindo que a embarcação trafegasse com inequívoco excesso de passageiros, descumprindo o dever que sua função lhe impunha de cumprir e fazer cumprir a bordo os procedimentos previstos para a salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, expondo a risco a incolumidade física das pessoas de bordo e a segurança da própria embarcação. Teve como causa determinante, a permissão para o embarque de quarenta e oito pessoas além da lotação da embarcação, sem a devida dotação de material de salvatagem para o total de pessoas embarcadas. Não houve danos durante o procedimento de abordagem, sem consequências graças a eficiente ação dos Inspectores Navais da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O comandante negligenciou o excesso de passageiros a bordo em desacordo com as Normas de Segurança e da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) **É importante que sejam observadas as recomendações constantes no item 0101 da NORMAM-1/DPC Mod 37 - Estabelecimentos das Tripulações de Segurança das Embarcações** - Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação. **Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes conhecer a fundo todas as manobras realizadas a bordo, de acordo com o planejamento;**

3) Houve falha no controle e fiscalização dos passageiros embarcados a bordo;

4) A embarcação com excesso de passageiros terá sua saída impedida, ficando retida até sanar as discrepâncias; e

5) Ao navegar com excesso de passageiros e carga a revelia as Normas da Autoridade Marítima, o comandante, além de estar sujeito às Normas da Autoridade Marítima, poderá responder junto ao Tribunal Marítimo, bem como ser enquadrado no Art. 261 do Código Penal Brasileiro (Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea): Pena - reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

RECOMENDAÇÕES

1) Atenção Comandante, o excesso de passageiros coloca em risco a segurança da navegação e das vidas humanas. Respeite as Normas da Autoridade Marítima;

2) O proprietário e o comandante responderão perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal. Respeite a lotação máxima;

3) A embarcação terá sua saída impedida ou será retirada de tráfego pelo tempo necessário para sanar as irregularidades, sem prejuízo das penalidades previstas, quando flagrada nas seguintes situações:

a) condutor não habilitado;

b) **com excesso de lotação;**

c) condutor sem habilitação específica para a área em que está navegando;

d) falta de extintores de incêndio ou extintores fora do prazo de validade;

- e) falta de coletes salva-vidas suficientes para todos a bordo no momento da inspeção;
 - f) falta de equipamento ou equipamento de comunicações rádio obrigatório avariado;
 - g) poluindo o ambiente, seja com óleo, combustível ou detritos lançados à água;
 - h) com excesso de óleo nos porões; e
 - i) com falta das embarcações de sobrevivência/balsas salva-vidas ou com o prazo de validade de revisão vencido.
- 4) **Item 1001 da NORMAM-2/DPC - INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS**
- a) As embarcações deverão ter em locais visíveis ao público, placas indicando:
 - I) **Os limites máximos de carga e de passageiros por convés;**
 - II) Local de guarda dos coletes salva-vidas;
 - III) Localização das saídas de emergência;
 - IV) Telefone da empresa responsável pela embarcação;
 - V) Telefone da CP, DL ou AG da área de jurisdição;



Nº: 9/2022

PROCESSO Nº 33.628/2019

Acidente / Fato:	Queda de condutor na água seguida de morte
Data:	27/01/2019
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago da Barragem, rio São Lourenço, Jucimeira - MT
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo um condutor não habilitado de moto aquática em atividade de esporte e recreio no rio São Lourenço, resolveu realizar manobras radicais no local (o mesmo fazia uso de colete salva-vidas). Dado momento, ao realizar uma manobra conhecida como “rabo de arraia”, desequilibrou-se e caiu na água, ficando a embarcação à deriva e ao sabor das águas. O condutor começou a nadar na direção da moto aquática para alcançá-la, porém, resolveu retirar o colete salva-vidas que estava ajustado a fim de nadar melhor em direção à mesma. Após iniciar o nado sem o colete, subitamente desapareceu; em seguida alcançou novamente a superfície gritando por socorro; em seguida desaparecendo de vez. O corpo da vítima foi encontrado após cerca de seis horas, em uma profundidade de vinte metros, e de acordo com o relatório de exame necroscópico, a causa da morte foi afogamento. O fator determinante constatado nos autos foi a imperícia por parte do condutor, que não possuía habilitação, nem experiência e foi tentar realizar manobras radicais com a moto aquática, resultando na queda de duas pessoas na água; fato seguinte agindo com imprudência, decidiu retirar o próprio colete salva-vidas para nadar melhor, sendo que as condições meteorológicas no momento do fato não eram favoráveis, resultando em sua morte. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Para conduzir uma moto aquática, é preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação de motonauta;
- 3) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
- 4) Ao suspender com uma moto aquática para atividade recreativa é necessário muito cuidado, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança, bem como dos acompanhantes e das pessoas ao redor;
- 5) Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC), possivelmente não teria sido ceifada a sua própria vida; e
- 6) As REGRAS do RIPEAM devem ser observadas durante toda a singradura. A não observância das regras de navegação pode trazer sérios riscos à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se for habilitado para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e**
- 2) **É preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação de motonauta. Para a habilitação específica na categoria de MTA, apresentar o atestado de treinamento náutico para motonauta, conforme anexo 5-E da NORMAM-03/DPC, comprovando que realizou treinamento náutico com, no mínimo, três horas de duração, em embarcações do tipo moto aquática;**
- 3) **JAMAIS retire o colete salva-vidas!!!**
- 4) **Item 0411 da NORMAM-03/DPC – Os Equipamentos de Segurança – colete salva-vidas CLASSE V** - fabricado para emprego exclusivo em atividades esportivas por moto aquática, banana-boat, esqui aquático, windsurf, parasail, raing, kitesurf, pesca esportiva, embarcações de médio porte (empregadas na navegação interior) e embarcações miúdas;
- 5) **Item 0434 da NORMAM-03/DPC - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA -**
 - a) **São obrigatórios os seguintes equipamentos:**
 - 1) uso do colete salva-vidas, classe II, III ou V, homologados pela DPC para o condutor e passageiro. Os coletes importados devem estar homologados pela Autoridade Marítima do país de origem com base em requisitos no mínimo equivalentes aos exigidos pelos regulamentos nacionais;
 - 2) **chave de segurança atada ao pulso, ao colete ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento, a propulsão seja desligada automaticamente ou reduzida a aceleração da máquina; e**
 - b) **Equipamentos de segurança recomendáveis:**
 - I) É recomendável o uso de óculos protetores e luvas; e
 - II) O uso de outros equipamentos de segurança para os passageiros em garupa de moto aquáticas poderá constar nos manuais dos seus respectivos fabricantes.

Nº: 10/2022

PROCESSO Nº 32.779/2018

Acidente / Fato:	Queda de passageiro de dispositivo rebocado “disco boat”
Data:	13/01/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia da Enseada, São Francisco do Sul – SC
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	1 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo uma lancha movida a motor, conduzida por condutor não habilitado, quando navegava rebocando um dispositivo flutuante, do tipo “disco boat”, transportando passageiros, durante passeio realizado na praia da Enseada, o passeio seguia normalmente quando em certo momento ocorreu um choque do dispositivo flutuante com uma onda, uma adolescente foi impulsionada para o alto, ficando com o braço esquerdo segurando a alça, a vítima ficou segurando para não cair na água, até o instante que não suportou o próprio peso, vindo a cair na água, devido à velocidade do impacto, sofreu uma torção e fratura do braço esquerdo em espiral completa comprometendo o terço distal da diáfise umeral angulada. A vítima, menor de idade, foi conduzida para uma barraca situada na praia, onde foi socorrida por uma ambulância. A imprudência e a imperícia do condutor foram determinantes para a ocorrência do acidente, por não empregar medidas de precaução de segurança devida, durante o reboque do dispositivo flutuante, permitindo que houvesse o choque com as ondas e lançasse a vítima para o alto. O condutor também deixou de informar aos passageiros as orientações quanto aos procedimentos de segurança durante a atividade de esporte e recreio, além de não ter provido a lancha com tripulante habilitado para observar o dispositivo rebocado, em desacordo com o item 0112, da alínea b, da NORMAM-3/DPC.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as manobras marinheiras a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas, principalmente quando utilizando equipamentos rebocados em atividade de esporte e lazer;
- 2) O proprietário/condutor agiu em desacordo com o item 0112 da NORMAM-03/DPC; e
- 3) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados e tenham conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura, não expondo assim a riscos a segurança da navegação, as vidas humanas e fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor, atenção!!! É imprescindível o conhecimento das Normas da Autoridade Marítima, compreender as regras da navegação e ser habilitado para que realize uma navegação segura, não expondo a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO:** 01 - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3 que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 3) **Item 0112 da NORMAM-03/DPC** - Atividades com Dispositivos Flutuantes, aéreos, Equipamentos de Entretenimento Aquático e Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) atenderão as seguintes regras e recomendações:
 - a) **A utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático nas áreas adjacentes às praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios deverá estar limitada ao estabelecido pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição, a fim de que seja preservada a integridade básica de banhistas;**
 - b) Os usuários de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático, quando aplicável, deverão embarcar e desembarcar das embarcações rebocadoras somente nos cais, atracadores, trapiches e afins que possuam as condições de segurança adequadas. Além disso, o embarque e desembarque é admitido em praias que possuam local a isso destinado, desde que limitado por boias de demarcação, de maneira a se garantir a segurança dos banhistas;
 - c) É proibido realizar reboque de dispositivos flutuantes e aéreos no período entre o pôr e o nascer do sol;
 - d) **É proibida a manobra de embarcação rebocadora com o objetivo de arremessar deliberadamente os usuários dos dispositivos flutuantes na água ou o contato físico entre eles, em especial em dispositivos do tipo banana-boat e disc-boat e/ou semelhantes;**

e) O condutor da embarcação deverá assegurar que o cabo de reboque está em bom estado e possui comprimento suficiente para manter os usuários livres da popa da embarcação; e

f) **É obrigatória a utilização de colete salva-vidas por todos os usuários de dispositivos flutuantes e aéreos.**

4) Dispositivo rebocado por embarcação, onde a embarcação rebocadora não pode estar classificada como de esporte e/ou recreio e ser tripulada, no mínimo, por um condutor aquaviário e por um observador. O observador poderá ser um aquaviário ou amador.



Nº: 11/2022

PROCESSO Nº 29.624/2015

Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática com banhista
Data:	29/06/2014
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Balneário da Fazendinha, Macapá - AP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma moto aquática, conduzida por pessoa não habilitada, abicou na areia do Balneário, considerado “praia” de uso público, local de concentração de muitos banhistas e pela distração/descuido do condutor no manuseio da embarcação, acabou atingindo um menor de idade, que sofreu leve ferimento na face do lado esquerdo. O condutor demonstrou imperícia não possuindo aptidão necessária para conduzir o tipo de embarcação em questão, haja vista não ser habilitado como motonauta. Segundo consta nos autos, o condutor abicou a embarcação na areia do Balneário com motor funcionando, levantou para desembarcar esquecendo-se de desligá-la. O cabo que estava preso ao seu corpo pressionou a manete de aceleração e a moto aquática movimentou-se para frente atingindo uma criança que estava junto a várias outras pessoas. A criança foi socorrida para um hospital mais próximo. A imprudência, imperícia e negligência do condutor não habilitado ao embicar com sua embarcação na areia da praia onde havia uma grande concentração de banhistas foi a causa determinante para a ocorrência. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição do ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados nas respectivas categorias que a legislação exige para condução de suas embarcações e observem as Normas da Autoridade Marítima a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) As Normas e Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 3) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
- 4) Ao suspender com uma moto aquática requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair pilotando por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança, a dos acompanhantes e das pessoas ao redor; e
- 5) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor **esteja atento e vigilante durante a navegação**, você é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) **Navegue a mais de 200 metros de distância da praia, respeite os banhistas**, lembre-se: seu direito termina quando começa o do outro.
- 3) As Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição possibilitando aos condutores de embarcações, em especial, moto aquática, estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana;
- 4) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;**
- 5) **Chave de segurança atada ao pulso, ao colete ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento a propulsão seja desligada automaticamente, ou reduzida a aceleração da máquina;**
- 6) **Item 0108 da NORMAM-3/DPC - ÁREAS DE SEGURANÇA - Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:**
 - a) **a menos de duzentos (200) metros das instalações militares;**
 - b) áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoelétricas e nucleoeletricas;
 - c) fundeadouros de navios mercantes;
 - d) canais de acesso aos portos;
 - e) proximidades das instalações do porto; e
 - f) **as áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.**

Nº: 12/2022

PROCESSO Nº 31.952/2017

Acidente / Fato:	Queda de baleeira de Plataforma de Petróleo
Data:	10/08/2016
Tipo da Embarcação:	Plataforma de Petróleo
Atividade:	Extração de petróleo
Local:	Bacia de Campos, Campos de Goytacazes – RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente durante a realização de um exercício de sobrecarga a bordo de uma plataforma de produção e armazenamento de petróleo, com uma das baleeiras, quando ocorreu a quebra da fundação do gato de sustentação que apresentava sinais de oxidação, (não detectado por quem fazia os testes). Os testes tinham a intenção de verificar o aumento da capacidade de passageiros da baleeira nº 2 dos atuais 75 para 80 pessoas. Quando a baleeira foi lançada e começou a descer houve uma freada brusca, tendo a base do gato da proa se rompido e se soltado completamente da baleeira, deixando-a pendurada pela popa. O gato da popa que a sustentava, não aguentou, tendo sua estrutura rompido a fibra levando a baleeira a cair no mar. Minutos depois a mangueira de ar comprimido usada no esvaziamento das bolsas e que ainda mantinha a embarcação presa ao costado da plataforma se rompeu deixando a embarcação à deriva, se afastado da plataforma cerca de 100 km, sendo recuperada três dias depois do ocorrido. O fato da navegação teve como causa determinante a autorização negligente e imprudente da fabricante para aplicar carga excessiva na baleeira durante os testes, assumindo os riscos e consequências dessa autorização, faltando com seu dever de zelo com a segurança da embarcação ao realizar o sistema de frenagem com carga além do limite para o qual estava homologado, ação que resultou no rompimento da fundação do gato da proa e a queda da embarcação no mar. Houve danos materiais na baleeira mas sem registro de danos pessoais e de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) As fainas marinheiras, mesmo que em caráter de teste, devem levar em conta todas as mínimas possibilidades de risco a fim de não expor a segurança das preciosas vidas humanas e da navegação local;
- 2) A manobra expôs a risco a segurança da embarcação e da navegação, ao realizar os testes do equipamento com carga acima da capacidade homologada;
- 3) Antes de realizar os testes, os equipamentos deveriam ter sido vistoriados a fim de oferecer segurança à manobra; e
- 4) A manutenção preventiva dos equipamentos de manobra de peso a bordo das embarcações **DEVE** seguir o plano de manutenção previsto, em especial, aqueles que envolvem a segurança das vidas humanas, da navegação e da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) As fainas marinheiras de manobra de peso a bordo das embarcações **DEVEM** ser realizadas respeitando a capacidade máxima de carga dos equipamentos de acordo com a homologação do teste de carga do equipamento;
- 2) A elaboração de instruções correta e/ou utilização de novos equipamentos exige a participação de uma equipe diversificada onde colaborem, além de especialistas em segurança, profissionais ligados diretamente ao trabalho que está sendo analisado para que enriqueçam a segurança da manobra;
- 3) Antes de efetuar uma operação de içamento ou arriamento de carga algumas precauções devem ser observadas. Um planejamento detalhado da operação deve ser seguido para evitar acidentes;
- 4) A **manutenção preventiva** mantém o equipamento em bom estado de uso e conservação, corrige defeitos previamente identificados. Antecipamo-nos para que o equipamento não pare seu processo diário ou manifeste defeitos maiores ou irreversíveis que possa levar ao descarte ou comprometendo a rotina do local de trabalho ou venha causar acidentes; e
- 5) **Manutenção corretiva** é o tipo de manutenção realizada para recuperar as características originais de máquinas e equipamentos que apresentam falhas e danos que comprometem a eficiência de funcionamento. A manutenção corretiva é dividida em duas modalidades: planejada e não planejada e é mais onerosa.

Nº: 13/2022

PROCESSO Nº 32.187/2018

Acidente / Fato:	Colisão de Lancha com tubulação de dragagem
Data:	08/05/2016
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Próximo a Ilha do Pavão, rio Jacuí, Porto Alegre - RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor navegava nas proximidades da Ilha do Pavão, conduzida por seu proprietário, habilitado na categoria de Arrais Amador (ARA), transportando esposa, filhos e um casal de amigos, trefegando com velocidade incompatível com o local, deixou de observar os sinais náuticos de navegação existentes na área, onde sinalizavam área de manobra restrita, devido a realização de dragagem no local. Por falta de atenção do condutor a embarcação acabou colidindo com a tubulação de dragagem existente na área, esse, ERRO de navegação do condutor da lancha foi determinante para a materialização do acidente, que por sorte não deixou registro de danos pessoais, porém, houve danos materiais e registro de pequena poluição do meio aquaviário, com o derramamento de cerca de três litros de óleo lubrificante. O navegador deixou de observar os sinais náuticos existentes no local e o Aviso Rádio, publicado pelo Centro de Hidrografia da Marinha, citando a referida delimitação das coordenadas para a operação, dando ensejo, assim, a ocorrência do choque mecânico entre a embarcação e a tubulação. Descumpriu também as REGRAS 5 e 6 do RIPEAM. Por falta de vigilância durante a navegação, o condutor colocou em risco a integridade da embarcação bem como de todas as pessoas de bordo, ao deixar de contornar os obstáculos existentes.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante 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;
- 2) Durante a singradura o navegador 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) Quando navegando em área desconhecida, o comandante de uma embarcação **DEVE** redobrar sua atenção e vigilância; e
- 4) Condutor de uma embarcação deve manter vigilância constante e observar as REGRAS DO RIPEAM.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Os Condutores de embarcações devem ter o constante cuidado para a condução segura a fim de **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo quando for navegar em área desconhecida; se possível, **SOLICITAR a presença** de alguém a bordo que conheça a área onde irá navegar;
- 2) Ao navegar em área desconhecida, o condutor poderá solicitar informações ao Centro de Hidrografia da Marinha, sobre as restrições de navegação local;
- 3) Quando demandar uma área restrita e desconhecida, o Condutor deve verificar as condições da navegação predominantes, além de manter vigilância constante e observar os sinais náuticos existentes no local;
- 4) **REGRA 5 do RIPEAM** Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
- 5) Antes de iniciar a singradura, verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “www.dhn.mar.mil.br” e “www.cptec.inpe.br”.

Nº: 14/2022

PROCESSO Nº 30.551/2016

Acidente / Fato:	Fratura ocorrida em acidente por demarcação de raia "banana boat"
Data:	25/01/2015
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Apoio ao turismo
Local:	Praia do Forte, Cabo Frio - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação conduzida por um Marinheiro de Convés (MNC), auxiliado por um Pescador Profissional (POP), que exercia a função de observador, classificada para apoio ao turismo, estava sendo empregada no reboque de uma "banana boat", na praia do Forte. Quando a embarcação saía para passeio, acidentalmente, os cabos de reboque da "banana boat" prenderam nos cabos de fixação que delimitavam a raia, e que estavam erradamente presos na areia da praia, nesta ocasião, uma vendedora ambulante que estava trabalhando na praia, passava no local, teve sua perna esquerda laçada pelo cabo da raia (estava fixado na praia, na área reservada aos banhistas), derrubando-a e arrastando-a por alguns metros, em seguida, os responsáveis pela embarcação prestaram apoio, colocaram gelo no local lesionado e deixaram a vítima não fatal em local abrigado aguardando a chegada de um táxi para levá-la para a UPA local, onde foi diagnosticada uma fratura no tornozelo esquerdo. A imprudência dos responsáveis pela embarcação em colocar os grampos de fixação da raia na areia da praia, não sendo observada a determinação de fixar os grampos no espelho d'água, como determinado nas reuniões para operação de bananas (apoio ao turismo), e a falta de observação e atenção na operação da lancha, expondo os banhistas ao risco de acidentes, foi determinante para materialização do fato da navegação. O condutor e seu auxiliar cometeram erro de manobra associado à falha de vigilância e que ambos poderiam ter evitado o acidente se tivessem agido com um mínimo de cautela, e ainda permitiu o mau posicionamento das raia, em desacordo com o estabelecido nas reuniões de operação com bananas, caracterizando também negligência, o que contribuiu para o evento danoso em pauta. Não houve registro de danos materiais nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é responsável por zelar pela legalidade e segurança do perímetro destinado a prática da atividade recreativa, não expondo a risco os banhistas, bem como as vidas e fazendas de bordo;
- 2) Que o navegante NÃO poderá operar com dispositivos flutuantes nas áreas adjacentes às praias;
- 3) O proprietário/condutor da embarcação, em desacordo com as reuniões, permitiu o posicionamento dos grampos de fixação da raia na areia da praia, área destinada aos banhistas;
- 4) NÃO se deve efetuar amarração de embarcações cruzando os canais ou áreas onde haja tráfego de pessoas, caso seja necessário, a área deve ser bem sinalizada para evitar acidentes; e
- 5) Quando necessitar fazer amarração de embarcações em áreas onde haja tráfego de pessoas, o Agente da Autoridade Marítima local deverá ser consultado previamente a fim de passar orientações quanto à segurança e salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO** - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) 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);
- 3) **Item 0106 da NORMAM-3/DPC - Áreas adjacentes às praias;**
- 4) compreende a área em todo o entorno de uma faixa de praia, seja marítima, fluvial ou lacustre, até o limite de 200 metros medidos a partir da linha da arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas onde se inicia o espelho d'água;
- 5) **0107 da NORMAM-3/DPC - ÁREAS SELETIVAS PARA A NAVEGAÇÃO**
 - As embarcações, dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático deverão respeitar os limites impostos para a navegação quando em atividades de esporte e/ou recreio nas proximidades de praias do litoral, canais, lagos e rios, a fim de resguardar a integridade básica de banhistas e de mergulhadores;
 - Considerando como linha base, a linha de arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas onde se inicia o espelho d'água, são estabelecidos os seguintes limites, **em áreas com frequência de pessoas;**
 - Embarcações utilizando propulsão a remo ou a vela poderão trafegar a partir de cem (100) metros da linha base;
 - Nos espaços aquaviários, onde em função do seu comprimento ou de sua largura não se possa aplicar os limites citados na alínea anterior, os CP/DL e AG poderão instituir por ato normativo outras limitações ou restrições, visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
 - **As áreas autorizadas pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição, para a utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático, quando localizadas nas proximidades de praias do litoral, canais, lagos, lagoas e**

rios, deverão ser adequadamente delimitadas por boias de demarcação, sob responsabilidade dos proprietários daqueles dispositivos e equipamentos;

•Compete ao poder público estadual e, especialmente, ao municipal, por intermédio dos planos decorrentes do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, Plano Diretor, Plano de Zoneamento, Plano de Uso e Ocupação etc, estabelecer os diversos usos para os diferentes trechos de praias ou margens, demarcando as áreas, em terra, para jogos, bem como, na água, as áreas destinadas aos banhistas, para a prática de esportes náuticos, fixando nessas imediações, áreas restritas ou proibidas à operação de equipamentos destinados ao entretenimento aquático; e

•Em princípio, a extremidade navegável das praias ou outra área determinada pelo poder público competente, é o local destinado ao lançamento ou recolhimento de embarcações da água ou embarque e desembarque de pessoas ou material, devendo ser perfeitamente delimitada e indicada por sinalização aprovada pela Autoridade Marítima. O fundeio nessa área será permitido apenas pelo tempo mínimo necessário ao embarque ou desembarque de pessoal, material ou para as fainas de recolhimento ou lançamento da embarcação.

6)Item 0108 da NORMAM-3/DPC - ÁREAS DE SEGURANÇA - Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:

- a) a menos de duzentos (200) metros das instalações militares;
- b) áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoelétricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com a CP, DL ou AG da área;
- c) fundeadouros de navios mercantes;
- d) canais de acesso aos portos;
- e) proximidades das instalações do porto;
- f) a menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
- g) áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e
- h) **as áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.**



Nº: 15/2022

PROCESSO Nº 30.686/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	17/10/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Canal de Camburi - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Dois motos aquáticas devidamente inscritas e regularizadas junto às CP/DL/AG, conduzidas por amadores habilitados na categoria de motonauta, navegavam no rio da Passagem, canal de Camburi, entre as pontes da Passagem e Ayrton Senna, quando uma das embarcações parou em uma marina para embarcar uma criança como passageiro, a outra continuou com apenas o condutor, todos utilizavam coletes salva-vidas. Quando a embarcação que transportava a criança avistava a outra por boreste (BE), iniciou a singradura na direção do canal, passando a dar atenção à criança. Após algumas manobras, a moto aquática que conduzia o passageiro menor, cruzou a proa da outra embarcação, provocando o abalroamento com danos materiais de pequena monta, sem registro de danos pessoais e nem poluição ambiental do meio aquaviário. Na ocasião do choque, os condutores e passageiros caíram na água e foram resgatados por outras motos aquáticas que estavam próximas. O erro de manobra do condutor foi determinante para a materialização do acidente. Por agir em desacordo com os princípios da boa marinharia e faltar com seu dever de atenção, o condutor que transportava o menor expôs a risco as vidas humanas e a segurança da navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É fundamental que os Condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2) NÃO se deve empreender uma singradura sem conhecer os princípios da boa marinharia e as regras do RIPEAM;

3) As Normas e Procedimentos das Capitania dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; e

4) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-03/DPC.

RECOMENDAÇÕES

1) O Condutor da moto aquática, durante a prática de atividade de esporte e recreio, deve zelar pela segurança e salvaguarda da vida humana, contribuindo durante todo tempo para a segurança da navegação;

2) As Normas de Procedimentos das Capitania dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição possibilitando aos condutores de embarcações, em especial, moto aquática, estabelecendo medidas de segurança à navegação e para salvaguarda da vida humana;

3) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se conhecer as regras de navegação, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;**

4) **Antes de empreender uma sigradura, se tiver dúvidas das regras de navegação, faça uma leitura do RIPEAM a fim de garantir uma navegação segura e tranquila;**

5) **REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância**

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e

6) **REGRA 15 do RIPEAM - 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 deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

Nº: 16/2022

PROCESSO Nº 28.828/2014

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	07/12/2013
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Complexo Lagunar, Barra Nova, Marechal Deodoro da Fonseca - AL
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo um condutor de moto aquática que retornava de um passeio no Complexo Lagunar, altura da Prainha do povoado de Barra Nova - AL, transportando um passageiro, em aparente estado de embriaguez, não atentando para as medidas de precauções de segurança que exige dos condutores e passageiros de motos aquáticas, situação agravada pela pouca iluminação no local, pois já estava anoitecendo, colocando em risco a incolumidade e segurança da embarcação e do tráfego aquaviário no local. Em determinado momento o condutor perdeu o controle da moto aquática e caiu na água juntamente com o passageiro. Ambos estavam fazendo uso do colete salva-vidas e foram resgatados por uma lancha não identificada nos autos. A imprudência e negligência do condutor ao conduzir moto aquática transportando passageiro aparentemente embriagado, foi determinante para a ocorrência do fato, onde, colocou em risco a segurança da embarcação, do tráfego aquaviário, a sua própria vida e a do passageiro. A vítima sofreu um pequeno corte na perna esquerda. Sem registro de danos materiais, tão pouco de poluição ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana quando concordou em transportar o passageiro em aparente estado de embriaguez, descumprindo a Norma da Autoridade Marítima; e
- 3) É proibido o uso de moto aquática durante o período noturno. Muito embora existam áreas iluminadas em algumas praias, mas lembre-se que a moto aquática não possui luz de navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS** - Se beber, não conduza e passe a direção a alguém habilitado que não tenha ingerido bebida alcoólica. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas;
- 2) **Anexo 5G da NORMAM-3 - DURANTE A NAVEGAÇÃO**
 - 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;
 - Não navegue a menos de 200 metros da praia, pois você colocará em risco os banhistas;
 - **Evite o consumo de bebidas alcoólicas durante a navegação;**
 - **Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;**
- 3) **Item 0506 da NORMAM-3/DPC - SUSPENSÃO OU APREENSÃO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO**
O CP/DL/AG poderá suspender ou apreender uma CHA, pelo prazo máximo de até 120 dias, sem prejuízo de outras penalidades previstas, na legislação em vigor quando o Amador:
 - entregar a condução da embarcação a pessoa não habilitada;
 - **conduzir a embarcação em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;**
 - utilizar a embarcação de esporte e/ou recreio, em atividades comerciais, para transporte de passageiros ou carga; e
 - utilizar a embarcação para prática de crime.

Nº: 17/2022

PROCESSO Nº 28.978/2014

Acidente / Fato:	Moto aquática conduzida por menor não habilitado
Data:	05/01/2014
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia de Ipanema, Porto Alegre – RS
Área de Navegação:	Interior II
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da navegação envolvendo menor de idade, conduzindo uma moto aquática, nas proximidades da Praia de Ipanema – RS, descumprindo a norma em vigor (NORMAM-3/DPC, Cap. 5), que dentre outras normatizações define que para se conduzir moto aquática é necessária a habilitação na categoria de motonauta, sendo a idade mínima de 18 anos para prestação do exame. A negligência e a imprudência ao permitir que alguém conduza sua embarcação, sem habilitação, na qual exija pessoa com qualificação, revela que o proprietário assumiu o risco por eventual resultado danoso e que esse era previsível diante das peculiaridades e qualificações necessárias ao desempenho de tal ofício. Teve como causa determinante a inobservância às normas e procedimentos previstos na NORMAM-3/DPC, colocando em risco a segurança da navegação local, a segurança do próprio condutor e dos banhistas. Não houve danos pessoais, nem registro de poluição ambiental do meio aquaviário. O proprietário da embarcação (pai do menor condutor) assumiu os riscos e as responsabilidades legais após a abordagem da equipe de Inspectores Navais, que o notificou e lacrou sua embarcação para realização de perícia na Capitania local.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário de uma embarcação não deve permitir sua utilização em desacordo com as Normas da Autoridade Marítima em vigor (NORMAM-3/DPC, Cap. 5);
- 2) O proprietário que permitir o uso de uma moto aquática por menor de 18 anos assumirá legalmente todos os riscos e responsabilidades por quem tiver conduzindo a embarcação;
- 3) **NÃO** se deve conduzir embarcação sem a devida habilitação, na categoria que a legislação exige;
- 4) Mesmo que uma moto aquática esteja na água e com fácil acesso das chaves, se você **NÃO** é habilitado para conduzi-la, não o faça; e
- 5) **EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA** - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Proprietário esteja atento ao uso e a segurança de sua embarcação, não permita que pessoas não habilitadas assumam o comando!!! **(o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);**
- 2) **EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA** - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores;
- 3) **Capítulo 5 da NORMAM-3/DPC - 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;
- 4) **HABILITAÇÃO** - Assim como exigido quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana;
- 5) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, **JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática; e**
- 6) Atenção proprietário, não permita o uso de sua embarcação por menores de idade infringindo as Normas da Autoridade Marítima.

Nº: 18/2022

PROCESSO Nº 29.786/2015

Acidente / Fato:	Abalroamento de lancha com moto aquática
Data:	10/08/2014
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Represa do Lavínio Luchesi, Monte Aprazível - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação envolvendo uma lancha movida a motor (L/M), que navegava em período noturno e em alta velocidade na Represa Lavínio Luchesi – SP, em sentido anti-horário, margeando a represa, em dado momento, abalroou uma moto aquática não inscrita e conduzida por pessoa não habilitada, que navegava próximo a margem. Como consequência do abalroamento, o condutor da moto aquática foi lançado na água, sofrendo graves lesões na cabeça, ficando desacordado, sendo resgatado por populares local, sendo levado pela equipe de resgate (SAMU) à Santa Casa para atendimento médico especializado, onde foi diagnosticado com Traumatismo Craniano Encefálico (TCE). Os ocupantes da Lancha nada sofreram. Em decorrência do abalroamento, a lancha ficou com arranhões na pintura próximos a quilha e a moto aquática apresentou um rasgo lateral paralelo ao guidão. Nos autos, foi atribuída como causa determinante o erro de manobra dos condutores de ambas as embarcações e a imprudência do condutor da L/M ao pilotar em alta velocidade, com visibilidade restrita pelo período noturno, descumprindo o preconizado nos itens 1106; 1107 e 1108 do Capítulo 11, Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior, da NORMAM-2/DPC, oriundas das REGRAS 6, 7 e 8 do RIPEAM, e a imperícia do condutor da moto aquática, ao conduzir embarcação ou contratar tripulante sem habilitação para operá-la, e por realizar manobras radicais com visibilidade restrita pelo período noturno. A atitude imprudente e negligente do proprietário da moto aquática ao faltar com dever de cuidado com sua embarcação, possibilitando que uma pessoa sem o mínimo de conhecimento a conduzisse, ajudou a materialização do acidente, expondo a risco a segurança do tráfego aquaviário, das embarcações, e as vidas que ali se faziam presentes, acarretando nas lesões corporais sofridas pela vítima. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O desconhecimento das regras básicas de navegação, somado a falta de habilitação do condutor da moto aquática, contribuiu sobremaneira para o acidente da navegação fazendo uso noturno (não recomendado) e manobras arriscadas;
- 2) Ao conduzir sua embarcação em período noturno, verifique se as luzes de navegação estão acesas e funcionando corretamente. A ausência ou mesmo falha da iluminação, poderá colocar em risco a segurança da navegação;
- 3) O acidente ocorrido teve um fator comum entre as embarcações envolvidas: o excesso de velocidade!!;
- 4) O condutor da moto aquática também expôs sua própria vida e a de terceiros ao deixar de fazer uso do colete salva-vidas;
- 5) Descumprimento dos procedimentos de segurança constantes no RIPEAM e da NORMAM-2/DPC; e
- 6) **Empreender navegação no período noturno exige experiência e vigilância constante do navegante, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.**

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do proprietário que a condução de sua embarcação seja feita apenas por pessoa devidamente habilitada (**o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal**);
- 2) **Item 0405 da NORMAM-3/DPC - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO** - Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio a vela ou a motor;
- 3) **ANEXO 4-B da NORMAM-3/DPC - RECOMENDAÇÕES AO NAVEGANTE**
RECOMENDAÇÕES AO PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO - O proprietário de embarcação esporte e/ou recreio, independentemente da responsabilidade administrativa que assume perante a Autoridade Marítima, poderá ser responsabilizado através da Justiça Comum por qualquer ação ou omissão voluntária, negligência, imprudência ou imperícia que cause violação de direitos ou prejuízos à integridade física ou ao patrimônio de terceiros, ao conduzir a embarcação de sua propriedade, emprestá-la ou alugá-la a qualquer pessoa;
- 4) **ANEXO 4-B da NORMAM-3/DPC - RECOMENDAÇÕES AO NAVEGANTE**
PRUDÊNCIA NA NAVEGAÇÃO - Os condutores de embarcações devem utilizá-las de forma racional e prudente,

procurando evitar manobras arriscadas e potencialmente perigosas à vida humana e à propriedade alheia. Deverão estar familiarizados com a região em que irão operar, conhecer e cumprir as regras de segurança para operação da embarcação e estar atentos para aprender e praticar as experiências bem sucedidas daqueles que conhecem a boa prática marinheira;

5)REGRA 6 do RIPEAM - 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 7 do RIPEAM - 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

7)REGRA 8 do RIPEAM - 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.



Nº: 19/2022

PROCESSO Nº 30.255/2015

Acidente / Fato:	Acidente em mergulho com uso de compressor de ar
Data:	05/06/2015
Tipo da Embarcação:	Barco de Pesca
Atividade:	Pesca submarina
Local:	Águas costeiras da cidade de Natal - RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos autos que no dia 05 de junho de 2015, um Barco de pesca suspendeu da praia de Muriú, distrito da cidade de Extremoz - RN, com três tripulantes a bordo, para uma jornada de pesca a ser realizada a cerca de dez milhas náuticas da costa, no litoral de Natal. Ao chegarem ao local de destino, foram iniciadas as atividades de pesca submarina, com auxílio de um compressor de ar (compatível com modelos utilizados para encher pneu de carros), para a realização dos mergulhos com profundidade de aproximadamente 33 metros. Ao término da pescaria, um dos mergulhadores ao chegar à superfície queixou-se de dores abdominais. Nesse momento o Mestre da embarcação resolveu retornar ao porto de origem para desembarque do tripulante acidentado. Ao chegar no fundeadouro de Muriú, seu estado de saúde se agravou, momento em que a vítima foi encaminhada para o Hospital Santa Catarina, na cidade de Natal, onde recebeu o primeiro atendimento médico que devido a gravidade de sua saúde, em seguida foi transferido para o centro hiperbárico do Grupamento Naval do Nordeste, situado na Base Naval de Natal, onde permaneceu por mais de quatro horas e, logo após, foi liberado. O fato ocorrido teve como causa determinate descumprimento intencional da legislação em vigor, onde a vítima, por imperícia, estava praticando atividade de mergulho sem a devida qualificação técnica para exercer a atividade de pesca submarina. Imprudência e negligência do Mestre e da proprietária da embarcação, pois, sendo conhecedores proibição contida na Instrução Normativa nº 138/2006 do IBAMA e Instrução Normativa Interministerial nº 10/2011, e dos riscos de vida que este tipo de atividade poderia causar, permitiram a realização de pesca predatória submarina com uso de compressor de ar comprimido. Consta nos autos do Inquérito, que mais uma vez, o interesse econômico sobrepujou a segurança, visto que conhecendo a proibição legal, os representados deliberadamente resolveram descumpri-la, objetivando o lucro. Assumindo o risco ao praticar o mergulho para o qual não eram habilitados, e com equipamentos incompatíveis. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como verificar a legalidade das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou por 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) **A pesca utilizando compressor de ar adaptado é terminantemente proibida;**
- 3) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM-15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade;
- 4) O Mestre/proprietária da embarcação, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória com mergulhadores inabilitados e fazendo uso de ar comprimido; e
- 5) O emprego de mergulhadores NÃO qualificados para o exercício da profissão de mergulho, pode trazer sério risco a saúde das pessoas envolvidas, conhecida como “doença descompressiva”.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Mestre é o responsável por todas as atividades realizadas a bordo de sua embarcação. Deve zelar pela legalidade do emprego, não expor a risco as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAM-15/DPC;
- 3) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à descompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície e antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos também pelo mergulhador – ver NORMAM-15/DPC;
- 4) **Item 0105 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - ATIVIDADES SUBAQUÁTICAS**
Para efeito destas Normas, o termo “atividades subaquáticas”, constante do Decreto nº 2.596/1998, refere-se às atividades de Mergulho Profissional (Comercial), definidas no item 0147;
- 5) **Item 0107 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - CADERNETA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO (CIR)**
Documento emitido pelas Capitânias dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-13/DPC), que atesta a habilitação técnica

do mergulhador profissional como Mergulhador que Opera com Ar Comprimido (MGE) ou Mergulhador que Opera com Mistura Gasosa Artificial (MGP), sendo de porte obrigatório para todos os mergulhadores na frente de trabalho em que estiverem exercendo suas atividades;

6)Item 0120 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - DOENÇA DESCOMPRESSIVA (DD)

Síndrome causada por desrespeito ao processo de descompressão do mergulhador durante a subida (redução da pressão) ou por predisposição individual. Caracteriza-se pela formação indesejada de bolhas de gás inerte nos tecidos do corpo humano que, em último caso, conduzirão à obstrução vascular, compressão e distorção tecidual; e

7)Item 0119 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - DESCOMPRESSÃO

Procedimento por meio do qual um mergulhador elimina do seu organismo o gás inerte absorvido durante exposição a condições hiperbáricas, sendo absolutamente necessário antes do seu retorno à pressão atmosférica, objetivando a preservação da sua integridade física.



Nº: 20/2022

PROCESSO Nº 30.937/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	30/12/2015
Tipo da Embarcação:	Supridor
Atividade:	Apoio marítimo
Local:	Porto do Rio de Janeiro
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Navio de apoio marítimo, tipo supridor “Supply”, em manobra de saída do porto do Rio de Janeiro, por ocasião da manobra de desatracação causou um abalroamento envolvendo outros dois navios supridores que estavam atracados no mesmo porto. Ao desatracar do cais, a embarcação manobrada pelo Imediato, iniciou um movimento para ré, indo em direção ao costado de boreste (BE) do primeiro navio que estava atracado nas proximidades; após abalroar, prosseguiu com o movimento desgovernado para ré até abalroar com a popa de outro navio que também estava atracado logo na sequência do cais, provocando o rompimento das suas espias de amarração, seguindo desgovernada para ré, até que finalmente, com o controle retomado, foi interrompida a ação em seguida conseguindo atracar o navio. A manobra de desatracação foi realizada com sucesso, porém quando foi dado um seguimento avante para contornar uma boia do canal, foi observado o erro de manobra por ocasião de transferência dos comandos de manobras do sistema de popa para a proa, onde houve falhas na vigilância com a demora para perceber o deslocamento do navio para ré e não adoção dos meios de recursos disponíveis e de providências em tempo hábil para evitar o acidente, pois as manetes dos azimutais estavam posicionadas para ré. O abalroamento causou danos materiais, mas sem registro de danos pessoais nem ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Durante a manobra houve falha de transferência dos controles de popa para proa, deixando os azimutais voltados para ré, faltou vigilância do comando ao não notar o seguimento contínuo do navio para ré, culminando no abalroamento;
- 2) Antes de realizar qualquer manobra com o navio, deve-se fazer um briefing a fim de mitigar qualquer possibilidade de acidentes;
- 3) Os navios de apoio marítimo, em especial, supridores, por ocasião das manobras de aproximação aos navios sonda ou atracação/desatracação devem observar o manual de manobras da empresa;
- 4) A sincronia dos sistemas do navio deve ser observada para não haver erros na manobra;
- 5) O Item 0401, inciso 6 da NORMAM-13/DPC, deve ser cumprido pelos Comandantes de navios;
- 6) Os Comandantes e Oficiais envolvidos na manobra NÃO devem desprezar as regras do RIPEAM;
- 7) O serviço no passadiço de navio exige conhecimento da manobra, se tiver dúvidas ou se sentir inseguro, peça ajuda e chame seu comandante; e
- 8) Os manuais de segurança NÃO podem ser desprezados pelo Oficial da manobra, bem como as ordens expressas pelo Comandante do navio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Quando houver fainas marinheiras de apoio aos navios sonda e atracação/desatracação, os Comandantes de navios devem fazer briefing com os envolvidos a fim de NÃO haver erros de manobra e cumprir as Normas da Autoridade Marítima, aplicando os procedimentos de segurança atinentes à atividade;
- 2) **O Item 0401, inciso 6 da NORMAM-13/DPC - DAS ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE; Assumir pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como:** por ocasião de travessias perigosas, entrada e saída de portos, atracação e desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em casos de emergência;
- 3) **REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância**
Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 4) Segundo consta - a embarcação possui dois sistemas de controle dos lemes: O controle manual e o controle unificado chamado NFU (No-follow Up), que possibilita o controle dos lemes através dos consoles de vante e de ré;
- 5) **Recomenda-se: ANTES passar o comando de um console para o outro, as máquinas devem estar “zeradas” e o leme a meio, caso contrário, o comando de qualquer um deles não poderá ser controlado no console que deveria receber o comando;**

6) REGRA 5 do RIPEAM – Vigilância

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e

7) ATENÇÃO NA MANOBRA - Conduzir uma embarcação **NÃO** é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes, em especial, quando em manobra de atracação/desatracação.

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





TRIBUNAL MARÍTIMO

“Justiça e Segurança para a Navegação