



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA

“Justiça e Segurança para a Navegação”

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 16 - 11 de julho 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”

INCÊNDIO

Incêndio durante trabalho de remoção à quente de tubulação de um hidrante, a bordo de uma Plataforma fixa.

ABALROAMENTO ENTRE DUAS MOTOS AQUÁTICAS

Acidente envolvendo três motos aquáticas com uma vítima fatal

ACIDENTE HIPERBÁRICO

Acidente de mergulho na prática da pesca da lagosta com equipamento de mergulho inadequado

ABALROAMENTO ENTRE DUAS MOTOS AQUÁTICAS

Acidente envolvendo três motos aquáticas com uma vítima fatal

ÍNDICE

03 MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

04 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

05	Incêndio
07	Submersão e morte por afogamento de uma menor de idade
08	Explosão seguida de incêndio
09	Abalroamento entre duas motos aquáticas
10	Abalroamento
11	Abalroamento
12	Acidente hiperbárico
14	Deriva por deficiência de equipagem
15	Queda de condutor na água seguida de morte
16	Queda na água seguida de morte
18	Naufrágio
20	Naufrágio
22	Deriva de embarcação
24	Abalroamento entre B/M e Escuna
25	Naufrágio
26	Deriva de embarcação estrangeira
27	Abalroamento entre Jet boat e moto aquática
29	Encalhe
30	Naufrágio
31	Excesso de passageiros a bordo

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



Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet: <https://www.marinha.mil.br/tm/>, Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>



WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 16ª Edição do Boletim de Acidentes julgados, a 2ª edição do ano de 2022, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que foram julgados e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las. Ao final de mais uma missão cumprida, olho para trás e percebo o quanto foi desafiante superar tantas dificuldades impostas pelo cargo e gratificante ao atingir os resultados almejados.

Quando cheguei neste Tribunal Marítimo (TM) e vi o grande número de processos de fatos e acidentes da navegação julgados, em sua maioria pela similaridade de ocorrências, resolvi criar uma ferramenta de divulgação desses acidentes para de alguma forma mitigá-las. Surgiu, então o “Boletim de Acidentes Julgados” extraíndo dados dos principais acidentes julgados nesta Corte do Mar Brasileira, lançando sua primeira edição em dezembro de 2018, que além de divulgar os acidentes, tem como propósito a concentração de medidas preventivas e conscientização da comunidade marítima, trazendo à reflexão o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes, possibilitando assim, o navegante pôr em prática ações necessárias e primordiais para prevenção.

Como aprendizado colhido nas edições publicadas, podemos ressaltar alguns dos principais motivos e causas de acidentes envolvendo as embarcações, em especial, de esporte e recreio:

A Falta de atenção do condutor; a inexperiência; velocidade excessiva; consumo de bebidas alcoólicas; a não utilização das Regras do RIPEAM; emprego da embarcação em atividade para o qual não foi classificada; a negligência, imprudência e imperícia do condutor dentre outras, são recorrentes. Tendo como natureza mais comum as ocorrências de:

Naufrágio, abalroamento, escarpelamento por falta de proteção no eixo da embarcação, condução de moto aquática por pessoa não habilitada e/ou menor de idade e a falta de equipamentos de segurança em embarcações (material de salvatagem), especialmente, os indispensáveis coletes salva-vidas. No entanto, esta Corte do Mar Brasileira é incansável na divulgação de medidas preventivas de segurança através de workshops, mídias digitais e, em especial, em nosso Boletim de Acidentes, onde, segue firme nos julgamentos de processos envolvendo acidentes náuticos e na aplicação da justiça marítima buscando sempre mitigar a ocorrência dos fatos e acidentes aquaviários nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Nosso TM, órgão maior da estrutura da “Justiça Marítima” de nosso país, concentra esforços na elucidação dos fatos e acidentes da navegação 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 Brasileira, seus Representantes e Agentes, bem como 1.907 instituições, incluindo toda a comunidade aquaviária, propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação. Tais informações têm o objetivo de mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente e suas causas determinantes possibilitam ao navegador colocar em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los. Lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.

Assim, os navegantes, homens e mulheres que utilizam embarcações em atividades profissionais ou de lazer, desde os condutores de motos aquáticas aos Comandantes de Navios Mercantes, poderão tomar conhecimento de ocorrências, suas causas determinantes e ações que poderiam ter sido tomadas para evitar acidentes, e, principalmente, a perda de preciosas vidas humanas.

Portanto, ao me despedir, quero agradecer toda a estrutura da Autoridade Marítima Brasileira, a comunidade aquaviária e instituições, pela valorosa contribuição ao divulgarem o nosso “Boletim de Acidentes”, a todas as pessoas que contribuíram para o sucesso desse informativo e do nosso trabalho para o crescimento e divulgação do TM. “**TODOS JUNTOS EM PROL DA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, RESPONSABILIDADE DE TODOS NÓS!**”

Naveguem com segurança! Boa leitura!

Até breve!



ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Nº: 21/2022	PROCESSO Nº 31.014/2016
Acidente / Fato:	Incêndio
Data:	23/07/2015
Tipo da Embarcação:	Plataforma fixa
Atividade:	Produção
Local:	Campo de Enchova, Campos dos Goytacazes – RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos autos que durante trabalho de remoção à quente de tubulação de um hidrante, a bordo de uma Plataforma fixa, em área de mar aberto, situada em Campo dos Goytacazes - RJ, houve um princípio de incêndio no paiol de produtos de limpeza e higiene. Ao terminarem o serviço à quente, os profissionais envolvidos perceberam que saía fumaça pela veneziana da antepara do paiol e constataram o incêndio; imediatamente o fato foi comunicado à Sala de Controle. Esses profissionais e alguns outros colaboradores realizaram o primeiro combate ao incêndio utilizando extintores e a mangueira de incêndio até que o fogo já estivesse praticamente extinto. A brigada continuou o trabalho de resfriamento através do lançamento de água no interior do paiol para evitar novos focos e depois de algum tempo o incêndio foi declarado extinto. Segundo a perícia, todo o serviço de remoção de *spools* e suporte dos hidrantes nas linhas de rede de incêndio tinham somente uma **Permissão de Trabalho (PT)**, sem que em tal documento houvesse a indicação precisa de onde os serviços seriam realizados. Não foi escalado “Fire Boy” para acompanhar o serviço. Além disso, foram utilizadas mantas de proteção antichamas para conter as fagulhas, mas, as mantas apresentavam furos que permitiram a passagem de fagulhas, atingindo os materiais inflamáveis dentro do paiol causando o incêndio. Não houve acidentes com o pessoal de bordo nem foi feito registro de poluição do meio aquaviário, tendo causado apenas a perda de material presente no interior do paiol de secos da plataforma. O acidente da navegação teve como causa determinante incêndio provocado por fagulhas do serviço de oxicorte feito ao lado do paiol ou por um curto-circuito na luminária do paiol devido a falha na avaliação dos riscos envolvidos no serviço a quente (corte e solda). Houve negligência do Técnico de Segurança da empresa na avaliação dos riscos envolvidos naquela faina, emitiram apenas uma PT para o serviço que seria realizado à quente em diversos pontos da plataforma e sem a presença do vigia do fogo (Fire boy)..

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Gerentes de plataformas, através dos técnicos de segurança do trabalho, observem as medidas de segurança permanentemente, em especial, durante a execução dos serviços de bordo quando utilizando corte a quente (corte e solda) a fim de não expor a riscos a vida dos tripulantes e das fazendas de bordo;
- 2) ANTES de iniciar a execução de serviços à quente (corte e solda), verificar as medidas preventivas de segurança no trabalho, sendo imprescindível a presença do vigia do fogo (Fire boy);;
- 3) NÃO se deve utilizar uma mesma Permissão de Trabalho (PT) para diversos serviços; e
- 4) A realização de serviços à quente (corte e solda) a bordo de plataformas de petróleo, deve-se observar a NR que regulamenta a atividade.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Comandante, procure orientar sua tripulação quanto aos procedimentos a serem adotados durante a execução de fainas à quente (corte e solda), bem como as medidas de precaução de segurança em caso de sinistro;
- 2) **Cabe ao comandante da embarcação:**
 - a. assegurar a implementação das medidas de prevenção antes do início de qualquer trabalho de manutenção;
 - b. assegurar a realização da Análise de Risco (AR) e, quando aplicável, a emissão da Permissão de Trabalho (PT);
 - c. informar aos trabalhadores sobre os riscos da atividade de manutenção e as medidas de prevenção a serem adotadas; e
 - d. assegurar que os trabalhos sejam, imediatamente, interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física dos trabalhadores.
- 3) **A Permissão de Trabalho (PT) deve ser:**
 - a. aprovada pelo responsável pela aplicação desta NR a bordo;
 - b. assinada pelos participantes da equipe de trabalho e pela chefia imediata; e
 - c. disponibilizada no local de execução das atividades.

4) Segurança e Saúde no Trabalho em Espaços Confinados

5) Espaço Confinado é qualquer área ou ambiente não projetado para ocupação humana contínua, que possua meios limitados de entrada e saída, cuja ventilação existente é insuficiente para remover contaminantes ou onde possa existir a deficiência ou enriquecimento de oxigênio;

6) Norma Regulamentadora 33.3.2.4 - Adotar medidas para eliminar ou controlar os riscos de incêndio ou explosão em trabalhos a quente, tais como solda, aquecimento, esmerilhamento, corte ou outros que liberem chama aberta, faíscas ou calor; e

7) Só deverá iniciar o trabalho de solda, com a presença do vigia do fogo (Fire boy) guarnecendo o extintor de incêndio.



Nº: 22/2022	PROCESSO Nº 29.159/2014
Acidente / Fato:	Submersão e morte por afogamento de uma menor de idade
Data:	21/12/2013
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Represa da Broa, Itirapina – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo uma lancha, classificada para atividade de esporte e recreio conduzida por seu proprietário, tendo a bordo outros quatro passageiros, entre esses passageiros a filha adolescente do proprietário, quando navegava na Represa da Broa, Itirapina – SP, com velocidade de cinco nós, com destino ao local intitulado de “*Golf Resort*”. Durante o retorno ao cais, duas menores resolveram ficar no deck de madeira da embarcação, local onde fica posicionada a descarga dos gases do motor da embarcação. Entretanto, os efeitos nocivos do monóxido de carbono, altamente tóxico e prejudicial ao ser humano causou a perda da consciência de uma das menores (filha do condutor) que, a cerca de 400 metros da margem, se soltou do deck, caindo na água. A vítima não usava o colete salva-vidas e acabou submergindo em pouco tempo, não sendo mais vista pelos ocupantes da embarcação. No mesmo dia, as Equipes da Marinha do Brasil, e do Corpo de Bombeiros local, iniciaram as buscas, sem sucesso. Dois dias depois, 23/12/2014, o corpo da vítima foi encontrado a sessenta metros do local do acidente, sendo encerradas as buscas. Constatam nos autos que foram tomadas providências de exame necroscópico sendo constatada a causa de morte com intoxicação seguida de afogamento. O acidente teve como causa determinante a imprudência do condutor ao transportar duas menores, sem colete salva-vidas, que se seguravam no deck externo da lancha.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Infelizmente, mais um acidente fatal em virtude da NÃO utilização de colete salva-vidas; isso contribuiu sobremaneira para a materialização do ocorrido, descumprindo a NORMAM-3 da DPC;
- 2) O Condutor deixou de orientar as passageiras quanto aos riscos de permanecer no deck da embarcação durante a singradura;
- 3) O Condutor deixou de observar os riscos que suas passageiras, menores de idade, corriam ao permanecer no deck da embarcação, principalmente sem fazer uso de colete salva-vidas.; e
- 4) Os condutores de embarcações de propulsão a motor, devem ter extrema atenção para os passageiros não permanecerem próximos a descarga de gases tóxico dos motores, a inalação desses gases causam a obstrução grave das vias respiratórias, provocando a morte por asfixia respiratória.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever do Condutor da embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança das pessoas e da embarcação, bem como das atividades por ela desenvolvidas, 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) **CONDUTOR, ATENTE-SE AOS PASSAGEIROS** - Ao levar amigos e familiares para passear nas embarcações assegure-se de que todos estejam devidamente sentados, pois, caso contrário, podem ocorrer quedas dentro e até mesmo fora da embarcação. Se os passageiros forem novatos, é melhor planejar um passeio mais curto e perto do local de saída, pois, se alguém passar mal é mais fácil de regressar;
- 3) **USO DE COLETE** – A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, estando em local de fácil acesso, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes mencionadas no Item 0414 da NORMAM-03/DPC; e
- 4) Não permaneça próximo a descarga de gases tóxico dos motores, a inalação desses gases causam a obstrução grave das vias respiratórias, provocando a morte.

Nº: 23/2022	PROCESSO Nº 31.713/2017
Acidente / Fato:	Explosão seguida de incêndio
Data:	27/09/2016
Tipo da Embarcação:	Batelão
Atividade:	Transporte de combustível
Local:	Rio Juruá, município de Rodrigues Alves - AC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	2 VÍTIMAS SENDO 1 FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente e fato da navegação envolvendo uma embarcação tipo Batelão, sem nome e não inscrita, com cerca de 15m de comprimento, movida por um motor de 18HP, construída em madeira, com tripulação não habilitada, quando encontrava-se a uma milha a montante da travessia do município de Rodrigues Alves, atracada a contrabordo de uma balsa, enquanto recebia um carregamento de gasolina feito diretamente de um caminhão para os tambores que estavam a bordo do batelão. Durante o abastecimento houve uma explosão em massa no momento em que a mangueira seria transferida para outro tambor que estava vazio, iniciando um incêndio incontrolável, que queimou as espigas de amarração, deixando a embarcação à deriva no rio até naufragar. Em decorrência da explosão, dois tripulantes sofreram queimaduras graves, sendo resgatados após caírem na água, e sendo levados para um hospital. Uma das vítimas teve alta hospitalar quatro dias após internação; a outra vítima, que teve queimadura em 90% do corpo, acabou vindo a óbito. A causa determinante observada nos autos foi a negligência e imprudência do condutor ao empregar embarcação não adequada para o transporte de combustíveis, sem a devida licença para transporte, com tripulação não habilitada para faina.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

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

RECOMENDAÇÕES

- 1)O proprietário de uma embarcação é o responsável pelo seu emprego, pela manutenção e quanto à contratação ao pessoal habilitado nas fainas de bordo;
- 2)Uma faina de abastecimento de combustível em uma embarcação deve ser acompanhada por pessoal habilitado em seus procedimentos, do início ao fim;
- 3)Os compartimentos e equipamentos envolvidos em uma faina de abastecimento a bordo devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo vazamento ou acúmulo de gases;
- 4)Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados;
- 5)As instalações elétricas destes compartimentos devem ser muito bem mantidas e sofrer inspeções constantes com a finalidade de prevenção de ocorrência de centelhamento;
- 6)O proprietário de uma embarcação NÃO deve permitir seu emprego para transportar carga perigosa, sem a devida autorização da Autoridade Marítima local, em desacordo à NORMAM-13/DPC e NORMAM-02/DPC, expondo a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação;
- 7)**De acordo com a NORMAM-02/DPC** - As embarcações que transportam produtos perigosos embalados deverão informar antecipadamente a existência desse tipo de carga à CP, DL ou AG de jurisdição do porto, por meio de notificação. Essa notificação deverá dar entrada no referido órgão com antecedência mínima de 24 horas da entrada ou saída do porto. O modelo dessa notificação encontra-se no Anexo 5-B desta NORMAM; e
- 8)A licença será o próprio termo de responsabilidade após emitido pela CP, DL ou AG. Essa concessão será válida para todos os portos subsequentes, desde que não haja embarque de outros produtos perigosos.

Nº: 24/2022	PROCESSO Nº 32.120/2017
Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	23/08/2015
Tipo da Embarcação:	Motos aquáticas
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Represa de Jurumirim, Avaré - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente e Fato da Navegação ocorrido no dia 23 de agosto de 2015, envolvendo três motos aquáticas, conduzidas por matonatas devidamente habilitados, quando navegavam muito próximos uns dos outros, na represa Jurumirim e, em determinado momento a moto aquática que navegava por bombordo (BB) abalroou a que navegava por boreste (BE), passando por cima dessa, quebrando o guidão e atirando seu condutor na água. Ao perceber o afastamento dos seus amigos, o condutor que estava à frente, retornou e ao chegar ao local, viu que havia um dos envolvidos desacordado flutuando com ajuda do outro. Jogou seu colete salva-vidas para ajudar e navegou até a marina para solicitar socorro. Os motonautas envolvidos no acidente foram resgatados por embarcações que estavam próximas, sendo levados de imediato para terra, onde uma ambulância do SAMU já aguardava pelo resgate. Infelizmente, em decorrência do acidente um dos acidentados não resistiu, já dando entrada sem sinais vitais no hospital. Consta nos autos do processo, que, mesmo habilitado, o condutor agiu com negligência e imprudência por realizar manobras, muito próximas, sem observar uma velocidade e distância de segurança, vindo a perder o controle de sua moto aquática, culminando no abalroamento contra a moto aquática conduzida pela vítima fatal. Dessa forma, deixando de observar as Regras 6, 7 e 8 do RIPEAM. Teve como causa determinante, navegação muito próxima entre as duas embarcações e em velocidade excessiva.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os condutores de motos aquáticas, mesmo habilitados, NÃO devem ignorar as regras de segurança da navegação;
- 2) Durante a singradura, as embarcações devem manter uma distância segura uma da outra, a fim de evitar abalroamento;
- 3) Quando navegando na realização de passeios, os condutores de motos aquáticas, NÃO devem realizar manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacias que venham colocar em risco a segurança da navegação e dos condutores;
- 4) Os condutores habilitados desprezaram o cumprimento das Regras 6, 7, e 8 do RIPEAM; e
- 5) Os condutores e passageiros de motos aquáticas deverão fazer uso de colete salva-vidas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo condutor de moto aquática zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como evitar a realização de manobras que venham expor a risco sua vida e a segurança da navegação, 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) As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio exigem habilitação do condutor e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salvaguarda dos banhistas locais;
- 3) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumprí-las;
- 4) REGRA 6 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;
- 5) REGRA 7 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
- 6) REGRA 8 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: 25/2022	PROCESSO Nº 30.123/2015
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	05/12/2014
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor com Bote a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Baía de Guaratuba, proximidades da Ilha das Garças – PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação (abalroação) envolvendo uma lancha a motor (L/M) quando navegava na baía de Guaratuba em direção ao Iate Clube de Guaratuba, sob a condução do seu proprietário, habilitado (ARA); do outro lado, um bote de madeira sem nome e sem inscrição, conduzido por pessoa não habilitada, levando a bordo mais dois adolescentes, de 15 e 16 anos de idade navegavam na direção do bairro Piçarras, Guaratuba - PR. Consta nos autos do processo que a L/M retornava de uma pescaria em alta velocidade, passava próximo a ilha do Perigo, no momento em que o bote de madeira cruzou a proa da lancha, culminando no abalroamento. Em decorrência do impacto, o condutor do bote sofreu fraturas na parte frontal da cabeça, vindo em seguida a óbito; e as embarcações danos materiais. A causa determinante apurada foi o erro de navegação do condutor da L/M e imprudência, por falha na vigilância, por não trafegar em velocidade de segurança, impossibilitando de efetuar manobra como prevista na Regra 17, além de descumprir também as Regras “5” - vigilância e “6” velocidade de segurança, todas do RIPEAM, também previstas na NORMAM-2/DPC, culminou no acidente ceifando uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Durante toda a singradura o navegante deve manter permanente vigilância visual e auditiva, a fim de evitar os riscos de acidentes;
- 3) Este acidente da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da lancha motor tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança da navegação e para evitar abalroamento; e
- 4) As embarcações a propulsão mecânica só devem navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, caso contrário, expõe a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados, conhecedores das regras de navegação e adotem medidas de segurança a fim de evitar acidentes náuticos e a perda de vidas humanas;
- 2) É dever de todo Condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana, bem como ser qualificado para exercer a atividade para a qual a embarcação foi classificada, estando sujeito a 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;
- 3) **REGRA 5 do RIPEAM 72 – Vigilância:** Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
- 4) **REGRA 6 do RIPEAM 72 - Velocidade de Segurança:** Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

Nº: 26/2022	PROCESSO Nº 30.011/2015
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	21/05/2014
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Praia do Forte, Ponta da Lajinha, Cabo Frio – RJ
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação envolvendo uma embarcação de passageiros que navegava próximo a Ponta da Lajinha, no período noturno, abalroou com outra embarcação que estava fundeada e sem luzes de fundeio. Consta nos autos que ambos os condutores eram habilitados, porém o condutor da lancha abalroada fundeou sua embarcação em período noturno ficando totalmente oculta pela escuridão da noite, sem qualquer sinal de luminosidade a bordo. Apesar de ser habilitado e conhecedor das regras do RIPEAM, o condutor do B/M abalroado praticou um fundeio perigoso, haja vista a ausência da luminosidade obrigatória, ficando assim camuflada no meio da noite e se colocando em risco de acidente. Em decorrência das condutas imprudentes e imperitas do condutor da embarcação abalroada, o acidente foi materializado com danos materiais nas embarcações envolvidas, mas sem danos pessoais e sem poluição do meio ambiente marinho. Teve como causas determinantes: fundeio de embarcação em período noturno e sem luzes regulares, em desacordo às Normas da Autoridade Marítima e com o RIPEAM.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O Condutor de uma embarcação DEVE ficar atento às Normas da Autoridade Marítima e o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), quanto aos procedimentos de segurança ao fundear sua embarcação a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;

2) **Quando as embarcações NÃO possuírem luzes de navegação noturna, estas, não podem navegar ou fundear após o por do sol;**

3) Quando uma embarcação não possuir luzes de navegação e for inevitável a navegação ou fundeio após o pôr do sol, o condutor deverá providenciar qualquer tipo de iluminação para que ele possa ser visto à noite dentro de um ângulo de 360°; e

4) Antes de suspender com a embarcação, o Mestre deveria ter visto o Item 0512 da NPCP-CPM - TRÁFEGO E FUNDEIO EM ARMAÇÃO DOS BÚZIOS E CABO FRIO.

RECOMENDAÇÕES

1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados, e tenham conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;

2) **ATENÇÃO CONDUTORES!!** Mesmo que sua embarcação não tenha luzes de navegação e tenha que navegar ou fundear após o por do sol, providencie qualquer tipo de iluminação de modo que sua embarcação seja vista em um ângulo de 360°;

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) **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

5) **REGRA 30 - Embarcações Fundeadas ou Encalhadas (Iluminação Noturna)**

- Uma embarcação fundeada deve exibir iluminação, onde melhor possam ser vistas!; e

- Em Cabo Frio, deverão ser utilizados os pontos de fundeio listados no quadro das coordenadas das Áreas de Fundeio constante das Normas e Procedimentos para a Capitania dos Portos na área de jurisdição (NPCP-CPM).

Nº: 27/2022	PROCESSO Nº 31.182/2016
Acidente / Fato:	Acidente hiperbárico
Data:	19/07/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Área de aproximação da praia de Tibau do Sul - RN
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco de pesca, conduzido por um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) e três tripulantes, suspendeu do porto de Tibau do Sul, com destino ao local denominado de “Restinga”, a cerca de três milhas náuticas da costa - RN, a fim de empregar a embarcação na prática ilegal de pesca de lagosta com o uso de compressor de ar, com mergulhador não habilitado, descumprindo a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-02/DPC Mod 21) e Instrução Normativa nº 138, do IBAMA, de 06 de dezembro de 2006 e de lei específica, inciso II do art. 35, da Lei nº 9.605/1998, que tipifica como crime ambiental a faina de mergulho e caça de lagosta com equipamentos de mergulho inadequados (amador), além do erro de manobra do Mestre da embarcação, movimentando-a com máquina, com mergulhador na água, que teve sua mangueira de ar colhida pelo hélice da embarcação e o vitimou com a perda de sua preciosa vida. Consta nos autos do processo que a vítima já havia efetuado três mergulhos a uma profundidade aproximada de 24 metros, quando iniciou o último mergulho, a mangueira de ar comprimido enrolou no hélice da embarcação que estava com máquinas atrás. Ao perceber, a tripulação parou máquina e desenrolou a mangueira que estava interrompendo a passagem de ar; logo após, o pescador chegou à superfície e a tripulação o recolheu para bordo, sem sinais vitais; foram feitas tentativas de reanimação com massagem cardiopulmonar, sem reação da vítima, sendo constatado seu óbito por Edema pulmonar devido a embolia traumática gasosa (Barotrauma). Teve como causa determinante o descumprimento da Norma da Autoridade Marítima e Instrução Normativa supracitadas, associada à imperícia do Mestre da embarcação pelo erro de manobra ao movimentá-la com máquinas com mergulhador na água.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É imprescindível que os Comandantes/Mestres de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as fainas e exijam a qualificação técnica dos seus tripulantes para o exercício regular da profissão e dos trabalhos a bordo para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo. A pesca de lagosta com o uso de compressor de ar é ilegal;

2) O Mestre NÃO poderia ter empregado a embarcação em atividade/serviço (pesca clandestina de lagosta) diferente da qual foi classificada para não expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana em desacordo à NORMAM-02/DPC Mod 21;

3) O proprietário, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória de lagosta para a qual não estava classificada;

4) Para exercer a atividade de mergulho é necessário que os profissionais sejam qualificados e habilitados por empresas de mergulho cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB); e

RECOMENDAÇÕES

1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou 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) Conforme estabelece o item 0144 da NORMAM-15/DPC - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL) a atividade de mergulho profissional (comercial) é efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação. As habilitações adicionais dos mergulhadores requeridas para tipos de trabalho específicos (fotografia submarina, corte e solda submarinos, ensaios não destrutivos, operação de câmara hiperbárica, etc) são de responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e

comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho;

3) **Reclassificação quanto à atividade** - A reclassificação de embarcações para outro serviço ou atividade, deverá atender aos requisitos das normas específicas da DPC para a NORMAM-01/DPC ou NORMAM-02/DPC, conforme o caso; e

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



Nº: 28/2022	PROCESSO Nº 31.462/2017
Acidente / Fato:	Deriva por deficiência de equipagem
Data:	08/10/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Águas costeiras de Japaratinga, Alagoas - AL
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Quando navegava na costa de Alagoas, uma embarcação classificada para navegação de cabotagem, com dois tripulantes não habilitados, suspendeu operando normalmente de Japaratinga - AL, para atividade de pesca. Após três dias navegados, fundeou há dezessete milhas da costa, entre Japaratinga e o Porto de Pedras. Quando tentaram suspender do ponto onde estavam, não conseguiram acionar o motor propulsor; após uma análise perceberam que a bateria estava descarregada, por conta de um defeito no alternador. No dia 08/10/2016, aproximadamente 11h30, os tripulantes fizeram contato com seus familiares informando que estavam à deriva. Passou uma embarcação que tentou prestar apoio no sentido de rebocá-los, mas não obtiveram sucesso devido ao mau tempo. Assim, a embarcação os deixou e regressou para o continente, a fim de pedir reforço. Quando o tempo melhorou, os tripulantes improvisaram uma vela com um pano, e seguiram viagem ao continente, chegando ao ancoradouro de Japaratinga dois dias depois. Devido à deriva, em mar aberto, houve danos materiais, mas sem danos pessoais nem ambientais. A causa determinante observada foi a tripulação não habilitada e embarcação sem carga na bateria por defeito no alternador.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) **A manutenção preventiva dos equipamentos de bordo deve estar em perfeitas condições, para que não ocorra avarias durante a navegação;**

2) **É importante que sejam observadas as recomendações constantes no item 0101 da NORMAM-01/DPC Mod 39 – 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;**

3) Falha do proprietário e do condutor ao suspender com deficiência de equipagem; e

4) O proprietário autorizou sua embarcação suspender com tripulantes sem qualificação profissional expondo a risco a segurança da vida humana dos tripulantes embarcados e da segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e qualificados para não expor a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação;

2) O proprietário deveria ter equipado sua embarcação de acordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) a fim de não expor a risco as vidas de bordo e a segurança da navegação;

3) **Item 0102 da NORMAM-01/DPC Mod 39 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS:** às embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);

4) **O proprietário da embarcação antes de suspender, deveria ter equipado com Aquaviários do 3º grupo (Pescadores) de cordo com o item 0202 da NORMAM-13/DPC Rev 1- GRUPOS, CATEGORIAS e ENÍVEIS DE EQUIVALÊNCIA;**

5) **Item 0206 da NORMAM-13/DPC (Rev. 1) – ROL DE EQUIPAGEM**

Conceituação: O Rol de Equipagem (modelo DPC-2303) é o documento hábil, obrigatório, para embarcações empregadas na navegação em mar aberto e interior. Serve para garantir os direitos decorrentes dos embarques e desembarques de tripulantes verificados em uma única embarcação; e

6) **Item 0522 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos onde, todos os sistemas e equipamentos instalados a bordo deverão ser mantidos em condições normais de operação.**

Nº: 29/2022	PROCESSO Nº 33.674/2019
Acidente / Fato:	Queda de condutor na água seguida de morte
Data:	05/01/2019
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Porto do Rio Arapari, Barcarena - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário e condutor de uma moto aquática, idade de setenta anos, navegava na área de aproximação do Rio Arapari - PA resolveu realizar uma guinada brusca para bombordo (BB), quando foi arremessado na água que, devido a alta velocidade, fez com que o condutor desse várias cambalhotas na água. Uma pessoa que estava em frente a sua residência presenciou o acidente, pegou uma embarcação miúda sem motor e remou com seu filho até o local, pegou a vítima pelo colete salva-vidas, na tentativa de resgate, observando que a vítima sangrava muito pelos ouvidos. Em seguida, chegou ao local outra embarcação tipo voadeira com duas pessoas a bordo que lhe ajudaram tirar a vítima da água e a levou até a Marina Espaço Náutico que já havia chamado uma ambulância para transportar a vítima para Belém. Entretanto, mesmo tendo atendimento médico, o condutor acidentado veio a óbito onze horas depois do ocorrido, por traumatismo crânio-encefálico. O acidente teve como causa determinante não apurada com a necessária precisão, mas com indícios de imprudência da própria vítima fatal. Não houve registro de danos ambientais.

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) Antes de qualquer passo, caso você não saiba, 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 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;
- 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) MOTONAUTA, atenção! As manobras radicais podem colocar a sua vida e de seu “garupa” em risco.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;
- 2) Antes de qualquer passo, caso você não saiba, para conduzir uma moto aquática, é preciso ter carteira de **habilitação de motonauta. Para a habilitação específica na categoria de MTA**, deve-se 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) **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;**
- 4) **VELOCIDADE** - Por ser uma embarcação de propulsão a jato, na moto aquática o leme é a própria propulsão. A velocidade é superior a de muitos barcos, e qualquer descuido provoca graves acidentes. Reduza a velocidade em áreas de apoio, rampas, marinas flutuantes, entre outros; e
- 5) **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas de banhistas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a “moto aquática” é um brinquedo, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação. Neste Tribunal temos a experiência dos ensinamentos colhidos com acidentes envolvendo moto aquática, desrespeito às regras de navegação, manobras radicais, excesso de velocidade. A soma desses fatores por muitas vezes fazem como consequência vítimas banhistas em momentos de lazer. Portanto, evite manobras arriscadas e potencialmente perigosas à salvaguarda da vida humana.

Nº: 30/2022	PROCESSO Nº 32.915/2018
Acidente / Fato:	Queda na água seguida de morte
Data:	26/10/2017
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Foz do Córrego da Ribada, Rio Tietê, Zacarias – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Marinheiro Fluvial de Convés (MFC) e mais um tripulante estavam na Foz do Córrego da Ribada, próximo a cidade de Zacarias – SP, em um Bote a motor pegando isca (camarão), quando observaram a aproximação de uma forte tempestade, decidindo de imediato retornar para o município de Barbosa - SP. Durante o retorno, o tripulante levantou-se para arrumar os viveiros dentro do barco, nesse momento a embarcação balançou, o tripulante perdeu o equilíbrio e caiu de costa na borda do bote, sendo arremessado na água. Após a queda do tripulante, a embarcação se desgovernou dando um “cavalinho de pau”, o que provocou a queda na água do segundo tripulante, condutor da embarcação. O Bote ficou à deriva e abarrancou na margem do rio, ficando os dois naufragos flutuando na água. Um dos ocupantes nadou até a margem do rio e o outro que não tinha mais forças para flutuar, se agarrou em uma moita que passava flutuando. O tripulante que nadou até a margem, pegou a embarcação e retornou para tentar socorrer a vítima que já estava afastada acompanhando a correnteza, porém ao se aproximar da moita flutuando, após procurar a vítima por uns quarenta minutos, percebeu que o condutor havia desaparecido, se dirigiu para a cidade de Barbosa e comunicou o acidente para os pais que chamaram os Bombeiros e a Polícia. As buscas iniciaram no dia seguinte. Muito embora os coletes salva-vidas estivessem a bordo, os dois tripulantes não faziam uso dos mesmos. O condutor, em consequência do acidente da navegação, veio a falecer por afogamento, tendo seu corpo encontrado três dias depois pelo Corpo de Bombeiros e pela equipe de Inspeção Naval da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná (CFTP).

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 e o Condutor **DEVE** ser habilitado e qualificado para a atividade que irá empregar a embarcação, a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas,
- 2) Quando uma embarcação tiver pouca borda livre, seus ocupantes devem evitar ficar de pé a bordo, tal atitude diminui a estabilidade da embarcação e pode causar sérios acidentes;
- 3) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a riscos da segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 4) **NÃO** suspenda com embarcações sem verificar as condições do tempo; e
- 5) Se os tripulantes estivessem utilizando o colete salva-vidas, possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) **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 -03 que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 3) **Item 0603 da NORMAM-02/DPC Mod 20 - Borda Livre (BL)** - A borda livre é a distância vertical, na meia-nau, entre a aresta superior da linha do convés e a aresta superior da linha horizontal da marca de borda livre (linha d'água);
- 4) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mau tempo;
- 5) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes;
- 6) **Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação. A maioria dos acidentes com vítimas fatais é causada por esse descuido;**

7) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se que o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil; e

8) **ATENTE-SE AOS PASSAGEIROS** - Ao levar amigos e familiares para passear nas embarcações assegure-se de que todos estejam devidamente sentados, pois, caso contrário, podem ocorrer quedas dentro e até mesmo fora da embarcação. Se os passageiros forem novatos, é melhor planejar um passeio mais curto e perto do local de saída, pois, se alguém passar mal, é mais fácil de regressar.



Nº: 31/2022	PROCESSO Nº 31.454/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	17/09/2016
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Açude Brumado, Barragem Luiz Vieira, Rio de Canoas -BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	3 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma canoa, sem nome e não inscrita junto às CP/DL/AG, medindo 4,5 metros de comprimento, propulsão a remo, com um condutor transportando cinco passageiros e vários equipamentos e apetrechos, tais como: colchões, carnes para churrasco, isopor com gelo e bebidas, encontrava-se navegando no Açude Brumado com o objetivo de acampar do outro lado da barragem e lá passar o final de semana. Consta nos autos do processo que antes de suspender, apesar de terem sido advertidos pelo motorista de táxi que transportou quatro dos seis ocupantes da canoa ao local, de que a embarcação apresentava sinais de excesso de carga e que seria mais seguro que tudo não fosse transportado de uma só vez, tal apelo foi ignorado, suspendeu e seguiu com destino ao outro lado da barragem (sem coletes salva-vidas ou qualquer outro equipamento de salvatagem). Ao se aproximar a cerca de quarenta metros do local de destino, uma passageira, percebeu que a canoa estava com muito peso, e, logo em seguida, outro ocupante avisou que estava entrando água a bordo, o condutor que estava na voga do remo, percebeu também e advertiu os demais sobre a situação que estava ocorrendo. Ao constatarem tal fato, todos os passageiros entraram em pânico, e se movimentaram todos ao mesmo tempo, comprometendo a estabilidade transversal da canoa que devido ao alagamento, veio a emborcar. Por não ter coletes salva-vidas a bordo e nem outro material de salvatagem, o condutor quebrou a caixa de isopor, dividindo-a em três pedaços, ficando com um e deu os outros dois para duas passageiras que retornaram à margem de onde saíram, tendo recebido ajuda de outra embarcação, chegaram à terra firme. O Condutor retornou para prestar socorro, mas só conseguiu ver uma vítima ainda flutuando e gritando por socorro, no entanto, desapareceu logo em seguida. A imprudência do Condutor ao decidir navegar com uma embarcação com excesso de passageiros e carga aliada à falta de coletes salva-vidas e material de salvatagem foi determinante para a ocorrência do acidente, e a perda de três preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações de propulsão a remo, mesmo sem a exigência de habilitação, devem conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;
- 3) Quando uma embarcação tiver pouca borda livre, seus ocupantes devem **EVITAR** ficar de pé a bordo, tal atitude diminui a estabilidade intacta da embarcação;
- 4) O Condutor de uma embarcação seja ela a propulsão mecânica/remo deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da singradura;
- 5) Ao suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e a dos acompanhantes; e
- 6) O Condutor suspendeu sem ter o conhecimento da capacidade de carga da embarcação, tal ação, expôs a risco a salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) 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, estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana, em especial, **verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;**
- 3) **Item 0106 da NORMAM-03/DPC: DEFINIÇÕES - Estabilidade Intacta** - é a propriedade que tem a embarcação de retornar à sua posição inicial de equilíbrio, depois de cessada a força perturbadora que dela a afastou,

considerando-se a situação de integridade estrutural da embarcação;

4) **Não seja IMPRUDENTE**, só navegue com embarcação a motor se for habilitado, e se esta for propulsão a remo, é necessário que o condutor seja conhecedor das práticas da boa marinharia, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e

5) **Exercite sua liderança**; afinal, você é o comandante da embarcação e, como tal, é o responsável por todos a bordo. O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas.



Nº: 32/2022	PROCESSO Nº 30.591/2016
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	05/03/2015
Tipo da Embarcação:	Voadeira
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Negro, São Sebastião da Cachoeira - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Naufrágio de embarcação tipo voadeira, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, de propriedade do Estado do Amazonas, (Polícia Militar do Estado do Amazonas), conduzida por pessoa não habilitada, com oito pessoas a bordo, suspendeu da Ilha do Sol e navegava no rio Negro, em período noturno do dia 05 de março de 2015, com destino à praia no Centro. Em um dado momento da navegação entraram num trecho de região com presença de pedras, banzeiros e cachoeira, imprópria para navegação. Durante o trajeto, o condutor da embarcação mudou seu rumo a fim de desbordar uma cachoeira, para tirar fotos. Durante este evento, o motor falhou, deixando a embarcação à deriva, indo de encontro às pedras resultando no seu naufrágio e na queda na água dos oito ocupantes, um deles chegou a nado até a margem, seis foram socorridos e um desapareceu, sendo seu corpo encontrado dois dias depois do acidente, na orla da praia. Vários fatores foram apontados como determinantes para ocorrência do naufrágio: a imprudência do responsável/proprietário ao autorizar que a embarcação não inscrita e sem nome fosse conduzida por pessoa não habilitada; a imperícia, imprudência e negligência do condutor ao suspender com a embarcação que estava com uma bateria improvisada, de tamanho menor do que a original; a não observância dos materiais de salvatagem; navegação de risco em região com pedras, banzeiros e cachoeiras, local impróprio para uma navegação segura expondo a risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo, culminando no naufrágio da embarcação e no óbito, por afogamento, de um agente da Polícia Federal, mas sem registro de poluição ou danos ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para conduzir embarcações, o Condutor **DEVE** ser habilitado sendo responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo conhecer as fainas marinheiras a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) Ao suspender sem o material de salvatagem, em especial, os indispensáveis coletes salva-vidas o condutor expôs a risco a segurança da embarcação e da navegação;
- 3) As embarcações que não têm a obrigatoriedade de luzes de navegação, **SÓ DEVEM** navegar entre o nascer e o pôr do sol;
- 4) Ao programar uma singradura, mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e da NORMAM-03/DPC - Normas da Autoridade Marítima;
- 5) Não autorize o uso de sua embarcação por pessoa inabilitada; e
- 6) Não se deve suspender com embarcação sem antes fazer uma **manutenção preventiva eficaz e sem adaptações grosseiras**.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender com sua embarcação, **inspecione seu material de salvatagem e verifique se há coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que irão embarcar;**
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, **verifique** as condições das **baterias**, das **bombas de esgoto**, das **luzes de navegação**, do equipamento rádio de VHF e o **nível de óleo no cárter** (quando aplicável);
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um **Planejamento da Singradura**, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer. Não se esqueça de calcular o **consumo de combustível para ir e voltar;**
- 4) **Seja vigilante na condução de sua embarcação;**
- 5) **Uso de embarcação por pessoas inabilitadas** - Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 6) 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

7) **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: 33/2022	PROCESSO Nº 32.099/2017
Acidente / Fato:	Deriva de embarcação
Data:	27/07/2017
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Águas costeiras da cidade de Pitimbu - PB
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo uma embarcação sem nome, casco de fibra de vidro e não inscrita nas CP/DL/AG, medindo 3,5 de comprimento, conduzida por seu proprietário, Pescador Profissional (com habilitação vencida) mais dois tripulantes, sem material de salvatagem, sem equipamento de comunicação, suspendeu da praia de Pitimbu para atividade de pesca; ao chegarem no ponto de desejado, fundearam, permaneceram pescando sem dar conta do tempo e, quando acharam que a quantidade de pescado era suficiente, resolveram então retornar. Foi neste momento que o motor apresentou falha, várias tentativas e ações no sentido de reparar e fazer partir o motor, não lograram êxito. As tentativas se seguiram até a manhã do dia seguinte, quando desistiram e passaram para a condição de “à deriva”, fazendo uso somente de um remo. Após desmontarem o acoplamento do motor de rabeta, adaptaram um mastro para improvisar uma vela. Apesar de ficarem costeando e avistando terra, permanecerem nesta situação por três dias, quando no fim da tarde do terceiro dia conseguiram chegar a remo e a “pano” na praia de Ponta do Mato, em Cabedelo, PB, onde, ao chegarem, foram abordados por uma guarda municipal, o qual deu o primeiro suporte e acionou as autoridades competentes. A imperícia, imprudência e negligência do proprietário da embarcação ao se fazer ao mar com um barco em péssimo estado de conservação, com remendos e furos no costado, movida por um motor sem condições de uso, sem qualquer equipamento de comunicação ou artefato para fazer contato com outra embarcação ou estação de terra e sem dispor de coletes salva-vidas, culminando na falha do motor, deixando a embarcação à deriva por dias, expondo a risco as vidas e fazendas de bordo. Não houve registro de danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Proprietário/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 manutenção dos motores e equipamento de salvatagem;
- 2) **NÃO** se deve empreender uma singradura sem os obrigatórios coletes salva-vidas a bordo;
- 3) Para uma navegação segura é necessário que a manutenção dos motores esteja em dia para **NÃO** expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas;
- 4) Uma embarcação só deverá navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, caso contrário, o condutor/proprietário estará sujeito às sanções impostas pelas Normas da Autoridade Marítima; e
- 5) **NÃO** saia para o mar sem fazer o planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui condições de segurança para navegar a fim de não expor a risco as vidas e fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Os Proprietários/Condutores de embarcações devem ter constante cuidado com a manutenção e a condução segura da embarcação a fim de **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) **Item 0408 da NORMAM-03/DPC - DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SALVATAGEM E SEGURANÇA:** Independente do disposto nessas normas é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender e número de pessoas a bordo. As embarcações nacionais, em função de seu comprimento e área de navegação, deverão dotar os equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nestas normas. Tais equipamentos devem ser homologados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável. Encontra-se disponível na página da DPC na INTERNET/INTRANET, no Catálogo de Material Homologado que traz a relação de todos os equipamentos de salvatagem homologados e seus fabricantes, das estações de manutenção autorizadas,

indicando os fabricantes pelos quais foram credenciados para a realização de serviços de manutenção, bem como os endereços, telefones e fax para contato. A dotação exigida nesta norma é a mínima, considerando uma navegação sob boas condições meteorológicas, que exigirá da embarcação e seus tripulantes o menor esforço e o mínimo de cuidado;

3) **Item 0414 da NORMAM-03/DPC - DOTAÇÃO DE COLETES SALVA-VIDAS:** A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observando as classes previstas conforme o emprego da embarcação e tipo de navegação;

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;

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; e

6) Antes de iniciar a singradura, verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “www.dhn.mar.mil.br” e “www.cptec.inpe.br”. Vistorie o casco quanto à sua estanqueidade, verifique o funcionamento dos motores, das luzes de navegação, do equipamento rádio (VHF e/ou HF) e a condição das baterias, além do nível de óleo no cárter do motor e do nível do líquido de resfriamento;

Verifique também a integridade do sistema de combustível e se não há vazamentos no compartimento dos motores.



Nº: 34/2022	PROCESSO Nº 32.200/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento entre B/M e Escuna
Data:	01/01/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Canal de Itacuruçá, Rio de Janeiro - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Lancha a Motor (LM), casco de fibra de vidro, classificada para navegação interior, atividade de transporte de passageiros e carga, conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), navegava no sentido Praia Grande, localizada na Ilha de Itacuruçá - RJ, quando sofreu uma pane em seu motor que parou de funcionar no meio do canal de Itacuruçá; nesse momento, em navegação de rumo de colisão, uma embarcação tipo Escuna, casco de madeira, de maior porte, classificada para navegação interior, atividade de transporte de passageiros, conduzida por um Marinheiro de Convés (MNC), suspendeu do cais do meio com vinte passageiros com objetivo de realizar passeio nas ilhas; que durante a travessia do canal, visualizou que os passageiros estavam atentos a algo pela proa da embarcação. Ao avistar a embarcação parada à sua frente, tentou reduzir máquinas, porém, sem sucesso, ocasionando o abalroamento e a queda na água do condutor da L/M. A Escuna prosseguiu viagem. O condutor da L/M retornou para bordo e religou o motor de partida com sucesso e junto com o proprietário da embarcação se dirigiram até a Delegacia da Capitania dos Portos em Itacuruçá, para relatar o ocorrido. Houve danos materiais de pequena monta na L/M, mas sem registro de danos pessoais ou poluição do meio ambiente marinho. O fator operacional contribuiu para a ocorrência do acidente que teve como determinante o erro de navegação do condutor da Escuna, por falha na vigilância descumprindo, em especial, a Regra 5, do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM).

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo, responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo zelar sempre pela segurança, não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) Durante toda a singradura o navegante DEVE lembrar-se de manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
- 3) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da Escuna tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança da navegação e para evitar abalroamento constante do RIPEAM.

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-03/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) 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;
- 5) REGRA 8 do RIPEAM: Manobras Para Evitar Abalroamentos -
 - (a) 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 marinaria; e
 - (b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade.

Nº: 35/2022	PROCESSO Nº 33.572/2019
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	06/04/2019
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Negro, Município de Mafra – SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	2 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de madeira tipo bote, não inscrita, sem nome, conduzida por seu proprietário, não habilitado, transportava mais dois adultos e uma criança, além de carga também alocada no bote. Navegava no Rio Negro, e devido o excesso de carga e passageiros, a embarcação apresentava pouca borda livre e quando um dos passageiros mudou de posição no bote fez com que entrasse água pelos dois bordos, provocando o naufrágio da embarcação. A imprudência do proprietário da embarcação em navegar sem portar os coletes salva-vidas, com a embarcação irregular, sem que a mesma fosse inscrita nas CP/DL/AG, sem conhecer a Arqueação Bruta (capacidade de carga do bote), sem habilitação, lhe custou a perda de dois entes queridos. Todo esse conjunto de falhas foi determinante para a ocorrência do acidente, ceifando duas preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Condutores de embarcações sejam habilitados para uma navegação segura e 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 com uma embarcação sem que ela esteja regularizada nas CP/DL/AG;
- 3) QUANDO transportar pessoas em embarcações de pequeno porte e com pouca borda livre, NÃO se deve fazer movimentos bruscos ou ficar de pé a bordo;
- 4) Ao suspender com uma embarcação transportando pessoas, NÃO se esqueça do colete salva-vidas; e
- 5) ATENÇÃO NAVEGANTE!! o embarque de carga e ou de passageiros acima da capacidade da embarcação expõe as vidas humanas a riscos desnecessários.

RECOMENDAÇÕES

1) O Conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;

2) Item 0201 da NORMAM-02/DPC - INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES:

Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil. As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo (TM);

3) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com sua embarcação após a regularização junto às CP/DL/AG, após a inscrição da embarcação o responsável tomará conhecimento da capacidade máxima de carga permitida, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;

4) ATENÇÃO NAVEGANTE!! Quando transportar pessoas em embarcações de pequeno porte e com pouca borda livre, oriente os passageiros para não se movimentarem ou ficarem de pé a bordo. Tal ação pode ensejar o desequilíbrio da embarcação e causar seu emborcamento; e

5) Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta que tenha coletes salva-vidas em quantidade suficiente para todos os transportados.

Nº: 36/2022	PROCESSO Nº 30.791/2016
Acidente / Fato:	Deriva de embarcação estrangeira
Data:	25/11/2015
Tipo da Embarcação:	Barco de Pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Noroeste do rio Amazonas
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da navegação envolvendo um barco de pesca estrangeiro encontrado à deriva por navio mercante estrangeiro, vindo do Porto Manatee, Flórida, EUA, com destino ao Porto de Santos, SP, quando avistou um Barco de Pesca, a 165 milhas a noroeste do rio Amazonas, na posição de coordenadas Latitude 04-45,0 N e Longitude 048-27.1W. O Comandante e o Chefe de máquinas do mercante acharam estranho um barco daquele porte estar tão distante de terra, foi quando viram que a vela estava rasgada e o motor estava levantado. O N/M foi manobrado para ficar mais próximo do B/P, momento em que foi avistado um homem acenando com uma espécie de plástico. O N/M lançou a embarcação de socorro, resgatou o naufrago e o B/P foi deixado à deriva, mas o Comandante do N/M comunicou tal fato à companhia, avisou no canal 16, e enviou mensagem ao SISTRAN (**Sistema Integrado de Gestão de Transportes**). O Comandante relatou que o barco de pesca aparentava estar a muito tempo no mar, o motor de popa estava recolhido e a vela toda rasgada. Consta nos autos do processo que o condutor do barco de pesca, suspendeu sozinho da Ilha de Boa Vista, Cabo Verde, África, para pescar por dois dias na própria Ilha e após a pescaria, seguiu para a Ilha de Santiago, e depois de quatro ou cinco horas de viagem avistou um mau tempo se formando por leste. Eram muito vento e ondas fortes, mas seguiu rumo a Ilha de Santiago, porém as velas foram rasgadas pelo vento. Com as velas rasgadas e passado o mau tempo, seguiu o trajeto com o uso do motor de popa, mas a gasolina depois de um tempo acabou. Daí percebeu que pelo tempo já era para ter chegado à praia, mas não chegou, então ficou no mar aguardando socorro. Que suspendeu com 120 litros de gasolina, que é suficiente para 15 horas de viagem e suprimentos para dois dias. Ficou à deriva por sete semanas e sobreviveu comendo peixe. Os peritos consignam que não foi possível apurar o estado de conservação do barco de pesca, pois não foi resgatado junto com o tripulante. Portanto, a causa determinante não pôde ser apurada com a precisão necessária, por fim, aduziram que a causa determinante do ocorrido, deveu-se ao mau tempo e a falta de combustível para o barco de pesca.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas que transporta. Sendo ele, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação 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 no mar quando suspendeu sem verificar as condições do tempo.
- 3) NÃO se deve suspender com uma embarcação sem avisar a algum ponto de terra deixando o aviso de saída e a previsão de retorno prevista; e
- 4) **O condutor NÃO deveria ter suspendido sozinho com a embarcação sem portar nenhum meio de comunicação com estação em terra.**

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve suspender sem antes verificar todas as medidas de precaução de segurança para durante toda a singradura;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, **tome conhecimento da previsão do tempo** e mantenha-se atento às indicações de mau tempo;
- 3) Registre na marina ou clube a rota e destino da embarcação, a relação de pessoal e tripulantes que estarão a bordo;
- 4) Antes de suspender com sua embarcação, **faça um Planejamento da Singradura**, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer;
- 5) Não se esqueça de calcular o **consumo de combustível para ir e voltar**;
- 6) **Quando suspender com sua embarcação para mar aberto, tenha sempre a bordo equipamentos de comunicação** para contato em caso de emergência ou avaria; e
- 7) Mantenha-se atento; sinalize a sua presença às outras embarcações e busque se afastar das rotas dos grandes navios.

Nº: 37/2022	PROCESSO Nº 31.721/2017
Acidente / Fato:	Abalroamento entre Jet boat e moto aquática
Data:	15/01/2017
Tipo da Embarcação:	Jet boat
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Acre, Rio Branco - AC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento com danos materiais e óbito de condutora de moto aquática ocorrido no dia 15 de janeiro de 2017. Uma embarcação de esporte e recreio tipo Jet boat conduzida pelo seu proprietário, Arrais Amador, descia o rio Acre em direção à ponte quando abalroou com uma moto aquática, conduzida por pessoa não habilitada, navegando à noite (cerca de 20h), no rio Acre, sem luzes de navegação. O Jet boat trafegava com velocidade incompatível com as circunstâncias, cerca de 27 nós (50 km/h), com visibilidade reduzida, sem considerar o risco de se envolver em acidentes, em navegação noturna com falha na vigilância, tal imprudência, se materializou quando o condutor deveria guinar para boreste (BE), ao invés de ter efetuado manobra de reversão (engatar marcha a ré), contrariando assim as regras 14 e 15 do RIPEAM, culminando no abalroamento com a moto aquática. Em decorrência do acidente, e por conta do impacto, a condutora da moto aquática, foi retirada da água, vindo em seguida a óbito. Consta nos autos do processo que o condutor do Jet boat teve uma conduta imprudente e imperita, pois mesmo sendo habilitado, conduziu sua embarcação em alta velocidade, à noite, com forte correnteza, agindo em desacordo com os princípios da boa marinharia, incorrendo em falha da avaliação do risco de acidente, caracterizada pela deficiência de atenção, faltando com seu dever de cuidado, culminando no abalroamento repentino com a moto aquática, impossibilitando qualquer manobra a fim de evitar o ocorrido, assumindo, assim, o risco na produção de um resultado danoso, expondo a risco sua própria vida e a segurança da navegação, resultando no óbito da condutora da moto aquática. A condutora da moto aquática, vítima fatal, foi imprudente, imperita e negligente com sua própria vida ao navegar sem a necessária habilitação, sem conhecimento sobre as regras específicas para evitar este tipo de acidente e em horário não permitido em virtude das características da embarcação na qual fazia uso. Houve danos pessoais, mas sem registro de poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) **NÃO** se deve conduzir embarcação sem que seja devidamente habilitado na categoria que a legislação exige;
- 2) 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, pois conduzir embarcações exige habilidade, em especial, as motos aquáticas. É proibido conduzir embarcação **SEM** a **OBRIGATÓRIA** habilitação;
- 3) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando;
- 4) **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;
- 5) Se os condutores tivessem conhecimento das regras do RIPEAM, possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana;
- 6) As embarcações que não dispõem de luzes de navegação **NÃO** devem navegar após o pôr do sol (em período noturno); e
- 7) É responsabilidade do comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (**o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal**);
- 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. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores;
- 3) **HABILITAÇÃO** - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também

precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana;

4) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, **JAMAIS deixe à chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática;**

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) **REGRA 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda:** Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste (BE), de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.



Nº: 38/2022	PROCESSO Nº 30.731/2016
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	04/07/2015
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Barra do Piúva, IlhaBela - SP
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma Lancha a motor (L/M) classificada para esporte e recreio em navegação de mar aberto, conduzida por seu proprietário (Mestre Amador), navegava na Barra do Piúva, quando por volta das 08h, resolveu amarrar sua embarcação numa boia de amarração presa a poita pertencente ao um hotel local, não regularizada junto à Marinha do Brasil e que não apresentava bom estado de conservação. A embarcação ficou desguarnecida, enquanto seu proprietário ficou hospedado hotel. Por volta das 14h do mesmo dia, devido aos fortes ventos, mar agitado e baixa visibilidade o cabo da boia de amarração se partiu deixando a embarcação à deriva até encalhar nas pedras próximas a praia do Piúva. Segundo exame pericial, a embarcação sofreu perda total, não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário. A causa determinante para a ocorrência do acidente foi o rompimento do cabo de amarração que prendia a boia à poita. Os fatores contribuintes afirmados pelos peritos foram à negligência e imprudência do proprietário do hotel ao descumprir a NORMAM-11/DPC, no que se refere à regularização das boias de amarração e a negligência do proprietário da embarcação nas suas funções de proprietário e comandante, por não prover a segurança da lancha ante a previsão de mau tempo emitido pelo Serviço Meteorológico da Marinha.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o Proprietário/Condutor de uma embarcação seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas humanas, das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de efetuar a amarração de sua embarcação a uma boia, deve-se verificar se aquela boia oferece segurança e se está marcada em carta náutica;
- 3) Quando amarrar sua embarcação à boia procure dobrar a amarração, isso aumenta a segurança contra mau tempo;
- 4) Se não conhecer o local onde a embarcação será amarrada, dobre a amarração e mantenha um marinheiro a bordo para manobrar em caso de emergência;
- 5) Não se deve abrir mão da vigilância, em especial, nos locais que o navegador não conhece; e
- 6) **Antes de realizar qualquer obra ou colocação de boia/poita nas águas brasileiras, procure consultar as Normas da Autoridade Marítima ou as CP/DL/AG.**

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Proprietário/Condutor da embarcações as medidas de precaução de segurança quanto às manobras marinheiras;
- 2) Fundear uma embarcação na poita é uma atividade aparentemente simples, todavia, merece atenção e cuidados básicos para que em situações de perigo os risco sejam minimizadas;
- 3) **Item 0215 da NORMAM-11/DPC - ESTABELECIMENTO DE BOIAS DE AMARRAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE PESCA E ESPORTE E/OU RECREIO:** O interessado no estabelecimento de boias de amarração de embarcações de pesca, esporte e recreio deverá apresentar requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente com jurisdição sobre o local da obra constando, obrigatoriamente, a finalidade das boias, o tipo e quantidade das boias que serão estabelecidas; e
- 4) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Agindo com precaução, não existe mau tempo.

Nº: 39/2022	PROCESSO Nº 32.002/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	04/03/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Entre a Ponta da Galheta e a Barra da Lagoa, Florianópolis - SC
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor, casco fibra de vidro, classificada para esporte e recreio e navegação interior, conduzida por seu proprietário e quatro passageiros, suspendeu da Ilha do Campeche para a Barra da Lagoa, área classificada como ÁREA 3 (mar aberto) quando a intensidade do vento ultrapassa a 5 na Escala Beaufort (acima de 21 nós/39km/hora), de modo que aquela embarcação classificada para navegação interior não poderia navegar naquele local com aquelas condições climáticas apresentadas. O condutor não previu a quantidade de combustível que iria consumir durante o trajeto; quando se aproximava do costão, teve que parar o motor para efetuar a troca do tanque de combustível, momento este, no qual algumas ondas alagaram a embarcação, não sendo suficiente a bomba de aspiração de esgoto do porão para esgotar a água embarcada, provocando o naufrágio da embarcação. A causa determinante apurada nos autos foi o embarque descontrolado de água, aliado à falha na bomba de esgoto e a navegação em área de mar aberto por embarcação classificada para navegação interior. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação durante a sin-gradura, bem como seu emprego de acordo com a classificação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável);
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer. Não se esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar;
- 4) **Uma embarcação não deve ser empregada na navegação em área de diferente da qual foi classificada;**
- 5) Navegador!! Quando for inevitável a parada da embarcação pra reabastecimento, procure um lugar abrigado.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Mestre de uma embarcação NÃO deve empregá-la em atividades diferentes da sua classificação. Tal atitude poderá levá-lo responder processo junto ao Tribunal Marítimo, podendo responder também na esfera da justiça comum;
- 2) **Item 0325 da NORMAM-2/DPC Mod 21 - DUPLA CLASSIFICAÇÃO:**
Quando houver a necessidade da embarcação alternar periodicamente a sua área de navegação e ou atividade ou serviço, poderá ser concedida dupla classificação. Para mais informações, procure consultar as Normas da Autoridade Marítima ou as CP/DL/AG.
- 3) **Item 0326 da NORMAM-2/DPC - RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM;**
Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos que daquela em que estão autorizadas a operar, deverá solicitar à CP, DL ou AG local uma reclassificação para a viagem; e
- 4) **ATENÇÃO QUANTO AS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO:**
ÁREA 1 - Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações; e
ÁREA 2 - Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

Nº: 40/2022	PROCESSO Nº 30.316/2015
Acidente / Fato:	Excesso de passageiros a bordo
Data:	12/06/2015
Tipo da Embarcação:	Barco motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Travessia do Cais do Mar-co Zero Reci-fe - PE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco motor classificado para transporte de passageiros e navegação interior, com capacidade para um tripulante e nove pas-sageiros, utilizado para fazer a travessia entre o Cais do Marco Zero e o Parque de Esculturas Francisco Brennand, Recife - PE. O proprietário teria que se ausentar, emprestou sua embarcação para um condutor que não era habilitado e ao início do embarque de passageiros, permitiu um total de quinze pessoas a bordo, caracterizando o excesso de passageiros. O fato da navegação teve como causa determinante a conduta negligência do proprietário da embarcação, permitindo o uso por pessoa não habilitada, que negli-genciou a capacidade do barco a motor, transportando excesso de passageiros, com falta de coletes salva-vidas para todos os ocupantes, expondo a risco as vidas e fazendas de bordo. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1)O proprietário/Condutor de uma embarcação são os responsáveis por tudo e por todos a bordo. Os responsáveis pelas vidas humanas e cargas que transportam, sendo também, os responsáveis pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e de segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2)Negue o uso de sua embarcação a pessoas inabilitadas. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;

3)O condutor deve ser habilitado e conhecer as Normas da Autoridade Marítima;

4)Atenção navegante! O limite de carga e o número de passageiros que sua embarcação pode transportar devem ser respeitados. Essas informações estão no Título de Inscrição de Embarcação (TIE). e

5)A estabilidade não pode ser estimada, deve que ser calculada e os comandantes devem estar cientes de todos os fatores que afetam a estabilidade da embarcação, em especial, o excesso de passageiros.

RECOMENDAÇÕES

1)Os proprietários de embarcações DEVEM cumprir as Normas da Autoridade Marítima, a fim de aplicar procedimentos de segurança atinentes à atividade para a qual a embarcação foi classificada;

2)**NORMAM-3/DPC - RECOMENDAÇÕES AO PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO:** O proprietário de embarcação, 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.

3)A fim de prevenir que embarcações sejam ocupadas e conduzidas indevidamente por terceiros, seus proprietários ou comandantes não deverão, ao se afastarem destas, deixar na embarcação a chave de partida do motor, em especial as motos aquáticas;

4)Respeite a lotação recomendada pelo fabricante. O emborcamento de embarcações por falta da estabilidade necessária, em virtude de excesso de pessoas a bordo, está entre as causas de acidentes que registram o maior número de vítimas fatais na navegação amadora; e

5)**ESTABILIDADE** - Algumas embarcações possuem fluatuabilidade e estabilidade restritas, sendo instáveis e fáceis de virar e afundar. A maioria dos casos de acidentes fatais é decorrente da má estabilidade da embarcação. Tal fato justifica a necessi-dade de se ter atenção redobrada no uso e operação dessas embarcações. O condutor deve conhecer e observar rigorosamente as limitações de sua embarcação. Deve, ainda, sentar-se e orientar os passageiros para sentarem-se perto do centro de gravidade da embarcação de modo a manter o melhor equilíbrio.

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 no Tribunal Marítimo, ocorreram em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos adequados ou em mau estado de conservação. Portanto, todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), estabelecido pela Marinha do Brasil.





TRIBUNAL MARÍTIMO

“Justiça e Segurança para a Navegação”