



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 20 - 17 de JULHO de 2023

“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”.

ABALROAMENTO

Um navio mercante atingiu outra embarcação no momento de atracação.

ACIDENTE COM MERGULHADOR

Acidente com produtos químicos durante preparo para mergulho em plataforma.

ENCALHE DE EMBARCAÇÃO

Durante viagem noturna, com baixa visibilidade, embarcação encalha em canal de navegação.

QUEDA DE CONDUTOR - MOTO AQUÁTICA

Condutor em alta velocidade, executando manobras arriscadas, sofre acidente ao cair.

ÍNDICE

ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 21 Abalroamento envolvendo navio em manobra
- 22 Abalroação envolvendo uma canoa no Rio Negro - AM
- 23 Acidente envolvendo moto aquática na Lagoa de Mundaú - AL
- 24 Abalroamento durante manobra de desatracação
- 25 Acidente de Mergulho por uso de equipamentos não homologados
- 26 Acidente com mergulhador em Plataforma
- 27 Choque entre empilhadeira e antepara do navio provocando vazamento
- 28 Colisão de comboio contra estacas de construção de ponte
- 29 Conductor da embarcação morre em decorrência de choque elétrico
- 30 Colisão de embarcação com pilar da ponte sobre o rio Jacuí - RS
- 31 Colisão de lancha com prancha de praticante de stand up paddle
- 32 Colisão de embarcação contra o cais no momento de lançamento
- 33 Embarcação à deriva na Baía de Guanabara - RJ
- 34 Comboio à deriva causando abalroamento de balsa contra empurrador
- 35 Encalhe de comboio nas proximidades da praia do Geral, Coari - AM
- 36 Queda na água de condutor de Moto Aquática
- 37 Exposição a risco e segurança da navegação por embarcação desguarnecida
- 38 Queda de estivador durante faina de carregamento de contêineres
- 39 Acidente com estivador durante operação de carregamento de porão

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) **Ralph Dias** da Silveira Costa

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

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

Redator Assistente / Diagramação SO-ES **Cleber** Luiz de Carvalho

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/tribunamaritimo>

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 20ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 2ª edição do ano de 2023, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

Nosso TM, 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.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores com a certeza que a valorosa contribuição irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.





ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Nº: Nº 21/2023	PROCESSO Nº 33.218/2019
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	06/05/2018
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Porta container
Local:	Canal do Porto de Santos
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante tipo porta contêiner, durante manobra de entrada no canal do Porto de Santos, demandou em velocidade acima da velocidade prevista na NPCP e não utilizou de rebocador para auxiliar o giro e afastar a popa, não considerando a esperada inércia e demora na resposta dos comandos de máquinas e nos comandos de leme. Nesta velocidade perpetrada na derrota da embarcação, naturalmente, o navio não reduziria imediatamente a um comando, a ponto de permitir uma manobra segura. Tanto é que no horário do acidente o navio não se encontrava na velocidade de seis nós alegada pelo Prático responsável pela manobra. Abalroou contra três balsas que se encontravam no atracadouro da DERSA, no município de Guarujá-SP, e colisão de uma das balsas com o cais. A balsa ao ser deslocada para vante, decorrente do abalroamento, provocou diversas avarias nas balsas e no navio com danos materiais, mas sem registro de danos pessoais ou ambientais. O erro de navegação e de manobra, ao empreender velocidade incompatível no início e a não utilização do rebocador para auxiliar o giro e afastar a popa, não considerando a esperada inércia e demora na resposta dos comandos de máquinas e nos comandos de leme, foi determinante para a ocorrência do acidente, decorrente de imprudência do Prático.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Práticos observem, permanentemente, as medidas de segurança, em especial durante a execução da manobra de entrada no canal a fim de não expor a riscos a vida dos tripulantes e das fazendas de bordo;
- 2) Ao INICIAR a manobra de entrada no canal de um porto para atracação, o Prático DEVE utilizar todos os recursos de segurança para a proteção do navio, da carga, da segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica;
- 3) Durante a execução do Serviço de Praticagem, compete ao Prático observar o item 0228 da NORMAM-12/DPC Rev 1 - DOS DEVERES DO PRÁTICO e, de maneira especial, as especificidades locais que serão abordadas nas NPCP/NPCF, observando-se também o estabelecido em outros documentos afetos à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica. A NÃO observância das Normas pode causar acidentes e sérios prejuízos;
- 4) O navio navegava com velocidade acima do previsto na NPCP, incompatível para reagir com segurança às necessidades da navegação; e
- 5) Deixar de usar os rebocadores no auxílio a atracação expõe a risco a segurança do navio e da carga transportada.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de demandar o canal de navegação no exercício das suas funções, o Prático deve observar as Normas de Procedimento da respectiva capitania a fim de não colocar em risco a segurança da navegação, do navio, da carga e a prevenção da poluição aquaviária;
- 2) Cumprir as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM, NPCP/NPCF) e comunicar à CP/DL/AG sempre que, no desempenho da função de Prático, observar o seu descumprimento;
- 3) Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;
- 4) Estabelecer as comunicações que se fizerem necessárias com o Serviço de Tráfego de Embarcações - VTS (quando disponibilizado pela Autoridade Portuária) e outras embarcações em trânsito na ZP, de modo a garantir a segurança do tráfego aquaviário; e
- 5) Apresentar-se para a faina de praticagem em perfeitas condições de higidez física e capacidade mental, não tendo ingerido substâncias ou medicamentos que possam vir a comprometer o desempenho de suas atitudes, especialmente o tempo de reação e de julgamento.

Nº: 22/2023	PROCESSO Nº 31.715/2017
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	20/02/2016
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Próximo a Praia Grande, Barcelos – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha movida a motor, sem nome, sem luzes de navegação e não inscrita nas CP/DL/AG, navegava no Rio Negro, em período noturno, com destino à cidade de Barcelos, o condutor era inabilitado e não possuía coletes salva-vidas a bordo. Quando, na área de aproximação da praia, sentiu um impacto em sua embarcação, abalroou com uma canoa sem nome e não inscrita. Com o impacto seu condutor foi jogado na água e desapareceu. Após isso, iniciou-se a busca pelo desaparecido, inclusive por moradores da localidade. Somente no quarto dia após o acidente o corpo da vítima foi encontrado nas proximidades por um mergulhador. A imprudência do condutor da lancha por empreender navegação noturna sem as obrigatórias luzes de navegação em desacordo com a NORMAM-03/DPC e RIPEAM, o que colocou em risco a segurança da navegação e a vida de terceiros, foi determinante para a materialização do acidente, ceifando uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Infelizmente, mais um acidente fatal em virtude do NÃO cumprimento das Normas da Autoridade Marítima. Se os condutores fossem habilitados e as embarcações estivessem equipadas com as luzes de navegação poderia, ter evitado a perda de uma vida humana;
- 2) O Condutor empreendeu navegação noturna em desacordo com a NORMAM-3/DPC e do RIPEAM;
- 3) Os condutores de embarcações de propulsão mecânica devem ter extrema atenção para o cumprimento das Normas em vigor, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e da vida humana; e
- 4) É fundamental que os condutores de embarcações sejam devidamente habilitados a fim de mitigar a ocorrência de acidentes fatais.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever do Condutor da embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação e da navegação, 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) Subitem 4.3.3 da NORMAM-3/DPC Rev 2 - somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite.
- 3) ATENÇÃO NAVEGANTE! Somente as embarcações dotadas com luzes de navegação podem empreender navegação noturna, entre o pôr e o nascer do sol;
- 4) 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, observado as Classes mencionadas no Item 0414 da NORMAM-03/DPC; e
- 5) Não se aventure conduzir a uma embarcação sem a OBRIGATÓRIA HABILITAÇÃO, tal atitude, expõe a risco a segurança de terceiros e da sua própria vida. Procure uma CP/DEL/AG para se informar sobre o processo de como tirar sua habilitação.

Nº: 23/2023	PROCESSO Nº 30.623/2016
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	02/08/2015
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lagoa de Mundaú, Maceió - AL
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação ocorrido no dia 02 de agosto de 2015, envolvendo duas motos aquáticas. Os condutores, um Arrais Amador (ARA), o outro Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), ambos utilizavam coletes salva-vidas, suspenderam de uma marina com destino a um local denominado Prainha, onde consumiram bebidas alcoólicas. Quando navegavam retornando do passeio, em período noturno, um dos condutores guinou bruscamente para bombordo (BB) a fim de passar safo pela outra embarcação, mas não conseguiu, tendo as motos aquáticas se chocado por boreste (BE), lançando os dois condutores na água. Um dos condutores, o ARA, ficou flutuando, mas desacordado, o MAC subiu em sua embarcação e o rebocou pelo colete salva-vidas até uma Ilha próxima onde tentou reanimá-lo, em seguida pediu socorro a uma canoa que passava por perto e o levaram até a colônia de pescadores do Pontal e dali para o Hospital Geral do Estado onde foi constatado o óbito da vítima. A imprudência dos condutores por estarem ambos sob efeito de bebidas alcoólicas, não serem habilitados na categoria de Motonauta e por empreenderem navegação noturna sem que suas embarcações fossem equipadas com luzes de navegação, em desacordo com a NORMAM 3/DPC/RIPEAM, foi determinante para a materialização do acidente. As embarcações sofreram danos de pequena monta, quebra de carenagem e arranhões, sem registro de poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os condutores deixaram de observar as medidas preventivas de segurança para evitar o acidente, quando resolveram, além de ingerir bebidas alcoólicas, empreender navegação noturna sem que suas embarcações possuíssem luzes de navegação;
- 2) Os condutores não deveriam navegar ao escurecer, uma vez que as motos aquáticas não são equipadas com luzes de navegação. O que as torna um perigo à navegação;
- 3) É imprescindível que os condutores de motos aquáticas sejam habilitados na categoria de Motonauta, embarcação que exige habilidades específicas do condutor em suas manobras;
- 4) Quando no exercício de comando/condução de uma embarcação, NÃO se deve consumir bebidas alcoólicas, essa diversão poderá virar uma fatalidade para as vidas humanas; e
- 5) Ao pilotar uma moto aquática, FIQUE ATENTO: o excesso de velocidade e as manobras radicais podem ser fatais.

RECOMENDAÇÕES

- 1) 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;
- 2) Subitem 4.3.3 da NORMAM-3/DPC Rev 2 - somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite. Os equipamentos ou atividades de recreio que interfiram na navegação somente podem permanecer operando nas águas à luz do dia, isto é, entre o nascer e o pôr do sol;
- 3) ATENÇÃO NAVEGANTE! Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros Comandantes que podem tomar decisões equivocadas com prejuízo para ambos. O melhor é definir com antecedência a sua manobra, a uma distância segura de outras embarcações, como estabelecido no RIPEAM;
- 4) Condutores de embarcações evitem, o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua segurança, a segurança da navegação e demais navegantes; e
- 5) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação.

Nº: Nº 24/2023	PROCESSO Nº 31.199/2016
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	15/11/2015
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga e Petroleiro
Local:	Terminal da Cia Docas de Santana – CDSA, Santana - AP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante a manobra de desatracação do Terminal da Cia. Docas de Santana, um navio mercante, transporte de carga abalroou com outro navio tanque que estava atracado no Píer 2 do mesmo terminal, causando danos materiais nos dois navios. O prático ao iniciar a manobra de desatracação, colocou um rebocador na popa por boreste (BE) e determinou que largassem todos os cabos de amarração do navio e que o rebocador puxasse o navio para fora do cais. O navio começou abrir a popa e a proa simultaneamente, determinou que dessem uma “palhetada” com máquinas a ré (navio com passo direto) para o navio abrir a proa para BE e ordenou também que virassem o ferro de boreste, que havia sido lançado durante a atracação justamente com esse propósito. Com essas ações o prático pretendia que o navio ganhasse ângulo para entrar no canal de navegação, no entanto o navio ganhou seguimento a ré sem que a proa tendesse para BE mesmo com o auxílio do ferro, atingindo a pata do ferro de boreste do outro navio mercante que estava atracado no Píer 02 do mesmo terminal. O abalroamento provocou o entortamento da haste do ferro de boreste do navio tanque, que ficou desbalanceado e impossibilitado de gurnir o ferro adequadamente, em face da dificuldade de giro e inclinação do ferro durante o encaixe no escovem. Causou também um arranhão linear no casco a meia nau por BB. A causa determinante foi a imperícia do Prático que ordenou dar “palhetadas” para ré provocando a movimentação do navio para cima do navio atracado. Não houve vítimas e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de navio, durante a manobra de atracar/desatracar, mesmo assessorado pelo Prático deve ficar atento às medidas preventivas e de segurança visando o bem comum da navegação; NÃO devendo portanto, ignorar as regras de segurança da navegação;
- 2) Importante ressaltar que a atividade de praticagem é essencial à segurança do navio, porque reduz a possibilidade de acidentes, que podem custar vidas. Além de reduzir danos ao meio ambiente, aos próprios navios e instalações portuárias e, ainda, prejuízos de milhões;
- 3) Espera-se que os Práticos cumpram rigorosamente o Item 0228 da NORMAM 12 Rev 1 - DOS DEVERES DO PRÁTICO, a fim de evitar acidentes e proporcionar maior eficiência e segurança à navegação e garantir proteção à sociedade e a preservação do meio ambiente; e
- 4) O Prático NÃO DEVE desprezar o cumprimento das regras 7 e 8 do RIPEAM.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Prático zelar e adotar as medidas preventivas de segurança para a completa segurança da embarcação, bem como evitar a realização de manobras que venham expor a risco a segurança das vidas humanas 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; e
- 2) A atividade é baseada no conhecimento dos acidentes e pontos característicos da área onde é desenvolvida (trechos da costa, portos, estuários de rios, em baías, lagos, rios, terminais e canais onde há tráfego de navios). Só para exemplificar, quando um navio chega ao porto, é emitido um aviso dado pelo capitão da sua chegada, para que seu agente, proprietário ou afretador, adote as providências necessárias para sua atracação;
- 3) O serviço desse profissional é de suma importância no Brasil e em qualquer parte do mundo, pois ao

navegar em águas internacionais, a profundidade do oceano não causa nenhum risco à embarcação, entretanto, ao se aproximar da área costeira, o comandante de um navio em muitos casos não conhece as áreas onde o navio pode ou não navegar com segurança, então neste momento entra em ação o serviço do prático.

4) Item 0228 da NORMAM 12 Rev 1 - DOS DEVERES DO PRÁTICO - Compete ao Prático no desempenho das suas funções:

- Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;

- Manter-se atualizado quanto às particularidades do governo, da propulsão e das condições gerais das embarcações, a fim de prestar com segurança e eficiência o Serviço de Praticagem;

5) Item 0230 da NORMAM 12/DPC Rev 1 - DOS DEVERES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO COM RELAÇÃO AO PRÁTICO:

- A presença do Prático a bordo não desobriga o Comandante e sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação, devendo as ações do Prático serem monitoradas permanentemente;
- Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem:
- Informar ao Prático sobre as condições de manobra da embarcação;
- Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação;
- Fiscalizar a execução do Serviço de Praticagem, comunicando à CP/DL/AG qualquer anormalidade constatada;
- Dispensar a assessoria do Prático quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à CP/DL/AG, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão;
- As manobras de desatracação deverão ser realizadas, obrigatoriamente, com ousos de, no mínimo, dois rebocadores.
- 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
- 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: 25/2023	PROCESSO Nº 31.608/2017
Acidente / Fato:	Acidente de mergulho
Data:	26/07/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Nas águas costeiras da Praia de Tibau – RN
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de pesca suspendeu do porto de Tremembé, município de Icapuí – CE, com destino ao local de pesca nas proximidades da praia de Pontal, município de Areia Branca-RN, para localizar e recuperar os equipamentos de pesca (Manzua) que ficou no fundo do mar. Para isso, o proprietário da embarcação contratou um mergulhador não habilitado para auxiliar nos trabalhos de buscas do material desaparecido no fundo do mar. A embarcação chegou ao local onde o material de pesca havia sumido e por volta das 12h, iniciou o mergulho. Após três horas de mergulho, o mergulhador não habilitado voltou para a embarcação e disse que estava se sentindo mal, vindo a desmaiar. Vendo a gravidade do acidente, os tripulantes suspenderam com a embarcação com destino ao porto de origem local, por volta das 20h, quando a vítima foi levada para o Hospital Municipal de Icapuí, onde recebeu atendimento médico, porém não houve melhora, tendo sido transferido para outro Hospital Municipal, que o atendeu e encaminhou para o Hospital Naval de Natal, onde foi atendido na Câmara Hiperbárica. O acidentado utilizava material de mergulho não homologado pela Marinha do Brasil, conforme estabelece a NORMAM-15/DPC, e não possuía habilitação para tal, não tendo conhecimento da atividade de mergulho. Consta nos Autos do Processo que o proprietário agiu com negligência, em virtude de ter contratado pessoa não habilitada para a atividade de mergulho para recuperar material de pesca (covos), e por não possuir a bordo o material homologado pela Marinha do Brasil para realização desta atividade, em plena inobservância às normas que regulamentam a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação, fatos estes que culminaram no acidente hiperbárico sofrido pela vítima. Não houve registro de danos materiais e nem ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/Mestres de embarcações sejam habilitados e seus tripulantes qualificados para a atividade para a qual a embarcação é classificada, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário da embarcação contratou pessoa não habilitada para exercer atividade de mergulho em descordo com a legislação vigente, NORMAM-15/DPC;
- 3) Por falta de conhecimento técnico profissional e inabilitação para o exercício de mergulho profissional, a vítima deixou de aplicar os procedimentos básicos de segurança de um Plano de Operação de Mergulho;
- 4) A vítima utilizou material de mergulho não homologado pela Marinha do Brasil em faina de mergulho; e
- 5) O acidente poderia ter sido evitado se o proprietário da embarcação NÃO tivesse contratado pessoa inabilitada para a atividade de mergulho.

RECOMENDAÇÕES

1. É fundamental que os proprietários de embarcações que exercem atividade de pesca e que envolva o emprego de mergulhador profissional, verifique se o profissional é de fato habilitado por uma escola de mergulho homologada pela Diretoria de Portos e Costas;
2. Item 0139 da NORMAM-15/DPC - MERGULHADOR PROFISSIONAL: é o Aquaviário do 4º Grupo, tripulante ou não tripulante, com habilitação certificada pela AMB;
3. Item 0152 da NORMAM-15/DPC - OPERAÇÃO DE MERGULHO: atividade que envolve trabalhos submersos com emprego de mergulhadores profissionais e que se estende desde os procedimentos iniciais de preparação até o final do período de observação do mergulhador. O proprietário da embarcação NÃO DEVERIA ter contratado tripulante em desacordo a esta norma;
4. Item 1111 da NORMAM-15/DPC - TEMPO MÁXIMO SUBMERSO PARA MERGULHO A AR: o tempo máximo submerso diário, incluindo a descompressão, em mergulhos utilizando ar comprimido é de até quatro horas (240 minutos), variando de acordo com o tempo de fundo para cada mergulhador.

Nº: 26/2023	PROCESSO Nº 31.446/2017
Acidente / Fato:	Acidente com mergulhadores a bordo
Data:	18/11/2012
Tipo da Embarcação:	Plataforma
Atividade:	Extração de petróleo
Local:	Bacia de Campos dos Goytacazes – RJ
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	2 Vítimas não fatais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho a bordo de uma Plataforma de petróleo localizada na Bacia de Campos, ocorrido por vazamento de produto químico líquido, envolvendo dois mergulhadores. Após o Diálogo Diário de Segurança (DDS), dois mergulhadores se deslocaram até a oficina de mergulho para se prepararem para execução da atividade de inspeção; ao chegarem ao local, perceberam que o piso do interior do compartimento estava molhado, entretanto, não deram muita importância pois acharam que se tratava de água no convés. Contudo, uma faina de carga estava sendo movimentada naquele local, se tratava de um produto químico, sem odor ou coloração, denominado “SC-40” e “OS-40”. Os dois produtos estavam acondicionados em um tonel, sem qualquer indicação de periculosidade de produto. Ainda dentro do compartimento, ambos mergulhadores começaram a sentir enjoos, falta de ar e irritação nas vias respiratórias, conseguiram se deslocar até onde puderam e tiveram a ajuda de um jatista funcionário da empresa, que socorreu e levou os dois mergulhadores para a enfermaria. A partir dessa ocorrência, o enfermeiro informou ao Técnico de Segurança da empresa que havia um vazamento de produto químico e a área foi isolada, sendo feita a imediata comunicação via sistema de fonoclama da plataforma. As vítimas foram removidas para a unidade médica de saúde em Macaé, onde receberam atendimento médico, sendo constatadas lesões graves nas duas vítimas. A causa determinante: inalação de produto venenoso e desrespeito às regras de segurança, decorrente da negligência e imprudência da empresa empregadora.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Comandantes de embarcações DEVEM estabelecer procedimentos e critérios para que o transporte de produtos perigosos e sua arrumação a bordo possa ocorrer visando a segurança dos tripulantes, a integridade da embarcação e os riscos de danos ao meio ambiente;
- 2) Durante a operação de carga/descarga de produtos químicos, NÃO DEIXE de informar os setores envolvidos na operação;
- 3) O Comandante NÃO devia ter descumprido as REGRAS 5, 6 e 7 do RIPEAM, que estabelece a segurança da navegação;
- 4) Falha no isolamento da área destinada ao armazenamento das embalagens contendo os produtos químicos;
- 5) Atenção Comandante! Ao transportar cargas de Substâncias Tóxicas ou Infectantes NÃO deixe de observar os códigos e convenções internacionais publicados pela Organização Marítima Internacional – IMO. Uma falha de segurança pode ser fatal para as vidas de bordo; e
- 6) A Norma Regulamentadora nº 30.1 do MTE, estabelece requisitos para a proteção e o resguardo da segurança e da saúde no trabalho aquaviário observadas no ambiente de trabalho para a prevenção de possíveis lesões ou agravos à saúde do trabalhador.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os Comandantes de navios, tenham pleno conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura da carga transportada e não exposição a risco das vidas humanas;
- 2) NORMAM-01/DPC Mod 45 - Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos (FISPQ), apresenta todas as informações que devem conter nas embalagens de todos os produtos que contenham química, facilitando, através dessa padronização, a leitura dos mesmos pelos profissionais da área;
- 3) Os locais destinados ao armazenamento dos produtos químicos deverão:
 - a) ter anteparas e cobertura, sendo fechados a chave;
 - b) ter afixadas placas ou cartazes com símbolos de perigo; e
 - c) possuir abertura de ventilação comunicando-se exclusivamente com o exterior, dotada de proteção que não permita o acesso por pessoa desconhecida.

Nº: 27/2023	PROCESSO Nº 33.077/2019
Acidente / Fato:	Fato da navegação envolvendo empilhadeira a bordo de navio
Data:	31/01/2018
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Terminal de Praia Mole, Serra – ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante encontrava-se atracado no terminal de placas do Porto de Praia Mole para carregamento de placas de aço, quando durante uma manobra, o garfo da empilhadeira danificou uma antepara do porão nº 5, provocando vazamento de óleo para o interior do porão. De imediato iniciaram a transferência do óleo do tanque avariado para outros tanques da embarcação. Consta nos Autos do Processo que não houve poluição ambiental e que antes de iniciado o trabalho de carregamento o porão foi inspecionado e dado como pronto para receber qualquer tipo de carga, inclusive grãos. Segundo a perícia, ocorreu um furo de cerca de 150mm na antepara de vante do porão nº 5, por boreste (BE), não tendo ocorrido poluição marinha. O fator determinante do fato da navegação observado foi o erro na movimentação da empilhadeira por imperícia do operador, expondo a risco a segurança do navio, das vidas de bordo e fazendas embarcadas. Não houve danos pessoais e danos ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os operadores de máquinas a bordo sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as fainas, o operador deve ser uma pessoa especializada para o exercício regular da profissão e dos trabalhos a bordo a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) NÃO se devem realizar trabalhos nos porões de navios sem que tenha participado das orientações de segurança transmitidas pelo Operador Portuário; e
- 3) O operador da empilhadeira NÃO demonstrou perícia na manobra da empilhadeira durante a atividade/serviço; expôs a risco a segurança da navegação, das fazendas de bordo e salvaguarda da vida humana a bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Durante a realização dos trabalhos de carregamento/descarregamento de navios, os trabalhadores portuários devem ficar atentos as medidas de precaução de segurança estabelecidas e supervisionadas pelo Operador Portuário;
- 2) A Norma Regulamentadora (NR-29) regula a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilita os primeiros socorros a acidentados e alcança as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários;
- 3) Além de capacitação, informações e instruções, o trabalhador deve receber orientação em serviço, que consiste de período no qual deve desenvolver suas atividades sob orientação e supervisão direta de outro trabalhador capacitado e experiente, com duração mínima de trinta dias;
- 4) Norma Regulamentadora 29.3.2: Compete aos operadores portuários e aos tomadores de serviço, em relação aos trabalhadores avulsos; e
- 5) Assegurar que as operações ocorram após a implementação das medidas de prevenção, conforme previsto na NR-01 (Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais).

Nº: 28/2023	PROCESSO Nº 30.827/2016
Acidente / Fato:	Colisão de comboio contra estacas de obra
Data:	25/05/2015
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Transporte de carga e passageiros
Local:	Rio Madeira, Distrito de Abunã, Porto Velho - RO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por empurrador e balsa navegava no Rio Madeira, altura de Abunã, ao se aproximar para atracar na rampa da margem direita do Rio Madeira, teve uma queda na rotação do motor, por sujeiras no sistema de injeção eletrônica causada por resíduos no combustível. Com a diminuição da rotação do motor, o rebocador não conseguiu manter o curso do conjunto, ficando à deriva. Em seguida, a balsa encostou-se ao barranco, girou e só parou quando o rebocador se apoiou na camisa metálica nº 3 da estrutura da ponte. O fator operacional contribuiu para a ocorrência uma vez que a mangueira do sistema de injeção eletrônica estava suja com resíduos de combustível, resultando na queda brusca de rotação do motor. Considerando que havia ausência do embarque de um tripulante maquinista a bordo, em desacordo com o CTS da embarcação. A Armadora do comboio foi negligente no cumprimento de suas funções, pois não contratou o quantitativo da tripulação adequada conforme previsto no Cartão de Tripulação de Segurança e, o Comandante da embarcação, da mesma forma, foi negligente no cumprimento de suas funções a bordo, por não ter observado as Normas de Procedimentos estabelecidos para uma navegação segura, vez que assumiu o Comando da embarcação sem a Tripulação de Segurança completa. Esse conjunto de falhas foi determinante para a ocorrência do acidente. Não houve acidentes pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário, com registro de danos materiais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Antes de suspender com a embarcação, verifique se a manutenção preventiva dos equipamentos de bordo está em dia, 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; e
- 3) O proprietário autorizou o comboio suspender com a tripulação incompleta expondo a risco a segurança da vida humana dos tripulantes embarcados e da segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O proprietário deveria ter equipado sua embarcação de acordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), com o embarque de um Marinheiro Fluvial de Máquinas a fim de não expor a risco as vidas de bordo e a segurança da navegação;
- 2) 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;
- 3) Item 0104 da NORMAM-1/DPC Mod 39 - LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO CTS -
 - a. A tripulação de segurança será estabelecida de acordo com o Laudo Pericial (Anexo 1-B), elaborado pela CP, DL ou AG, utilizando a cópia encaminhada pelo interessado (item 0103) como referência;
 - b. Na elaboração do Laudo Pericial serão considerados parâmetros, tais como: porte da embarcação, tipo de navegação, potência total das máquinas, serviço ou atividade em que será empregada, os diversos sistemas de bordo e sua manutenção, peculiaridades do trecho a navegar e aspectos da operação propriamente dita. Em função desses parâmetros, serão estabelecidos os níveis, categorias e quantidades dos tripulantes, de acordo com suas habilitações;
- 4) A determinação do número de pessoas necessárias à realização dessas atividades é da responsabilidade do armador; e
- 5) Item 0522 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos instalados a bordo, mantendo sempre pronto para operação.

Nº: 29/2023	PROCESSO Nº 34.197/2020
Acidente / Fato:	Vítima de choque elétrico a bordo de embarcação
Data:	29/03/2019
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Baía de Guaratuba, Guaratuba-PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário de uma lancha a motor que se encontrava em um trapiche de um restaurante próximo à Baía de Guaratuba realizava sozinho, a manutenção elétrica de sua embarcação. Em um dado momento, os funcionários do restaurante sentiram sua falta, tentaram fazer contato telefônico, mas sem obter sucesso. O gerente do restaurante foi até a lancha e lá encontrou o corpo do proprietário, vítima de uma descarga elétrica, caído com fios elétricos nas mãos, mandou desligar o cabo de energia que estava ligado ao apartamento localizado acima de restaurante concomitante acionou o SAMU que ao chegar ao local, constatou a morte. A vítima estava executando serviço elétrico em local molhado sem fazer uso de calçado, o que foi determinante para a ocorrência do fato, decorrente de provável

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para sua segurança, é imprescindível que durante os serviços de manutenção, em especial, realizado sem circuitos elétricos, faça uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI);
- 2) Ao iniciar uma atividade de reparo elétrico, sempre verificar se a rede foi totalmente desalimentada;
- 3) A vítima poderia ter evitado o acidente se tivesse observado as orientações de segurança constantes na Norma regulamentadora nº 10 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE); e
- 4) Trabalhar com manutenção de equipamentos elétricos exige habilitação, qualificação e capacitação. Caso contrário, você está sujeito a sofrer acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **Conte com um eletricista:** fazer alterações desse tipo sem a devida capacitação pode acarretar acidentes elétricos. Por isso, a presença de um eletricista, que é o profissional capacitado e adequado para fazer qualquer instalação ou manutenção, se faz necessária, tomando todos os cuidados necessários para evitar um acidente com a rede elétrica;
- 2) Durante uma reforma, desligue o quadro de distribuição: ao fazer qualquer intervenção na rede elétrica, desligar o quadro de força é essencial para que a pessoa que esteja mexendo nas instalações não receba um choque ou sofra qualquer outro tipo de acidente com a rede elétrica;
- 3) **Não deixe fiações expostas:** fios e cabos desencapados devem ser substituídos imediatamente a fim de não pôr a segurança da embarcação em risco. Além disso, é recomendado que todos os fios estejam dentro de canaletas ou eletrodutos (conduítes) a fim de evitar qualquer tipo de contato com esse material;
- 4) É fundamental que os reparos e manutenções de embarcações sejam feitas por especialistas e de forma segura para não exposição a risco das vidas humanas e das fazendas de bordo. O Equipamento de Proteção Individual (EPI) é indispensável nas funções em que há riscos à saúde e à integridade física do trabalhador; e
- 5) Os trabalhadores autorizados a intervir em instalações elétricas devem possuir treinamento específico sobre os riscos decorrentes do emprego da energia elétrica e as principais medidas de prevenção de acidentes em instalações elétricas, de acordo com o estabelecido no Anexo III desta NR 10 do MTE.



Nº: 30/2023	PROCESSO Nº 32.415/2018
Acidente / Fato:	Colisão com pilar de ponte
Data:	23/10/2016
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Rio Jacuí, Eldorado do Sul, Porto Alegre - RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante, tipo graneleiro, suspendeu de Morretes com destino à Guaíba. Quando navegava no rio Jacuí, altura do município de Eldorado do Sul, com velocidade de 12 nós (acima da permitida no local), em lastro, em período noturno sob forte correnteza, por ocasião da transposição da área em que estava situada a ponte sobre o rio Jacuí, acabou colidindo com o pilar da ponte. Segundo consta nos autos do processo, havia espaço para manobra, porém, devido à correnteza muito forte, houve o acidente. O erro de manobra por trafegar com velocidade acima da permitida, em lastro, em período noturno sob forte correnteza, foi determinante para a ocorrência do acidente, decorrente de imprudência do Comandante do navio. Houve danos materiais, mas sem registro de danos pessoais e de poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de um navio é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas, da carga que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as manobras marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança do navio e da navegação;
- 2) É fundamental que ao empreender navegação noturna, redobre-se a atenção na condução segura para não expor a riscos da segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) NÃO suspenda com embarcações sem verificar as condições do tempo, redobre a vigilância em navegação noturna;
- 4) O Comandante empreendeu navegação em área com velocidade acima do permitido pela Autoridade Marítima; e
- 5) O Comandante deixou de observar as REGRAS 2, 4 e 5 do RIPEAM.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de embarcações cumpram as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto a 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/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 3) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mau tempo;
- 4) ATENÇÃO COMANDANTE! Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes;
- 5) REGRA 2 do RIPEAM – Responsabilidade
 - a. Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinheira ou pelas circunstâncias especiais do caso; e
 - b. Ao interpretar e cumprir estas Regras deverão ser levados na devida conta todos os perigos à navegação e de colisão e de todas as circunstâncias especiais, inclusive as limitações das embarcações envolvidas, os quais poderão tornar um afastamento destas Regras necessário para evitar perigo imediato.
- 6) REGRAS 4 E 5 DO RIPEAM
 - REGRA 5 Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
 - 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.

Nº: 31/2023	PROCESSO Nº 33.222/2019
Acidente / Fato:	Colisão de bote com (prancha) stand up paddle
Data:	01/04/2018
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Lançamento de Navio
Local:	Praia da Enseada, Guarujá – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote, casco de fibra de vidro, classificado para navegação interior, atividade de apoio ao turismo, navegava no Canto do Tortuga, na praia da Enseada, veio a colidir com a prancha de uma praticante de stand up paddle, provocando lesões corporais gravíssimas, inclusive, com a perda do membro superior direito. A embarcação possuía protetor de hélice, que não resguardava adequadamente a integridade física dos banhistas, em desacordo com o item 1.13.2 da NORMAM-3/DPC. A vítima estava junto com seu esposo quando foram atingidos pelo bote e caíram na água, a vítima não fatal foi conduzida ao Hospital Santo Amaro. O condutor do bote atuou com negligência e imprudência na condução da embarcação, faltando com o dever de vigilância durante a navegação, eis que não visualizou com antecedência os praticantes de stand up paddle, culminando na colisão com a vítima, que sofreu lesões corporais gravíssimas, em face da perda do seu membro superior direito. Além disso, o tripulante que tinha a função de atuar como ajudante da embarcação, não possuía habilitação necessária, conforme previsto na NORMAM-3/DPC, não sendo aquaviário, nem mesmo amador, fatores que contribuíram para a colisão e a exposição a riscos. O conjunto de falhas na vigilância da navegação e o protetor de hélice que não resguardava adequadamente a integridade física dos banhistas, foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos pessoais, materiais, mas sem registro de poluição ambiental.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações, redobrem a atenção e mantenham vigilância constante, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) O Condutor de uma embarcação seja ela a propulsão mecânica/remo deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da singradura;
- 3) Empreender uma singradura sem conhecer as Normas da Autoridade Marítima pode ser um risco para segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; e
- 4) As embarcações de apoio ao turismo e de transporte de passageiros devem ser tripuladas por aquaviários habilitados e manter vigilância constate de acordo a REGRA 5 do RIPEAM.

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;
- 3) Item 1.13.9 da NORMAM-03/DPC, REV 2, MOD 3 - Recomendações especiais para o emprego de Pranchas esportivas Stand up Paddle, Wind Surf, Kite Surf.

Esses equipamentos, apesar de propiciarem a locomoção no meio aquático não se caracterizam como embarcações, em especial no que diz respeito à caracterização dada pelo artigo 2º da Lei no 9.537/1997 que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário. Recomenda-se aos seus praticantes o uso de coletes salva-vidas, em especial nas áreas A-2, o conhecimento do tráfego aquaviário local e o regime de correntes e ventos de modo a não comprometer a sua segurança. O tráfego em áreas de segurança tais como canais de acesso aos portos, pode colocar em risco o seu condutor e também as embarcações em tráfego;

- 4) As embarcações que navegam em áreas de banhistas, DEVEM possuir um protetor de hélice, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e usuário(s) do dispositivo; e
- 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.

Nº: 32/2023	PROCESSO Nº 29.059/2014
Acidente / Fato:	Colisão de Supply contra cais
Data:	12/10/2013
Tipo da Embarcação:	Rebocador
Atividade:	Apoio marítimo
Local:	Rio Itajaí- Açú, Itajaí -SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante uma manobra de lançamento de um navio Supply que estava no Estaleiro Detroit Brasil Ltda, localizado na calha do rio Itajaí, ocorreu uma colisão com o cais da Empresa de Pesca, que fica aproximadamente duzentos metros do estaleiro. Consta nos Autos do Processo que o retardo no início da manobra de puxada e no momento do lançamento, a velocidade do vento e da corrente era considerável, naturalmente deslocando a embarcação, havendo ruptura do cabo, na tentativa de recuperar o tempo de retardo de início da manobra de puxada, contribuindo para a ocorrência. Constatase que o lançamento da embarcação foi mal planejado, com a escolha de entrada pela proa em dia de fortes ventos e corrente, assim como houve uma falta de coordenação com os rebocadores, o que ocasionou o tesamento do cabo de reboque, e com o excesso de carga, o seu rompimento e conseqüente colisão. Teve como causa determinante: o excesso de velocidade na descida da rampa; condições adversas de vento e corrente e falta de planejamento e coordenação dos rebocadores, decorrente de imprudência do Estaleiro Detroit Brasil Ltda. Houve avarias no Supply acima da linha d'água pelos dois bordos e danos materiais no cais da Empresa de Pescados, não houve danos pessoais e nem poluição do meio ambiente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O lançamento de um navio consiste essencialmente em transferi-lo da terra firme para a água, através do escorregamento num plano inclinado sob a ação do seu próprio peso;
- 2) Para segurança da navegação e da embarcação, antes de realizar uma manobra de lançamento da carreira de um Estaleiro, se faz necessário uma reunião prévia de planejamento a fim de que a manobra seja realizada com plena segurança;
- 3) A falta de planejamento prévio fez com que a manobra desse errado, provocando o acidente; e
- 4) O coordenador da manobra não deve perder o controle dos rebocadores, controlando via rádio as ações de ambas embarcações.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Um rigoroso planejamento deve ser feito para que a manobra seja realizada com o mínimo de risco possível;
- 2) Todos os tipos de lançamento possuem riscos e nem sempre dão certo. Neste momento é fundamental a análise de um profissional qualificado e experiente;
- 3) Ao avaliar a segurança, todas as preocupações e os perigos que possam existir sobre a embarcação devem ser considerados e as perguntas sobre esta segurança respondidas honestamente, incluindo ou não as melhorias que podem ser feitas; e
- 4) O lançamento é uma operação trabalhosa, exigindo muitos cálculos. A época do lançamento depende de muitos fatores, não havendo vantagem em que o navio seja lançado muito cedo, a não ser que se precise da carreira para nova construção. As condições meteorológicas devem ser consideradas, em especial, se o lançamento for realizado em áreas de grandes correntezas.



Nº:33/2023	PROCESSO Nº 32.306/2018
Acidente / Fato:	Navio à Deriva
Data:	07/11/2016
Tipo da Embarcação:	Navio de apoio marítimo
Atividade:	Fundeado na Baía de Guanabara - RJ
Local:	Baía de Guanabara - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio de apoio marítimo de bandeira estrangeira estava fundeado no interior da Baía de Guanabara, quando foi observado o aumento da intensidade do vento para 28 nós e logo em seguida para 35 nós, em decorrência da situação climática, a embarcação arrastou o ferro, derivando aproximadamente 300 metros para o meio do canal de navegação. O Chefe de Máquinas deu partida no Motor de Combustão Principal (MCP) de Bombordo (BB) e buscou neutralizar a força do vento, interrompendo a deriva, assim, a embarcação ficou parada na posição. Não foi possível suspender o ferro em virtude de só existirem dois tripulantes a bordo e que posteriormente foi colocado em funcionamento outro MCP. A empresa operadora do navio deslocou uma equipe para auxiliar o pessoal de bordo (quatro da empresa mais o Comandante e o Chefe de Máquinas), de forma a possibilitar a manobra da embarcação, que foi reposicionada no local correto de fundeio. A deficiência quantitativa e qualitativa de tripulação foi determinante para a ocorrência do fato da navegação. A embarcação com apenas dois tripulantes a bordo, descumprindo o mínimo de segurança. A empresa armadora da embarcação agiu com negligência, por não prover tripulantes na qualificação e na quantidade mínima para guarnecimento seguro do navio, conforme estabelecido no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS). Tendo sido necessário o apoio externo para reposicionamento do navio no fundeadouro. Não houve registro de avarias do material, danos pessoais nem poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A empresa armadora/Comandante de uma embarcação são os responsáveis pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento às Normas de Segurança da Autoridade Marítima para não comprometer a segurança da navegação;
- 2) A empresa armadora responsável pelo navio realizou faina de fundeio em desacordo com a NORMAM-01/DPC Mod 41; e
- 3) A empresa armadora tripulou a embarcação em desacordo com o Item 0101 da NORMAM-01/DPC Mod 39.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Os armadores/Comandantes de embarcações devem ter constante cuidado com a manobra 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 0458 da NORMAM 01/DPC Mod 41 - GENERALIDADES
Caberá ao responsável técnico pela embarcação o dimensionamento do sistema de amarração e fundeio, utilizando tabelas e/ou métodos de cálculo com comprovada eficiência prática. Fatores ambientais adversos tais como correntezas, corredeiras, tipos de fundo, ventos e ondas deverão ser levados em consideração.
 - As amarras poderão ser de elos com ou sem malhetes, cabos de aço ou materiais sintéticos.
 - Para as embarcações classificadas, deverão ser seguidos os requisitos previstos nas regras da Sociedade Classificadora.
 - a) Embarcações classificadas deverão possuir dispositivos de amarração e fundeio de acordo com o previsto nas regras da sociedade classificadora da embarcação;
 - b) Demais embarcações deverão possuir dispositivos de amarração e fundeio em conformidade com as características da embarcação, devendo atender ao previsto no item 0458 destas normas;
 - c) Embarcações sem propulsão e não tripuladas estão isentas de dotarem dispositivos de amarração e fundeio; e
- 3) 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.

Nº: 34/2023	PROCESSO Nº 26.733/2012
Acidente / Fato:	Deriva de comboio
Data:	30/05/2010
Tipo da Embarcação:	Rebocador /empurrador
Atividade:	Empurrador
Local:	Entrada do furo do rio Humaitá, Eirunepé - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio composto de Empurrador e balsa suspendeu de Eirunepé com destino à cidade de Cruzeiro do Sul, AC, navegava pelo rio Juruá, sem anormalidade, até que, na altura do furo do Humaitá, ainda no município de Eirunepé, AM, ocorreu a quebra da engrenagem do timão do rebocador, o deixando à deriva e a mercê da correnteza. As embarcações foram arrastadas, terminando por colidir com um banco de areia à margem do rio, instante em que o empurrador foi atropelado (abalroado) pela balsa. O choque entre as duas embarcações provocou o adernamento do empurrador, seguindo-se do seu naufrágio. Os tripulantes que haviam se transbordado para o convés da balsa na iminência de naufrágio do empurrador, foram resgatados por um batelão que passava pelo local, transportando-os até Eirunepé. O desgaste natural ou a fadiga do material de governo da embarcação, que ao sofrer maior esforço em virtude da forte correnteza local, partiu a engrenagem que liga o timão à redutora do leme tornando inoperante o sistema. Como causa determinante do acidente, ficou registrada a falta de manutenção preventiva no sistema de governo do empurrador, expondo a grave risco a incolumidade e segurança das embarcações, vidas humanas, fazendas de bordo. Houve danos materiais mas sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O Armador/Comandante da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo, responsável pela manutenção preventiva e segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo zelar sempre pela segurança e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2 Antes de suspender com uma embarcação, NÃO deixe de fazer a manutenção preventiva dos equipamentos de bordo, por falta de manutenção do sistema de governo ocorreu o acidente; e
- 3 Este acidente da navegação poderia ter sido evitado se o Armador/Comandante empurrador tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de manutenção preventiva dos equipamentos da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 0522 da NORMAM-02/DPC Mod 21 Manutenção - Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos de combate a incêndio, proteção individual e equipamentos de salvatagem. Esse sistema deverá incluir um registro da manutenção efetuada disponível para fiscalização a qualquer tempo;
- 2) ATENÇÃO COMANDANTE! ANTES DE INICIAR A SINGRADURA - Leia e conheça o sistema de manutenção preventiva dos equipamentos da embarcação, caso a manutenção dos equipamentos não esteja em dia, DETERMINE a realização da manutenção dos equipamentos antes de suspender;
- 3) As embarcações com AB superior a 20 deverão atender aos requisitos de manutenção preventivas constantes no sistema de manutenção da embarcação e observar as Normas da Autoridade Marítima aplicáveis ao tipo, porte da embarcação e área de navegação; e
- 4) Manutenção preventiva: A manutenção preventiva são ações planejadas em intervalos predeterminados, com base na vida útil dos componentes, para reduzir a probabilidade de falhas nos equipamentos. Dessa forma é possível evitar paradas não programadas, manutenibilidade e confiabilidade dos equipamentos.

Nº: 35/2023	PROCESSO Nº 31.436/2017
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	29/09/2015
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Rebocador/empurrador
Local:	Proximidades de praia do Geral, Coari – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador e balsa, sob o comando de um Capitão Fluvial e conduzida no momento do acidente por um Contramestre Fluvial, que estava manobrando o comboio. Nesse mesmo dia, contrariando as normas da empresa e as normas legais de segurança da navegação, os dois seguiram viagem durante a noite em meio um nevoeiro, (baixa visibilidade), assumindo o risco de possíveis danos. Tal conduta associada a falta de conhecimento do canal de navegação pelo Comandante culminou com o encalhe da balsa. A embarcação estava com deficiência de equipamentos de comunicação, ecobatímetro e itens de salvatagem obrigatórios, ainda assim, o Comandante seguiu viagem. O Comandante foi imprudência e negligência do em prosseguir viagem em navegação noturna e em baixa visibilidade assumiu o risco cujo o erro de navegação materializou-se o acidente com danos materiais, mas sem danos pessoais ou ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É fundamental que os Comandantes de embarcações sejam habilitados para uma navegação segura e tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção às Normas da Autoridade Marítima durante toda a singradura para não expor a risco as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) NÃO se deve empreender uma singradura sem que os equipamentos de auxílio a navegação estejam em pleno funcionamento;

3) Navegar sob condições de baixa visibilidade, pode ser arriscado para a segurança da navegação e nenhuma embarcação que não possua equipamento radar deve prosseguir viagem;

4) ATENÇÃO NAVEGANTE! Empreender navegação noturna e em baixa visibilidade, requer a utilização dos equipamentos de segurança de navegação e o estabelecimento de medidas de precaução de segurança e vigilância constante; e

5) O Comandante empreendeu singradura em navegação noturna e com baixa visibilidade expondo a risco a segurança da navegação e das fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação 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 0404 da NORMAM-1/DPC Mod 21 - REQUISITOS ADICIONAIS PARA EMBARCAÇÕES PROPULSADAS E COMBOIOS

- A CP, DL ou AG poderá exigir, por intermédio das NPCP/NPCF, em complementação ao requerido nos itens destas, itens adicionais de segurança, com o objetivo de atender características regionais das embarcações, do serviço nas quais são utilizadas ou da sua operação:

3) Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da navegação;

4) Atenção Comandante! Empreender navegação noturna requer constante atenção e conhecimento da região com a utilização dos equipamentos de auxílio a navegação; e

5) Em situação de muita neblina e em baixa visibilidade noturna, é aconselhável abarrancar em um lugar seguro e prosseguir viagem após o tempo melhorar.

Nº: 36/2023	PROCESSO Nº 29.975/2015
Acidente / Fato:	Colisão com banhista
Data:	06/01/2018
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia de Camboinha, Cabedelo - PB
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor de uma moto aquática, transportando uma passageira, se aproximou da área de banhistas e fundeou; ambos desembarcaram, sua passageira deixou o colete salva-vidas sobre a manete do acelerador e foram para um banco de areia. Após alguns instantes do fundeio, resolveu ligar a moto aquática, fora dela, o colete que estava sobre o guidão estava pressionando o acelerador e em seguida a embarcação saiu sozinha na direção de algumas pessoas, vindo a colidir com um senhor e uma criança que estava no seu colo. E também, abalroando outra moto aquática que estava fundeada. O adulto nada sofreu, a criança teve pequenas escoriações e foi socorrida imediatamente pelos pais e encaminhada para um hospital. A imprudência e imperícia do condutor ao acionar o motor da moto aquática sem estar nela embarcado, sem os devidos cuidados, sem perceber que um colete estava pressionando o acelerador, sem uma mínima vistoria antes de ligar a embarcação, permitindo que esta saísse desgovernada e atingisse um banhista até ser parada por uma pessoa não identificada, foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos pessoais e materiais mas sem registro de danos ou poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor não demonstrou ter conhecimento das regras básicas de navegação e de segurança, em especial, ao conduzir uma moto aquática que deveria ter habilidade, perícia no manuseio da embarcação e conhecimento das Normas da Autoridade Marítima e da NPCP/NPCF das CP/DEL/AG, NÃO NAVEGAR em áreas proibidas com potencial para ocorrência de acidentes com banhistas;
- 2) A falta de "ATENÇÃO" do condutor da moto aquática contribuiu sobremaneira para a ocorrência do acidente ao não observar a posição do colete salva-vidas sobre a manete do acelerador;
- 3) O condutor da moto aquática também expôs a risco a vida de terceiros ao tentar dar partida à distância no motor da embarcação; e
- 4) Descumprimento dos procedimentos de segurança constantes na NORMAM-34/DPC.

RECOMENDAÇÕES

- 1) REALIZAÇÃO DE MANOBRAS - Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM). É preciso cuidado nas aproximações de rumos diretamente ou quase diretamente opostos de forma que sejam evitados riscos de abalroamentos;
- 2) REBOQUE DE DISPOSITIVOS - Apenas motos aquáticas (com três lugares) têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e boias.
- 3) 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; e
- 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, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores.

Nº: 37/2023	PROCESSO Nº 29.086/2014
Acidente / Fato:	Exposição a risco – deficiência de equipagem
Data:	16/01/2014
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Baía de Guanabara – RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha, movida a motor, conduzida por um Moço de Convés (MOC), empregada para o traslado de um passageiro prestador de serviço ao navio entre sua empresa e o navio que se encontrava fundeado na área 3 da Baía de Guanabara. Durante o percurso houve uma mudança de tempo repentina ocasionando dificuldades no embarque do passageiro ao navio mercante. Ocorre que, devido ao jogo do navio e da lancha decorrente das ondas do mar, o cabo soltou da mão do MOC e a lancha ficou à deriva. A embarcação se afastou do navio dando voltas, derivando no sentido do vento, em direção à ponte Rio-Niterói, na altura do seu vão central. Um rebocador que navegava nas proximidades, ao ver a lancha desgovernada, aproximou-se e embarcou um dos seus tripulantes que assumiu o controle da mesma. Em seguida, a lancha foi rebocada até o estaleiro do proprietário da embarcação. Em que pese as condições de tempo reinantes no local, constata-se que houve falha na manobra da lancha, quando foi colocada sob máquinas e marcha a vante, aprovada ao costado do navio, tendo os dois tripulantes passado para bordo do navio, sem antes fazer a amarração devida, contribuindo para que a lancha fosse deslocada e seguisse à deriva, até ser abordada e controlada por outra embarcação, evitando assim, um acidente de maior gravidade. A imprudência e negligência do condutor e da empresa proprietária da embarcação, foi determinante pela ocorrência do fato e expôs à sérios riscos a segurança da navegação, mas por sorte, não resultou em danos materiais, pessoais, tampouco poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) NÃO se deve suspender com uma embarcação sem que seja devidamente habilitado na categoria que a legislação exige;
- 2) Mesmo que uma faina marinheira seja simples, quando suspender com uma embarcação, embarque o mínimo de tripulantes para realização da manobra e se você NÃO é habilitado para conduzi-la, não o faça, pois conduzir embarcações exige habilidade. É proibido conduzir embarcação SEM a OBRIGATÓRIA habilitação; e
- 3) A empresa proprietária da embarcação empregou a embarcação em atividade sem a tripulação de segurança.

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) 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;
- 3) Item 0101 da NORMAM-1/DPC Mod 39 - APLICAÇÃO
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; e
- 4) Item 0102 da NORMAM-1/DPC Mod 39 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS
As 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).

Nº: 39/2023	PROCESSO Nº 31.832/2017
Acidente / Fato:	Queda de estivador a bordo de navio mercante
Data:	27/08/2015
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Carregamento de Contêineres
Local:	Terminal do Porto Chibatão, Manaus – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante o carregamento de contêineres a bordo de um navio mercante, que se encontrava no Porto de Chibatão, ocorreu a queda de um estivador, sofrendo várias fraturas no seu braço direito. Consta que, no dia estava trabalhando em operação de embarque de contêiner, quando o Oficial do navio constatou que um dos contêineres não estava na sua posição correta. O oficial pediu a parada do trabalho para consertar a posição do contêiner e chamou o preposto do Porto Chibatão, o Assistente de Controle Operacional, para intervir na operação, o qual determinou que o estivador subisse no contêiner, que encontrava-se a aproximadamente oito metros de altura, para fazer o travamento do contêiner. O serviço estava sendo realizado à noite, o estivador pediu que o serviço fosse realizado pela equipe da manhã, pois não tinha boa visibilidade naquele horário. A solicitação não foi aceita, a vítima teve que acatar a ordem imposta, e subiu pelas portas dos outros contêineres até alcançar o terceiro contêiner. Após realizado o serviço de travamento, agarrado na porta do terceiro contêiner, pediu ajuda para descer pois não tinha mais forças para realizar a descida, dado a demora da chegada deste auxílio, não foi possível que a testemunha continuasse se segurando à porta, onde veio a desgarrar-se, caindo no convés do navio, entre ferros pontiagudos, numa queda de aproximadamente oito metros de altura, vindo a sofrer luxações expostas no cotovelo direito, rompimento da artéria braquial além de diversas outras lesões. Ressalta-se que a vítima não fazia uso do EPI correto para a realização do serviço em altura, em desacordo a NR 29 do Ministério do Trabalho e Emprego.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, dos tripulantes e daqueles que realizam qualquer trabalho a bordo, através do oficial de segurança do navio, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, nas Normas emitidas pela Autoridade Marítima e Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE);
- 2) As Normas Regulamentadoras - NR, relativas à segurança e medicina do trabalho, são de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas e pelos órgãos públicos da administração direta e indireta, bem como pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário, que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT; e
- 3) O Trabalhador realizou trabalho em altura sem utilizar os Equipamentos de Proteção Individual (EPI), obrigatórios durante a realização de trabalhos a bordo ou no Porto, em desacordo a NR - 29 do MTE.

RECOMENDAÇÕES

1) Durante a realização de serviços a bordo tipo embarque de carga e descarga, é primordial que o Comandante do navio se reúna com o oficial responsável pela carga e com o agente portuário para planejar a faina e as medidas de precaução de segurança a fim de evitar acidentes envolvendo os tripulantes do navio e os trabalhadores portuários;

2) Desde 2000, a DPC, em parceria com universidades e órgãos internacionais, tem implementado programas e cursos superiores para atender à crescente demanda de profissionais qualificados na gestão das organizações prestadoras de serviços portuários e logísticos, a fim de prover o mercado de trabalho de pessoal que possua capacidade gerencial e habilidades técnicas para enfrentar os desafios da modernização dos portos;

3) Item 7.2.3 da NORMAM 34/DPC - Prática Operacional - para efeito destas Normas, é uma parte das disciplinas dos cursos do EPM, cujas habilitações especializadas são requisitos para o exercício de atividades em equipamentos portuários para movimentação de carga a bordo das embarcações e em terra;

Item 7.2.4 - Simulador da NORMAM 34/DPC - ferramenta que simula o funcionamento, as manobras e as condições operacionais do equipamento e pode ser usado para a prática de operações na capacitação profissional e treinamento dos trabalhadores portuários;

Item 7.2.5 da NORMAM 34/DPC Operador Portuário – pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado;

4) A NR 29 da Portaria 3.214 de 1978 atua no setor portuário, definindo os parâmetros técnicos que devem ser adotados para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores embarcados ou em terra nas atividades portuárias;

5) O setor portuário possui diversos fatores de risco presentes no setor de trabalho, sendo necessário uma administração séria e focada do setor de Segurança e Saúde do Trabalho (SST) para a prevenção de acidentes.

6) Dentre os riscos presentes nas atividades portuárias, podemos identificar riscos de natureza física, química, biológica, ergonômica e de acidentes do trabalho;

7) Item 29.3.7.10 da Norma Regulamentadora (NR) 29 - Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

a) movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;

b) instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;

c) obedecer a sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação;

d) instruir trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

8) A Norma Regulamentadora (NR) 29.1.4.2 Compete ao OGMO ou ao empregador:

a) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto nesta NR;

b) responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos equipamentos de proteção individual - EPI e equipamentos de proteção coletiva - EPC, observado o disposto na NR -6;

c) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA - no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR -9;

d) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7;

9) A NR 29.1.4.3 Compete aos trabalhadores:

a) cumprir a presente NR bem como as demais disposições legais de segurança e saúde do trabalhador;

b) informar ao responsável pela operação de que esteja participando as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação;

c) utilizar corretamente os dispositivos de segurança, EPI e EPC, que lhes sejam fornecidos, bem como as instalações que lhes forem destinadas; e

10) A NR 29.1.4.4 Compete às administrações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; e

11) Atenção Trabalhador Portuário! Esteja atento aos seus direitos e deveres, NÃO negligencie a sua segurança, a falta e não utilização de EPI durante a realização do serviço pode ser fatal para sua vida.

Nº: 40/2023	PROCESSO Nº 29.438/2015
Acidente / Fato:	Acidente com estivador durante faina a bordo
Data:	12/05/2014
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Terminal Especializado de Barra do Riacho (PORTOCEL - ES)
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante de transporte de carga estava atracado no Terminal Especializado de Barra do Riacho, em operação de carregamento. Após o carregamento do porão nº 4, iniciou-se o carregamento do porão nº 5, contudo, o guindasteiro recebeu a ordem, após deixar o primeiro fardo no porão, de que este último fardo deveria ser estivado no porão nº 4 e não no porão nº 5. Ato contínuo, o estivador que encontrava-se no porão nº 5, iniciou a operação de engatar o fardo no guindaste. O estivador realizou o engate e acessou o fardo pela corrente do spreader. Em seguida, iniciou a manobra de descida, instante esse que o braço do spreader deslocou-se, motivando a queda do aquaviário, sendo atingido na cabeça pelo equipamento. O contramestre e o estivador de porão se dirigiram ao local do acidente, orientando o acidentado a não se levantar a fim de aguardar o socorro. O acidentado permaneceu lúcido, sendo retirado de bordo e levado na ambulância de apoio do porto para um hospital. Segundo a perícia, a forma de utilização no que tange a segurança de pessoal, foi considerada falha, na medida que as correntes do spreader foram indevidamente usadas como “escada” no intuito de auxiliar o acidentado alcançar o fardo. Ao executar a faina de talingar, o acidentado, que estava sozinho no porão, não utilizou uma escada pra subir na carga, utilizando as correntes, não observando a Norma Regulamentadora (NR) 29. A utilização de material inadequado para o trabalho de estiva, associado ao não fornecimento de todos os equipamentos necessários para a realização da operação, ante a inexistência de escada/rede de proteção e diante do próprio equipamento fornecido para a operação/spreader estar com a trava de segurança defeituosa, foi determinante para a ocorrência do acidente. Decorrente da imprudência da própria vítima, pois foi atingido severamente. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O Comandante do navio é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras durante o carregamento e descarregamento de cargas a bordo e da segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo, assessorado pelo oficial de segurança do navio;

2) O Operador Portuário, antes de iniciar uma operação de carregamento/d Descarregamento de um navio, NÃO deve autorizar a realização dos trabalhos sem que todos os aquaviários tenham recebidos os equipamentos de segurança; e

3) É dever do Operador Portuário adotar as medidas de precaução para a completa segurança dos aquaviários, dos tripulantes e daqueles que realizam qualquer trabalho a bordo, através do oficial de segurança do navio, de acordo com a Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, Normas emitidas pela Autoridade Marítima e Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

RECOMENDAÇÕES

1) Durante a realização de embarque de carga e descarga, é primordial que o Comandante do navio se reúna previamente com o oficial responsável pela carga e com o agente portuário para planejar a faina e as medidas de precaução de segurança a fim de evitar acidentes envolvendo os tripulantes do navio e os trabalhadores portuários;

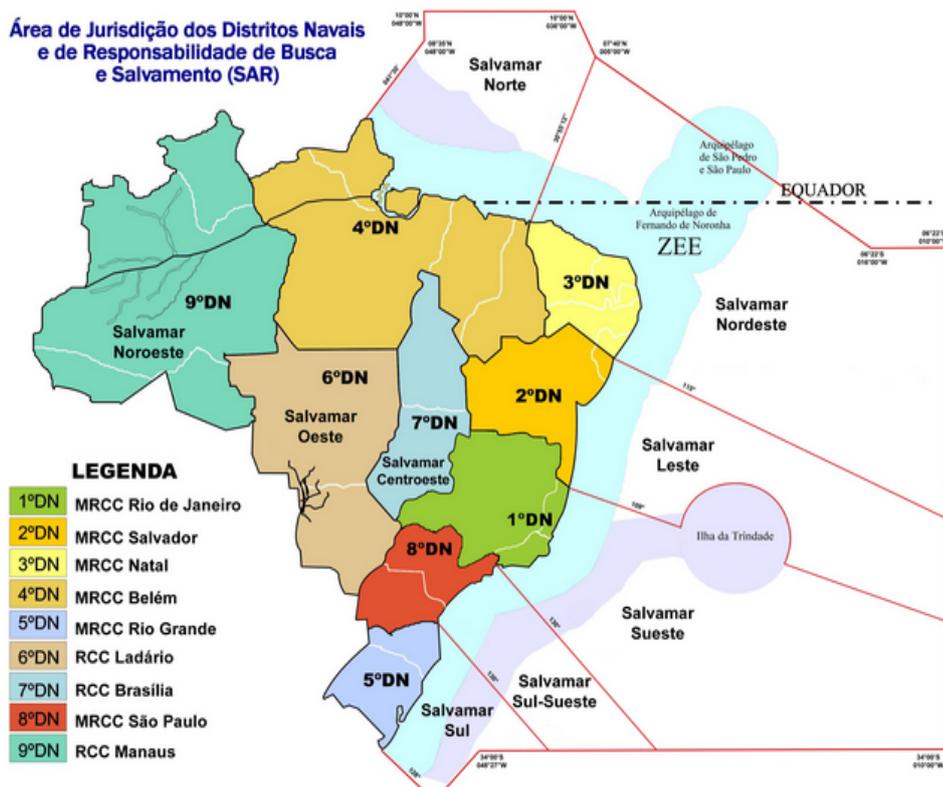
2) Item 7.2.5 da NORMAM 34/DPC Operador Portuário – pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado;

3) O item 29.3.4.9.2 da Norma Regulamentadora (NR) 29 - É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos de altura superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);

4) Item 29.3.5.22 da Norma Regulamentadora (NR) 29 - Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e serem vistoriados pela pessoa responsável, antes do início dos serviços; e

5) Atenção Comandante! Todo trabalho realizado a bordo do seu navio deve ser supervisionado pelo oficial de segurança do navio, contramestre e/ou supervisor da carga.

Área de Jurisdição dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR)



Contato SAR
SALVAMAR BRASIL
(MRCC Brazil)

(21) 2104-6056

(21) 2104-6863

(21) 2253-8824

mrccbrazil@marinha.mil.br

(link sends e-mail)

mrccbrazil@gmail.com (link

sends e-mail)

Inmarsat-C: 471013483

Terminal AFTN: SBRJY-



Disk: 185

para acionar o Serviço de Busca e Salvamento.

DICAS PARA UMA NAVEGAÇÃO SEGURA:

- 1) Verifique sempre se há coletes salva-vidas para todos a bordo;
- 2) Comunique a saída, roteiro e previsão de regresso à entidade náutica a qual estiver associado;
- 3) Antes de navegar, verifique a previsão e condições do tempo;
- 4) Certifique que sua embarcação possui combustível para ida e volta com margem de segurança;
- 5) Todo condutor de embarcação deve ter habilitação para tal. A habilitação é concedida pela Agência, Delegacia ou Capitania dos Portos (Local);
- 6) Para realização de qualquer evento náutico é necessário autorização prévia da Capitania dos Portos;
- 7) Conheça as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), que estão disponíveis no site: <https://www.marinha.mil.br/dpc>, elas lhe indicarão como navegar sempre dentro da lei;
- 8) Embarcações a remo ou vela podem trafegar, no mínimo, a 100 metros da linha base;
- 9) Cuidado no deslocamento de pessoal em embarcação pequena - uma súbita mudança de posição de pessoas a bordo pode vir a ser extremamente perigosa pois afeta diretamente a estabilidade do barco;
- 10) É expressamente proibido permitir que menores de idade pilotem moto aquática, mesmo que acompanhados de seus responsáveis;
- 11) Pilotando Moto aquática, mantenha a chave do motor amarrada ao pulso através do cabo de segurança, assim, ao cair o equipamento será desligado; e
- 12) Todas as embarcações de esporte e recreio deverão possuir cartas náuticas atualizadas das áreas onde estiverem trafegando.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”