



# Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 21 - 09 de OUTUBRO 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

Uma embarcação de pequeno porte abalroou outra embarcação que realizava transporte de passageiros.

## COLISÃO COM PEDRAS

Embarcação tipo rabeta, fazendo transporte de passageiros naufragou após colisão.

## ACIDENTE DE MERGULHO

Após mergulho de 30 metros, pescador passa mal com uso de equipamentos inapropriados para a atividade.

## ENCALHE

Veleiro encalha após seca de combustível e uso de GPS desatualizado.

## ÍNDICE

### ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 41 Acidente de trabalho envolvendo um Marinheiro de Convés
- 42 Abalroamento envolvendo voadeira em Santana - AP
- 43 Abalroamento envolvendo Navio Mercante em Macapá - AP
- 44 Abalroamento Entre Lancha a motor e uma draga - SP
- 45 Abalroamento no Porto de Santos envolvendo uma Lancha e um coboio
- 46 Abalroamento de Navio Mercante na baía de São Marcos - MA
- 47 Arribada de Navio Mercante no Rio Grande do Norte - RN
- 48 Óbito de condutor de traineira - RJ
- 49 Colisão com pedras seguido de naufrágio de embarcação tipo rabeta - PA
- 50 Colisão de Navio Transporte com dolphin durante atracação - AL
- 51 Acidente de Mergulho envolvendo pescador utilizando equipamento inadequado
- 52 Abalroamento envolvendo veleiro e uma lancha a motor, Nietrói - RJ
- 53 Abalroamento envolvendo duas motos aquáticas
- 54 Encalhe de veleiro por falha de equipamento e falta de combustível
- 55 Naufrágio de canoa em Xique Xique - BA
- 56 Naufrágio de canoa de transporte de passageiros - AM
- 57 Naufrágio de bote, Rio Tietê - SP
- 58 Queda de condutor e passageira, moto aquática, Santarém - PA
- 59 Queda de veículo durante travessia de balsa - Gurupi - TO
- 60 Queda de Prático durante ingresso em Navio Mercante - ES

### 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](mailto: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>

# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 21ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 3ª 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.

Na presente edição, chamamos a atenção para o acompanhamento da reorganização das Normas da Autoridade Marítima, (NORMAM), que estão passando por um processo de reestruturação, visando facilitar a consulta dos usuários; continuamos também apresentando os resultados dos julgamentos de acidentes e fatos da navegação, trazendo as recomendações e lições aprendidas, contribuindo assim 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.



# REORGANIZAÇÃO DAS NORMAM

As Normas da Autoridade Marítima estão passando por um processo de reestruturação para facilitar a consulta por todos os usuários.

Clique aqui e saiba mais



Diretoria de  
Portos e Costas



MARINHA  
DO BRASIL



Caro Leitor, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) informa que está trabalhando na reorganização das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Visando proporcionar uma maior facilidade de consulta, as NORMAM serão renumeradas e agrupadas em assuntos afins, bem como contarão com nova estrutura padronizada e recursos de busca mais eficazes, tornando mais ágil e eficiente a identificação das normas que você precisa.

Ressaltamos que **não haverá alteração no conteúdo das NORMAM**, o objetivo é oferecer a melhor experiência possível no sistema, buscando garantir o acesso de forma rápida e intuitiva aos diversos assuntos e conteúdo existentes.

Visite a página da Diretoria de Portos e Costa, no link:

<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>

e tenha acesso as NORMAM em vigor!!!

Maiores informações, entre em contato através do e-mail [dpc.ouvidoria@marinha.mil.br](mailto:dpc.ouvidoria@marinha.mil.br) ou pelo telefone (21) 2104-5236.



  
DIRETORIA DE  
PORTOS E COSTAS

  
MARINHA  
DO BRASIL

<b>Nº: 41/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 30.100/2015</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente de trabalho
<b>Data:</b>	30/09/2014
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio de apoio marítimo
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Litoral de Vitória – ES
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	01 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho envolvendo um Marinheiro de Convés, a bordo de um navio de apoio marítimo, classificado para atividade de transporte de carga, que se encontrava em faina de lançamento e recolhimento de uma defesa tipo “yokohama”, para operação de transferência de óleo entre as embarcações em mar aberto, na baía do Espírito Santo, cerca de 100 milhas náuticas de Vitória. Na ocasião, logo após ser recolhida a defesa no convés, por bombordo (BB), no momento de peação, ocorreu um acidente de trabalho com o rompimento da fita de fixação de uma patesca, liberando o cabo de aço que atingiu o Marinheiro, de forma grave, vindo à órbita por degola causada por cabo de aço. Consta nos Autos do Processo que “a tripulação da embarcação não sabia se comunicar em inglês, bem como não utilizava os termos técnicos náuticos padronizados nesse idioma, e o Mooring Master e seu assistente não sabiam se comunicar em português”. Consta que o responsável pela manobra de recolhimento da defesa no convés do navio era experiente, mas foi imprudente pela exposição a risco ao permitir que o tripulante vitimado se posicionasse em local impróprio, em uma faina por ele supervisionada, contribuindo para a materialização do fato da navegação onde foi ceifada uma preciosa vida humana, pelo rompimento da cinta de segurança.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível que os Comandantes de embarcações, através dos técnicos de segurança do trabalho observem as medidas de segurança permanentemente, em especial, durante a execução dos serviços de bordo;
- 2 Não é recomendado utilizar aquaviários não qualificados para a faina a bordo, em desacordo com o CTS;
- 3 Embarcação com deficiência de tripulação de segurança empregada em faina a bordo que exige aquaviários com a devida qualificação e, em desacordo as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e emprego (MTE); e
- 4 Observa-se que houve emprego de material em mau estado de conservação (cinta de segurança) em faina marinheira de bordo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 É Imprescindível que os aquaviários embarcados sejam habilitados e qualificados para as funções de bordo, sendo dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana no mar;
- 2 ESTABELECIMENTO DAS TRIPULAÇÕES DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES (CAPÍTULO 1 da NORMAM-01/DPC Mod 39) - 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;
- 3 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 Cabe ao comandante da embarcação:
  - assegurar a implementação das medidas de prevenção antes do início de qualquer trabalho;
  - informar aos trabalhadores sobre os riscos da atividade e as medidas de prevenção a serem adotadas;
  - assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física dos trabalhadores.

<b>Nº: 42/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 29.830/2015</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento durante a navegação
<b>Data:</b>	14/09/2014
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Voadeira
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Boca do rio Matapí Mirim Santana - AP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo voadeira, casco de madeira, sem nome e não inscrita, conduzida pelo seu proprietário Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés (MAF), tendo como passageiros sua esposa e mais cinco filhos e sem coletes salva-vidas a bordo, durante navegação noturna na Boca do rio Matapí Mirim com o rio Matapí Grande, próximo à comunidade do Matapí Mirim, com visibilidade reduzida, rota sabidamente de intenso tráfego de pequenas embarcações e que se exigem velocidade reduzida e atenção redobrada, abalroou com outra embarcação de transporte de passageiros que navegava em sentido contrário, sem luzes de navegação. Com o choque entre as embarcações, sua voadeira emborcou jogando todos passageiros na água. Um de seus cinco filhos, uma menina de três anos de idade, desapareceu nas águas do rio e seu corpo só foi localizado e resgatado no dia seguinte pelos familiares. O erro de manobra dos condutores expôs a grave risco a segurança das embarcações, vidas e fazendas de bordo, consumando no abalroamento e a perda de uma preciosa vida humana, em decorrência de condutas imprudentes e negligentes onde, ambos deixaram de adotar os critérios de segurança e bom senso que se recomenda para uma boa navegação.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor NÃO devia ter realizado navegação em período noturno sem as obrigatórias luzes de navegação e com visibilidade reduzida, tal atitude expôs a risco sua família dando causa ao acidente seguido de óbito de uma inocente criança; e
- 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 a 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.

<b>Nº: 43/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 32.898/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	11/10/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga a granel
<b>Local:</b>	Fazendinha, Macapá – AP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante manobra de aproximação para fundeio, no fundeadouro nº 3 de Fazendinha Macapá, o comandante de um navio mercante de bandeira estrangeira, ciente que havia outros navios fundeados na área, resolveu fazer o giro com o seu navio pela proa de outro navio também de bandeira estrangeira, que estava fundeado na área. Durante a condução da manobra de aproximação para o fundeio do navio, a embarcação cruzou a proa de um navio fundeado, culminando no abalroamento das embarcações. Consta nos Autos do Processo que o Comandante atuou com negligência e imprudência, cometendo erro de navegação inobservando o previsto nas Regras 7, 8, alínea “c” e a 16 do RIPEAM. O acidente teve como causa determinante erro de navegação e de manobra do Comandante, na aproximação para fundeio, que negligenciou a correnteza durante a manobra arriscada, culminando no abalroamento. Houve danos materiais em decorrência do acidente, mas sem registro de danos pessoais e ambientais do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Houve imprudência do Comandante ao negligenciar a correnteza durante a manobra arriscada. O Comandante da embarcação deve sempre priorizar a segurança da embarcação, mesmo durante as manobras marinheiras de bordo, preservando a segurança da navegação local;

2 É imprescindível que os Comandantes de embarcações observem a Regulamentação da Lei do Tráfego Aquaviário e as normas emitidas pela Autoridade Marítima;

3 Antes de demandar uma área de fundeio, estude as condições do local, uma pequena falha de segurança pode ser fatal para a segurança do navio e da navegação; e

4 Se o Comandante estivesse atento ao RIPEAM, certamente não teria exposto a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas.

## RECOMENDAÇÕES

1 Item 0458 da NORMAM-01/DPC - Durante manobra de atracação/fundeio 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. **Verificar os fatores ambientais adversos tais como correntezas**, corredeiras, tipos de fundo, ventos e ondas deverão ser levados em consideração.

2 Os fatores a serem considerados devem incluir as medidas de precaução de segurança em relação a outros navios nas proximidades. O Oficial de Serviço no passadiço não deve hesitar em reduzir a velocidade para evitar o abalroamento se as circunstâncias assim o exigirem e também deve ser orientado pela Regra 8 (e) do RIPEAM;

3 REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento

(a) 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

4 REGRA 16 do RIPEAM Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar

Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente a fim de se manter bem safada da outra.

<b>Nº: Nº 44/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 30.849/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abaloamento de Lancha a motor e draga
<b>Data:</b>	24/09/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Canal do porto de Santos – SP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior 2
<b>Vítimas:</b>	Não Houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha a motor, classificada para atividade de transporte de passageiros, casco de fibra de vidro, suspendeu da estação Vicente de Carvalho com 238 passageiros e 50 ciclistas, com destino a Santos. O condutor da lancha havia sido informado que uma draga estava no armazém 28, em singradura para montante do estuário (segundo no mesmo sentido) e sua proa estava livre. Quando o condutor da lancha navegava no canal do porto de Santos, nas proximidades da curva do armazém 12, o motor de BB da lancha falhou e o seu condutor não conseguiu desviar o rumo para boreste, nesse momento o comandante foi avisado por seu imediato que a draga de bandeira holandesa, navegava no meio do canal com uma velocidade alta e acabou por atingir a lancha por seu bombordo(BB), causando danos materiais na parte superior e no tijuapé. Consta nos Autos do Processo, segundo a Perícia, não houve nenhum tipo de sinalização ou comunicação via rádio entre as duas embarcações. Em decorrência do acidente a draga sofreu alguns riscados no seu costado, sem comprometer a sua estanqueidade, e na lancha houve o rompimento no passadiço por bombordo e arranhões em seu costado, também sem comprometer a sua estanqueidade. Após a ocorrência a lancha retornou para a estação de Vicente de Carvalho, onde foram desembarcados os usuários e a embarcação foi retirada de tráfego para levantamento do ocorrido. O erro de navegação dos condutores das duas embarcações, principalmente por falha na vigilância da navegação, além da falha de manutenção na lancha, foi determinante para a ocorrência do acidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Os Condutores de embarcações NÃO devem esquecer as regras de segurança da navegação, tendo o Comandante o dever de zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena prevista na Regulamentação da Lei do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;

2 Antes da singradura, as embarcações devem passar por uma manutenção preventiva a fim de manter seus motores e equipamentos funcionando em perfeitas condições, a deficiência de manutenção dos motores da embarcação contribuiu para a ocorrência do acidente; e

3 O Comandante falhou na vigilância constante durante a singradura Regras 5, 6,7,e 8 do RIPEAM.

## RECOMENDAÇÕES

1 **ATENÇÃO NAVEGANTE!** Mantenha-se vigilante durante toda a singradura e conheça a área onde for navegar. Utilize os sinais sonoros e se for durante a noite, os sinais luminosos ou VHF para se comunicar com as demais embarcações nas proximidades;

2 Durante o percurso, deverá ser mantida uma distância segura entre as embarcações, ou obstáculos existentes na área a fim de evitar colisão e de maneira a ter tempo de resposta em manobrar;

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 Abaloamento** - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abaloamento/colisão. Em caso de dúvida, deve-se presumir que a tal risco existe; e

5 **REGRA 8 do RIPEAM Manobras Para Evitar Abaloamentos** - Qualquer manobra para evitar um abaloamento/colisão 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.



<b>Nº: 45/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 28.861/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	15/08/2013
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha a Motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de Passageiros
<b>Local:</b>	Canal do porto de Santos
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não Houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroação durante navegação pelo Canal do Porto de Santos, envolvendo uma lancha a motor e um comboio. O Comandante do comboio ao perceber a movimentação da lancha vindo em sua direção e de ré, tentou sinalizar com apitos e inverteu a máquina para ré, a fim de amenizar o choque, mesmo assim não conseguiu evitar o abalroamento da balsa ocorrendo um leve impacto da proa da balsa com o costado a bombordo da lancha. O Comandante da lancha foi imprudente ao desatracar a lancha com visibilidade prejudicada, ocasionada pela ausência de limpadores de para-brisa, além da falta de vigilância apropriada, no momento da desatracação, a qual deu causa ao acidente, agindo em desacordo à Regra 5 do RIPEAM. Foi observado nos autos do processo que a lancha operava sem uma tripulação de segurança adequada e com Cartão de Tripulação de Segurança com validade vencida, em desacordo com a RLESTA. O acidente teve como causa determinante o erro de manobra por parte do condutor da lancha, resultado da sua falta de vigilância permanente, particularmente no período noturno, sob tempo chuvoso, sabedor da restrição de visibilidade no passadiço devido as vigias em acrílico, vedadas com borracha, embaçadas e sem limpador de para-brisa, deficiências estas do conhecimento da Operadora e da empresa proprietária da referida embarcação, expondo a risco a incolumidade e segurança da embarcação, vidas e fazendas de bordo como ainda, vidas e bens de terceiros, além de operar sem uma Tripulação de Segurança adequada, sem portar o Cartão de Tripulação de Segurança. Resultando em danos materiais, sem registro de acidentes pessoais, tampouco poluição ao meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 A empresa proprietária da lancha estava operando com uma Tripulação de Segurança adequada, em desacordo ao item 0101 da NORMAM-2/DPC Mod 15 - CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA - CTS;

2 A manobra de atracação/desatracação exige muita atenção do Comandante da embarcação; para essas manobras de devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais aos riscos de prensagem e abalroamento com outras embarcações nas proximidades; e

3 Este acidente da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da lancha tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança em relação à manobra de desatracação - Regra 5 do RIEPAM.

## RECOMENDAÇÕES

1. 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;
2. Item 0101 da NORMAM-2/DPC Mod 15 ESTABELECIMENTO DAS TRIPULAÇÕES DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES - Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança; e
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.

<b>Nº: 46/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 32.776/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	21/03/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio Mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga a granel
<b>Local:</b>	Baía de São Marcos, São Luís - MA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante aproximação para fundeio de um navio mercante graneleiro, na área de nº 4 da baía de São Marcos - MA, com a intenção de passar pela proa de outro navio que já estava fundeado, sua embarcação em determinado momento começou a se aproximar demasiadamente. O Comandante do navio que estava fundeado, de imediato, fez contato via rádio e alertou da aproximação entre os navios, mas a embarcação continuou caindo para boreste (BE); o Comandante do graneleiro guinou para bombordo quando deveria ter guinado para boreste e abalroou com bombordo do outro navio já fundeado. A região é conhecida pelas fortes correntezas, devidamente anotadas e mapeadas em todos os manuais de navegação nacionais e internacionais. Em decorrência do abalroamento ocorreram avarias nos costados de ambas as embarcações. O navio que causou o acidente teve as chapas do costado riscadas e chanfradas, as balaustradas do castelo de proa entortadas, e as chapas retorcidas na praça de máquinas. O outro navio (vítima) que já estava fundeado teve o costado chanfrado na altura dos tanques de lastro e amassou as chapas da borda falsa do castelo de proa. O acidente se materializou decorrente da imprudência e imperícia do Comandante do navio que estava em manobra de aproximação para fundeio, quando avaliou, planejou e executou erradamente a manobra de aproximação de seu graneleiro ao navio que já estava fundeado, além de não tomar os cuidados necessários a uma navegação segura e demorar demasiadamente a adotar as ações para evitar o acidente, mesmo tendo sido alertado, haja vista que o navio estava com todos os seus sistemas funcionando perfeitamente e não havia restrição de espaço para manobrar. O acidente provocou danos materiais em ambas as embarcações, mas sem registro de acidentes pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Os Comandantes de embarcações DEVEM OBSERVAR rigorosamente as boas práticas operacionais, Normas da Autoridade Marítima quanto aos procedimentos de segurança ao fundear sua embarcação ou ficar sob máquinas a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;

2 Deve-se evitar fundear em área onde o espaço de giro da embarcação seja limitado, mesmo assim, o Comandante do navio que estava em manobra de fundeio deu prosseguimento à manobra; e

3 Ao nos aproximamos do local de fundeio contra o vento e a correnteza, com o motor em neutro (hélice parado), apenas com o seguimento para vante. No local escolhido para fundeio acionamos máquinas a ré e largamos o ferro (âncora), o Comandante manobrou e foi traído pela forte correnteza provocada pela variação de maré e acabou abalroando no outro navio.

## RECOMENDAÇÕES

1 É fundamental que os Comandantes de embarcações verifiquem as condições meteorológicas antes de iniciar a manobra de aproximação para o local de fundeio do navio para não expor a risco as vidas humanas e segurança da navegação;

2 ARTE NAVAL (12.42.)- Manobra de fundear: A manobra de fundear um navio é uma faina que requer estreita coordenação entre as estações envolvidas. Deve ser organizada de maneira que seus integrantes constituam uma equipe homogênea, adestrada e capaz de não só realizar seu trabalho específico, mas também possuir o conhecimento necessário sobre as atividades conduzidas pelas demais estações, a fim de bem compreender a manobra em seu conjunto;

3 Em locais de fundeio sujeitos a ventos e correntes ou com mau tempo, deve-se consultar a tabela para se determinar a quantidade de filame; e

4 Havendo várias embarcações fundeadas numa mesma enseada convém que tenhamos o cuidado de manter o espaço suficiente entre elas para que possam girar ao redor das ancoras.

<b>Nº: 47/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 31.185/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Arribada forçada
<b>Data:</b>	19/10/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Porto de Natal – RN
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante em atividade de transporte de cargas, suspendeu do porto de Recife - PE, com destino ao Arquipélago de Fernando de Noronha. Restando cerca de 180 milhas náuticas para chegar ao destino, ocorreu a perda do sinal de localização do GPS. A partir desse momento, o navio passou a navegar somente pela agulha magnética, permanecendo nessa condição por três dias. Como a ilha não foi avistada, conforme previsto no planejamento de viagem, o Comandante entrou em contato com o Encarregado de Operações da Empresa e solicitou a posição no rastreador do satélite da embarcação, que fica funcionando na empresa; não obtendo êxito no pedido. No quarto dia, o Comandante parou as máquinas e ficou à deriva, procurando alguma embarcação no visual para apoio; não obtendo sucesso no apoio. Então, decidiu voltar para o continente com destino ao Porto de Natal, RN. No dia 19/10/2015, atracou a embarcação no porto de Natal, materializando-se a arribada forçada e não justificada, local não previsto como escalão ou destino. O Comandante poderia ter continuado a navegar normalmente por meio das cartas náuticas, caso o Comandante estivesse plotando a derrota nessas cartas, que estavam guardadas em um recipiente no passadiço do navio. A falta de manutenção preventiva dos equipamentos da embarcação, levou a oxidação dos conectores da antena do GPS, causando sua paralisação. O acidente teve como causas determinantes a imprudência, imperícia e negligência do Comandante; a falta ou deficiência do planejamento da derrota do navio, a inoperância do GPS; a ausência de realização de navegação estimada pela embarcação. Não houve danos pessoais, materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível que os Condutores de embarcações sejam prudentes durante o planejamento e realização de suas derrotas, para não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo. Ao suspender o Comandante não verificou seu material de salvatagem e de auxílio a navegação;
- 2 O Comandante NÃO deveria ter suspenso com a embarcação sem ter feito o planejamento da viagem e sem ter plotado sua derrota nas cartas náuticas a fim de não expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar; e
- 3 Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-01/DPC), possivelmente não teria sido necessário realizar arribada.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 É fundamental que os Comandantes de embarcações sejam prudentes durante o planejamento e realização de suas derrotas para a viagem, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2 Verificar a presença e funcionamento de uma agulha magnética de governo, que deverá estar devidamente compensada (Certificado válido por 01 ano) e sua tabela ou curva de desvios disponível a bordo;
- 3 Faça o planejamento de sua singradura. Verifique se a sua embarcação possui as cartas náuticas da região onde pretende navegar. Conheça as características dos faróis e da sinalização náutica. Calcule, com uma margem de segurança, o consumo de combustível para garantir o seu regresso;
- 4 Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação;
- 5 Equipamentos para apoio da Navegação -ANEXO 10 – B da 11 NORMAM-01/DPC Mod 45  
cronógrafos;  
cronômetro, devidamente acondicionado;  
1 relógio no passadiço;  
régua paralela, compasso de ponta seca, lápis, borracha e lente.

<b>Nº: 48/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 32.825/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Óbito do condutor
<b>Data:</b>	24/03/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Traineira
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga e passageiros
<b>Local:</b>	Baía de Guanabara, Rio de Janeiro-RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	01 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente envolvendo uma embarcação tipo traineira, casco de madeira, classificada para navegação interior, atividade transporte de passageiros e carga, conduzida por seu proprietário, Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), ocorrido no dia 24 de março de 2018, quando a embarcação estava amarrada pela proa, a contrabordo de um Navio Sonda que se encontrava fundeado, no fundeadouro nº 11, localizado na Baía de Guanabara, prestando serviço de auxílio a atividade de mergulho. Ao término do almoço, o proprietário da embarcação foi verificar as condições das espias, percebeu que os cabos estavam muitos tensionados em virtude da correnteza e do vento forte e relatou ao Mestre que os cabos poderiam arrebentar; sendo em seguida orientado pelo Mestre a solecar o cabo de proa, mas não obteve sucesso. Então optou por cortar o cabo de popa, que estava passado para a balsa. O MAC, ao se posicionar junto ao costado para cortar o cabo da popa, foi atingido na região do tórax pelo cunho de amarração que se desprendeu da estrutura da embarcação na qual estava fixado. O tripulante caiu ao convés desacordado e, rapidamente, a equipe de mergulhadores que estava a bordo, iniciou a tentativa de reanimação. No entanto, apesar das ações de socorro executadas, o acidentado não suportou os ferimentos, vindo em seguida a óbito. As causas determinantes do acidente foram a adoção de um sistema de amarração que não possibilitasse a ação de folgar as espias com facilidade e mau estado de conservação da fixação do cunho utilizado para amarração da traineira, acrescida pela imprudência e negligência da própria vítima, dando causa ao óbito registrado. Houve danos pessoais e materiais, mas sem registro de danos ambientais do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Nas considerações climáticas, o Mestre da embarcação não levou em conta os efeitos do vento e das correntes;
- 2 Falha do proprietário e condutor da embarcação que ao atracar a contrabordo do navio sonda, fixou o cabo de amarração da lancha em um cunho que não oferecia segurança adequada devido ao desgaste pela corrosão e a grande quantidade de equipamentos e materiais peados no mesmo cunho; e
- 3 A deficiência na manutenção preventiva nos parafusos de fixação do cunho, pode ter causado este acidente que foi fatal para o condutor e proprietário da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 Numa atracação todas as espias devem ter um brando suficiente para permitir a subida e descida da embarcação com a maré;
- 2 Os danos da negligência - Olhando todos esses problemas levantados e o fato já mencionado que a falta de manutenção preventiva pode ser um causador de acidentes navais, fica nítido que é necessário dar maior atenção ao processo de manutenção aos equipamentos de bordo. Dessa forma, a vida útil dos equipamentos do navio/embarcação não se torna uma questão de risco, portanto, Comandantes/condutores! não permitam que algo indesejável ocorra a bordo de suas embarcações exclamação; e
- 3 Durante o tempo de utilização de uma embarcação, seja ela de qual porte for, é importante que o tempo em manutenção seja cumprido. Os reparos internos e externos, principalmente, são essenciais para manutenção da vida útil dos equipamentos, a fim de evitar acidentes a bordo.

<b>Nº: 49/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 31.816/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão com pedras seguido de naufrágio
<b>Data:</b>	21/08/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Tipo rabeta
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Balneário da Mangueirinha, Marabá – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>3 VÍTIMAS FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação casco de madeira tipo rabeta, sem nome, não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por seu proprietário não habilitado, transportando passageiros, fazia a travessia da Praia de Geraldino para o Balneário da Mangueirinha no município de Marabá, quando, cerca de 17h40min, no referido dia a embarcação colidiu contra pedras e naufragou em seguida, os passageiros todos caíram na água e gritaram por socorro, duas embarcações regionais que navegavam na área resgataram os naufragos, no entanto, três crianças de dois, três e sete anos, respectivamente, foram vitimadas com a perda de suas vidas, seus corpos foram encontrados posteriormente pela equipe do Corpo de Bombeiros. O erro de navegação cometido pelo condutor inabilitado, agindo com imprudência e negligência ao colocar a embarcação não registrada, para navegar à revelia da Autoridade Marítima, sem dispor de material de salvatagem (colete salva-vidas), navegando em local de grande correnteza em área de baixa profundidade com pedras não visíveis, culminou na colisão da referida embarcação seguida de seu naufrágio, dando causa a morte de três crianças. A embarcação não foi encontrada, não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Antes de qualquer passo, para conduzir uma embarcação, é preciso ser maior de 18 anos e ter Carteira de habilitação;

2 O Condutor de uma embarcação deve conhecer os equipamentos de segurança de bordo, neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-02/DPC Mod 21, em especial, os imprescindíveis coletes salva-vidas; e

3 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.

## RECOMENDAÇÕES

1 Item 0413 da NORMAM 2/DPC Mod 21 - DOTAÇÃO DE COLETES SALVA-VIDAS (ver Anexo 4-B)  
As embarcações deverão dotar coletes salva-vidas classe III na proporção de um colete de tamanho grande para cada pessoa a bordo;

As embarcações empregadas no transporte de passageiros deverão dotar, adicionalmente, uma quantidade de coletes salva-vidas adequada para crianças (colete tamanho pequeno) igual a, pelo menos, 10% do total de passageiros, ou uma quantidade maior, como for necessário, de modo que haja um colete salva-vidas para cada criança;

2 Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de maneira a poderem ser prontamente utilizados, em local visível, bem sinalizado e de fácil acesso. Se estiverem estivados em armários, estes não poderão possuir portas ou qualquer dispositivo de fechamento, de maneira a facilitar a retirada dos coletes em caso de emergência e possuir certificação de acordo com NORMAM-05;

3 Esteja sempre atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima.

<b>Nº: 50/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 31.878/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão com dolphin durante atracação
<b>Data:</b>	08/12/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio transporte
<b>Atividade:</b>	Transporte de petróleo em longo curso
<b>Local:</b>	Terminal Aquaviário de Maceió – AL
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio transporte em manobra de atracação com prático a bordo e com auxílio de rebocadores, na proa com cabo passado e popa sendo empurrada, desenvolvendo um (1) nó de velocidade, iniciou giro para alinhamento com o cais. O navio não parou o seguimento, tendo sido dado máquinas atrás, a fim de quebrar a tendência do navio para BE. Nesse momento o bulbo do navio já ultrapassava o píer e quando foi puxado para trás tocou o dolphin, danificando dois pilares. O rebocador de proa não teve força suficiente para parar a tendência do navio e evitar o choque. A causa determinante pode ter sido decorrente da dificuldade nas tentativas de fazer o navio parar, provavelmente provocada pelo efeito da pouca quantidade de água sob a quilha ou pelo efeito do propulsor do navio que tem passo variável. Consta também nos autos do processo, segundo a perícia, que apesar de a manobra ter sido realizada em período noturno, não foi esse um fator determinante; nem mesmo o vento ou a corrente local teriam influenciado. O Comandante e o Prático estavam acostumados a fazer aquela manobra, a autoconfiança teria causado uma falha nas medidas preventivas de segurança, esse erro de manobra permitiu que o bulbo do navio passasse do alinhamento e colidisse com o píer, causando danos a duas estacas de sustentação do dolphin do píer petroleiro do Terminal Aquaviário de Maceió. Não houve acidentes pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as manobras marinheiras perfeitamente, a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas e a carga transportada.

2 O navio demorou executar o giro e quando executou, faltou espaço para evolução da manobra. Falha de manobra.

3 A navegação noturna requer experiência e muita atenção por parte do navegante, durante a manobra de atracação não pode haver falhas; e

4 O Comandante da embarcação e o Prático empreenderam a singradura em desacordo a regra 6 do RIPEAM.

## RECOMENDAÇÕES

1 Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de embarcações sejam conhecedores das manobras marinheiras 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 Instruções sobre as fainas de atracação e desatracação devem fazer parte dos briefings de navegação, principalmente quando se tratar de portos em que não se está acostumado a frequentar;

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 12.23. ARTE NAVAL - Procedimentos para atracação e desatracação – É importante que a aproximação do navio ao local de atracação seja feita em velocidade adequada, no melhor ângulo em relação ao cais e distância correta, observando-se as condições meteorológicas do local;

- O uso das espias em proveito das manobras de atracar e desatracar permite economia de tempo e espaço e, quase sempre, de muitas inversões de máquinas.

4 É importante levar em consideração a utilização das espias, principalmente em áreas limitadas. Contudo, as espias não devem trabalhar sozinhas para atracar o navio; seu emprego deve ser conjugado com os efeitos da corrente, do vento, do leme e dos hélices; e

5 A atracação mais bonita não é a que se efetua sem espias, mas a que se faz com maior segurança e precisão de manobra.

<b>Nº: 51/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 31.995/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente de mergulho
<b>Data:</b>	01/04/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Pesca
<b>Local:</b>	Campo de Pescada, Natal – RN
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	01 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Bote, de madeira, classificado para atividade de pesca e navegação interior, suspendeu da cidade de Porto do Mangue, RN, com destino a uma área de pesca conhecida como “Vesgueiro/Pitocos”, mar aberto, próximo ao campo de petróleo de Pescada, a fim de realizar pesca clandestina com o uso de compressor de ar, em desacordo a Lei 9.605/98 e Instrução Normativa nº 138/2006 do IBAMA. A vítima, um Pescador Profissional (POP), contratado pelo proprietário da embarcação. Ao iniciar as atividades de pesca através de mergulho, realizou o primeiro mergulho, com cerca de 30 metros de profundidade local e duração de trinta minutos, retornou a superfície, sem realizar a descompressão de maneira correta e quando o Mestre da embarcação se dirigia para outro ponto de mergulho, sentiu-se mal e desmaiou, não se recordando de mais nada a partir daquele momento. O Mestre resolveu buscar ajuda nas plataformas de petróleo, onde foi realizado procedimento de primeiros socorros pela equipe de saúde da Plataforma e após os procedimentos, removeu a vítima para uma unidade Hospitalar, através de lancha, que atracou em Areia Branca, onde o Pescador foi socorrido e em ato contínuo, encaminhado para o Hospital Naval de Natal (HNNa), a fim de realizar a descompressão do acidente hiperbárico. Após a vítima recuperar os sentidos, foi encaminhado para um Hospital Municipal. As causas determinantes foram: a inobservância das Normas da Autoridade Marítima devido ao emprego da embarcação e área para qual não era classificada; à falta de habilitação e certificação como mergulhador do POP, e uso de equipamentos não certificados ou homologados pela Marinha do Brasil. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível que os proprietários de embarcações, conheçam e cumpram as Normas da Autoridade Marítima a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas de bordo;
- 2 O proprietário da embarcação contratou um Pescador Profissional (POP), para exercer atividade de mergulho para a qual não tinha qualificação, expondo-o a risco;
- 3 O Condutor empregou a embarcação para navegação em mar aberto à revelia da Autoridade Marítima;
- 4 A embarcação foi utilizada para realizar pesca com equipamento não homologado pela Marinha do Brasil e em desacordo à Lei nº 9.605/98; e
- 5 Na condição de proprietário da embarcação, concordou com a realização de faina de mergulho, com mergulhador inabilitado. Por sorte não se perdeu uma preciosa vida humana.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 O proprietário/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, portanto, deve ser habilitado e empregar a embarcação na atividade para a qual for classificada;
- 2 Item 0105 da NORMAM- 13/DPC Rev 1, para exercer a atividade de mergulho é necessário o Curso de Mergulho Profissional, realizado pelo CIAMA ou em entidade credenciada pela DPC. Sendo proibida a contratação de pescadores profissionais para exercer a função de mergulhador nas embarcações de pesca. O exercício da atividade de mergulho realizado por POP, pode ser fatal para a vida do pescador;
- 3 Item 2.15 da NORMAM-3/DPC Rev 3 - CLASSIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÕES As embarcações são classificadas por área de navegação; a) Mar aberto e b) Interior. O proprietário não devia ter empregado a embarcação em navegação de mar aberto haja vista que a mesma era classificação para navegação interior;
- 4 O proprietário empregou a embarcação para realizar pesca clandestina em desacordo a Lei nº 9.605/98 e INSTRUÇÃO NORMATIVA DO IBAMA Nº- 138, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2006 que Proíbe, nas águas jurisdicionais brasileiras, a captura de lagostas com o uso de equipamentos de mergulho não certificados ou homologados pela Autoridade Marítima Brasileira; e
- 5 Item 0148 da NORMAM-15/DPC - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL) Atividade de mergulho profissional (comercial) efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários.

<b>Nº: 52/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.019/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	04/11/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Veleiro
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Praia de Jurujoba, Niterói – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	01 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo veleiro, classificada para a atividade de esporte e recreio e área de navegação mar aberto, navegava na Baía de Guanabara com destino a Charitas, com cinco pessoas a bordo, abalroou com uma lancha a motor classificada para esporte e recreio e área de navegação mar aberto que seguia em sua singradura com destino a Jurujoba, também com cinco pessoas a bordo. Consta nos Autos do Processo que apesar de os dois condutores serem habilitados, navegavam em rumos cruzados e deixaram de cumprir as regras do RIPEAM, que tratam da vigilância, do risco de colisão e da condição de rumos cruzados, não foram respeitados, que houve conduta omissiva, caracterizada na inobservância de medidas de precaução de segurança, de consequências possíveis, que se faziam necessárias no momento, para evitar o acidente da navegação. Por conta do descumprimento de regras do RIPEAM inerentes à precaução, segurança e vigilância, os condutores foram imprudentes por assumirem o risco de acidentes durante a manobra em área de tráfego intenso e restrito. Houve danos materiais em ambas embarcações mas sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Ao programar uma singradura, Mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e das Normas da Autoridade Marítima;
- 2 Durante toda a singradura o navegante deve manter permanentemente a vigilância apropriada, visual e auditiva, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 3 Conduzir embarcações exige habilidades, em especial, quando se navega em áreas com grandes movimentações de embarcações; e
- 4 Ao navegar em área com grande movimento de embarcações, fique atento a segurança e a vigilância.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve fazer qualquer manobra sem ter certeza da segurança da embarcação e de seus ocupantes. Cabe lembrar que responderá por atitudes imprudentes perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2 Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Tenha conhecimento das regras de navegação a fim de evitar abalroamento;
- 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 13 do RIPEAM – Ultrapassagem
  - (a) Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra; e
- 5 REGRA 6 do RIPEAM: Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.



<b>Nº:53/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 34.364/2020</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	12/01/2019
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Afluente do rio Acre, Rio Branco – AC
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento envolvendo duas embarcações, tipo moto aquática, quando navegavam no afluente do rio Acre, conhecido por “Riozinho do Rola”, na capital de Rio Branco – AC. Após o Arrais Amador (ARA) “E.D.O” e o ARA/MTA “O.T.A”, pegarem emprestado as motos aquáticas que estavam a contrabordo de uma lancha, resolveram praticar atividade de esporte e recreio, conduzindo garupas. Em um dado momento da atividade, ao se aproximar de uma curva, não percebeu que vinha subindo na mesma margem outra moto aquática, ambas transportavam passageiras na garupa, quando os dois condutores perceberam que estavam em sentidos opostos, uma guinou para boreste (BE) e a outra para bombordo (BB), culminando no abalroamento das embarcações. Apesar de serem habilitados na categoria de Arrais Amador (ARA), os condutores haviam consumido bebidas alcoólicas. Devido ao abalroamento, todos foram jogados na água. Em decorrência do impacto uma das passageiras teve a perna esquerda amputada e a outra passageira, que estava grávida, teve uma lesão na nádega e posteriormente perdeu o bebê. Os acidentados foram socorridos por uma lancha que estava nas proximidades do local da ocorrência; levaram as vítimas para o Pronto Socorro mais próximo, mas infelizmente, uma vítima faleceu. As Causas determinantes para o acidente foi a negligência e imprudência do condutor que subia o rio e navegava em alta velocidade e que ao se aproximar de uma curva do rio, não teve os cuidados necessários para evitar o abalroamento, também fez uso de bebidas alcoólicas antes de suspender com a moto aquática, inobservando portanto, as Regras 9, “f”, 6, 7 e 8 do RIPEAM, expondo a risco as vidas ali presentes, a segurança das embarcações e navegação.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Para uma navegação segura é essencial que o Condutor faça uso das práticas marinheiras para NÃO expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas;
- 2 Ao conduzir uma embarcação, mesmo que em atividade de esporte e recreio, mantenha a velocidade de segurança adequada ao local de navegação; e
- 3 Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 O Condutor da moto aquática, em atividade de esporte/recreio, deve buscar informações sobre o local, conhecer as regras de navegação e de precaução de segurança, a fim de não colocar em risco as vidas humanas e segurança da navegação;
- 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 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 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 9 do RIPEAM – Canais estreitos: (f) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações possam estar ocultas devido a obstáculos, deverá navegar com atenção e cuidado redobrados, bem como emitir o sinal sonoro apropriado disposto na regra 34.

<b>Nº: 54/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 34.023/2020</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Encalhe
<b>Data:</b>	18/11/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Veleiro
<b>Atividade:</b>	Esporte e Recreio
<b>Local:</b>	Saco da Mangueira, Rio Grande – RS
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Veleiro, suspendeu de Itajaí – SC, tendo por destino, a cidade de Rio Grande – RS. Durante a travessia, com pouco combustível, a embarcação navegou até a entrada dos molhes da Barra de Rio Grande, o Comandante solicitou socorro via rádio VHF, e a lancha da praticagem de Rio Grande levou 20 litros de combustível ao veleiro a pedido da CPRS. O veleiro navegou até próximo a Ponte dos Franceses quando, novamente, solicitou à praticagem que levasse combustível. Não sendo atendido. Sem combustível, o veleiro navegou, usando as velas, tentando atracar próximo a um iate clube mas, por desconhecimento do local e problemas no GPS, houve o encalhe. Consta nos Autos do Processo que o comandante do veleiro se lançou ao mar utilizando equipamento de navegação (GPS) desatualizado e não dispunha a bordo de cartas náuticas, o que demonstrou nenhum tipo de planejamento para uma viagem entre dois estados. A imprudência e a imperícia cometida pelo Comandante de veleiro, por conta da falha no planejamento, falta de experiência e aptidão necessária, tendo como consequência a pane seca e o encalhe. A falta de planejamento da derrota, foi determinante para a ocorrência do acidente da navegação. Não houve vítimas, danos materiais, ou ambientais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O Comandante suspendeu sem fazer o planejamento da singradura e essa imprudência quase lhe custou caro;
- 2 As (NPCP) são elaboradas pautadas nas NORMAM, definido as condutas voltadas à segurança da navegação, atendendo às peculiaridades de cada Estado. Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança quanto à proteção ao planejamento da singradura;
- 3 O proprietário da embarcação NÃO devia ter suspendido sem calcular corretamente o consumo de combustível;
- 4 Ao planejar uma derrota, DEVE-SE incluir a verificação das condições climáticas do local.

## RECOMENDAÇÕES

1 ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO - Leia e conheça as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página: “[www.dpc.mar.mil.br](http://www.dpc.mar.mil.br)”;

2 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 esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar;

3 Independente do disposto na NORMAM-03/DPC, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender.

4 Dentro do planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui as cartas náuticas da região onde pretende navegar. Conheça as características dos faróis e da sinalização náutica. Calcule, com margem de segurança, o consumo de combustível, para garantir o seu regresso (Regra do 1/3); e

5 Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atendo às indicações de mau tempo. Verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “[www.dhn.mar.mil.br](http://www.dhn.mar.mil.br)” e “[www.cptec.inpe.br](http://www.cptec.inpe.br)”.

<b>Nº: 55/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.447/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	02/12/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Rio São Francisco, Xique Xique -BA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	04 VÍTIMAS FATAIS



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, sem nome e não inscrita, suspendeu com o condutor e cinco passageiros a bordo para realizar pescaria. Por volta da 07h40min, ao chegarem a um local denominado Prainha, desembarcaram o material de pesca e fizeram um acampamento, iniciando a pescaria com anzol. Cerca de 14h30min, por conta da mudança de tempo, decidiram sair daquele local em direção a outra margem, mas foram surpreendidos por fortes rajadas de vento e pelas marolas provocadas. Devido à pouca borda livre em razão do excesso de passageiros e de sua má distribuição a bordo, houve o embarque descontrolado de água provocando o naufrágio da embarcação. As seis pessoas que estavam a bordo da canoa caíram na água e nadaram tentando alcançar a margem do rio, apenas dois conseguiram chegar a margem do rio, os outros quatro sumiram e seus corpos foram encontrados um dia após o acidente, nas proximidades do local do naufrágio. Segundo consta nos Autos do Processo, o condutor foi negligente, imprudente e imperito ao suspender com uma embarcação para atividade de pesca sem ser habilitado, após fazer uso de bebidas alcoólicas, com excesso de passageiros e sem o material de salvatagem a bordo, acabou ainda surpreendido pelas condições de tempo inadequadas para a prática de pescaria, fatores que culminaram no naufrágio, expondo a risco da segurança da navegação, da embarcação e das vidas embarcadas, risco este que se materializou com o acidente e a perda de quatro preciosas vidas humanas.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O Condutor necessita de plenos conhecimentos 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 Verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente na embarcação;
- 3 Para embarcações de pequeno porte, recomenda-se o uso constante de coletes salva-vidas pelos passageiros, principalmente para as crianças;
- 4 Toda embarcação a propulsão mecânica (motor) legalmente, só poderá navegar após sua inscrição junto as CP/DL/AG;
- 5 É necessário ser habilitado para conduzir uma embarcação; e
- 6 Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação. A maioria dos acidentes com vítimas fatais são causados por esse descuido.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 Atividades de pesca amadora, devem ser evitadas em caso de mau tempo. Se o tempo mudar rapidamente, procure um local abrigado.
- 2 Tenha a bordo todo o material de salvatagem em boas condições de conservação e nas quantidades previstas;
- 3 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;
- 4 Item 0201 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - APLICAÇÃO
- 5 NÃO conduza embarcação se a mesma não estiver devidamente inscrita nas CP/DL/AG, principalmente se não for habilitado, esta prática coloca em risco a tripulação/passageiros, os banhistas e as outras embarcações.
- 6 Cabe lembrar que o condutor não habilitado responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 7 Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação. Quando existe respeito, a diversão não tem limites; e
- 8 Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mau tempo.

<b>Nº: 56/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 32.374/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	18/01/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros e carga
<b>Local:</b>	Município de Guajará – AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, conduzida por pessoa inabilitada, navegava no rio Juruá com destino ao município de Guajará, no Amazonas, com oito pessoas a bordo, todos membros da família do condutor. Ao chegar nas proximidades de Guajará, ocorreu alagamento devido o embarque de água provocado pelas ondas de outras embarcações de maior porte que desciam o rio Juruá, causando o naufrágio da canoa. Todos os passageiros conseguiram se salvar, mas, todos os pertences que estava a bordo foram perdidos. Apesar de não ter coletes salva-vidas suficiente para todos os passageiros, não houve vítimas fatais. Consta nos Autos do Processo que o fator operacional contribuiu para a ocorrência do acidente, em face da conduta dos Comandantes das embarcações de maior porte que ao cruzarem com uma canoa de menor porte, não reduziram a velocidade a fim de evitar ondas que ocasionaram o alagamento da canoa. A imprudência dos condutores das duas embarcações de maior porte ao cruzarem com uma canoa de pequena porte e não reduzir a velocidade deu causa ao naufrágio. A velocidade desenvolvida por essa duas embarcações não compatível e segura para o local onde navegavam e provocaram fortes ondas capazes de alagar e afundar a canoa.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Os condutores das embarcações de grande porte não adotaram as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana no mar quando excederam o limite de velocidade em rios de canal estreito;
- 2 **ATENÇÃO NAVEGANTE!** Antes de suspender faça uma leitura do RIPEAM, em especial, quando for navegar em áreas restritas, repete o limite de velocidade recomendado na Norma da Autoridade Marítima;
- 3 **NÃO** esqueça os imprescindíveis coletes salva-vidas em número suficiente para todos a bordo;
- 4 **É** proibido conduzir embarcações sem a obrigatória habilitação para sua categoria; e
- 5 Evite locais com grande concentração de embarcações. Umaveznesses locais, proceda com extremo cuidado e vigilância.

## 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 além de observar as Normas da Autoridade Marítima;
- 2 Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos;
- 3 Mantenha-se atento; sinalize a sua presença às outras embarcações e busque se afastar das rotas das embarcações de maior porte;
- 4 Mantenha os coletes de salva-vidas em local de fácil acesso. Antes de suspender, faça a demonstração aos passageiros sobre o seu uso;
- 5 Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se; o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil;
- 6 Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes; e
- 7 Os emborcamentos ocorrem normalmente pela perda de estabilidade provocada geralmente pelo excesso de passageiros e/ou carga, pela má peação e distribuição da carga e também por condições climáticas adversas.

<b>Nº: 57/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.476/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	01/04/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Rio Tietê, Município de Pereira Barreto – SP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	01 Vítima fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote, a propulsão mecânica e inscrita, com o Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM) desatualizado, conduzida por seu proprietário habilitado e um passageiro a bordo, companheiro de pescaria, suspendeu para realizar pescaria no rio Tietê e fundeou irregularmente no dolphin de proteção dos pilares da ponte que liga o município de Pereira Barreto à Andradina – SP. Por volta das 14h, ocorreu uma mudança climática com fortes rajadas de vento e agitação das águas ocasionando ondas de 1 a 1,5 metros de altura. Em decorrência da repentina mudança climática, a embarcação ficou derrabada embarcando água pela popa, seguido de seu naufrágio. Os dois tripulantes caíram na água; o condutor nadou até o dolphin de proteção para pedir socorro. Contudo seu companheiro de pescaria não sabia nadar e não conseguiu vestir o colete salva-vidas a tempo e submergiu nas águas. Seu corpo foi encontrado dois dias depois às margens da represa, numa distância estimada de quinze quilômetros. A causa determinante apurada foi a imprudência do condutor, por fundear num local proibido em um canal de grande profundidade para passagem de embarcações de carga. Pesa também o fato de navegar com uma embarcação com o seu Título de Inscrição (TIS) vencido. Não houve registro de poluição do meio ambiente aquaviário. Houve a perda total da embarcação.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O condutor de uma embarcação deve ser conhecedor das manobras marinheiras com pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das fazendas de bordo da sua própria vida;
- 2 NÃO se deve fundear com embarcações em local não permitido, e antes de fazê-lo em local permitido, DEVE-SE verificar todas as medidas preventivas e de segurança;
- 3 Os condutores de embarcações miúdas devem escolher um fundeadouro abrigado dos ventos, da corrente e preferencialmente, fora do canal de navegação; e
- 4 Quando suspender com uma embarcação sem cobertura, vista o colete salva-vidas e peça para que todos de bordo faça o mesmo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atendo às indicações de mau tempo;
- 2 Quando for fundear procure locais abrigados, verifique as NPCP/APCF da área onde for navegar, nelas constam os locais para fundeio autorizados pelo representa da Autoridade Marítima local;
- 3 ARTE NAVAL: 12.40. Fundeadouro - São os seguintes os requisitos de um bom fundeadouro:
  - ser abrigado, sem ou com pouco vento, corrente e vagas;
  - ser de pouca profundidade, evitando largar um grande filame;
  - apresentar fundo de boa tença;
  - o fundo não deve possuir gradiente acentuado, porque é mais difícil para o ferro unhar e o navio fica sujeito a garrar quando estiver portando pela amarra no lado de maior profundidade;
  - deve haver bastante espaço para o giro do navio fundeado. A área livre de obstruções que um navio necessita para fundear é equivalente a um círculo de raio igual à soma do filame mais o comprimento do navio;
- 4 Como líder de seu pessoal, o condutor deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas; e
- 5 Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas saiba que em caso de acidente (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).

<b>Nº: 58/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.622/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de condutor e passageira
<b>Data:</b>	09/07/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
<b>Atividade:</b>	Esporte e Recreio
<b>Local:</b>	Praia do Maracanã – Santarém - PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	01 Vítima fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário de uma moto aquática emprestou sua embarcação para um adolescente não habilitado para passear, este, convidou uma jovem também menor de idade para o passeio, a moça falou que não ia porque não sabia nadar. Em virtude de só haver um colete salva-vidas, o condutor cedeu seu colete salva-vidas para a passageira, e ficou sem. Os dois navegavam nas águas da praia Maracanã, no rio Tapajó, quando, após algumas manobras realizadas pelo condutor da embarcação, se desequilibraram e caíram na água. A adolescente, que não sabia nadar, ficou se apoiando no condutor o que ocasionou ingestão de água por este e posterior afogamento, desaparecendo nas águas do rio Tapajó. Após horas de busca pelo Corpo de Bombeiros e a lancha da Capitania de Santarém, o condutor foi resgatado já sem vida. Na qualidade de proprietário da embarcação, agiu de forma imprudente ao emprestar a moto aquática para seu sobrinho, não habilitado e sem os obrigatórios coletes salva-vidas para o condutor e passageira, sabendo que a realização de qualquer manobra radical colocaria as vidas embarcadas em risco, o que veio acontecer e acabou com a materialização do acidente fatal, ceifando uma preciosa vida humana.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O proprietário de uma embarcação, mesmo em atividade de esporte e recreio, não deve permitir a condução por pessoa não habilitada, principalmente quando esse for menor de idade;
- 2 **ATENÇÃO NAVEGANTE!** A violação consciente das Normas e Regulamentos da Autoridade Marítima, pode ser fatal para a sua segurança, além de expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar;
- 3 Se não for habilitado, não permita o aluguel da embarcação nem mesmo o empréstimo para terceiros, tal atitude irresponsável pode gerar graves consequências;
- 4 Respeite a velocidade de Segurança, toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, a fim de não expor a risco as vidas embarcadas; e
- 5 É importante salientar que ao suspender com sua moto aquática, não esqueça de fazer uso do colete salva-vidas.

## RECOMENDAÇÕES

- 1 Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio;
- 2 Atenção proprietário de embarcação de esporte e recreio! Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. 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 Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas; e
- 4 Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se; o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil.

<b>Nº: 59/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.116/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de veículo n'água
<b>Data:</b>	08/10/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Empurrador e balsa de travessia
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros e carga
<b>Local:</b>	Porto do Povoado de Trevo da Praia, Gurupi - TO
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo balsa, utilizada para transporte de passageiros e carga, conduzida por Piloto Fluvial e auxiliado por um Marinheiro Fluvial de Convés, encontrava-se atracada no Porto do Povoado de Trevo da Praia, município de Gurupi, para embarque de veículos. Durante o embarque de um caminhão, que transportava uma escavadeira hidráulica e uma grade de arar, a balsa começou a se deslocar para ré. O Marinheiro foi alertado pelo proprietário da escavadeira, e foi encapelar a gato com cabo de aço numa alça fixa presa a uma árvore. Por sua vez, o motorista do caminhão, ao perceber que a balsa se movimentava, freou o veículo, porém a balsa continuou a se afastar da margem, arrebatando o cabo de amarração e causando a queda do veículo na água. Os proprietários da escavadeira, que continuava peada sobre o caminhão, tentaram retirá-la de cima do veículo soltando as fias de amarração. Com isso, a escavadeira escorregou e tombou no Rio. A balsa, por ter se afastado da margem, continuou a travessia, embora estivesse com a prancha danificada. Não houve feridos nem perda de vidas, no entanto, houve avarias na prancha de embarque da balsa. Consta nos Autos do Processo que o dispositivo de amarração só estava presente por bombordo (bb) e o cabo de aço que o integrava estava em más condições de uso. A imprudência dos tripulantes da embarcação e do condutor do rebocador que deixaram de observar as medidas de precaução de segurança, permitindo que o caminhão embarcasse sem as “espias” passadas ao porto, sendo determinante para a ocorrência do acidente, a negligência da empresa pela deficiência de manutenção do material.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Atenção Comandante! Antes de iniciar qualquer manobra com sua embarcação, faça um Planejamento e adestre sua tripulação, evitando perigos à navegação. Se sua embarcação não tem o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), verifique no Título de Inscrição de Embarcação (TIE) que traz o número de tripulantes específicos para operação segura da embarcação; e

2 Procure consultar as Normas da Autoridade Marítima e as Normas de Procedimentos local, isso, vai diminuir a possibilidade de ocorrência de acidentes.

## RECOMENDAÇÕES

1 Para garantir maior segurança aos usuários de transporte de veículos, recomendamos que seja oferecido pela tripulação um espaço adequado entre os carros de cerca de um metro (quando possível), possibilitando a abertura das portas numa eventual emergência;

2 Deve ser observada a utilização de calços para apoio a fixação dos veículos transportados;

3 A segurança das embarcações que prestam serviços de transporte de veículos e passageiros é de responsabilidade das respectivas empresas habilitadas e autorizadas, devendo essas zelar pelo fiel cumprimento das medidas preventivas e de segurança para a navegação local;

4 Todos os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio de mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, as luzes apagadas e suas rodas calçadas com, pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia; e

5 As espias para amarração da embarcação deverão estar em bom estado de conservação e possuir dimensões adequadas e alças permanentes (consultar informações adicionais: Item 1006 da NORMAM-02/DPC Mod 18 - NORMAS GERAIS).

<b>Nº: 60/2023</b>	<b>PROCESSO Nº 33.869/2020</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de Prático na água
<b>Data:</b>	26/10/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Zona de praticagem do Porto de Vitória - ES
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante, navegando pelo acesso ao Porto de Vitória, momento em que o Prático seria recebido a bordo e veio a sofrer uma queda na água em face do rompimento dos cabos da escada. A escada foi colocada em posição no convés 3, a bombordo, ficando a sua parte inferior a 1.5 metros da água do mar, pronta para a subida do Prático. O prático estava na escada quando o cabo estrutural da lateral esquerda da escada se rompeu, mas ele continuou a subir, tentando se sustentar com apoio dos seus pés no costado do navio, então, o cabo da lateral direita também se rompeu, ocasionando a sua queda de aproximadamente quatro metros de altura. Nesta ocasião, o leme do navio foi todo carregado para bombordo e o passo da hélice zerado. A própria lancha da praticagem que já havia se afastado um pouco do navio, retornou e recolheu o Prático da água com segurança, que estava portando colete salva-vidas. A praticagem encaminhou outro Prático que embarcou por outra escada que estava por boreste. O acidente ocorreu por falta de manutenção e guarda do material em local adequado. O mau estado de conservação da escada de quebra peito foi determinante para a ocorrência do acidente, decorrente de negligência do Imediato do navio que na qualidade de responsável pela escada, não zelou pelas vistorias e cuidados com a manutenção e guarda em local adequado.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 NÃO se deve guardar material de marinharia e salvatagem em local com umidade, isso pode deteriorar e diminuir a eficiência do material;

2 Sendo o Imediato o responsável por dirigir as fainas de convés, este deve inspecionar as condições de segurança do material (escada de quebra peito) antes do embarque do Prático a bordo; e

3 Atenção Imediato! Uma de suas atribuições é: substituir, legalmente, o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos. É a segunda autoridade de bordo, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação.

## RECOMENDAÇÕES

1- Dos Deveres do Comandante da Embarcação com Relação ao Prático:

- a) informar ao Prático sobre as condições de manobra do navio;
- b) fornecer ao Prático todos os elementos materiais e informações necessárias para o desempenho de seu serviço;
- c) fiscalizar a execução dos Serviços de Praticagem, notificando à Capitania dos Portos qualquer anormalidade;

d) retirar do Prático a direção da manobra, quando convencido que o mesmo a faz de forma errada ou perigosa, dando ciência do fato, por escrito, ao Capitão dos Portos, solicitando substituto, caso necessário.

2 Caberá ao IMEDIATO da embarcação a responsabilidade e o zelo durante a faina de recebimento do Prático:

3 Verificar a limpeza e conservação dos aparelhos de manobra, salvatagem, incêndio, poleames e massames;

4 Dirigir as fainas de convés, por ocasião de acidentes e exercícios, e auxiliar o Comandante em todas e quaisquer manobras que se fizerem necessárias; e

5) Zelar pelos cuidados na instalação da escada tipo quebra-peito, de modo que fique numa posição de riscos para faina em andamento;

b) deve ser montada por tripulante capacitado e sob a sua supervisão;

c) o ponto de apoio para a fixação da escada deve ser previamente inspecionado, verificando as manilhas e os cabos de fixação quanto a sua resistência, principalmente os cabos laterais da escada.





**TRIBUNAL MARÍTIMO**  
“Justiça e Segurança para a Navegação”