



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 22 - 11 de DEZEMBRO 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”.

NAUFRÁGIO

Uma canoa naufragou nas proximidades da Praia do Atalaia - SE, após ser atingida por uma forte onda.

COLISÃO COM PEDRAS

Canoa havaiana com seis tripulantes colidiram com pedras na Praia da Costa - ES.

ACIDENTE DE MERGULHO

Após mergulho em profundidade, pescador passa mal com uso de equipamentos amadores.

EXPLOÇÃO EM LANCHA

Fazendo transporte ilegal de combustível.

ÍNDICE

ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 61 Abalroamento de comboio formado por rebocador - AM
- 62 Água aberta seguida de naufrágio em lancha - ES
- 63 Acidente de Mergulho envolvendo pescador utilizando equipamento inadequado - RN
- 64 Colisão de navio mercante contra píer - AP
- 65 Clandestino encontrado a bordo de navio mercante
- 66 Colisão e queda n'água dos ocupantes- ES
- 67 Colisão de navio de Apoio Marítimo com uma monoboia - RJ
- 68 Explosão a bordo de lancha - AM
- 69 Exposição a risco por excesso de passageiros - AM
- 70 Falha na desamarração de contêineres - SP
- 71 Lesão corporal grave sofrida por pescador - SC
- 72 Naufrágio de canoa por excesso de passageiros - TO
- 73 Naufrágio de embarcação tipo traineira - RJ
- 74 Naufrágio de canoa em atividade de pesca - RJ
- 75 Naufrágio de canoa tipo rabeta - PA
- 76 Queda de baleeira na água com três tripulantes a bordo - SC
- 77 Queda de veículo na água - PI
- 78 Queda do condutor e passageira de moto aquática- SC
- 79 Queda n'água de passageiro seguida de morte - PA

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/tribunalmaritimo>

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 22ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 4ª 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, em apoio as atividades coordenadas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), representante da Autoridade Marítima no que tange à normatização e à fiscalização dos assuntos ligados à Segurança da Navegação, bem como à Prevenção da Poluição Ambiental causada por embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, esta egrégia Corte Marítima chama a atenção dos leitores para os cuidados na prática de atividades de esporte e recreio no mar que, sem o devido cuidado e responsabilidade, culminam

em graves acidentes, por vezes irreparáveis à vida humana. Com a proximidade do início do período de verão, deixaremos algumas recomendações, fruto dos ensinamentos colhidos em acidentes e fatos da navegação julgados neste Tribunal, que certamente poderão contribuir para mitigar o índice e repetição de acidentes ocorridos nesse período, contribuindo sobremaneira para segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar. Salientamos também aos leitores, comandantes e condutores de embarcações, o acompanhamento da reorganização das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), disponível no site da DPC: “www.dpc.mar.mil.br”, no qual 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.





Operação Verão

Para garantir um verão mais seguro em nossas águas, os Agentes da Autoridade Marítima brasileira darão início a campanha neste mês de dezembro, abrangendo as áreas de maior concentração de embarcações do País por meio dos Distritos Navais, Capitania dos Portos, Delegacias e Agências.

A ação intensificará a fiscalização do tráfego aquaviário com o objetivo de alertar os navegadores e a população sobre os riscos de acidentes nos mares, rios, represas, lagos e lagoas durante a estação do ano em que aumenta o fluxo de embarcações, principalmente as de esporte e recreio.



A fiscalização será realizada nos seguintes aspectos: habilitação dos condutores, documentação da embarcação, material de salvatagem (coletes e boias), extintores de incêndio, luzes de navegação, a lotação e o estado da embarcação. Além disso, serão utilizados etilômetros, tendo em vista que é proibido o consumo de bebidas alcoólicas pelos condutores.

A Operação Verão incluirá também ações de presença em entidades náuticas e colônias de pescadores, realização de palestras educativas e chamadas na internet com dicas das principais normas de segurança da navegação. Confira algumas delas:

OPERAÇÃO VERÃO

Os 10 Mandamentos da Segurança da Navegação

- 1) Conduza sua embarcação com atenção e prudência para evitar acidentes.
- 2) Se beber, passe o timão para alguém habilitado.
- 3) Mantenha a distância dos banhistas para evitar acidentes.
- 4) Mantenha os extintores de incêndio dentro da validade.
- 5) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo.
- 6) Tenha a bordo o material de salvatagem prescrito pela Capitania.
- 7) Faça a manutenção correta da sua embarcação.
- 8) Antes de sair, informe o seu plano de navegação ao iate, marina ou condomínio.
- 9) Respeite a vida, seja solidário, preste socorro.
- 10) Não polua nossos mares e rios.



Esta Corte Marítima com o enfoque na segurança da navegação, periodicamente, leva ao conhecimento dos nossos leitores, em especial, a comunidade aquaviária de todo o Brasil acidentes aquáticos com o objetivo que os mesmos não voltem a acontecer. Os ensinamentos colhidos nos processos aqui julgados, servem de experiência para minimizar a possibilidade da ocorrência de desastres náuticos. A Operação Verão, que é conduzida pela Marinha do Brasil, traz como mote a valorização da vida e a responsabilidade dos proprietários e dos condutores de embarcações, especialmente durante as atividades de lazer. “Não esqueça que a prevenção é o seu melhor salva-vidas”.



Segurança da Navegação, uma corrente que conta com elos fortes!

RECOMENDAÇÕES DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA PARA USO DE MOTO AQUÁTICA

- 1) **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.
- 2) **USO DE COLETE** - Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática e Banana-boat. Em muitos acidentes julgados neste Tribunal, fica claro que se o motonauta estivesse fazendo uso do colete, teria diminuído os danos pessoais e em outros casos mais graves, sobrevivido ao impacto do sinistro.
- 3) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.
- 4) **CUIDADOS COM A CHAVE DA MOTO AQUÁTICA** - Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação. Alguns acidentes julgados neste Tribunal se deram por conta da facilitação do proprietário ao deixar a chave na ignição, permitindo que pessoa não habilitada conduzisse a moto aquática e causasse acidentes, em alguns casos, culminando no óbito de banhistas e do próprio condutor. Portanto é prudente ao desligar o motor, retirar imediatamente a chave da ignição da embarcação contribuindo assim com a salvaguarda da vida humana.
- 5) **DESEMBARQUE EM PRAIAS** - É permitido o desembarque de moto aquática em praias, porém a aproximação deve ser perpendicular à orla e a velocidade não pode ultrapassar três nós (5,5 km/h), com vigilância redobrada e em área onde não haja a presença de banhistas.

RECOMENDAÇÕES DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA PARA USO DE MOTO AQUÁTICA



**DISQUE 185
EMERGÊNCIAS
MARÍTIMAS/FLUVIAIS**



6) **ÁREA DE NAVEGAÇÃO** - É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja "Interior 1*" (NORMAM-211/DPC). *Composta por áreas abrigadas, como lagoas, lagos, baías, angras, rios e canais. Nessas regiões não há ondas com alturas significativas para dificultar o tráfego das embarcações.

7) **INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS** - Se beber, não conduza e passe a direção a alguém habilitado que não tenha ingerido bebida alcoólica. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas.

8) **NAVEGAÇÃO NOTURNA** - É proibido o uso de moto aquática durante o período noturno. Muito embora existam áreas iluminadas em algumas praias, mas lembre-se que a moto aquática não possui luz de navegação, portanto, não pode ser avistada por outra embarcação, podendo com isso acarretar acidentes.

9) **REBOQUE DE DISPOSITIVOS** - Apenas motos aquáticas com três lugares têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e boias.

10) **PLANO DE NAVEGAÇÃO** - Ao sair, sempre mantenha informado seu plano de navegação ao Iate Clube, Marina ou Condomínio, assim caso haja algum imprevisto as equipes de busca e salvamento saberão onde procurá-lo.

11) **VELOCIDADE** - Por ser uma embarcação de propulsão a jato, na moto aquática o leme é a própria propulsão. A velocidade é superior a de muitos barcos, e qualquer descuido provoca graves acidentes. Reduza a velocidade em áreas de apoio, rampas, marinas flutuantes, entre outros.

12) **PERIODICIDADE DE MANUTENÇÃO** - Após a utilização, é fundamental que sejam realizadas as manutenções na moto aquática, incluindo limpeza e lubrificação para evitar a deterioração de borrachas e plásticos, assim como a oxidação das partes metálicas.

13) **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.



LANCHAS E OUTRAS EMBARCAÇÕES DE PEQUENO PORTE EM ATIVIDADE DE ESPORTE E RECREIO



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

LOTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO - A quantidade permitida de passageiros deverá estar afixada nas embarcações em local visível. Não é permitido um quantitativo excedente de passageiros ao estipulado para cada embarcação, devendo com isso ser respeitada a salvaguarda da vida humana.

MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS EM EMBARCAÇÃO DE PEQUENO PORTE

Muitos acidentes e fatos da navegação julgados neste Tribunal tiveram como origem a movimentação imprudente, conduzida de maneira desordenada em embarcações de pequeno porte. Estes acidentes ocorrem em sua maioria em águas interiores, destacando-se a região norte com sua imensa malha hidroviária de mais de 16 mil quilômetros de rios navegáveis, onde se faz uso diuturnamente desse modal. Não é ao acaso que inúmeros casos de escarpelamento, morte por afogamento, dilaceramento traumático ocorrem, principalmente vitimando jovens. Portanto, todo cuidado é pouco ao fazer uso dessas embarcações, devendo sempre levar em consideração a divisão ordenada de peso e quantidade de passageiros adequada, bem como o cuidado na proteção do eixo do motor e a utilização de coletes salva-vidas.



**DISQUE 185
EMERGÊNCIAS
MARÍTIMAS/FLUVIAIS**



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

Garanta o seu lazer:

Navegar com segurança é a maior diversão!



Diretoria de Portos e Costas



MARINHA DO BRASIL



NAVSEG

O NAVSEG é um aplicativo gratuito que trará mais praticidade e segurança a condutores e passageiros de embarcações que navegam nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. A iniciativa chega para otimizar as ações da Marinha do Brasil no incremento da segurança da navegação, especialmente das embarcações de esporte e recreio.



Veja o passo a passo de como usar o NAVSEG



PASSO 1



Baixe o **NAVSEG** na sua loja de aplicativos.

PASSO 2



Entre com seu acesso único do **Gov.br**.

PASSO 3



Cadastre uma nova **viagem** com o **número de inscrição** da sua embarcação.

PASSO 4



Informe o **nome** e o **documento** de quem vai conduzir a embarcação e **quantas pessoas** estarão na viagem.

PASSO 5



Se desejar, **cadastre** as informações dos **passageiros**.

PASSO 6



Caso queira, cadastre as informações do **contato de emergência**.

PASSO 7



Preencha os dados de **saída, destino** e **data** da viagem.

PASSO 8



Confirme os dados da sua viagem para **compartilhar sua localização**.

PASSO 9



Ao chegar no seu destino, **informe sua chegada**.



Tudo pronto, agora você está conectado a uma navegação segura!

Caso ainda tenha dúvidas acesse:
www.marinha.mil.br/dpc





NAVSEG: Você conectado a uma navegação segura

A Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas, em parceria com o Ministério do Turismo, desenvolveu o aplicativo NAVSEG, um APP gratuito que trará mais praticidade e segurança a condutores e passageiros de embarcações de todo o país.

O NAVSEG chega para reforçar as ações da Autoridade Marítima brasileira no incremento da segurança da navegação, especialmente das embarcações de esporte e recreio. Mas o NAVSEG também pode ser utilizado por condutores de todas as embarcações de pequeno e médio portes, como as de pesca, de turismo náutico e de transporte comercial de passageiros ou de carga. Basta baixar o APP, cadastrar os seus dados e da sua embarcação, registrar o seu Plano de Viagem e compartilhá-lo quando for navegar.

O princípio de funcionamento do APP NAVSEG se baseia na transmissão voluntária de dados específicos da sua embarcação para a Marinha do Brasil, por meio de sinal da rede de telefonia celular. Assim, o Comandante da embarcação, ao compartilhar sua localização no APP NAVSEG, permite que a Capitania dos Portos responsável pela área onde estiver navegando acompanhe, automaticamente, a posição e dados da sua embarcação.

O NAVSEG otimiza, assim, a segurança do condutor e passageiros de uma embarcação, uma vez que as informações compartilhadas pelos condutores são disponibilizadas para a Marinha durante todo o período da navegação. Dessa forma, em caso de necessidade de socorro ou salvamento é possível identificar e localizar mais facilmente a embarcação em perigo e providenciar o envio do socorro.

O NAVSEG - disponível gratuitamente, nas plataformas Android e IOS - também substituirá o "Aviso de Saída", documento previsto nas Normas da Autoridade Marítima em que o navegador informa o Plano de Viagem da sua embarcação ao late Clube, Marina ou Capitania, conforme o caso. Com o NAVSEG, o Comandante da embarcação terá a facilidade e a conveniência de lançar os dados de sua viagem diretamente no aplicativo (número de inscrição da embarcação, nome e dados de inscrição dos tripulantes e passageiros, plano de viagem etc), dispensando a necessidade de se deslocar fisicamente até a sede do late Clube, Marina ou Capitania para a entrega do formulário.

Mas além da Marinha monitorar o trajeto em tempo real, acompanhando os movimentos da embarcação desde a sua partida até a chegada ao destino informado, com o uso do NAVSEG a sua Marina ou late Clube, cadastrados no APP, também receberão um email informando quando iniciar sua navegação e outro informando a sua chegada, emitidos automaticamente pelo APP.

Com essas funcionalidades, o NAVSEG contribui significativamente para a segurança da navegação, minimizando riscos e fornecendo informações fundamentais para a Marinha prestar socorro, em caso de necessidade de perigo à vida.

Ao final da viagem, o usuário apenas informa sua chegada pelo próprio APP e a Capitania dos Portos recebe a informação de que a embarcação encontra-se em segurança.

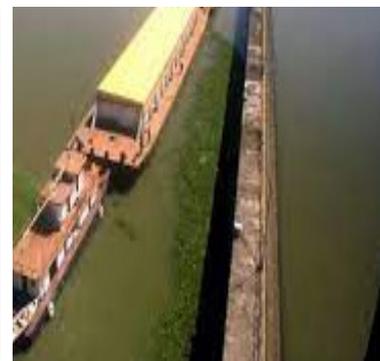
É a Marinha do Brasil trabalhando para sua segurança, conectando o cidadão a uma navegação mais segura.



SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS,
ENSINAMENTOS COLHIDOS
E RECOMENDAÇÕES
EXTRAÍDAS DOS ACÓRDÃOS JULGADOS
NO TRIBUNAL MARÍTIMO



Nº: 61/2023	PROCESSO Nº 32.925/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	24/04/2018
Tipo da Embarcação:	Rebocador
Atividade:	Empurrador
Local:	Fundeadoiro de Itacoatiara – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por rebocador/empurrador e balsas, desatracou do Terminal Fluvial do Brasil S/A, com destino à margem direita do rio Amazonas, no município de Itacoatiara. O empurrador apresentava um defeito na reversora e que era do conhecimento do Comandante do empurrador. Durante a travessia, de forma equivocada, o comandante do empurrador decidiu passar pela proa de um navio mercante fundeado no fundeadoiro de Itacoatiara e ao cruzar a proa do mercante o rebocador não tinha potência suficiente para vencer a correnteza que era entre 5 e 6 nós com baixa visibilidade por ser período noturno. Resultou no abalroamento no bulbo de proa do graneleiro, provocando deformações no mesmo, além de marcas de colisão e arranhões a meia nau no costado da balsa.

A causa determinante apurada foi o erro de manobra ao passar pela proa do navio fundeado, uma vez que o empurrador apresentava problemas na reversora e não tinha potência suficiente para vencer a correnteza. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 O Comandante/Condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas que transporta, inclusive, a dele. Sendo ele o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2 O condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar quando suspendeu sem verificar as condições de manutenção e potência das máquinas do empurrador; e

3 ATENÇÃO COMANDANTE: Não negligencie a manutenção dos equipamentos, em especial as máquinas propulsoras.

RECOMENDAÇÕES

1 Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos;

2 Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da capacidade de propulsão e potência dos motores, principalmente se for empregada na atividade de empurrador;

3 REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento

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

4 REGRA 8 do RIPEAM - Manobras Para Evitar Abalroamentos

Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia;

5 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.

- Todos os sistemas e equipamentos instalados a bordo deverão ser mantidos em condições normais de operação; e

6 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.

Nº: 62/2023	PROCESSO Nº 33.927/2020
Acidente / Fato:	Água aberta seguida de naufrágio
Data:	16/12/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Proximidade da Praia de Iriri, Anchieta – ES
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motor suspendeu da cidade de Anchieta com destino ao município de Ariri, conduzida por um Mestre Amador, estando a bordo o proprietário e mais seis familiares. Um dos passageiros percebeu a entrada de água na lancha e informou ao seu tio, que rapidamente pediu ao Mestre para acionar manualmente a bomba de esgoto, pois a mesma não funcionava pelo automático. O Mestre da lancha acionou a bomba e, em seguida, guinou a lancha em direção às praias mais próximas (praias do Tombo e Inhaúma, em Iriri); o proprietário pediu para sua esposa ligar para um amigo da família solicitando socorro, em ato contínuo o motor da embarcação parou de funcionar, deixando a lancha à deriva; lançaram o ferro na água, todos vestiram os coletes salva-vidas e se jogaram ao mar. Fato seguinte a lancha naufragou e os naufragos permaneceram na água por cerca de cinco horas até serem recolhidos e levados para uma praia local. O proprietário foi imprudente ao empreender navegação, transportando passageiros, com a embarcação que estava com a bomba de esgoto defeituosa, sem ter comunicado este fato ao condutor da embarcação, que foi surpreendido pelo alagamento da lancha e necessidade de acionamento da bomba de esgoto manualmente, culminando no naufrágio. A causa determinante do acidente foi a falha da bomba de esgoto com seu automático inoperante, sob condições de mar agitado e a elevada concentração de peso na popa. Houve danos materiais e exposição a risco dos ocupantes que ficaram boiando por cerca de cinco horas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Antes de suspender com a embarcação de pequeno porte, fazer uma inspeção observando o estado geral e os equipamentos elétricos quanto seu estado de funcionamento;
- 2 Durante a singradura, a vigilância deve ser constante, procure conhecer os locais de menor profundidade. Alguns naufrágios foram evitados com um encalhe deliberado para salvar a embarcação;
- 3 Realizar preventivamente a manutenção dos equipamentos, em especial, das bombas de esgoto e material de combate a incêndio; e
- 4 Atenção navegante! As pessoas devem ser distribuídas a bordo de modo que a embarcação não fique derrabada e venha fazer água pelo espelho de popa.

RECOMENDAÇÕES

- 1 Os proprietários/Condutores de embarcações DEVEM cumprir as Normas da Autoridade Marítima, a fim de aplicar procedimentos de segurança atinentes às manobras marinheiras e serviços de bordo;
- 2 Na parte elétrica, verifique as luzes de navegação, as bombas, as válvulas do fundo do casco, as mangueiras, as abraçadeiras e os respiros do tanque de combustível;
- 3 Para as embarcações que ficam permanentemente dentro d'água, lave com esponja macia para retirar todo o limo. Uma dica é pintar o fundo com tinta impermeável para proteger o casco contra as infiltrações que causam corrosões;
- 4 Usar o óleo recomendado pelo fabricante, sempre abastecer com um combustível de boa qualidade e funcionar o equipamento com frequência, são cuidados básicos;
- 5 Faça a pulverização do motor com lubrificantes sem petróleo, como vaselina líquida ou silicone, para evitar o ressecamento das borrachas. Este procedimento deve ser realizado a cada dois meses, para proteger o motor de arranque e a área de injeção durante a execução; e
- 6 Sempre esgote a água do porão do barco e mantenha o bom funcionamento das bombas para evitar o alagamento de compartimentos internos.

Nº: 63/2023	PROCESSO Nº 31.107/2016
Acidente / Fato:	Acidente de mergulho com pescador
Data:	02/06/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Proximidades da praia de Pirangi - RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de pesca com casco de madeira, conduzida por pessoa inabilitada, classificada para atividade de pesca e navegação interior, sendo utilizada para pesca de lagosta fazendo uso de covos e cilindros de ar comprimido, em área cuja a profundidade era de 27 metros, suspendeu no dia 02/06/2016, fundeando nas proximidades da Praia de Pirangi, RN, quando um dos pescadores mergulhou para realizar atividade de pesca subaquática fazendo uso de equipamentos de respiração amador, com mergulho em profundidade, quando começou a se sentir mal, transcorrido um período de aproximadamente 35 minutos de mergulho. No intuito de realizar descompressão, voltou a mergulhar, regressando à superfície apresentando os mesmos sintomas de dores nos ombros e abdômem. Além do condutor, Mestre inabilitado, encontrava-se a bordo o proprietário da embarcação que também estava realizando mergulho mais dois Pescadores Profissionais (POP). A vítima foi levada ao Posto de Saúde em Pirangi do Sul, foi atendida e encaminhada para o Hospital Naval de Natal, onde foi submetida a tratamento na Câmara Hiperbárica para realização de descompressão. A negligência dos pescadores e do proprietário da embarcação pela inobservância da NORMAM-222/DPC, uma vez que sua tripulação era desprovida de conhecimento técnico para prática de mergulho autônomo, e da NORMAM-101/DPC, pela falta de habilitação de dois dos seus tripulantes como pescadores profissionais, o fato do emprego da embarcação para navegar em área para qual não era classificada, foram determinantes para a ocorrência do acidente. Não houve registro de danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações SEJAM HABILITADOS e devem conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2 O proprietário/Mestre da embarcação não deve empreender navegação em área para a qual a embarcação NÃO seja classificada, em desacordo à NORMAM-202/DPC;
- 3 Empregou a embarcação em pesca clandestina de lagosta em desacordo a Norma da Autoridade Marítima e legislação do IBAMA; e
- 4 O pescador inabilitado para a atividade de mergulho, mergulhou sem tomar as medidas de precaução de segurança.

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- 101/DPC, 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 classificada para navegação interior;
- 4 O proprietário empregou a embarcação para realizar pesca clandestina em desacordo à 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.

Nº: 64/2023	PROCESSO Nº 32.282/2018
Acidente / Fato:	Colisão de navio mercante contra Píer
Data:	27/04/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Píer nº 1 Companhia Docas de Santana -AP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante realizava manobra de atracação na Companhia Docas de Santana (CDSA), com o apoio de rebocador, desenvolvendo uma velocidade 1,5 a 2 nós, com uma corrente de intensidade fraca, com vento moderado predominante do quadrante Norte, que segundo o próprio prático, tende a afastar o navio do terminal, gerando um efeito benéfico para a manobra, se contrapondo aos efeitos da corrente predominante no local. Prosseguia a manobra de atracação com aparente segurança, quando a proa do navio passou pela ponta de cima do Píer nº 1, repentinamente começou a sofrer um forte abatimento para bombordo (BB), maior do que o esperado para aquela janela de maré, fazendo com que o navio adquirisse uma velocidade lateral acima da segura. Nesse momento o Prático solicitou que o ferro de BE fosse largado de maneira a tentar estabilizar a proa e minimizar o caimento lateral que o navio vinha sofrendo. Também solicitou que o rebocador começasse puxar a popa do navio para (BE), além de usar o leme e máquina do navio. Mesmo usando todos os recursos não conseguiu evitar que o navio entrasse em contato com uma defesa yokohama localizada naquela posição do cais, a qual não suportou o esforço exigido pelo navio e estourou. Provocando avarias no casco a BB e perda total da defesa yokohama. A causa determinante apurada foi o erro de avaliação do Prático ao iniciar a manobra de atracação muito próximo ao Píer, negligenciando mesmo conhecendo o efeito da maré enchente naquele local, sendo determinante para a ocorrência do acidente da navegação. Não houve danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 O Prático NÃO deve deixar de avaliar com precisão a distância para iniciar a manobra de atracação considerando as intempéries meteorológicas nas regiões portuárias. Essas informações proporcionam uma operação segura no porto tanto para o planejamento da fila de atracações, quanto no acompanhamento dos efeitos ambientais durante a própria manobra de atracação ou desatracação; e

2 As operações de atracação e desatracação são manobras que exigem um maior cuidado por parte das equipes encarregadas pela sua execução. Para isso, torna-se necessário observar todos os requisitos práticos desta atividade, com a finalidade de proteção da carga do navio, tripulantes e da segurança da navegação. Devendo atender ao que estabelece a Norma Regulamentadora do (MTE) NR-29.

RECOMENDAÇÕES

1. O uso de um sistema de comunicação entre o prático, na embarcação, e o responsável em terra pela atividade é obrigatório, pois deste modo é assegurada uma comunicação bilateral, ou seja, de ambos os lados, diminuindo consideravelmente os riscos da manobra;

2 Toda manobra que exige concentração e cuidado deve ser feita com velocidade reduzida. Por isso, ao atracar é importante reduzir a velocidade para que a manobra seja feita cuidadosamente, considerando as condições dos ventos e da maré;

3 Faça uma aproximação lenta e cuidadosa, para evitar problemas com outras embarcações e para que sua manobra seja feita com segurança; e

4 Também é importante considerar as marolas oriundas do tráfego local pois poderão ser prejudiciais para a aproximação segura.

Nº: 65/2023	PROCESSO Nº 33.344/2019
Acidente / Fato:	Clandestino a bordo de navio mercante
Data:	16/11/2018
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Graneleiro
Local:	Porto de Douala – Republica dos Camarões
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante tipo graneleiro, suspendeu do porto de Douala com destino ao Porto de Itaguaí no Brasil. Após nove dias navegados, quando o navio se encontrava em águas internacionais, o Comandante constatou que um cabo estava flutuando na popa. Foi determinado a abertura de elipse do compartimento do cadaste do leme para verificação. Neste momento a equipe de bordo localizou um clandestino, que declarou que ficou escondido no leme do navio durante a singradura. Explicou que para entrar no navio foi nadando enquanto o navio estava parado próximo ao porto de Douala; que ninguém lhe ajudou a entrar a bordo, o acesso ao compartimento do cadaste do leme foi realizado pela parte externa com auxílio de um cabo e que foi bem tratado a bordo. Consta nos autos do processo que foram feitas buscas nos alojamentos, camarotes, praças de máquinas, espaços de carga e convés principal, imediatamente antes da partida do navio. Foi verificado que a abertura existente na popa não possuía qualquer grade de proteção e que deveria ser encarada como um ponto vulnerável para ingresso de clandestinos, e que não foi considerado pelos responsáveis pela segurança do navio, que agiram com negligência, durante a inspeção de buscas, entendendo que houve falha de segurança, vigilância e inspeção do navio, denotando a desatenção e a execução ineficaz quanto aos procedimentos descritos nos itens 7.2 e 8.9 do ISPS-CODE. A causa determinante constante dos Autos: culpa exclusiva do clandestino. Não houve registro de acidentes pessoais, danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É fundamental que os Comandantes de navios mantenham um controle rígido e efetivo para evitar o embarque de clandestinos a bordo;
- 2 Que houve falha de controle, acesso e permanência de pessoas estranhas a bordo do navio;
- 3 Falha na vigilância dos serviços de bordo pelo Vigia de Portaló;
- 4 Descumprimento da NORMAM-101/DPC; e
- 5 Descumprimento dos procedimentos de segurança constantes no CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE).

RECOMENDAÇÕES

1 Item 7.1 do ISPS-CODE - Os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes conforme especificado abaixo:

2 Item 7.2 do ISPS-CODE - Para o nível 1 de proteção, as seguintes atividades deverão ser exercidas, através de medidas apropriadas, em todos os navios, levando em consideração as diretrizes constantes da parte B deste Código, com vistas a identificar e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção:

- a. assegurar a execução de todas as tarefas relacionadas com a proteção do navio;
- b. controlar o acesso ao navio;
- c. controlar o embarque de pessoas e seus pertences;
- d. monitorar áreas de acesso restrito a fim de assegurar que somente pessoas autorizadas tenham acesso às mesmas;

- e. monitorar áreas de convés e em torno do navio;
- f. supervisionar o manuseio de cargas e de provisões do navio; e
- g. assegurar que informações relativas à proteção estejam prontamente disponíveis; e

3 O item 8.6 e 8.7 da parte B do ISPS-CODE – estabelece que a Avaliação de Proteção do Navio deve analisar cada ponto de acesso identificado, incluindo os conveses abertos, e avaliar seu potencial para utilização por indivíduos que possam tentar violar a proteção. Isto abrange os pontos de acesso disponíveis a indivíduos com acesso autorizado e também àqueles que tentem entrar sem autorização.

Nº: 66/2023	PROCESSO Nº 31.953/2017
Acidente / Fato:	Colisão e queda na água dos ocupantes
Data:	05/05/2017
Tipo da Embarcação:	Canoa havaiana
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia da Costa, Vila Velha - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa havaiana, com propulsão a remo, suspendeu com seis tripulantes praticantes de canoagem, no total de cinco alunos, junto com o instrutor e proprietário da embarcação. Outras duas canoas suspenderam das proximidades do Clube Libanês simulando uma competição. Quando navegava na proximidade da Ilha do Passarinho, Praia da Costa, “área Interior 2” sobre os parcéis da ilha e em condições adversas do Mar, uma onda atingiu a embarcação que colidiu com pedras e emborcou, os alunos e o instrutor caíram na água, a canoa derivou em direção as pedras causando a colisão que a partiu em duas partes. Os tripulantes sofreram escoriações leves. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário. O condutor e proprietário da embarcação agiu com imperícia, pois na condição de instrutor a bordo da canoa, tendo por alunos um grupo de remadores que não eram experientes, assumiu o risco de navegar sobre parcéis, em condições adversas de mar, culminando na colisão e no naufrágio da embarcação, bem como na exposição a risco das vidas a bordo.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 É dever de todo “Comandante” zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação e dos tripulantes durante a singradura, bem como seu emprego de acordo com a classificação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas Normas da Autoridade Marítima;

2 O “Comandante” da embarcação desconsiderou o risco existente ao navegar sobre os parcéis;

3 Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo.; e

4 NÃO empreenda navegação em locais que não tenha pleno conhecimento das situações reinantes.

RECOMENDAÇÕES

1 Atenção Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos e evitados;

2 É crucial para os Comandantes/Condutores de embarcações terem conhecimento das condições meteorológicas prevaescentes ou previstas bem como qual é o estado do mar, de modo a determinar se sua embarcação será capaz de suportar tais condições quando navegando;

3 Atenção navegante! Causas importantes dos acidentes em geral nas embarcações e algumas razões para a embarcação emborcar incluem:

- Navegação em locais perigosos, procure conhecer a área, se possível (consulte uma carta náutica antes da singradura);

- Más condições atmosféricas;

- Não utilização das regras do RIPEAM;

- Força das ondas, em relação ao porte da embarcação; e

5 Verificar se a embarcação está homologada para a atividade a que se propõe, em especial, quando se tratar de atividade esportiva comercial.

Nº: 67/2023	PROCESSO Nº 30.298/2015
Acidente / Fato:	Colisão de navio de Apoio Marítimo com uma monoboia
Data:	26/03/2014
Tipo da Embarcação:	Navio de Apoio Marítimo (Supply)
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Bacia de Campos dos Goytacazes - RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Supply navegava em período noturno, sendo conduzida pelo 1º Oficial de Náutica, Oficial de Quarto da Navegação, acompanhado por um Marinheiro de Convés (MNC) que estava de vigia, entre as FPSO “Espírito Santo” e a FPSO “Fluminense”. O Oficial estava utilizando o computador retificando o Daily Operations Report, quando foi alertado pelo MNC sobre uma luz aproximando-se da proa da embarcação. Imediatamente, o Oficial acionou o governo do automático para manual e manobrou para Boreste (BE) para evitar uma provável colisão pela proa. Em seguida, manobrou rapidamente para Bombordo (BB) para evitar uma colisão pelo costado de meia nau para ré. Porém não foi possível evitar o choque pela bochecha de BB com a monoboia. O acidente da navegação ocorreu no período noturno, no qual a visibilidade é restrita e envolve mais riscos à navegação e, por isso, exige atenção redobrada dos navegantes e obediência às regras de segurança previstas para situações de visibilidade restrita. Cabe ressaltar que a monoboia constava nas cartas náuticas, e estava localizada numa reta entre as duas plataformas. Após o acidente foi realizada uma inspeção, sendo constatado que não ocorreu água aberta no pique de vante, e nada foi encontrado que pudesse comprometer a segurança da embarcação e sua estabilidade. Quanto as causas determinantes apuradas: erro de navegação, devido a falha de planejamento da falta de atualização da derrota do navio, a deficiência na vigilância radar e visual e a falta de atualização da carta náutica. Houve avarias no navio no paiol do mestre por BB, no pique tanque de vante e na chapa da rampa de mangotes da monoboia. Não houve registro de danos pessoais e nem ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível que os Comandantes de embarcações, através dos seus Oficiais e Tripulantes observem as medidas de segurança permanentemente, em especial, quando demandar uma derrota em mar aberto, verificar se a derrota traçada na carta náutica está correta e permanente vigilância durante a execução dos serviços de bordo;
- 2 Os abalroamentos e colisões são normalmente provocados pela inobservância ao RIPEAM; e
- 3 Antes de suspender, verifique as atualizações das cartas náuticas, os avisos rádios e aviso aos navegantes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante deve zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana, determinar a atualização das cartas náuticas antes de iniciar a singradura;
- 2) Organizar os serviços de quarto, de forma a manter o serviço de vigilância e segurança da navegação adequadamente, considerando, inclusive, a necessidade dos oficiais encarregados dos serviços de quarto de navegação estarem o tempo todo fisicamente presentes no passadiço ou locais diretamente ligados ao passadiço (NORMAM-101/DPC);
- 3) Cumprir e fazer cumprir rigorosamente as normas constantes das Convenções Internacionais e dos regulamentos e instruções baixadas por autoridades brasileiras, sobre o Serviço de Radiocomunicações;
- 4) Fornecer diariamente, ao Comandante, as previsões de tempo, Aviso aos Navegantes, comunicações de outras embarcações referentes a acidentes de navegação, sinais horários ou qualquer outra comunicação que possa interessar ao Comando da embarcação; e
- 5) ATENÇÃO NAVEGANTE! Mantenha-se vigilante durante toda a singradura e conheça a área onde for navegar.

Nº:68/2023	PROCESSO Nº 31.151/2016
Acidente / Fato:	Explosão a bordo de lancha
Data:	29/10/2015
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Rio Madeira, Boa Nova, Manicoré – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha a motor, não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por um Marinheiro Auxiliar Fluvial (MAF), que transportava inadequadamente grande quantidade combustível (gasolina) para ser entregue nas comunidades de Verdum e Cachoeirinha. Encostou a contrabordo de uma outra embarcação sem nome, para entregar combustível; reduziu a velocidade para que seu irmão pudesse sair com a voadeira. Fato seguinte, o condutor voltou a acionar o comando do acelerador para aumentar a velocidade da embarcação, tendo então ouvido uma explosão sendo subitamente arremessado na água. O irmão, que tinha saído com a voadeira, prestou socorro e o resgatou da água. A imprudência do proprietário da embarcação ao transportar/armazenar inadequadamente grande quantidade de combustível, em embarcação não classificada e preparada para a atividade de transporte de combustíveis líquidos inflamáveis, decorreram do total desrespeito às regras mais elementares de segurança da navegação, criando um cenário de risco, dando causa ao acidente, que se materializou com a grave explosão da embarcação, seguida de seu naufrágio. O acidente causou ferimentos no Comandante da embarcação e danos materiais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O condutor não deveria ter estocado combustíveis em recipientes impróprios e em compartimento confinado;
- 2 O local onde há combustíveis estocados deve ser bem ventilado de modo que não haja acúmulo de gases inflamáveis;
- 3 NÃO empregue uma embarcação em atividades para qual não foi classificada;
- 4 NÃO trafegue com embarcação que não foi devidamente registrada nas CP/DL/AG, ou no Tribunal Marítimo (TM) se for acima de 100AB. O proprietário poderá sofrer sérios prejuízos financeiros e não há como recorrer ao seguro DPEM;

RECOMENDAÇÕES

- 1 Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado de acordo com a atividade de sua qualificação;
- 2 Toda embarcação motorizada antes de iniciar sua primeira singradura, deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, a fim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados;
- 3 É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas;
- 4 Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados; e
- 5 Atenção Condutores! Não empregue as embarcações antes de realizar todo procedimento legal de inscrição (seu cadastramento) nas CP/DL/AG.

Nº:69/2023	PROCESSO Nº 32.370/2018
Acidente / Fato:	Exposição a risco – excesso de passageiros
Data:	12/04/2017
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Próximo ao Porto da CEASA, Rio Negro – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação classificada para transporte de passageiros e carga, com capacidade para carga, seis tripulantes e cento e setenta e oito passageiros, sob o Comando de um Contramestre Fluvial, suspendeu da cidade de Manaus, com destino a Nova Olinda do Norte -AM. Ao passar nas proximidades do Porto da Ceasa a embarcação foi abordada por uma equipe de Inspeção Naval e ao ser realizada a contagem dos passageiros foi constatado o excesso de oitenta e seis passageiros. A equipe de Inspetores determinou que o Comandante desembarcasse os passageiros em excesso, tendo a embarcação ficado retida até o cumprimento da ordem. O Comandante disse ter embarcado os passageiros a mais por não ser ele quem vende as passagens e que após o embarque que seria realizada a cobrança e o controle dos passageiros com uso de pulseiras e que as crianças não as utilizam por não pagarem passagens e não são contabilizadas. A grave imprudência do Comandante de não fazer o correto controle de embarque dos passageiros e a contagem desses antes de suspender e descumprir as boas práticas operacionais necessárias para garantir a segurança da navegação, ao deixar de fazer o respectivo controle efetivo e adequado para coibir o excesso de lotação comprovada nos autos, que era também o responsável pela cobrança das passagens, foi determinante para a exposição a risco das vidas e fazendas embarcadas pelo excesso de 86 passageiros, além da lotação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 O excesso de passageiros atinge diretamente a segurança e a estabilidade da embarcação, um risco efetivo de dano, consistente, inclusive na possibilidade de naufrágio;
- 2 O Comandante e tripulantes responsáveis pela embarcação não se desincumbiram de agir de forma inibidora do ilícito penal, pois permitiram a entrada de passageiros na embarcação, muito além da quantidade máxima permitida para o porte do barco, colocando em perigo as vidas e fazendas de bordo; e
- 3 RLESTA: Art. 22. Infrações referentes às normas de transporte: II – transportar excesso de passageiros ou exceder a lotação autorizada:

RECOMENDAÇÕES

- 1 As embarcações de passageiros deverão ter sua estabilidade avaliada, considerando o abastecimento de óleo, de gêneros alimentícios e o número de passageiros.
- 2 O Comandante da embarcação deverá zelar pelo efetivo controle durante o embarque de passageiros a fim de não exceder a capacidade de carga da embarcação;
- 3 NORMAM-202/DPC - CAPACIDADE DE TRANSPORTE - O número de passageiros autorizados a bordo deverá estar de acordo com o peso máximo de carga da embarcação, conforme as normas aplicáveis; e
- 4 Verificar a lotação da embarcação e se a mesma está com excesso de passageiros. As Embarcações de passageiros são OBRIGADAS a afixar, em local visível, a sua lotação e o telefone da Capitania, Delegacia ou Agência dos portos da área. Na dúvida, NÃO EMBARQUE E FAÇA CONTATO com uma dessas organizações.

Nº: Nº 70/2023	PROCESSO Nº 31.935/2017
Acidente / Fato:	Falha na desamarração de contêineres
Data:	02/06/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Porta contêineres
Local:	Porto de Santos – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante operação de descarregamento de contêiner a bordo de um navio mercante, localizado no Porto de Santos, um estivador estrangeiro fazia a retirada dos varões de amarração, quando deixou cair um desses varão no convés da embarcação, sentido bordo do mar, momento em que o tripulante passava pelo local, vindo a ser atingido na cabeça e em seu ombro direito. Consta nos autos do processo que: “O aquaviário que estava realizando a desamarração da carga, ao efetuar a despeação do macaco do varão, olhou para a asa de boreste, no intuito de observar se tinha alguém no local; como não viu ninguém passando naquele momento, arriou o varão para o convés, deixando-o cair nesse sentido. Ao avistar que um tripulante estava passando no local, gritou na tentativa de avisar da queda do objeto, mas infelizmente não deu tempo de evitar que o mesmo fosse atingido. O aquaviário foi negligente ao soltar o varão de peação de contêiner no convés do navio mercante, pois correu o risco iminente de que alguém pudesse passar neste local, tendo atingido o tripulante, que sofreu lesões corporais. A falha na operação de desamarração dos contêineres, de forma inadequada e negligente, sem observar as normas mínimas de segurança, atingindo o tripulante que passava na área, foi determinante para a materialização do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Os Comandantes de navios, em especial, de porta contêineres, DEVEM OBSERVAR rigorosamente as boas práticas operacionais durante o embarque e desembarque da carga, Normas da Autoridade Marítima quanto aos procedimentos de segurança a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;

2 Compete aos operadores portuários e aos tomadores de serviço, em relação aos trabalhadores avulsos, cumprir e fazer cumprir a Norma Regulamentadora 29.3.2 e as demais disposições legais de segurança e saúde aplicáveis ao trabalho portuário;

3 O NÃO cumprimento das Normas de Segurança do Trabalho a bordo dos navios mercantes pode representar grandes riscos à vida e saúde dos portuários; e

4 O trabalhador portuário deve receber instruções de segurança antes de atuar nas operações de estivagem, fixação e movimentação de contêiner a bordo de navios, a fim de evitar ocorrência de acidentes.

RECOMENDAÇÕES

1 É dever de todo Comandante de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como evitar a realização de operação que venham expor a risco a vida humana embarcada e a segurança da navegação, sob pena de infração prevista na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sanções penais previstas em Lei;

2 Boas Práticas - a Peação e despeação com trabalhador pode ser realizada sobre plataformas empregando as medidas de precaução de segurança para que se evite o risco de queda do trabalhador e acidentes envolvendo terceiros;

3 NR 29.3.7.4 - O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de radiocomunicação com sinaleiro e o operador de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente as instruções formuladas pelo trabalhador; e

4 NR 29.3.7.10 - Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

- movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;
- instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner; e
- obedecer a sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação.

Nº: 71/2023	PROCESSO Nº 31.767/2017
Acidente / Fato:	Lesão corporal grave sofrida a bordo de barca de pesca
Data:	08/09/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Barra da Lagoa, Florianópolis – SC
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco de pesca, classificado para navegação interior, conduzido por um Pescador Profissional e com mais dois tripulantes não habilitados, suspendeu da Barra da Lagoa para Ilha do Xavier, área de mar aberto, a fim de realizar pescaria. Ao chegar ao local desejado os tripulantes iniciaram a faina de amarração da rede de pesca. Neste momento, o condutor ouviu ruídos anormais originados no motor do guincho da embarcação; deixou o comando da embarcação para auxiliar a manobra com a rede de pesca e, ao se aproximar do motor, o cabo da touca usado em sua cabeça foi puxado pela correia da polia do guincho, ocasionando o impacto na cabeça e queda no convés, vindo a sofrer “traumatismo encefálico”, conforme prontuário médico do Hospital Regional de São José. A negligência do proprietário da embarcação e a imprudência do Mestre em suspender com a embarcação para navegar em mar aberto em área para qual a embarcação não era classificada, com deficiência de equipagem qualitativa e quantitativa e falta de proteção nas partes móveis do motor do guincho (exposição a risco) que foi determinante para a ocorrência do fato da navegação, causando lesão corporal grave no condutor. Houve danos pessoais, mas sem registro de danos materiais e sem poluição do meio ambiente marinho.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados na categoria exigida pelas Normas da Autoridade Marítima a fim de empregar a embarcação exclusivamente na atividade para a qual foi classificada e não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2. Qualquer embarcação só pode navegar em área para a qual foi classificada de acordo com a licença de construção. O proprietário, à revelia da Autoridade Marítima, permitiu que a embarcação suspendesse para navegar em mar aberto, área para a qual não era classificada, conforme preconiza a NORMAM - 202/DPC; e

3. A ausência de proteção na correia do motor do guincho foi determinante nos danos pessoais ocorrido.

RECOMENDAÇÕES

1 NORMAM-202/DPC 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;

2 NORMAM - 202/DPC - CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

- ÁREA 1 - Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.
- ÁREA 2 - Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.
- ÁREA 3 - mar aberto (serviço irrestrito);

3 A Lei nº11.970, aprovada em 2009 pelo Congresso Nacional, obriga a instalação de uma cobertura nas partes móveis dos motores das embarcações para proteger os ocupantes. As consequências do escalpelamento são graves e variam conforme as áreas afetadas no acidente, como crânio, pálpebras, orelhas e face;

OBS: As CP/DL/AG através das suas NPCP/NPCF, vem difundindo as precauções de segurança que o proprietário deverá observar na sua embarcação, como cobrir as partes móveis dos motores e do eixo, a fim de evitar os acidentes de “escalpelamentos” e outros acidentes semelhantes muito frequentes a bordo.

Nº: 72/2023	PROCESSO Nº 30.413/2016
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	09/08/2015
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Município de Esperantina, Rio Tocantins - TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, não inscrita nas CP/DL/AG, sem nenhum material de salvatagem, com seis pessoas a bordo, condutor não habilitado e que havia feito uso de bebida alcoólica, navegava no Rio Tocantins, quando uma passageira mudou de lugar a bordo, sentando-se mais para ré da embarcação e com o peso concentrado na popa, ocorreu o embarque de água em grande quantidade. Duas passageiras tentaram fazer o esgoto com uma vasilha sem sucesso. Devido ao excesso de passageiros a bordo, a canoa começou a afundar pela popa e todos foram para água. Haja vista que ninguém fazia uso do colete salva-vidas, duas vidas foram ceifadas. A negligência e imperícia do condutor ao navegar sob efeito de bebidas alcoólicas, sem possuir habilitação, com excesso de passageiros a bordo de uma embarcação que não dispunha de coletes salva-vidas, colocando em risco a segurança da navegação, da própria embarcação e das vidas humanas que transportava, causando o naufrágio e, por consequência, o óbito de duas pessoas. Esse conjunto de transgressões às Normas da Autoridade Marítima, foi determinante para a materialização do acidente. Houve danos pessoais, danos materiais, mas não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras a bordo fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;
- 2 O condutor NÃO deveria ter saído com a embarcação sem ser habilitado e sem ter o conhecimento mínimo das Regras de navegação e a habilidade para condução segura da embarcação para não expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana em desacordo a NORMAM-2/DPC Mod 21;
- 3 Embarcação com pouca borda livre, RECOMENDA-SE que o condutor e passageiros vistam o colete salva-vidas, Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 4 Antes de qualquer passo, caso você não saiba, para conduzir uma embarcação a propulsão mecânica, é preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação de Amador se a embarcação for de esporte e recreio ou de Aquaviário se for de natureza comercial e a embarcação deve ser inscrita nas CP/DL/AG; e
- 5 ATENÇÃO Comandante! Não permita o embarque de pessoa acima da capacidade de sua embarcação. Exercite sua liderança; afinal, você é o Comandante da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1 A condução de embarcações motorizadas só é permitida às pessoas devidamente habilitadas a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2 Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 3 É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 4 O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; e
- 5 Em embarcações de borda livre reduzida a movimentação de passageiros a bordo deve ser mínima e sob supervisão do condutor.

Nº: 73/2023	PROCESSO Nº 31.836/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	14/07/2016
Tipo da Embarcação:	Traineira
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Baía de Jacuacanga, Angra dos Reis - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo traineira, classificada para transporte de passageiros e carga, encontrava-se atracada no Cais do Camorim Pequeno fazendo carregamento de material de construção, momento em que veio adernar e naufragar, com a perda da carga, sem acidentes pessoais ou danos ao meio ambiente marinho. No momento do acidente havia oito pessoas a bordo, sendo: um Marinheiro Auxiliar de Convés, proprietário e Mestre da embarcação e sete funcionários de uma empresa de engenharia. Consta nos Autos do Processo que durante o carregamento, a carga foi mal distribuída em seu convés adernando a embarcação provocando embarque de água pelo convés vindo a naufragar perdendo a carga. Acausa determinante observada foi a perda de estabilidade devido à má distribuição de carga a bordo, sem acidentes pessoais ou danos ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 É imprescindível o acompanhamento da faina por pessoas qualificadas durante o carregamento de carga;
- 2 Durante o embarque da carga, deverá ser observada especial atenção na arrumação e distribuição do peso a bordo; e
- 3 Não houve planejamento para o embarque do material. A falta de planejamento é uma das principais causas de acidentes no processo de carga e descarga. Por isso, é necessário que o Condutor da embarcação possua todas as informações relacionadas à coleta e entrega de uma carga, devendo acompanhar todo o processo de EMBARQUE e ARRUMAÇÃO da carga.

RECOMENDAÇÕES

- 1 As cargas devem ser estivadas com segurança, de forma que não haja o risco para a estabilidade da embarcação e para os trabalhadores. Conheça e respeite a capacidade de carga de sua embarcação;
- 2 O CAPÍTULO 5 da NORMAM-202/DPC - Estabelecer critérios para especificação dos diversos tipos de embalagens para mercadorias e sua arrumação a bordo, visando a segurança das pessoas, a integridade da embarcação e minimizar os riscos ao meio ambiente. São especialmente focalizadas as mercadorias perigosas embaladas ou a granel, a sua classificação e os procedimentos especiais a que estão submetidas quando transportadas;
- 3 A carga destinada a uma embarcação deve ser capaz de ser estivada de forma a possibilitar o atendimento aos critérios de estabilidade preconizados nestas regras. Caso necessário, a capacidade de carga deve ser reduzida na proporção do lastro requerido para se obter o atendimento aos critérios;
- 4 ARTE NAVAL 13.1. TRANSPORTE DE CARGA: Fator de estiva – Quando se transporta carga no convés, convém notar que o volume dessa carga nada tem a ver com a cubagem do navio, mas o seu peso deve ser incluído no cálculo do peso total do carregamento; e
- 5 ARTE NAVAL 13.7. Estabilidade e compasso do navio – A arrumação de carga influi no comportamento do navio no mar; por isto, no carregamento e na descarga é preciso considerar a disposição de pesos, tanto no sentido vertical como no sentido horizontal, para que sejam mantidos o compasso e a estabilidade.

Nº: 74/2023	PROCESSO Nº 33.297/2019
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	18/10/21018
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Pesca
Local:	Praia do Atalaia, Aracaju - SE
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa a propulsão mecânica e NÃO INSCRITA nas CP/DL/AG, utilizada para atividade de pesca com três pessoas a bordo, o Condutor e dois tripulantes, durante o retorno de uma pescaria em mar aberto que durou cinco dias, ao adentrarem a boca da barra do rio Sergipe, a embarcação foi atingida por uma onda de través e acabou virando. Um dos pescadores conseguiu segurar na embarcação, sendo conduzido pela correnteza até a praia de Atalaia, nas proximidades dos Arcos da Orla, um outro, após ter vestido o colete salva-vidas, conseguiu flutuar até as proximidades da localidade denominada “Cinelândia”, localizada na mesma praia, saindo ileso e salvo; o terceiro tripulante, que estava sem o colete salva-vidas, não conseguiu se agarrar em nenhum objeto flutuante, e acabou desaparecendo nas águas, tendo seu corpo localizado no terceiro dia após o acidente. Cabe destacar que os pescadores utilizavam uma embarcação artesanal, uma canoa de madeira, para realizar pesca em mar aberto. Tal imprudência e negligência do condutor inabilitado ao se lançar ao mar com uma embarcação sem inscrição e não classificada para aquelas condições de mar aberto foram determinantes para a materialização do acidente, com danos materiais e a perda de uma preciosa vida humana mas sem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

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

2 Erro gravíssimo do condutor ao suspender com a embarcação para navegar em mar aberto à revelia da Autoridade Marítima sem saber a capacidade de lotação e a classificação da mesma; e

3 Ao suspender com uma embarcação de pequeno porte, em especial, canoa, verifique seu material de salvatagem e determine que todos vistam o colete salva-vidas.

RECOMENDAÇÕES

1 Qualquer embarcação só deverá legalmente navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, estabelecendo assim sua classificação quanto a área de navegação;

2 Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP/DL/AG com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE);

3 NORMAM - 202/DPC - CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

a) ÁREA 1 - Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

b) ÁREA 2 - Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

c) ÁREA 3 - mar aberto (serviço irrestrito); e

4 Antes de suspender com a embarcação verifique a dotação de coletes salva-vidas; a quantidade deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças.

Nº: 75/2023	PROCESSO Nº 32.177/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	21/10/2016
Tipo da Embarcação:	Canoa tipo rabeta
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Baía de Guajará, Orla fluvial de Icoaraci – Belém - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

A canoa do tipo rabeta, casco de madeira, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, suspendeu do igarapé Tabocão com destino a praia do Cruzeiro, conduzida por pessoa não habilitada, transportando dez pessoas a bordo, sendo quatro crianças. Quando navegava já próximo ao destino, a embarcação foi atingida por uma marola, encheu de água e naufragou. Os naufragos foram socorridos por duas pessoas que estavam na beira do rio, porém uma criança de quatro anos foi levada pela correnteza e quando foi resgatada já estava sem vida, morta por afogamento, conforme consta nos autos do processo. De acordo com o inquérito, onde o condutor afirma ser filho do proprietário da embarcação e que não era habilitado, não havia material de salvatagem a bordo, apenas uma boia de isopor para marcação de rede de pesca e também não possuía equipamentos de navegação ou de comunicação. As causas determinantes apuradas foram: a imprudência do condutor; sua falta de habilitação; os riscos e as responsabilidades de colocar uma embarcação miúda, do tipo rabeta, para navegar na baía do Guajará (Interior 2) com dez pessoas a bordo sem materiais de salvatagem, expondo a risco as vidas humanas, fazendas de bordo e a segurança da navegação, que resultou na morte de uma criança com quatro anos de idade. Essas falhas enumeradas foram determinantes para a ocorrência do acidente da navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Pessoas não habilitadas não devem conduzir embarcações!!!
- 2 É preciso ter conhecimento das manobras marinheiras de segurança para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3 A vítima NÃO estava usando o colete salva-vidas, isso contribuiu sobremaneira para que sua vida fosse ceifada; e
- 4 O Condutor estava navegando na contramão da segurança da navegação, embarcação não inscrita nas CP/DL/AG, com excesso de lotação, não habilitado e sem o obrigatório material de salvatagem.

RECOMENDAÇÕES

1 Atenção Condutores! Não empregue as embarcações antes de realizar todo procedimento legal de inscrição (seu cadastramento) nas CP/DL/AG.

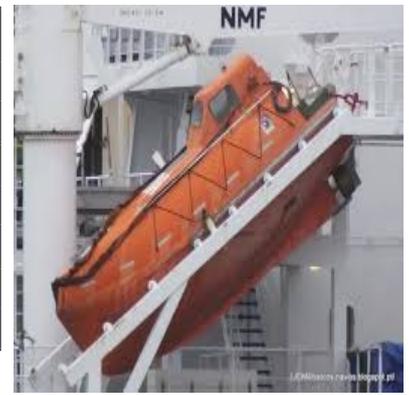
2 Após seu cadastro e devidamente documentada, a embarcação somente deverá navegar na área prevista no Título de Inscrição.

3 Item 2.2.1 NORMAM-211/DPC - OBRIGATORIEDADE DE INSCRIÇÃO E/OU REGISTRO As embarcações brasileiras de esporte e/ou recreio estão sujeitas à inscrição nas CP/DL/AG, devendo, por exigência legal, serem registradas no Tribunal Marítimo (TM) sempre que sua Arqueação Bruta (AB) exceder a 100. Para embarcações com comprimento igual ou menor a doze metros a inscrição será simplificada, de acordo com a alínea 0205-c. Estão dispensadas de inscrição as embarcações miúdas sem propulsão e os dispositivos flutuantes destinados a serem rebocados, do tipo banana-boat, com até 10 (dez) metros de comprimento.

4 Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE).

5 O Condutor deve ser habilitado e é aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional e os Aquaviários embarcações comerciais em caráter profissional.

Nº: 76/2023	PROCESSO Nº 30.463/2016
Acidente / Fato:	Queda de baleeira na água com três tripulantes
Data:	26/03/2015
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Porto de São Francisco do Sul – SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	3 Vítimas não fatais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante, atracado no porto de São Francisco do Sul, realizava teste de lançamento/içamento da baleeira do tipo “free fall” (queda livre), utilizando o guindaste da popa. A faina transcorria sem anormalidades, até que em um certo momento a baleeira estava sendo arriada, com três tripulantes a bordo, houve o rompimento dos cabos de aço da eslinga de sustentação, fazendo com que a referida embarcação caísse na água com os três tripulantes no seu interior. Os peritos constataram que o cabo de aço da eslinga utilizado no içamento/arriamento da baleeira se rompeu em dois pontos próximos as presilhas onde se formam as alças; foi constatado avançado estado de corrosão. A deficiência na manutenção preventiva dos equipamentos de operação das baleeiras pode ter sido a causa do fato da navegação se materializando com o rompimento dos cabos de aço e a queda da baleeira na água, provocando lesões corporais nos três tripulantes, com danos materiais na proa e popa da baleeira mas sem poluição do meio aquaviário. Quanto a causa determinante: motivo não apurado acima de qualquer dúvida.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1 Antes de iniciar os testes ocorreu a falha quando o supervisor da manutenção deixou de verificar, preventivamente os equipamentos de bordo a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas e a segurança da navegação;
- 2 Os equipamentos expostos nas embarcações devem receber um plano de manutenção preventiva e periódica averiguando o estado de corrosão das peças; e
- 3 A falta de manutenção preventiva dos cabos de aço que sustentavam a baleeira provocou o acidente.

RECOMENDAÇÕES

1 Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de navios determinem a execução do plano de manutenção preventiva dos equipamentos de bordo 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 no mar;

2 O Plano de manutenção deve contemplar os três tipos de manutenção:

- Manutenção Preventiva - é feita periodicamente para analisar o funcionamento do equipamento e identificar a necessidade de correção;
- Manutenção Corretiva - Quando um equipamento ou peça apresenta falhas de funcionamento, a manutenção corretiva é responsável por reparar esse defeito e estabelecer seu desempenho. Muitas vezes ela pode ser evitada com a realização de preventivas frequentes, já que estas normalmente permitem identificar o problema antes que cause impacto no equipamento; e
- Manutenção Planejada - A manutenção planejada é um tipo de corretiva realizada em equipamentos ou peças com uma vida útil preestabelecida e que portanto presumem a necessidade de manutenção para continuar seu funcionamento. Enquanto a preventiva busca identificar problemas ainda no início para resolvê-los o quanto antes, a manutenção planejada já considera o eventual aparecimento da falha e também sua correção.

Nº: 77/2023	PROCESSO Nº 34.119/2020
Acidente / Fato:	Queda de veículo na água
Data:	10/07/2019
Tipo da Embarcação:	Balsa
Atividade:	Transporte de passageiro e carga
Local:	Rio Longá, Buriti dos Lopes - PI
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma balsa não registrada nas CP/DL/AG, conduzida por pessoa não habilitada, era usada para a atividade de transporte de passageiros e carga, empregada na travessia de uma margem para a outra do rio Longá, com capacidade para um tripulante e dez passageiros. Após o embarque de um veículo, a embarcação suspendeu da margem direita do rio com destino a outra margem. Sendo que, apesar de ser propulsada por um motor de popa de 8hp, seu deslocamento era auxiliado pelo esforço braçal do tripulante com um “cabo aéreo” instalado sobre o rio de margem a margem. Quando se afastou cerca de cinco metros da margem de origem, o veículo se deslocou para a popa da embarcação e caiu nas águas do rio ficando parcialmente encoberto pelas águas. Cabe ressaltar que não havia balastradas rebatíveis ou removíveis na balsa e a má estivação da carga. Quanto às causas determinantes apuradas: Má estivação da carga; o posicionamento do veículo próximo a popa da pequena balsa, que ficou derrabada e fazendo que o veículo escorregasse para dentro do rio. A imperícia e imprudência do condutor não habilitado e a imprudência e negligência do proprietário foram determinantes no fato da navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 É dever de todo Comandante/condutor zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação e dos tripulantes durante a singradura, bem como seu emprego de acordo com a classificação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;

2 Comandante! Antes de iniciar a manobra de desatracação, deve-se verificar as condições de estivagem da carga a fim de não expor a risco a segurança da embarcação e da navegação; e

3 A falta de habilitação do condutor da balsa e o desconhecimento das regras básicas de segurança constantes nas Normas da Autoridade Marítima contribuiu para a ocorrência do fato da navegação.

RECOMENDAÇÕES

1 É de inteira responsabilidade do Comandante/condutor da embarcação adotar as medidas de precaução de segurança quanto às manobras marinheiras de bordo, em especial, durante a manobra de atracação/desatracação, bem como a distribuição de cargas a bordo a fim de não expor a risco a segurança da navegação e das fazendas de bordo;

2 Item 0515 NORMAM-201/DPC - REQUISITOS PARA TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS;

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

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

3 Item 1007 da NORMAM-202/DPC - REQUISITOS PARA AS EMBARCAÇÕES QUE TRANSPORTAM VEÍCULOS

- As embarcações deverão ser dotadas com calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem.

Nº: 78/2023	PROCESSO Nº 31.559/2017
Acidente / Fato:	Queda do condutor e passageira de moto aquática
Data:	12/03/2016
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Ilha de Porto Belo – SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo moto aquática, contrariando as Normas da Autoridade Marítima, suspendeu às 20h, da Baía do Caixa d'água – SC, com destino à Marina do Galego, localizada em Canto da Praia, Itapema – SC. Cerca de trinta minutos após suspender, quando passavam pela Ilha de Porto Belo, o condutor e sua passageira foram atingidos por uma onda e lançados ao mar, sendo que a moto aquática permaneceu navegando se afastando do condutor e passageira que ficaram à deriva. Às 00h55min foi informado à Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí que até aquele momento a moto aquática não havia regressado à Marina. Ato contínuo, a Delegacia reportou o início da SAR e duas lanchas suspenderam da Marina para darem início as buscas, assim como uma lancha do Corpo de Bombeiros; às 03h11min, a referida Delegacia foi comunicada de que os naufragos, após mais de oito horas à deriva, haviam sido resgatados e estavam em boas condições de saúde, tendo o evento SAR sido encerrado. Dois dias depois do acidente a embarcação foi encontrada no litoral de Itajaí sem avarias. A imprudência do Condutor ao suspender com embarcação para fazer travessia depois do pôr do sol, sem que a embarcação fosse homologada para navegação noturna, foi determinante para a ocorrência do fato da navegação. Por sorte não acabou em uma tragédia. Não houve registro de acidentes pessoais, materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1- Item 4.3 da NORMAM-211/PC Rev 3 Mod 1- PRESCRIÇÕES DE CARÁTER GERAL

É responsabilidade do Comandante/Condutor dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que empreenderá;

2- **O Condutor e a passageira fazem uso do colete salva-vida, o que salvou suas vidas;**

3 - embarcação não classificada para navegação noturna, NÃO DEVE empreender singradura após o pôr do sol;

4 - ATENÇÃO! Navegar com embarcação sem os equipamentos para navegação noturna, pode ser fatal para a segurança do condutor e dos passageiros; e

5 - ATENÇÃO! Empreender navegação após o pôr do sol com embarcação NÃO homologada para essa atividade a revelia das Normas da Autoridade Marítima representa risco a segurança da navegação e das vidas humanas (o proprietário/condutor responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).

RECOMENDAÇÕES

1 O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas, e se a embarcação não é apropriada para navegação noturna, NÃO deve navegar depois do pôr do sol;

2 Item 0405 da NORMAM-202/DPC - DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

a) Luzes de Navegação – As luzes de navegação das embarcações deverão ser de fabricação específica para este fim. As luzes de navegação homologadas, em conformidade com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - RIPEAM/72 e suas emendas;

3 **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;**

4 NORMAM-211/DPC REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTOS:

Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio, a vela ou a motor; e

5 A navegação noturna exige do navegante, verificar, cuidadosamente, se a embarcação possui as luzes e sinais sonoros (apito/buzina), de acordo com o previsto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), e em perfeitas condições de funcionamento.

Nº: 79/2023	PROCESSO Nº 31.399/2017
Acidente / Fato:	Queda n'água de passageiro seguida de morte
Data:	07/04/2016
Tipo da Embarcação:	Comboio formado por empurrador e balsa
Atividade:	Empurrador
Local:	Costa da Ilha Ururicaia, Almerim - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador acompanhado de duas balsas suspendeu de Belém – PA, às 4h da manhã, do dia 05/04/2016, com destino a Manaus-AM, com sete tripulantes habilitados a bordo, sete passageiros (caminhoneiros) alojados nas cabines dos caminhões e sessenta e três carretas. Quando por volta das 02h30 da manhã, o timoneiro percebeu que a luz interna de uma das cabines, acendeu; nesse momento, o empurrador navegava nas proximidades da Cidade de Almerim-PA. Passado algumas horas daquele dia, cerca de 10h30, no rio Amazonas nas proximidades do Paraná do Iranduba, município de Prainha, foi observado pelos tripulantes a ausência de um motorista de uma carreta, foi feita a verificação na cabine da carreta, sendo observada que estava aberta e vazia. Após ter sido dado a falta do passageiro, o Comandante do comboio informou a ocorrência à empresa e a Capitania Fluvial de Santarém que enviou uma equipe de Inspetores Navais (IN) para o provável local do desaparecimento. No dia 09 de abril, um corpo foi encontrado por Ribereiros às margens do Rio Amazonas, próximo a cidade de Almerim-PA. A vítima teve seu reconhecimento por parte de seus familiares. Consta nos Autos do Processo que o comboio, empurrador e balsa, não são classificados e autorizados para atividade de transporte de passageiros e que a capacidade das acomodações suportava apenas nove pessoas, onde existiam quatorze pessoas a bordo, tendo os sete passageiros (não tripulantes) utilizado as acomodações na cabine de suas carretas, deixando a vítima em condições de risco, principalmente por estar com sua carreta centralizada na proa do comboio a uma distância aproximada de 2,5 metros sem proteção de balastrada. Quanto a natureza e extensão do fato da navegação: foi a queda n'água de um passageiro, seguida de morte por afogamento. Quanto à causa determinante observada: o desrespeito à legislação de segurança, pelo transporte inapropriado de passageiros/excesso de pessoas a bordo.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1 O Comandante da embarcação NÃO considerou a capacidade de acomodações a bordo para os tripulantes e passageiros e empreendeu singradura em desacordo à Norma da Autoridade Marítima, tal ação, expõe a risco a salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação;

2 Se o comandante tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-202/DPC), possivelmente não teria ocorrido a perda de uma preciosa vida humana:

3 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

4 Recomenda-se que as pessoas não permaneçam no interior dos veículos durante a travessia.

RECOMENDAÇÕES

1 É fundamental que os Comandantes de comboios observem as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima e seus representantes para evitar exposição a risco das vidas humanas;

2 Item 0427 da NORMAM-202/DPC - PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO - Em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas, que poderão ser removíveis, com altura não inferior a 1 metro (para embarcações com AB maior que 20). Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida sua instalação, a critério da Capitania da jurisdição onde a embarcação estiver inscrita, sempre que interferir na operação normal da embarcação, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e aos passageiros; e

3 Cuidado no transporte de veículos, antes de iniciar a singradura verificar a situação segura das balaustradas para o embarque de passageiros a fim de evitar queda n'água durante a viagem.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”