



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 23 - 15 de ABRIL de 2024



“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 ENTRE LANCHAS

Uma lancha navegando em período noturno, sem luzes de navegação abalroou outra lancha que vinha em sentido contrário; Maruim -MA

ABALROAMENTO ENTRE MOTOS AQUÁTICAS

Excesso de velocidade, condutor inabilitado, falta de cautela, tendo como resultado uma vítima em estado grave.

ACIDENTE DE MERGULHO

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

EXPLOÇÃO EM EMBARCAÇÃO

Após partida da bomba elétrica de transferência provocar centelhas, ocorreu a explosão de gases acumulados no compartimento.

ÍNDICE

Pág. 4/5 Recomendações de Prevenção e Segurança para a Navegação

Pág. 7 **SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS**

- 01 Abalroamento e colisão em Macaé – RJ
- 02 Abalroamento entre duas embarcações – MA
- 03 Abalroamento - represa Nazaré Paulista – SP
- 04 Abalroamento - Arquipélago de Fernando de Noronha – PE
- 05 Acidente de mergulho – RN
- 06 Acidente de mergulho, Rio do Fogo – RN
- 07 Acidente de trabalho sofrido por tripulante a bordo de balsa – PA
- 08 Água aberta seguido de naufrágio parcial – Santarém – PA
- 09 Avaria de máquinas com exposição a risco, Valença – BA
- 10 Colisão de embarcação com boia de sinalização – RJ
- 11 Colisão de moto aquática com banhista, Lago Paranoá – DF
- 12 Explosão a bordo de embarcação – BA
- 13 Incêndio a bordo de lancha a motor – AM
- 14 Naufrágio de canoa de madeira, Itacoatiara – AM
- 15 Naufrágio de canoa, Oureste – SP
- 16 Naufrágio e exposição a risco, Sinópolis – PA
- 17 Queda n'água do condutor – MS
- 18 Queda n'água e morte de passageiro, Itacuruçá – RJ
- 19 Queda no mar de tripulante de Barco Pesqueiro – RJ
- 20 Uso de moto aquática por pessoa sem habilitação, Londrina – PR

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 23ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 1ª edição do ano de 2024, 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.

A você, estimado leitor, esperamos que os ensinamentos colhidos e as recomendações contidas nesta edição do Boletim sejam o alerta necessário para evitar a repetição das ocorrências que são levadas ao julgamento deste Tribunal. Além disso, solicitamos que divulguem às suas empresas, entidades náuticas e tripulações de modo a garantir a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana em nossas águas jurisdicionais. Para tal, o cumprimento das Normas da Autoridade Marítima é condição inexorável. Ou seja, a contribuição no cumprimento das medidas de precaução de segurança por parte dos aquaviários e armadores é imprescindível para a mitigação dos acidentes e fatos da navegação.

Este exemplar será distribuído por meio magnético para as comunidades marítima, náutica, portuária e aos profissionais do Direito Marítimo, além da ampla divulgação realizada pelas Capitâncias dos Portos, Delegacias e Agências. Acesse nosso Boletim: <https://www.marinha.mil.br/tm>

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



RECOMENDAÇÕES DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA PARA NAVEGAÇÃO
embarcações de Esporte e Recreio



*Atividades de Esporte e Recreio -
A diversão não pode virar uma tragédia!!!*

- 1) Esteja atento e vigilante durante a navegação;
- 2) Respeite os banhistas, navegue a mais de 200 metros de distância da praia;
- 3) Conduza sua embarcação com velocidade segura;
- 4) Faça manutenção preventiva na sua embarcação;
- 5) Acompanhe a previsão do tempo e fique atento às possíveis mudanças climáticas repentinas;
- 6) Calcule o consumo de combustível para ir e voltar; e
- 7) Conheça bem os lugares por onde irá navegar; planejamento evita riscos desnecessários;
- 8) Mantenha a bordo coletes salva-vidas suficientes para atender sua tripulação e passageiros;
- 9) Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação; e
- 10) Utilize o APP "NAVSEG". Por meio do aplicativo NAVSEG, é possível informar o plano de viagem (Aviso de saída), permitindo o acompanhamento pelas marinas, clubes náuticos, Capitânias, Delegacias e Agências (CDA), assim como diversas outras informações sobre a navegação.



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.

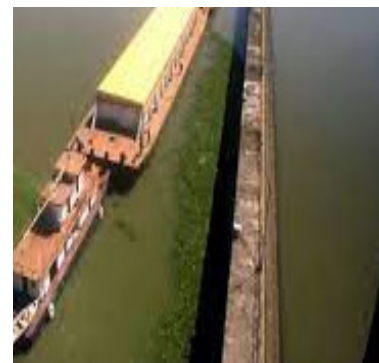
É a Marinha do Brasil trabalhando para sua segurança, conectando o cidadão a uma navegação mais segura.



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



Nº: 01/2024	PROCESSO Nº 32.092/2017
Acidente / Fato:	Abalroamento e colisão em Macaé - RJ
Data:	18/11/2016
Tipo da Embarcação:	Rebocadores supridores
Atividade:	Apoio marítimo
Local:	Terminal de Imbetiba, Macaé - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um rebocador tipo "Supply boat" realizava manobra de aproximação para atracação usando somente o propulsor de boreste, com o gerador de eixo de boreste (BE) no barramento, tendo em vista que o gerador de eixo do propulsor de bombordo estava inoperante. Durante o giro para atracação, a propulsão de bombordo acelerou para avante e a embarcação avançou em direção às pedras. Os thrusters foram acionados para reverter a manobra, momento em que a embarcação apagou. O Chefe de Máquinas constatou que o gerador de eixo de boreste (BE) tinha desacoplado e o sistema de segurança da embarcação parou os dois motores principais, tendo o motor auxiliar entrado no barramento, pois estava em stand-by para qualquer emergência. Foi lançado o ferro de BE e, quando o mesmo unhou, a embarcação girou e abalroou o outro rebocador, que estava atracado no píer três, no lado da praia, na altura do tanque de lastro dois, causando grande avaria no costado. Consta nos autos do processo que o Comandante da embarcação que provocou o acidente foi negligente ao deixar de confirmar a recepção da ordem passada ao Chefe de Máquinas a respeito da não utilização do motor de bombordo, por não alertar a tripulação sobre os procedimentos de emergência e por não solicitar reparo nos painéis para a manutenção de base e da iluminação dos equipamentos de navegabilidade, falhas de procedimento que teriam resultado na falha de governabilidade da embarcação e, conseqüentemente, para as colisões e abalroamento. Consta também que o Chefe de Máquinas, foi negligente por permitir que o propulsor de bombordo entrasse em funcionamento em contrariedade à ordem emanada pelo Comandante, gerando a necessidade de acionar os thrusters em carga, o que sobrecarregou o gerador e apagou a embarcação, causando a colisão com o píer e o abalroamento com o outro navio. 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 manter atenção às medidas de precaução de segurança estabelecidas a bordo, bem como o perfeito funcionamento dos equipamentos, para não expor a risco a segurança do navio e da navegação;
- 2) Ao tomar conhecimento de qualquer avaria a bordo de seu navio, o Comandante deve envidar todos os esforços para saná-la, em especial, se for em um equipamento elétrico essencial para o funcionamento do navio, para que o navio não perca a capacidade de operacionalização; e
- 3) Todo navio DEVE ter e seguir seu plano de manutenção planejada, a fim de que não haja apagão/avaría dos equipamentos de bordo durante as manobras de atracação/desatracação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Se houver um surto de sobrecarga de energia, é melhor desligar o equipamento. Os geradores de energia têm como principal função prover energia para o adequado funcionamento dos equipamentos de bordo, evite sobrecargas.
- 2) Não desperdice a capacidade carga dos geradores de bordo com equipamentos ligados desnecessariamente;
- 3) Atenção Comandante! O plano de manutenção mapeia quais tipos de manutenções são necessários em um determinado período para garantir a saúde e qualidade de um equipamento. Em um cronograma são colocados quais serviços devem ser realizados e a periodicidade indicada para cada um (manutenções semanais, quinzenais, trimestrais, semestrais e por aí vai);
- 4) O plano de manutenção é uma ferramenta muito importante para que gestores e operadores não sejam pegos desprevenidos; e
- 5) Manutenção Preventiva poderá ser aplicada com a ajuda do ciclo PDCA no Plano de Manutenção Preventiva:
 - P (planejar) Elaborar o plano de manutenção preventiva;
 - D (executar) Realizar as inspeções conforme o planejado; e
 - C (verificar) Examinar a realização das manutenções preventivas através das auditorias internas.

Nº: 02/2024	PROCESSO Nº 29.908/2015
Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas embarcações
Data:	30/08/2014
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Praia do Maruim, Município de Humberto de Campos - MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco de pesca, casco de madeira, com cinco pessoas a bordo, suspendeu de Maruim para o povoado de Carrapatal - MA, transportando água potável. Após completarem a faina, seus tripulantes foram para um bar onde consumiram cervejas. Ao retornar quando se aproximavam do canal de Maruim, por volta das 23h, sem luzes de navegação e conduzida por pessoa não habilitada, se depararam com uma lancha de casco de madeira, empregada no transporte de passageiros e carga que vinha no sentido contrário fazendo a viagem de São José de Ribamar para Carrapatal; abalroou na bochecha de boreste do barco de pesca até a meia nau. Todos que estavam a bordo do pesqueiro caíram na água, a lancha parou, prestou socorro aos pescadores e rebocou o pesqueiro até o povoado das Pedras. Um dos pescadores foi encaminhado para um hospital de São José de Ribamar, onde foram constatadas três fraturas na coluna vertebral. O condutor do pesqueiro foi negligente na condução de sua embarcação quanto a vigilância visual e auditiva durante a navegação, foi imprudente ao empreender navegação noturna sem luzes de navegação, sem habilitação, sob efeito de bebida alcoólica e distraído, o que foi determinante para a causa do acidente e quase fatal para a vítima que teve lesões na coluna. Não houve danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados nas respectivas categorias que a legislação exige, observando sempre as Normas da Autoridade Marítima, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O consumo de bebidas alcoólicas afeta os reflexos do condutor da embarcação, trazendo riscos à segurança da navegação;
- 3) A ausência de um planejamento da singradura, inclusive o período de navegação entre o nascer e o pôr do sol, pois em risco à navegação; e
- 4) A ausência de uma vigilância responsável na condução da embarcação durante toda a singradura culminou no abalroamento.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, quanto à segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no meio aquaviário;
- 2) Se não for habilitado, NÃO conduza embarcação. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Evite o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua tripulação e pelos seus passageiros;
- 4) Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da Singradura, evitando, perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso ou chegada ao destino antes do anoitecer; e
- 5) REGRA 5 do RIPEAM Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão.

Nº: 03/2024	PROCESSO Nº 30.994/2016
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	31/10/2015
Tipo da Embarcação:	Bote e moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Represa de Nazaré Paulista - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação a propulsão mecânica tipo bote, classificada para atividade de esporte e recreio e navegação interior, conduzida por seu proprietário, Arrais Amador, com quatro passageiros a bordo, navegava na represa Nazaré Paulista, quando percebeu uma moto aquática vindo em sua direção em alta velocidade, fazendo zig zag. Diante da situação, tentou uma manobra defensiva com o bote para evitar o abalroamento. A moto aquática conduzida por pessoa não habilitada abalroou contra o través do bote. O condutor da moto aquática logo se afastou do local, desembarcou e foi embora. O condutor do bote conseguiu conduzi-lo até as margens da Marina da Dita. Uma das passageiras, menor de idade, filha do condutor do bote, desmaiou no momento do acidente, devido ao impacto sofrido na região da cabeça e estava sangrando muito. A vítima foi levada para a UTI pediátrica de um hospital local, em estado grave, onde permaneceu internada, tendo seu estado de saúde evoluído para estável, com melhora do quadro neurológico. O erro de manobra e a falha na vigilância pelo condutor inabilitado foram determinantes para a ocorrência do acidente. Houve registro de danos materiais; não ocorreu poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor não demonstrou conhecimento das regras básicas de navegação e de segurança, em especial, ao conduzir uma moto aquática que deverá ter habilidade, perícia no manuseio da embarcação e conhecimento das Normas da Autoridade Marítima e da NPCP/NPCF das CP/DEL/AG, NÃO NAVEGAR realizando manobras radicais;
- 2) A ausência de habilitação e conhecimento de navegação colocou em risco a segurança da navegação local; e
- 3) Evite cruzar a proa de outra embarcação em movimento ou reduzir perigosamente a distância entre embarcações em movimento, principalmente em situações de pouca visibilidade.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br; (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 2) Capítulo 5 da NORMAM-211/DPC/DPC - Do Exame de Habilitação:
O exame para a habilitação nas categorias de CPA, MSA, ARA e MTA é constituído de prova escrita, devendo o candidato possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos e saber ler e escrever. Todos os procedimentos referentes a esses exames estão contidos no anexo 5-A;
 - a) HABILITAÇÃO - Assim como exigido quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana;
 - b) 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;
- 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;
- 4) Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos; e
- 5) Tenha em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios. Confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo.

Nº: 04/2024	PROCESSO Nº 30.107/2015
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	29/09/2014
Tipo da Embarcação:	Bote orgânico
Atividade:	Embarcação de apoio - Transporte de passageiros
Local:	Proximidades do Porto de Santo Antônio, - PE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 Vítimas não fatais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um bote orgânico de apoio de veleiro, classificado para navegação interior, navegava na perpendicular ao Porto Santo Antônio em direção ao ponto de ancoragem das embarcações que participaram da Regata Fernando de Noronha (REFENO). Nesta ocasião o bote de apoio do Cabanga Iate Clube de Pernambuco navegava no sentido oposto, sem as obrigatórias luzes de navegação e com velocidade acima da velocidade de segurança para a navegação naquele local. A inobservância as Normas de Segurança da Navegação, deu causa ao abalroamento das embarcações, deixando duas pessoas com lesões corporais. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição ambiental. O descumprimento das normas de segurança da navegação, caracterizadas pela falta do emprego das luzes de navegação por ambas as embarcações e velocidade acima da permitida pelo bote do Iate Clube de Pernambuco, foi determinante para a materialização do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Condutores de embarcações devem zelar pela segurança da navegação; além disso, conhecer as manobras marinheiras e os procedimentos de segurança de bordo, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Os Condutores NÃO deviam ter suspenso com as embarcações no período noturno, pois as mesmas não dispunham de luzes para a navegação noturna, tal atitude colocou em risco a segurança das pessoas, das fazendas de bordo e a segurança da navegação; e
- 3) Os Condutores NÃO deviam ter descumprido as REGRAS 5, 6 e 7 do RIPEAM, que estabelece a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, da navegação, bem como das atividades desenvolvidas, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de responder na esfera penal;
- 2) REGRA 15 do RIPEAM - Situação de Rumos Cruzados
Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste (BE) deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.
- 3) REGRA 5 do RIPEAM: Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 4) REGRA 6 do RIPEAM: Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.
- 5) Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança: o grau de visibilidade, a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações, a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes; e
- 6) REGRA 7 do RIPEAM: Risco de Abalroamento - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

Nº: 05/2024	PROCESSO Nº 30.253/2015
Acidente / Fato:	Acidente de mergulho
Data:	09/06/2015
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Costa do litoral do Rio Grande do Norte, Touros - RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 Vítima não Fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação classificada para a atividade de pesca em área de navegação interior, sob a mestrança de seu proprietário, suspendeu da praia do Cajueiro, no dia 09 de junho de 2015, levando mais dois pescadores profissionais no intuito de realizar pescaria de lagosta, na localidade do Pesqueiro da Quixabá - RN. Chegaram ao destino por volta das 07h do mesmo dia e deram início a atividade de mergulho, após realizar cinco ou seis mergulhos, após o almoço, um dos pescadores que exercia a atividade de mergulho começou a sentir tonturas e voltou a mergulhar a fim de tentar fazer a descompressão; constatando a gravidade da situação, o mestre da embarcação decidiu retornar para terra, onde o pescador recebeu os primeiros atendimentos em um Hospital Público municipal e depois foi transferido para o Hospital naval de Natal onde foi submetido ao tratamento na câmara hiperbárica, restando-lhe as seguintes sequelas; distúrbio de marcha, de audição e de equilíbrio. A imprudência do proprietário da embarcação ao empregá-la em atividade de pesca submarina com uso de compressor de ar, proibida por Lei, permitindo pescadores praticar atividade de mergulho sem a devida qualificação técnica e habilitação de mergulhador deu causa ao acidente, causando graves lesões na vítima.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Comandantes/Mestres de embarcações devem zelar pela segurança da navegação e de seus tripulantes, além disso, não empregar a embarcação em atividades ilícitas ou para as quais não está classificada, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) É dever de todo Comandante empregar sua embarcação apenas na atividade para a qual foi classificada, bem como verificar a segurança das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou por outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. (Podendo o proprietário responder perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal); e
- 4) O proprietário da embarcação, em desacordo com a legislação, contratou tripulante não habilitado para exercer atividade de mergulho em desacordo com a legislação vigente, NORMAM-222/DPC; e
- 5) A vítima deixou de aplicar os procedimentos básicos de segurança de um Plano de Operação de Mergulho.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os proprietários de embarcações que exercem atividade de pesca e que envolva o emprego de mergulhador profissional, estes, devem ser habilitados em uma escola de mergulho homologada pela Diretoria de Portos e Costa;
- 2) Consta no Título de Inscrição de Embarcação (TIE) as áreas de navegação, e/ou atividade, ou serviço nas quais a embarcação está autorizada a operar, sendo dever do seu Comandante/Mestre não empregá-la em atividades diferentes de sua classificação;
- 3) Item 0153 da NORMAM-222/DPC - OPERAÇÃO DE MERGULHO Atividade que envolve trabalhos submersos com emprego de mergulhadores profissionais e que se estende desde os procedimentos iniciais de preparação até o final do período de observação do mergulhador. O proprietário da embarcação NÃO DEVERIA ter contratado tripulante em desacordo com esta norma; e
- 5) Item 1101 da NORMAM-222/DPC - CONSIDERAÇÕES GERAIS As precauções de segurança estabelecidas nestas Normas são consideradas regras básicas que devem ser do conhecimento de todos os envolvidos na realização de trabalho mergulho, principalmente, o pessoal ligado diretamente com as operações de mergulho (superintendente, supervisor, mergulhadores, técnicos, instrutores, e equipe de apoio); o comandante da embarcação ou encarregado da unidade de mergulho; o pessoal de segurança do trabalho; e os tripulantes das embarcações de apoio. Qualquer pessoa, envolvida ou não com as operações de mergulho, ao perceber uma situação de risco para os mergulhadores, tem o dever de alertar imediatamente o supervisor de mergulho para serem tomadas as medidas cabíveis.

Nº: 06/2024	PROCESSO Nº 32.066/2017
Acidente / Fato:	Acidente de mergulho
Data:	03/06/2017
Tipo da Embarcação:	Barco de Pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Costa do litoral do Rio Grande do Norte - RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 Vítima não Fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de pesca com cinco tripulantes suspendeu do Município de Rio do Fogo–RN, com destino à localidade de Paricé, no mesmo Município, a cerca de 16 milhas (aprox. 26 km) náuticas da costa, para realizar captura de lagostas mediante o uso de mangueira de ar comprimido e compressor. Realizava a atividade de mergulho numa profundidade de cerca de trinta metros, quando ao retornar ao barco sentiu formigamentos, dores no braço e ombro com tontura e vômito. Diante do quadro que se encontrava, decidiu realizar um novo mergulho para fazer a descompressão, permanecendo nessa condição por duas horas. Após sentir melhora em seu estado de saúde, retornou ao barco e a tripulação demandou ao Rio do Fogo. Todavia, voltou a se sentir mal e ao chegar em terra, foi encaminhado ao posto de saúde local e, em seguida, foi conduzido para o Hospital Naval de Natal, submetido a tratamento na câmara hiperbárica do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste e liberado no dia seguinte. O proprietário e Mestre da embarcação foi negligente ao empregar sua embarcação não inscrita em atividade ilegal da captura de lagostas em desacordo a Instrução Normativa n.º 138/2006, do IBAMA e inobservância da NORMAM-222/DPC, pela falta de habilitação e certificação como mergulhador do POP e uso de equipamentos não certificados ou homologados pela Autoridade Marítima. Não houve registro de danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário da embarcação, a revelia das Normas da Autoridade Marítima e Instrução Normativa do IBAMA, empregou sua embarcação não inscrita nas CP/DL/AG, em atividade ilícita de captura de Lagostas com o uso de equipamentos não homologados pela Marinha do Brasil;
- 2) O emprego de embarcação de pesca na captura ilegal de lagosta utilizando Pescador não qualificado para a atividade de mergulho com uso compressor de ar comprimido e equipamentos de mergulho não homologados pela Autoridade Marítima, pode ser uma fatalidade às vidas dos Pescadores envolvidos na respectiva atividade; e
- 3) Atenção!! NÃO empregue sua embarcação em atividades proibidas e à revelia da legislação, cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Condutor/proprietário de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, da navegação, bem como das atividades desenvolvidas, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de responder na esfera civil e penal;
- 2) A NORMAM- 222/DPC estabelece os cursos e as categorias dos mergulhadores. O Mergulhador Profissional (item 0140) da mesma NORMAN. É o aquaviário do 4º Grupo, tripulante ou não tripulante, com habilitação certificada pela AMB.
- 3) Item 0107 da NORMAM- 222/ DPC - CADERNETA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO (CIR) Documento emitido pelas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), conforme o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-13/DPC), que atesta a habilitação técnica do mergulhador profissional como Mergulhador que Opera com Ar Comprimido (MGE) ou Mergulhador que Opera com Mistura Gasosa Artificial (MGP), sendo de porte obrigatório para todos os mergulhadores na frente de trabalho em que estiverem exercendo suas atividades; e
- 4) Não seja IMPRUDENTE, não empregue pescadores na atividade de mergulho sem que o mesmo seja habilitado pela Autoridade Marítima ou escola profissional de mergulho credenciada.
- 5) As embarcações de pesca NÃO podem ser empregadas em atividade clandestina de captura de lagostas, consoante a Lei 9.605/98 e a Instrução Normativa n.º 138/2006 do IBAMA, esta prática é proibida.

Nº: 07/2024	PROCESSO Nº 29.569/2015
Acidente / Fato:	Acidente de trabalho sofrido por tripulante a bordo de balsa
Data:	19/02/2014
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Empurrador
Local:	Porto das Balsas, Caseara - TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos autos do processo que um comboio formado por empurrador e balsa se preparava para suspender de Porto das Balsas, rio Araguaia, município de Caseara–TO, com destino ao Porto das Balsas, Distrito de Barreiras do Campo, Município de Santana do Araguaia–PA. Durante a faina de içamento da rampa de desembarque de passageiros/veículos, a alavanca se desprende do eixo devido ao movimento rotativo e esforço empregado, atingindo o Marinheiro Auxiliar Fluvial (MAF), ferindo-o no rosto. Após o ocorrido, o MAF foi encaminhado para atendimento de Emergência do Centro de Saúde de Caseara, sendo constatado em seu relatório como um Acidente de Trabalho Grave. A deficiência na manutenção preventiva e corretiva no sistema de içar/arriar a rampa de embarque e desembarque, somada à falta de treinamento dos tripulantes para a atividade de bordo, e a inobservância aos procedimentos estabelecidos para a segurança da navegação, expôs a risco a incolumidade física das pessoas de bordo e da própria embarcação, que teve como consequência as lesões corporais sofrida pelo acidentado. A imprudência e negligência da empresa proprietária e do Comandante do comboio formado pelas embarcações em tela foram considerados os fatores determinantes.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Se o tripulante tivesse observado as regras e precauções de segurança da navegação, constantes na Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-211/DPC), possivelmente não teria sofrido as lesões causadas pelo acidente; e
- 3) A falta de manutenção preventiva dos equipamentos a bordo das embarcações são fatores causadores de acidentes que expõem a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja sempre atento na condução dos trabalhos marinhos a bordo. Mantenha um programa de treinamento em que contemple as medidas de segurança na realização das fainas marinheiras por ocasião da atracação/suspender da embarcação;
- 2) A Norma Regulamentadora 30.1.1 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) - Esta norma regulamentadora e seu anexo estabelecem requisitos para a proteção e o resguardo da segurança e da saúde no trabalho aquaviário, disciplinando medidas a serem observadas nas organizações e nos ambientes de trabalho para a prevenção de possíveis lesões ou agravos à saúde;
- 3) A empresa deve ter seu plano de manutenção que mapeia quais tipos de manutenções são necessários em um determinado período para garantir a qualidade de um equipamento ou ativo;
- 4) O Comandante deve determinar a execução da manutenção preventiva dos equipamentos de bordo e é feita periodicamente para analisar o funcionamento do equipamento e identificar a necessidade de correção. A falta de manutenção preventiva do equipamento de içar/arriar a rampa da balsa contribuiu para a ocorrência do acidente; e
- 5) Realize uma manutenção preventiva eficaz, sem adaptações grosseiras. Você sabe se sua embarcação oferece segurança ou não? Não se engane a esse respeito, nem deixe para amanhã. Faça o que deve ser feito hoje e tenha uma embarcação confiável.

Nº:08/2024	PROCESSO Nº 30.262/2015
Acidente / Fato:	Água aberta seguido de naufrágio parcial
Data:	21/05/2015
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Rio Tapajós, Santarém - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos Autos do Processo que uma embarcação do tipo barco a motor, classificado para transporte de passageiros e carga em área de navegação interior, estava atracada a contrabordo de outra embarcação, no rio Tapajós, Porto de Santarém, nas imediações da Praça Tiradentes. Houve o rompimento da mangueira do sistema de resfriamento do motor, onde ocasionou água aberta, alagando o porão do barco com o adernamento da embarcação para bombordo (BB) e subsequente naufrágio parcial. A causa determinante da ocorrência foi o rompimento da braçadeira que prende o mangote de entrada de água à bomba do sistema de resfriamento e aguada da embarcação decorrente da falta de manutenção. A negligência do Piloto Fluvial da embarcação, no cumprimento de suas funções, pois restou demonstrado que houve falta de manutenção do sistema de resfriamento do motor e aguada da embarcação, foi determinante para a materialização do acidente. Após a recuperação da embarcação houve registro de danos ao motor e bombas auxiliares, sem registro de poluição ao meio ambiente aquaviário e danos pessoais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Mestre da embarcação DEVE programar reuniões com seus marinheiros de modo que executem a manutenção preventiva dos motores e equipamentos de máquinas da embarcação; e
- 2) A importância de ter um plano de manutenção:
O plano de manutenção é uma ferramenta muito importante para que os operadores não sejam pegos desprevenidos. Embora esteja diretamente relacionado ao desempenho de equipamentos, o planejamento (ou sua ausência) pode afetar a segurança da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 5.23.2 da NORMAM-202/DPC - Manutenção: Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos de combate a incêndio, proteção individual e equipamentos de salvatagem;
- 2) O plano de manutenção mapeia quais tipos de manutenções são necessárias em um determinado período para garantir a saúde e qualidade de um equipamento;
- 3) A manutenção preventiva é feita periodicamente para analisar o funcionamento do equipamento e identificar a necessidade de correção. Ela é definida com base em tempo ou produção.
- 4) 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
- 5) A manutenção planejada é um tipo de corretiva realizada em ativos ou peças com uma vida útil pré-estabelecida e que, portanto, presumem a necessidade de manutenção para continuar seu funcionamento.

Nº:09/2024	PROCESSO Nº 32.240/2018
Acidente / Fato:	Avaria de máquinas – exposição a risco
Data:	19/01/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Praia Ponta do Curral, Valença - BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de casco de fibra de vidro, classificada para navegação interior, atividade de transporte de passageiros, com capacidade para dois tripulantes e trinta e seis passageiros, suspendeu com destino ao morro de São Paulo. O comandante percebeu que estava sem água no reservatório do motor que fica localizado na praça de máquinas, na popa da embarcação. Mesmo sabendo do problema, o comandante resolveu continuar o percurso até o destino planejado. Durante esse período de navegação, a embarcação apresentou problemas no motor, provocando um aquecimento excessivo. O Comandante, percebendo o perigo, conduziu os passageiros para a proa da embarcação e, nesse momento, uma peça utilizada para resfriar o motor da embarcação se soltou do casco e, em seguida, começou a “embarcar” água na praça de máquina. O Comandante acelerou a embarcação para abicar na praia a fim de não naufragar (varação). Após a varação, o marinheiro desligou o motor e colocou outra peça no casco da embarcação. A falha na manutenção preventiva da lancha expôs a risco a vida dos passageiros, teve o mangote de resfriamento do motor propulsor solto em viagem, permitindo a entrada de água e exigindo a sua varação para evitar o naufrágio, situação que foi determinante para a ocorrência do acidente. Com danos materiais, mas sem registro de acidentes pessoais ou poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) NÃO suspenda com a embarcação sem antes verificar se a manutenção dos equipamentos está em dia, as inspeções dos equipamentos são necessárias e importantes para a segurança da embarcação e da navegação;
- 2) Mesmo que a manutenção do seu barco esteja em dia, uma vistoria rigorosa deve ser feita antes de toda e qualquer viagem. Consoante as Normas da Autoridade Marítima, deve ser feita a checagem completa dos equipamentos e sistemas da embarcação; e
- 3) A todo instante, seja vigilante na condução de sua embarcação, reaja com antecedência às condições adversas da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender, inspecione sua embarcação quanto a vazamentos de combustível, principalmente no compartimento dos motores; verifique as fiações elétricas e os fusíveis dos quadros elétricos; verifique se as conexões e bombas de resfriamento estão em perfeitas condições, e substitua as tubulações de combustível gastas; isto evitará um incêndio a bordo ou outras situações de emergências que venham obrigar o Condutor realizar uma varação para evitar o naufrágio da embarcação;
- 2) Saiba, a todo instante, para que bordo está a menor profundidade. Muitas vezes, em caso de alagamento descontrolado, o único recurso disponível para evitar o naufrágio é executar uma varação, ou seja, um encalhe deliberado visando salvar a embarcação. Muitos naufrágios de embarcações de esporte e recreio foram evitados com esse procedimento;
- 3) Manter todos os dispositivos/equipamentos de proteção contra alagamento e para o seu combate em perfeitas condições de uso; e
- 4) **NORMAM-211/DPC-RECOMENDAÇÕES AO PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO**
O proprietário de embarcação, independentemente da responsabilidade administrativa que assume perante a Autoridade Marítima, poderá ser responsabilizado através da Justiça Comum por qualquer ação ou omissão voluntária, negligência, imprudência ou imperícia que cause violação de direitos ou prejuízos à integridade física ou ao patrimônio de terceiros, ao conduzir a embarcação de sua propriedade, emprestá-la ou alugá-la a qualquer pessoa.

Nº: Nº 10/2024	PROCESSO Nº 32.684/2018
Acidente / Fato:	Colisão com boia de sinalização de mergulho amador
Data:	04/06/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Proximidade da praia de Piratininga e o farol do Imbuí – Baía de Guanabara - RJ
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um mergulhador amador praticava atividade de pesca submarina nas proximidades da Praia de Camboinha, em um local entre a praia de Camboinha e o Forte Imbuí. Durante o mergulho, para sua segurança, foi utilizada uma boia sinalizadora de mergulho local. O mergulhador ouviu um barulho de motor de uma lancha que vinha em alta velocidade; sentiu o seu cinto de mergulho, que estava preso à boia, ser puxado violentamente, sendo em seguida jogado contra uma pedra. Retornou à superfície e conseguiu voltar para a lancha de apoio. Após o ocorrido, o mergulhador conseguiu recuperar sua boia de mergulho que ficou enrolada no hélice da embarcação que trafegava em velocidade. O acidente causou avarias na boia, no cinto de segurança e as alegadas lesões no mergulhador. A falha na vigilância foi determinante para a ocorrência do acidente da navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O condutor da lancha que se aproximava NÃO estava atento e vigilante aos perigos da navegação, expondo a risco a segurança da embarcação, do mergulhador e da navegação;
- 2) É importante que a atividade de mergulho seja realizada sempre em duplas e mantenha um guia na superfície, a bordo da lancha de apoio, que conheça a adequada sinalização; e
- 3) Durante a atividade de mergulho, é essencial a demarcação visual com boia que indica atividade de mergulho na área.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, observe qualquer sinalização no mar, em especial, as atividades de mergulho. A 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;
- 2) Nunca mergulhe sozinho — Use sempre o sistema de duplas. Esta é uma das regras mais importantes no mergulho recreacional. Se você tiver um dupla experiente ao seu lado, conseguirá curtir e relaxar durante o mergulho. Seu dupla também o ajudará a resolver qualquer problema que ocorra embaixo d'água (Manual de Mergulho Autônomo do Corpo de Bombeiros Militar);
- 3) Antes de começar a mergulhar, sinalize adequadamente a área de mergulho – Um instrutor ou guia consciente sempre irá sinalizar a área de mergulho adequadamente. Caso não perceba nenhum tipo de sinalização, solicite ao guia ou ao instrutor que faça a adequada sinalização.
- 4) Ao observar uma boia de sinalização de mergulho, reduza a velocidade da sua embarcação e se afaste o máximo que puder da área demarcada;
- 5) ATENÇÃO NAVEGANTE! Conheça as regras de navegação e de segurança, não se envolva em acidentes aquaviários (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal); e
- 6) NORMAM-211/DPC - OPERAÇÃO DE MERGULHO AMADOR: Toda embarcação impossibilitada de manobrar em apoio à atividade de mergulho Amador, no período diurno, deverá exibir a bandeira “Alfa”, que significa: “tenho mergulhador na água, mantenha-se afastado e a baixa velocidade”. Esta bandeira poderá ser içada em conjunto com a bandeira vermelha com faixa transversal branca, específica da atividade de mergulho amador. A bandeira deverá ser colocada na embarcação de apoio na altura mínima de um metro, devendo ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.

Nº: 11/2024	PROCESSO Nº 32.577/2018
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática com banhista
Data:	22/10/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Margem do Lago Paranoá, Brasília - DF
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo moto aquática, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por condutor não habilitado, navegava na orla do Lago Paranoá, próximo à quadra 13 do lago norte, quando o condutor caiu da embarcação após realizar uma manobra. Assim, a moto aquática sem qualquer controle foi em direção aos banhistas e atingiu uma criança de 10 anos que se encontrava na margem. O próprio condutor acionou o serviço de pronto atendimento, que prestou os primeiros socorros à vítima e, em seguida, foi encaminhada ao Hospital de Base para exames de rotina. A criança acidentada sofreu lesões leves. A causa determinante apurada foi a perda de controle do condutor da moto aquática, durante a manobra realizada. O acidente decorreu da imperícia e imprudência do condutor ao navegar com a embarcação, sem habilitação, cometendo erro de manobra, culminando com o acidente registrado.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A navegação realizada pelo condutor da embarcação expôs a risco a segurança da embarcação, da navegação e a salvaguarda da vida humana, ao empreender a singradura sem a obrigatória habilitação e realizar manobras com pouca prudência;
- 2) Não navegue com embarcação sem que ela esteja devidamente inscrita nas CP/DL/AG, a violação consciente das Normas da Autoridade Marítima é uma falha humana cometida por amadores e constitui fator causal importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 3) Pela inexperiência e falta de conhecimento, o condutor inabilitado realizou manobras com a moto aquática, sem as devidas precauções às regras de segurança da navegação, expondo a risco as pessoas ao seu entorno.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção navegante! Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos! Um planejamento detalhado da navegação deve ser seguido para evitar acidentes;
- 2) Uso de embarcação por pessoas inabilitadas: esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Respeite os banhistas, nunca navegue a menos de 200 metros da praia;
- 4) Carteira de Habilitação de Amador (CHA) - documento que habilita e expressa a qualificação do amador na condução de embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional;
- 5) MOTONAUTA - todo amador com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para conduzir moto aquática. (NORMAM 212/DPC);
- 6) As embarcações do tipo Moto Aquática precisam de 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);
- 7) 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 significadas para dificultar o tráfego das embarcações; e
- 8) EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores.

Nº: 12/2024	PROCESSO Nº 31.175/2016
Acidente / Fato:	Explosão a bordo de embarcação
Data:	18/06/2016
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Interior da Baía de Todos os Santos, Salvador - BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	2 VÍTIMAS, SENDO UMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente e fato da navegação envolvendo uma lancha a motor, em manutenção, classificada para atividade de transporte de passageiros em área de navegação interior, que se encontrava docada, em seco, sobre carreta de encalhe, nas dependências de uma Marina, no município de Salvador, Bahia. Durante a manutenção de máquinas e limpeza do tanque de óleo combustível da embarcação, diante da abundância de resíduos acumulada no porão, o mecânico resolveu acionar a bomba elétrica de transferência, instalada ao lado do porão e ao dar partida na referida bomba, provocou centelhas e em seguida ocorreu uma explosão provocada pelos gases inflamáveis encontrados no tanque a bombordo (BB), abaixo do convés principal da embarcação. A explosão causou queimaduras (lesões corporais graves) nos dois profissionais que estavam realizando a manutenção da embarcação, sendo um deles vítima fatal. Após a explosão, as chamas se extinguíram instantaneamente, assim que cessou a concentração de vapores inflamáveis no interior dos tanques combustíveis. Foi observado também que não foi realizada a ventilação forçada no interior dos tanques do compartimento, a fim de baixar o nível de explosividade, bem como, não foram cumpridas as Normas de Segurança nos Trabalhos em Espaço Confinado do Ministério da Trabalho e Emprego (NR-33-MTE), como também os Requisitos Mínimos para Proteção dos Trabalhadores e do Local de Trabalho Contra os Riscos de Entrada em Espaços Confinados, da Associação Brasileira de Normas e Técnicas (NBR 14787/2001, ABNT). As condutas imprudentes e negligentes do responsável da empresa e do funcionário que acionaram a bomba elétrica de transferência, instalada no interior do porão, sem observar o cumprimento das normas e procedimentos de segurança, foram determinantes na materialização do acidente. Não houve ocorrências de danos materiais e nem de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A ventilação da casa de bombas e praças de máquinas deve ser por exaustão forçada (no mínimo 20 trocas por hora);
- 2) Como medida preventiva, deveria ter sido adotada a ventilação forçada do local a fim de reduzir o acúmulo de gases inflamáveis;
- 3) Ao realizar uma faina de limpeza de tanques de combustível a bordo de uma embarcação, NÃO utilize material que acumule gases inflamáveis no compartimento. Tal ação pode expor a grave risco à incolumidade e segurança das vidas envolvidas na faina e da própria embarcação; e
- 4) Os interruptores de partida das bombas de esgota das praças de máquinas devem ser à prova de centelhas ou instalados fora do compartimento.

RECOMENDAÇÕES

- 1) A ventilação da casa de bombas e praças de máquinas deve ser por exaustão forçada (no mínimo 20 trocas por hora);
- 2) Como medida preventiva, deveria ter sido adotada a ventilação forçada do local a fim de reduzir o acúmulo de gases inflamáveis;
- 3) Ao realizar uma faina de limpeza de tanques de combustível a bordo de uma embarcação, NÃO utilize material que acumule gases inflamáveis no compartimento. Tal ação pode expor a grave risco à incolumidade e segurança das vidas envolvidas na faina e da própria embarcação; e
- 4) Os interruptores de partida das bombas de esgota das praças de máquinas devem ser à prova de centelhas ou instalados fora do compartimento.

Nº: 13/2024	PROCESSO Nº 30.077/2015
Acidente / Fato:	Incêndio a bordo de lancha motor
Data:	13/01/2015
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rampa da Praça Digital, próximo ao mercado Municipal de Parintins - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SINTESE DA OCORRENCIA


Uma lancha motor classificada para transporte de passageiros suspendeu da rampa da Praça Digital, com destino ao Município de Barreirinha-AM. Cerca de cinco minutos após suspender, a embarcação foi abordada pela equipe de Inspeção Naval da Agência de Parintins, sendo constatado que a lancha navegava somente com um tripulante, faltando um Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas (MFM), além de não ter sido realizado o processo de despacho. Diante das discrepâncias apontadas, a equipe determinou ao Comandante da lancha que retornasse com a embarcação e atracasse para sanar as discrepâncias. O proprietário armou a lancha com um Marinheiro Fluvial de Máquinas (MFM), em seguida foi orientado pela equipe de Inspeção Naval para preencher os documentos que fazem parte das exigências do despacho da embarcação (Aviso de Entrada, Parte de Saída e Lista de Passageiros, além da Lista de Pessoal Embarcado) e apresentá-los na Agência Fluvial de Parintins. Devido aos ventos fortes e à formação de banzeiros que se chocavam contra a popa da lancha, houve embarque de água nos porões da embarcação. Assim, os passageiros foram retirados de bordo para realizar o esgoto dos porões. Devido à bomba de esgoto da lancha não ser suficiente para realizar a faina, foi necessário o auxílio de outra bomba de esgoto. Quando foi dada a partida na bomba reserva através da conexão de dois fios pelos polos da bateria de bordo, houve centelhas e os resíduos de gasolina que flutuavam na água embarcada, deu início à combustão e as chamas se espalharam rapidamente pela popa da embarcação. Ao perceber que a lancha estava pegando fogo, o proprietário da lancha retirou-a de perto das outras e forçou o adernamento da embarcação para naufragá-la parcialmente, visando apagar o incêndio, impedir a propagação para outras embarcações e evitar a perda total da sua embarcação. O acidente teve como causa determinante a ignição de combustível por centelhamento da ligação elétrica da bomba de esgoto com a bateria da embarcação, decorrente da imperícia do Marinheiro Fluvial de Máquinas, tripulante da embarcação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Descumprimento da NORMAM-202/DPC, Cartão de Tripulação de Segurança Incompleto (CTS);
- 2) A NORMAM-202/DPC: Divulgação de Instruções de Segurança - Os proprietários, armadores ou seus representantes legais deverão, a bordo de suas embarcações, disseminar a todos os tripulantes, instruções de segurança; e
- 3) Durante a instalação da bomba de esgoto, mesmo tendo observado que havia gasolina flutuando, houve negligência do marinheiro ao ligar os polos da bateria, gerando centelha, culminando no incêndio sob análise.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação que a mesma seja guarnecida por tripulantes devidamente habilitados (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 2) Item 1.1 da NORMAM-202/DPC - Toda embarcação, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominada Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A;
- 3) Item 1.1.2. da NORMAM-202/DPC - A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;
- 4) Os proprietários de embarcações devem instalar um sistema de partida e parada automática para a bomba de esgoto da Praça de Máquinas a fim de evitar centelhamento por ocasião de partidas manuais; e
- 5) Segurança preventiva - é um conjunto de ações e medidas realizadas estrategicamente para afastar ou mitigar riscos ou situações indesejáveis que ameacem a segurança da embarcação ou do indivíduo.

Nº: 14/2024	PROCESSO Nº 32.478/2018	
Acidente / Fato:	Naufrágio	
Data:	19/04/2017	
Tipo da Embarcação:	Bote	
Atividade:	Transporte de passageiros	
Local:	Comunidade Coração de Jesus, Itacoatiara - AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	04 VÍTIMAS FATAIS	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco a motor tipo bote, não inscrito nas CP/DL/AG e sem nome, motor tipo rabeta, utilizado para transporte misto de passageiros e carga, conduzido por pessoa não habilitada e com treze pessoas a bordo. A embarcação foi contratada pelo líder comunitário da aldeia para transportar familiares da Comunidade Coração de Jesus, zona rural, de novo Remanso município de Itacoatiara-AM, para a Aldeia do Correnteza. Após o embarque dos passageiros, na margem do Rio Urubu no canal da Boca do Guariba, ao navegar por cerca de 100 metros a embarcação naufragou. Consta dos autos do processo que um passageiro que se encontrava na proa do bote, levantou-se para registrar uma fotografia, e neste momento a embarcação começou a naufragar. Logo, os pedidos de socorro foram ouvidos e imediatamente os populares da Comunidade Coração de Jesus prestaram o resgate às vítimas, sendo que nove foram resgatados e quatro ficaram desaparecidos (nenhum dos passageiros faziam uso do colete salva-vidas). Foram acionadas a Defesa Civil de Itacoatiara, Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros Militar e forças policiais do local, Após algumas horas de buscas, os corpos das quatro vítimas foram retiradas do fundo do rio, por meio de espinhel, por morador da comunidade. O acidente teve como causa determinante; condutor inabilitado fazendo transporte em uma canoa com excesso de passageiros e carga, aliado a ausência dos coletes salva-vidas. A imprudência do condutor da embarcação deu causa ao acidente onde foram ceifadas quatro preciosas vidas humanas. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os comandantes devem estar cientes de todos os fatores que afetam a estabilidade da embarcação. Nas embarcações abertas tipo canoa, os passageiros devem ser orientados para realizarem movimentos bruscos. Caso contrário, a embarcação corre o risco de emborcamento;
- 2) Ao embarcar em uma embarcação aberta tipo canoa, exija do condutor o colete salva-vidas, não negligencie sua segurança. O uso do colete salva-vidas é obrigatório. Se os passageiros estivessem fazendo uso do colete salva-vidas, não teriam sido ceifadas quatro preciosas vidas humanas; e
- 3) A ausência de inscrição da canoa, por meio do Título de Inscrição de Embarcação (TIE), foi determinante para o não conhecimento da capacidade de carga e de passageiros da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação, deve zelar pela segurança e salvaguarda da vida humana, contribuindo durante toda a singradura para a segurança da navegação;
- 2) O Respeite a lotação e a capacidade de carga de sua embarcação. 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;
- 3) **ATENÇÃO!** Ao embarcar para uma viagem de barco, verifique se os coletes salva-vidas estão estivados de maneira a serem prontamente utilizados, por tamanho e em local visível, 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 Certificação de acordo com NORMAM-321/DPC; e
- 4) Item 4.14.2. da NORMAM-202/DPC - 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.

Nº: 15/2024	PROCESSO Nº 32.262/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	14/10/2018
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Pesca
Local:	Rio Grande, Município de Ouroeste - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação envolvendo uma canoa a propulsão mecânica, sem nome e inscrição nas CP/DL/AG, conduzida por seu proprietário, ARA, com dois passageiros a bordo, sendo que apenas um passageiro usava o colete salva-vidas, pois não havia material de salvatagem para todos os abordados. O condutor navegava no Rio Grande, aproximadamente a dois quilômetros a jusante da ponte SP-543, no município de Ouroeste, a fim de realizar atividade de pesca, quando ao chegar no ponto local desejado, uma poita foi lançada pela popa da embarcação, onde ficou fundeada. Em consequência, devido à tensão brusca do cabo da poita, o bote emborcou e lançou todos os ocupantes na água, e, em seguida, naufragou. Os ocupantes conseguiram sair da água, exceto um dos passageiros que faleceu por asfixia mecânica (afogamento). A imprudência do proprietário e condutor da embarcação por não possuir a bordo coletes salva-vidas para todos os passageiros, colocando em risco a própria integridade física e dos passageiros, foi determinante para ocorrência do acidente, onde foi ceifada uma preciosa vida humana. Houve danos materiais, atinentes à perda da embarcação e do motor, sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Faça o planejamento de sua singradura. Verifique se a sua embarcação possui colete salva-vida para todos a bordo e, se não conhecer a área onde planeja navegar, procure levar alguém que conhece;
- 2) **ATENÇÃO NAVEGANTE!** As embarcações só devem navegar após sua inscrição junto às Capitânicas dos Portos, Delegacias ou Agências e é obrigatório que os condutores sejam habilitados conforme a atividade para qual a embarcação foi classificada; e
- 3) Quando escolher um local de fundeio, procure áreas abrigadas dos ventos e das fortes correntezas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **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;
- 2) **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;
- 3) **USO DE COLETE** - A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, estando em local de fácil acesso, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes mencionadas na NORMAM-211/DPC; e
- 4) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação.

Nº: 16/2024	PROCESSO Nº 32.402/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio e exposição a risco
Data:	03/02/2017
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Costa do Município de Salinópolis - PA
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	2 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de casco de madeira, conduzida por pessoa não habilitada, sem nome, não inscrita, sem material de salvatagem, equipamento de comunicações e auxílio a navegação, após abastecer com mantimentos e gelo, suspendeu com quatro pescadores artesanais a bordo, a fim de realizar pescaria na orla fluvial de Salinópolis-PA. Consta que, devido às condições do tempo e às más condições de manutenção da embarcação, quando navegava a cerca de quatro milhas náuticas da costa de Salinópolis, por volta das 19h, a embarcação alagou e naufragou. Os quatro tripulantes ficaram flutuando com o apoio de galões. Dois dos quatro tripulantes foram resgatados e dois foram a óbito por afogamento. O proprietário da embarcação agiu com imprudência e negligência pela exposição a risco dos tripulantes, ao autorizar o condutor a sair com uma embarcação em mau estado de conservação, descumprindo as normas de segurança da navegação. O que foi determinante para a ocorrência do acidente. Ocorreu a perda total da embarcação, sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor não adotou as medidas de segurança adequadas quando permitiu que os tripulantes permanecessem no convés da embarcação sem que os mesmos usassem o colete salva-vidas, diante das condições desfavoráveis de mar;
- 2) O Mestre do pesqueiro empregou a embarcação classificada para navegação costeira em área não permitida, expondo a risco a segurança da navegação e do pessoal de bordo;
- 3) O embarque de tripulante não habilitado pode ter consequências graves a bordo, pelo desconhecimento das normas de segurança de bordo; e
- 4) O “Mestre” da embarcação deve estar atento ao Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) ou ao Título de Inscrição da Embarcação (TIE) a fim de não autorizar o embarque de aquaviário não habilitado e nem exceder a lotação da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Condutor/proprietário de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, da navegação, das vidas de bordo bem como das atividades desenvolvidas, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de responder na esfera civil e penal;
- 2) Atenção, proprietários de embarcações!!! Negue o uso de sua embarcação a pessoas inabilitadas. Esta prática coloca em risco a tripulação 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) Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mau tempo;
- 4) Saiba, a todo instante, para que bordo está a menor profundidade. Muitas vezes, em caso de alagamento descontrolado, o único recurso disponível para evitar o naufrágio é executar uma varação, ou seja, um encalhe deliberado visando salvar a embarcação; e
- 5) 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.

Nº: 17/2024	PROCESSO Nº 30.641/2016
Acidente / Fato:	Queda n'água do condutor
Data:	16/09/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lagoa de Cáceres – Porto Soares - Bolívia
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um condutor, sem habilitação, estava conduzindo uma moto aquática, navegando na Lagoa de Cáceres, quando uma pessoa pediu para dar uma volta na moto aquática e, como ele não sabia conduzir a embarcação, o condutor resolveu ensiná-lo. Sucede que durante a navegação, ao chegar bem perto da margem, o condutor realizou uma manobra brusca, levando o condutor e o passageiro a cair na água. Como ambos não usavam coletes salva-vidas, o passageiro começou a se afogar e, segundo consta dos autos, após aproximadamente dois minutos se debatendo, afundou e desapareceu. O corpo da vítima foi encontrado no dia seguinte, nas proximidades do local do acidente, sendo resgatado pela Armada Boliviana. A causa apurada foi o agir de forma imprudente e imperita do condutor, inabilitado, ao expor a risco sua própria vida e a segurança da navegação, risco este que não tardou a acontecer com a queda n'água do passageiro e conseqüentemente a morte por afogamento. A ausência de coletes salva-vidas também foi fator primordial para o desfecho trágico. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) As Normas da Autoridade Marítima e Norma de Procedimentos das Capitânicas dos Portos/Fluviais (NPCF) apresentam ao navegador a obrigatoriedade da habilitação para condução de embarcações bem como as regras de segurança dos portos e de áreas navegáveis visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 2) O suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair pilotando por aí, é necessário que o condutor seja habilitado conforme a categoria do Amador. Você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e a segurança da navegação; e
- 3) Conduza 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 (o proprietário/condutor responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor, esteja atento e vigilante durante a navegação, você é o responsável pela segurança do seu carona e da segurança da navegação, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana;
- 2) Conduza sua embarcação com cautela e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;
- 3) O material de salvatagem (colete salva-vidas) é de uso obrigatório para o condutor e passageiro de uma moto aquática;
- 4) Carteira de Habilitação de Amador (CHA) – É o documento que habilita e expressa a qualificação do Amador na condução de embarcações de esporte e/ou recreio (NORMAM – 212/DPC);
- 5) 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; e
- 6) 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.

Nº: 18/2024	PROCESSO Nº 30.871/2016
Acidente / Fato:	Queda n'água e morte de passageiro
Data:	19/08/2016
Tipo da Embarcação:	Barco motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Praia do Axixá, Itacuruçá - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco a motor com um bote de apoio, NÃO inscrito nas CP/DL/Ag, suspendeu da praia do Axixá, Itacuruçá, RJ, com um grupo de seis pessoas a bordo, para realizar uma pescaria. Por volta das 18h45min, aproximadamente, ao retornar, parou a embarcação na boia que fica a trezentos metros da praia local de onde partiram; com o apoio de uma pequena embarcação a remo, fazia o desembarque dos passageiros da embarcação até a praia de Axixá; na terceira e última travessia quando levava três pessoas, as condições ambientais estavam muito severas, um dos passageiros sentado no fundo da pequena embarcação, se apavorou quando uma onda atingiu lançando os ocupantes no mar. O passageiro que fazia a travessia sentado no fundo da embarcação, sumiu nas águas, tendo sido encontrado já sem vida três horas após o acidente, com o apoio da Delegacia de Itacuruçá. A causa determinante foi a atitude imprudente e imperita do condutor e proprietário da embarcação em expor os passageiros, em condições ambientais muito severas, desprovidas de coletes salva-vidas e em um bote de apoio pequeno e com pouca borda livre, fazendo um desembarque evidentemente muito arriscado o que culminou na perda de uma preciosa vida humana. Houve danos materiais com o emborcamento do bote que naufragou, mas sem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Durante as operações de embarque e desembarque de pessoal por embarcação de pequeno porte e aberta, é obrigatório o uso do colete salva-vidas;
- 2) Atenção, condutor! Ao navegar com embarcação de pouca borda livre, exija que os passageiros NÃO façam movimentos bruscos. Tal ação poderá facilitar o embarque de água e causar o emborcamento da embarcação; e
- 3) NÃO empreenda navegação ou realize travessia de passageiros com as condições climáticas adversas. O material de salvatagem, em especial os coletes salva-vidas, deve ficar em local de fácil acesso.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor, esteja atento e vigilante durante a navegação, você é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) Atenção! É imprescindível o conhecimento das Normas da Autoridade Marítima por todos que trafegam nos mares, rios, lagos e lagoas, compreender as regras da navegação, não expondo a riscos a Segurança da Navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) Todo material de salvatagem deverá ser armazenado em local de fácil acesso, devidamente sinalizado, próximo ao usuário, onde deverão ser dispostas instruções para o uso do colete salva-vidas. Em nenhuma hipótese, os coletes poderão ficar acondicionados em armários ou compartimentos fechados; e
- 4) Embarcações Miúdas: Deverão dispor de coletes salva-vidas. Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de modo a serem prontamente acessíveis e sua localização deverá ser claramente indicada. Os coletes salva-vidas devem ser certificados conforme previsto na NORMAM-321/DPC.

Nº:19/2024	PROCESSO Nº 30.941/2016
Acidente / Fato:	Queda no mar de tripulante de Barco Pesqueiro
Data:	08/05/2015
Tipo da Embarcação:	Barco de Pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Ilha de Âncora, Município de Armação de Búzios - RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco de pesca (B/P) com quatro tripulantes a bordo encontra-se fundeado a cerca de 38 milhas (aprox. 61 km) náuticas da Ilha de Âncora, Armação dos Búzios–RJ. Segundo o Laudo de Exame Pericial, o barco de pesca operava com excesso de pessoas a bordo em local sujeito a fortes ondas. Consta nos autos do processo que um dos tripulantes foi lançado ao mar por uma onda, ato contínuo, outro tripulante pulou na água para resgatá-lo; após a tentativa de socorrer o companheiro, sem sucesso, a vítima não conseguiu retornar para a embarcação, vindo logo a falecer. Outra embarcação que navegava nas proximidades fez o resgate dos pescadores, sendo que um deles já foi recolhido do mar sem vida. O descumprimento de normas, regras e procedimentos de segurança da navegação, por parte do Mestre, foi determinante para a materialização do fato da navegação. Foi também salientado nos autos, que os tripulantes não usavam colete salva-vidas, além da imprudência e negligência do responsável pela embarcação ao autorizar que a mesma fosse operada em área para a qual não estava classificada, com tripulante inabilitado e sem licença rádio, expondo a risco a incolumidade e segurança da navegação, vidas de bordo e a própria embarcação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor não adotou as medidas de segurança adequadas quando permitiu que os tripulantes permanecessem no convés da embarcação sem que os mesmos usassem o colete salva-vidas, diante das condições desfavoráveis de mar;
- 2) O Condutor não adotou as medidas de segurança adequadas quando permitiu que os tripulantes permanecessem no convés da embarcação sem que os mesmos usassem o colete salva-vidas, diante das condições desfavoráveis de mar;
- 3) O Mestre do pesqueiro empregou a embarcação classificada para navegação costeira em área não permitida, expondo a risco a segurança da navegação e do pessoal de bordo;
- 4) O embarque de tripulante não habilitado pode ter consequências graves a bordo, pelo desconhecimento das normas de segurança de bordo; e
- 5) O “Mestre” da embarcação deve estar atento ao Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) ou ao Título de Inscrição da Embarcação (TIE) a fim de não autorizar o embarque de aquaviário não habilitado e nem exceder a lotação da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Ao trafegar em áreas de mar agitado, o Condutor/Mestre da embarcação deve determinar que todos os tripulantes em atividades no convés do barco vistam o colete salva-vidas, a fim de salvaguardar as vidas de bordo;
 - 2) ATENÇÃO “Comandante/Mestre”! Não navegue com sua embarcação fora da área para a qual foi classificada, Cabe lembrar que o proprietário e/ou Condutor responderão por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
 - 3) 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
 - 4) Item 1.2 da NORMAM-202/DPC - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS
- As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no Artigo 1.4. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

Nº:20/2024	PROCESSO Nº 33.479/2019
Acidente / Fato:	Uso de moto aquática por pessoa sem habilitação
Data:	24/02/2019
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago Igapó, Londrina - Paraná
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação envolvendo uma embarcação do tipo moto aquática, após o proprietário realizar um passeio no Lago Igapó, deixou sua embarcação atracada e colocou a chave de segurança sobre uma mesa. Seu filho, menor de idade (11 anos), se apossou da chave e foi navegar com a embarcação e realizou manobras nas proximidades do Iate Clube de Londrina, expondo a risco a segurança da navegação e sua integridade física. A negligência do proprietário da embarcação em ter deixado a chave de segurança da moto aquática em local de fácil acesso, permitindo assim que seu filho se apossasse para utilizar a embarcação, expôs a segurança da navegação e das vidas humanas naquele local. A falta de cuidado com a vigilância com a chave de ignição da moto aquática, com consequente uso por pessoa não habilitada, expondo a risco a segurança da navegação e integridade física de seu próprio filho menor de idade, foi a causa determinante.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os condutores de embarcações/proprietários de moto aquática tenham em mente a responsabilidade sobre a chave de seu veículo. A falta de vigilância coloca em risco a segurança da navegação e das vidas humanas; e
- 2) A falta de zelo, o agir com negligência permitiu que um menor de idade tivesse acesso facilitado à chave do veículo, o que é terminantemente proibido em nossa legislação, o condutor ser menor de idade.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O comandante/proprietário da embarcação deverá adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, 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) CHAVE DE SEGURANÇA - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, nunca deixe à vista a chave de outras pessoas ou amarrada na moto aquática;
- 3) 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;
- 4) HABILITAÇÃO - Assim como acontece quando dirigimos motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana.
- 5) Siga as Leis: As motos aquáticas devem ser inscritas nas Capitânicas, Delegacias ou Agências da Marinha do Brasil. Seus condutores devem possuir idade mínima de 18 anos e serem habilitados, no mínimo, como motonauta. Todas as informações relativas às normas vigentes podem ser obtidas no sítio da Diretoria de Portos e Costas, consultando a NORMAM 212/DPC.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”