



Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 24 - 15 de julho 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.

ABALROAMENTO DE NAVIO SUPRIDOR

Após falha no sinal do DGPS 1, por motivo de avaria na antena, a embarcação acabou abalroando uma plataforma semissubmersível - RJ.

SUMÁRIO DE NOTÍCIAS

Pág. 4/5 [Matérias sobre Acidentes e Fatos da Navegação](#)

SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS

- 21 [Abalroamento de moto aquática seguida de óbito de condutor – AM](#)
- 22 [Abalroamento de navio supridor com plataforma de petróleo – RJ](#)
- 23 [Abalroamento entre botes de madeira com uma vítima fatal – SP](#)
- 24 [Abalroamento seguido de queda na água – AM](#)
- 25 [Acidente com carga em manobra envolvendo mergulhador – RJ](#)
- 26 [Acidente pessoal a bordo com canhão do sistema fire-fighting – RJ](#)
- 27 [Colisão de moto aquática contra banhista – MA](#)
- 28 [Colisão de moto aquática com carretinha – SP](#)
- 29 [Exposição a risco – RS](#)
- 30 [Morte de mergulhador durante atividade de pesca – RN](#)
- 31 [Naufrágio de canoa seguido de morte de quatro passageiros – AM](#)
- 32 [Naufrágio de canoa seguido de morte de um dos ocupantes - AM](#)
- 33 [Naufrágio de embarcação de madeira tipo bote - SP](#)
- 34 [Presença de clandestino a bordo de navio mercante – RJ](#)
- 35 [Queda de caminhão na água durante a travessia da balsa – RS](#)
- 36 [Queda n' água seguida de condutor de bote – SP](#)
- 37 [Queda n'água de condutor de moto aquática – SC](#)

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 24ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 2ª 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 Capitânias dos Portos, Delegacias e Agências. Acesse nosso Boletim: <https://www.marinha.mil.br/tm>

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



Tribunal Marítimo 90 anos de existência



Há 90 anos, o Tribunal Marítimo (TM) vem trabalhando incansavelmente em prol da justiça e segurança da navegação no Brasil. Desde a sua criação, o TM desempenha um papel fundamental na resolução de conflitos e na garantia da segurança dos navegantes em nossas águas.

Nesses 90 anos, o TM tem sido responsável por investigar acidentes e incidentes marítimos, promovendo a justiça e a responsabilização dos envolvidos. Sua competência e imparcialidade têm contribuído para o aprimoramento das normas e regulamentos, visando sempre a prevenção de acidentes e a proteção do meio ambiente. Além disso, a Corte do Mar Brasileira tem se destacado na promoção da capacitação e conscientização dos profissionais da navegação, por meio da realização de workshops, palestras e publicação de materiais educativos. Essas iniciativas têm sido fundamentais para o desenvolvimento de uma cultura de segurança e responsabilidade entre os navegantes.

Desde o início de sua existência, o TM tem sido um importante pilar para a justiça e segurança da navegação no Brasil. Sua atuação é fundamental para o fortalecimento do setor marítimo e para a proteção dos interesses nacionais. Haja vista que o Brasil é uma nação com vocação marítima, e nessas águas, diariamente navegam centenas de embarcações, realizando transporte de bens, exploração/exploração petrolífera, apoio marítimo, pesca, atividades turísticas, entre outras. Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado pelo modal marítimo e com a tendência de modernização dos nossos portos, certamente haverá o crescimento da navegação de cabotagem.

O TM, instituição quase centenária, é um exemplo de dedicação e comprometimento com a justiça e a segurança no mar e nas águas interiores. Ao longo de sua história, desempenha um papel fundamental na resolução de conflitos e na garantia da ordem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Composto por profissionais altamente capacitados e especializados em assuntos marítimos, o TM tem sido um símbolo de imparcialidade e isenção, buscando sempre a verdade e a justiça em suas decisões. Seu trabalho é de extrema importância para a manutenção da segurança e da tranquilidade nas atividades marítimas, sejam elas comerciais, de transporte ou de lazer.

ACIDENTES/FATOS DA NAVEGAÇÃO SUMÁRIO DE NOTÍCIAS

BARCO ENCONTRADO NO PARÁ COM CORPOS CHEGA À TERRA FIRME PARA INÍCIO DA PERÍCIA



Um barco encontrado à deriva com corpos no litoral paraense neste fim de semana (14/04/24) foi resgatado e rebocado até uma área de trapiche em terra firme no fim da noite de domingo 14/04/2024.

A Polícia Federal abriu inquérito para apurar a nacionalidade das vítimas e as circunstâncias da morte. Uma equipe de papiloscopistas da Polícia Federal de Brasília foi para Bragança trabalhar na identificação das vítimas.

O reboque do mar até terra firme foi acompanhado por aeronave durante o dia. O traslado exigiu cuidado, pois há muitos bancos de areia na área. Por haver corpos em decomposição no barco, o trabalho precisou ser ainda mais cuidadoso.



Fonte: G1 (PARÁ - Rede Liberal 15/04/2024)

<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2024/04/15/barco-encontrado-no-para-com-corpos-e-rebocado-para-inicio-da-pericia.ghtml>

Barco encalha após ficar à deriva na praia de Ondina; Embarcação ficou presa nas pedras



Na tarde de sábado (13/4/2024), uma embarcação ficou encalhada na praia de Ondina após ficar à deriva no mar de Salvador.

O barco saiu da Ribeira e apresentou pane no motor. Por conta da maré, a embarcação ficou à deriva e se chocou com as pedras da região de Ondina. Segundo a Marinha do Brasil, dois tripulantes estavam na embarcação, classificado para atividades esportivas e recreio, e desembarcaram em boas condições.

Ainda segundo a Marinha, o barco sofreu avarias na estrutura que a deixaram impossibilitado de retomar a navegação.

Fonte:
Jornal ARATU ON
14/04/2024 16h30



Link da matéria:

<https://aratuon.com.br/geral/2024-04-14/barco-encalha-apos-ficar-a-deriva-na-praia-de-ondina-embarcacao-ficou-presa-nas-pedras/>

Barco no Pará levava 3,2 toneladas de droga escondidas entre peixes congelados

Entorpecentes foram encontradas em embarcação no Rio Tocantins; quatro pessoas foram presas em flagrante.

Conforme informações da polícia local, é a maior apreensão da história do Estado.



As Polícias Civil e Militar do Pará apreenderam 3,2 toneladas de drogas na noite desse sábado, 13, em uma embarcação no Rio Tocantins, em Abaetetuba, no sul do Pará. Segundo a polícia, é uma das maiores apreensões de drogas do País. Também houve quatro prisões em flagrante na operação Guardiã do Norte.

As investigações começaram após denúncias feitas aos órgãos de segurança. A operação foi montada pela Superintendência Regional do Baixo Tocantins, com apoio do Núcleo de Inteligência Policial, Núcleo de Apoio à Investigação, Divisão Estadual de Narcóticos (Denarc) e Polícia Militar.

A embarcação utilizada no crime foi confiscada e entregue à Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Município, como fiel depositário. As carnes apreendidas foram inspecionadas e distribuídas à população carente de Abaetetuba, em colaboração com a Secretaria de Assistência Social”, disse o delegado.

Fonte:

Notícia/Estadão/Brasil (15/04/2024 | 10h07)

Link da Matéria: <https://www.estadao.com.br/brasil/para-peixe-congelado-barco-drogas-maior-apreensao-nprm/>

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA



EMPREGO DE EMBARCAÇÃO:

O Comandante/Mestre da embarcação deve ter pleno conhecimento do 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, evitando riscos;

ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO DE EMBARCAÇÃO

Qualquer pessoa que tomar conhecimento da existência de vida humana em perigo no mar, nos portos ou vias navegáveis interiores, deverá comunicar imediatamente o fato à CP/DL/AG ou Autoridade Naval, mais próxima. Nada será devido pela pessoa socorrida, independentemente de sua nacionalidade, posição social e das circunstâncias em que for encontrada.

ATIVIDADES COM DISPOSITIVOS FLUTUANTES, DISPOSITIVOS AÉREOS, EQUIPAMENTOS DE ENTRETENIMENTO AQUÁTICO E AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS (RPA)

Os usuários dos referidos dispositivos e equipamentos deverão embarcar e desembarcar das embarcações rebocadoras somente nos cais, atracadores, trapiches e afins que possuam as condições de segurança adequadas. Além disso, o embarque e desembarque é admitido em praias que possuam local a isso destinado, desde que limitado por boias de demarcação, de maneira a se garantir a segurança dos banhistas.

A embarcação rebocadora deve, obrigatoriamente:

- 1) possuir um protetor de hélice, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e usuários;
- 2) ser tripulada, no mínimo, por um condutor aquaviário e por um observador. O observador poderá ser um aquaviário ou amador; e
- 3) É obrigatória a utilização de colete salva-vidas por todos os usuários de dispositivos flutuantes e aéreos.



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



Nº: 21/2024	PROCESSO Nº 35.087/2021
Acidente / Fato:	Abalroamento e exposição a risco – seguido de óbito
Data:	28/03/2020
Tipo da Embarcação:	Motos aquáticas
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Represa de Jacareí – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL E DESAPARECIMENTO DO OUTRO



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário de duas motos aquáticas transporta as mesmas para a represa do Jaguari para testar uma embarcação, levando consigo mais três amigos. Ao chegarem na represa, colocaram as motos aquáticas na água, mantendo as chaves nos seus respectivos porta-luvas. Segundo consta nos autos do processo, o proprietário, em seu depoimento, alega que se ausentou do local com um dos acompanhantes para ir buscar sua caminhonete e, quando retornaram, as motos aquáticas não estavam mais no local. Outras duas pessoas inabilitadas que estavam acompanhando-o, se apropriaram das chaves que estavam nos porta-luvas e, na sequência, saíram para navegar com as embarcações. Cerca de quarenta minutos mais tarde, uma pessoa desconhecida veio até as margens da represa informar ao proprietário das motos aquáticas sobre o acidente envolvendo as duas embarcações. O corpo de uma das vítimas, a qual foi a óbito, que estava usando colete salva-vidas, foi encontrado e levado para a margem, assim como as motos aquáticas, rebocadas para o mesmo local. O corpo da outra vítima está desaparecido desde o acidente. Na qualidade de proprietário das motos aquáticas, este atuou com negligência, ao deixar as chaves em local de fácil alcance, o que possibilitou o acesso às embarcações, cuja condução exige habilidade, destreza e experiência para manobrá-las. Ele contribuiu para a formação do cenário de risco que provocou o acidente de abalroamento, que culminou no óbito de um condutor e no desaparecimento de outro. A causa determinante é possível erro de manobra cometido pelos condutores em situação de roda a roda. Foi registrado danos materiais às embarcações, mas não houve poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) ATENÇÃO! Esteja atento ao controle de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas, é necessário estabelecer medidas preventivas de segurança (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 2) Para uma navegação segura, é imprescindível que os proprietários de embarcações, redobrem a atenção e mantenham vigilância constante, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas; e
- 3) A falta de prática e conhecimento profissional dos condutores inabilitados foram determinantes para o acidente.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O proprietário de uma embarcação tipo moto aquática deve ter o constante cuidado com a manobra segura da embarcação, em especial, não realizar manobras radicais a fim de NÃO colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) O condutor de moto aquática obrigatoriamente deve ser habilitado e conhecer as regras indispensáveis a serem criteriosamente observadas e cumpridas pelo condutor motonauta, para incrementar a sua segurança e de passageiros, durante a operação da moto aquática;
- 3) Para os proprietários de moto aquática e condutores, é imprescindível conhecerem a NORMAM-212/DPC, que tem o propósito de estabelecer as normas e os procedimentos sobre o emprego das embarcações do tipo moto aquática (MA), para uso exclusivamente em atividades de esporte e recreio; e
- 4) CUIDADOS COM A CHAVE DA MOTO AQUÁTICA - Nunca deixe a chave na ignição da embarcação. Alguns acidentes julgados neste Tribunal se deram por conta da facilitação do proprietário ao deixar a chave na ignição ou em local de fácil acesso, 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 no mar.

Nº: 22/2024	PROCESSO Nº 31.533/2017
Acidente / Fato:	Abalroamento em plataforma petrolífera
Data:	25/02/2016
Tipo da Embarcação:	Navio supridor
Atividade:	Apoio marítimo
Local:	Campo Corvina, Bacia de Campos dos Goyrtacazes - RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio supridor de plataformas, após efetuar o teste de deriva e entrar na zona de segurança de 500 m, iniciou a aproximação para transferência de carga para a plataforma, operando em full DP com o sistema CYSCAN configurado como sistema primário e o DGPS 1 como sistema secundário. Em um dado momento, ocorreu a perda de referência do satélite, o DGPS 1 entrou em erro e o navio começou a se deslocar para cima da plataforma com os dois bow thrusters a 100%. A seguir, mudou-se a configuração para modo manual, mas o navio se encontrava próximo demais da plataforma e ocorreu o abalroamento. Segundo consta nos autos do processo, a perícia observou que o Comandante era o certificado no Dispositivo de posicionamento Dinâmico (DPO) e o Oficial de Náutica estava em treinamento. Também constataram que o bordo escolhido era o desfavorável para a faina. Concluíram que, em que pese a causa determinante do acidente ter sido “a falha do sinal de referência por satélite, fazendo que o DGPS 1 entrasse em erro, ocasionando a perda de posição do navio e seu deslocamento junto a plataforma”, houve falha operacional por parte dos oficiais de serviço no passadiço do navio, responsáveis pela manobra, durante a operação com a Unidade Marítima. Teve como causa determinante a falha do sinal de referência do DGPS 1, provocado pela antena defeituosa e descumprimento de procedimentos operacionais no passadiço, caracterizados pela falta de supervisão ativa do Comandante em assistência ao Oficial de Quarto, agindo como DPO em treinamento. Decorrente de negligência do comandante. Houve danos materiais à plataforma e ao navio, sem registro de danos pessoais ou poluição hídrica.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O comandante do navio é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras durante o carregamento e descarregamento de cargas a bordo e da segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Quando na realização de uma faina marinheira mais complexa, empregue os tripulantes mais habilitados e qualificados na operação dos equipamentos para a realização da manobra de descarga em plataformas marítimas;
- 3) Se algum equipamento de bordo apresentar falha técnica, não o empregue na manobra. Supervisione todos os equipamentos antes de iniciar a manobra de aproximação de uma plataforma; e
- 4) Atenção! O comandante é o responsável pela manobra do navio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) A transmissão das correções DGPS pela portadora do sinal dos Radiofaróis cumpre recomendação da IALA, que dispõe que as transmissões DGPS não devem ser codificadas, a fim de que qualquer usuário possa ter acesso ao sistema;
- 2) A precisão do DGPS depende do afastamento fixo-móvel, ou seja, depende da distância entre o navio e a estação de referência DGPS;
- 3) GPS Diferencial; aumenta muito a precisão do GPS padrão; entretanto, não impede que possíveis falhas ocorram durante manobras em DP. O fator humano, devidamente capacitado para a faina, não pode ser substituído durante as manobras de risco em aproximação;
- 4) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, dos tripulantes e daqueles que realizam qualquer trabalho a bordo; e
- 5) O tripulante operador do sistema de posicionamento dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto na NORMAM-101/DPC.

Nº: 23/2024	PROCESSO Nº 32.733/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento entre botes de madeira
Data:	01/04/2017
Tipo da Embarcação:	Bote de madeira
Atividade:	Transporte
Local:	rio Liberdade, Cruzeiro do Sul - AC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Duas pequenas embarcações, tipo bote de madeira com motor de rabeta, navegavam em rumos opostos pela margem direita do rio Liberdade-AC, em horário noturno, não inscritas, conduzidas por pessoas não habilitadas e sem material de salvatagem (colete salva-vidas). A embarcação que subia pela margem direita do rio, levava a bordo a mãe do condutor, irmã, e um sobrinho, todos maiores de idade; enquanto a outra que descia pela mesma margem, conduzida também por condutor (não habilitado), que vinha de um velório na comunidade, trazia a bordo sua esposa e quatro crianças, todos sem colete salva-vidas. Ao passar por uma curva do rio, onde havia uma árvore caída, segundo o condutor, teria ficado desorientado pela luz de uma lanterna logo à sua frente. Ambas as embarcações guinaram para o meio do rio, tendo a embarcação que subia o rio, passado por cima de sua canoa. Todos que estavam a bordo de sua embarcação caíram na água, tendo sido socorridos pela outra embarcação, porém uma criança de três anos não foi encontrada. Os condutores inabilitados navegavam à noite, as embarcações não eram inscritas e não eram dotadas de qualquer equipamento de salvatagem ou luzes de navegação. A navegação noturna sem luzes de navegação foi a causa determinante do acidente, decorrente da imprudência dos condutores, culminando no óbito de uma menor de idade.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) NÃO se deve empreender uma singradura sem que os equipamentos de auxílio à navegação estejam em pleno funcionamento. As embarcações que não têm luzes de navegação, não são permitidas navegar em período noturno;
- 2) Navegar sob condições de baixa visibilidade ou durante a noite pode ser arriscado para a segurança da navegação;
- 3) Os Condutores empreenderam singradura sem o material de salvatagem, em especial, os coletes salva-vidas em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes, adultos e crianças; e
- 4) O Condutor empreendeu singradura em navegação noturna e com baixa visibilidade, expondo a risco a segurança da navegação e das fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É imprescindível que o condutor de uma embarcação seja HABILITADO, sendo ele o responsável pela segurança da navegação e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) As embarcações de pequeno porte que não sejam equipadas com luzes de navegação, não estão autorizadas a navegar em período noturno;
- 3) Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da navegação;
- 4) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se, o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil. e
- 5) Para embarcações de pequeno porte, recomenda-se o uso constante de coletes salva-vidas pelos passageiros, principalmente para as crianças.

Nº: 24/2024	PROCESSO Nº 32.807/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento seguido de queda na água – AM
Data:	14/05/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Negro, Manaus – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Duas embarcações, tipo lancha a motor, casco de alumínio, ambas classificadas para navegação interior e transporte de passageiros, navegavam no Rio Negro. Uma fazia a travessia para chegar ao flutuante aquático, com vinte e três passageiros a bordo, e a outra navegava no sentido contrário, transportando nove passageiros. O condutor da segunda embarcação, além de não habilitado, havia consumido bebida alcoólica antes de sair com a lancha. Quando as embarcações se encontravam na metade do percurso, navegando no período noturno e com falta do emprego das luzes de navegação em rumos quase diretamente opostos, ocorreu o erro de manobra do condutor da segunda lancha ao guinar errado para bombordo (BB), combinado com a inobservância das normas de segurança da navegação, em desacordo ao RIPEAM, caracterizada pela falta de habilitação, falta de emprego das luzes de navegação e consumo de bebida alcoólica. O acidente foi materializado com o abalroamento e o naufrágio da embarcação conduzida pelo infrator. Os passageiros caíram na água, tendo sido resgatados pelo condutor da primeira lancha, com exceção de uma senhora e uma criança que desapareceram nas águas. Decorrente da imprudência, imperícia e negligência do condutor da segunda lancha, foram ceifadas duas preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e seus tripulantes qualificados para a atividade para a qual a embarcação é classificada, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo; devem ficar atentos as medidas preventivas de segurança para a preservação da embarcação e da segurança da navegação; NÃO devem ignorar as regras de segurança da navegação;
- 2) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação e as outras embarcações; e
- 3) Não é permitido a quem for conduzir uma embarcação consumir bebidas alcoólicas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável);
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer;
- 3) **ATENÇÃO COMANDANTE!** Seja vigilante na condução de sua embarcação;
- 4) O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes/passageiros e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, no primeiro sinal de perigo, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas;
- 5) **REGRA 7 Risco de Abalroamento** - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe; e
- 6) **REGRA 8 Manobras Para Evitar Abalroamentos** - Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada conforme as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e considerando a observância dos bons princípios de marinharia.

Nº: 25/2024	PROCESSO Nº 34.145/2020
Acidente / Fato:	Acidente com carga em manobra envolvendo mergulhador
Data:	27/06/2019
Tipo da Embarcação:	FPSO
Atividade:	Plataforma exploração de petróleo
Local:	Bacia de Campos dos Goytacazes - RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 Vítima não Fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

A bordo de uma FPSO, localizada na Bacia de Campos dos Goytacazes, durante a operação de descida de uma talha que se encontrava no deck abaixo do guindaste pesando aproximadamente 60 kg e com capacidade nominal de 5 toneladas para os mergulhadores da sistac os quais se encontravam dentro d'água, para empregá-la na sustentação do enrijecedor do duto flexível. Conforme consta nos autos do processo, relato do Gerente de Instalação Offshore da Modec, o cabo do trolley não teria comprimento suficiente para atingir a água se a talha tivesse sido presa diretamente no gancho do trolley. Por isso, utilizou um extensor, prendendo a talha mediante um cabo de polipropileno e a lançando ao mar a partir desse deck. Quando na manobra de descida, ocorreu uma descida mais rápida da carga e veio se materializar o acidente pessoal com um dos colaboradores (mergulhador) prensando sua mão esquerda, provocando a amputação traumática das falanges distais dos dedos, médio, anelar e mínimo. O mergulhador Raso da SISTAC, que ao segurar o cabo de polietileno que servia de guia para a descida da talha, sofreu o acidente em questão. Sem ocorrência de danos materiais e poluição do meio ambiente aquaviário. Consta nos autos do processo que, quanto à causa determinante, foi decorrente de caso fortuito e infortúnio da própria vítima.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O gerente de operações NÃO deve realizar fainas a bordo sem estabelecer os procedimentos de segurança necessários que o trabalho exige, e os trabalhos devem ser executados conforme as Normas Regulamentadoras;
- 2) O trabalho foi realizado sem a Permissão de Trabalho, portanto não teve objeto de avaliação de risco;
- 3) Procedimentos de segurança nas atividades que envolvam outras embarcações, balsas, plataformas de petróleo e demais unidades marítimas;
- 4) Por mais simples que seja uma faina a bordo, os envolvidos no serviço devem usar o EPI; e
- 5) É imprescindível a realização do Diálogo Diário de Segurança (DDS) antes da execução dos serviços a bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) A Norma Regulamentadora 37.1.1 Esta NR tem por objetivo estabelecer os requisitos de segurança, saúde e condições de vivência no trabalho a bordo de plataformas de petróleo em operação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras – AJB;
- 2) Segundo a Norma Regulamentadora 37.3.1, cabe à operadora da instalação:
 - assegurar que os trabalhadores da empresa prestadora de serviço participem dos treinamentos de segurança e saúde previstos no item 37.9.6;
 - prestar as informações em matéria de segurança e saúde requeridas pela empresa contratada relacionadas aos serviços por ela realizados; e
 - aprovar previamente as ordens de serviço, as permissões de trabalho e as permissões de entrada e trabalho em espaços confinados referentes aos serviços a serem executados pelos empregados das empresas prestadoras de serviços;
- 3 - A NR 30.5.5 Toda embarcação deverá estar equipada com material necessário à prestação dos primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, mantendo esse material guardado em local adequado e aos cuidados de pessoa treinada para prestar os primeiros socorros; e
- 4) Equipamentos de Proteção Individual – uso obrigatório de EPI pelos trabalhadores envolvidos nas fainas.

Nº: 26/2024	PROCESSO Nº 32.340/2018
Acidente / Fato:	Acidente pessoal a bordo com canhão do sistema fire-fighting
Data:	10/09/2016
Tipo da Embarcação:	Supply
Atividade:	Transporte de carga e apoio marítimo
Local:	Baía de Guanabara, Rio de Janeiro - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente pessoal a bordo de um Supply, provocado pelo canhão de bombordo do sistema fire-fighting, ocorrido na Baía de Guanabara – RJ. Consta nos autos do processo que a embarcação estava fundeada e realizava testes e ajustes nos equipamentos visando a preparação para a vistoria da PETROBRAS. O navio foi colocado em modo DP (dynamic position) para maior mobilidade e posicionamento em relação ao vento durante a realização do teste do canhão fire-fighting (FI-FI). Na ocasião, o equipamento estava sendo controlado por comando remoto no passadiço por um técnico da empresa do equipamento e auxiliado por um técnico do estaleiro. O Comandante ficou responsável pela operação do Sistema DP juntamente com o Oficial de Náutica de serviço. Foi feito um ajuste manual com o equipamento desligado. Logo após o ajuste manual, o Sistema foi realimentado e voltou a ser controlado remotamente. Segundos depois, o canhão perdeu o controle e rapidamente girou para dentro da embarcação, atingindo assim a Oficial de Máquinas, que se encontrava no convés principal, próximo à entrada da praça de máquinas. A vítima foi lançada de encontro às redes e flanges existentes naquela área do convés, ficando inconsciente e veio posteriormente a óbito. As causas determinantes apuradas foram: o descumprimento dos planos e padrões de segurança a bordo, caracterizado pela deficiência no cumprimento da ordem de abrigo disseminada por ocasião do teste do canhão; ausência de realização de briefing e emissão de permissões de trabalho; a operação fora dos limites de rotação horizontal (conreira) do motor do canhão de fire-fighting de bombordo, por provável falha de ajustes nestes limites ou a sua avaria durante sua manipulação manual, o que provocou a sua perda de controle e o acidente fatal. Não houve registro de danos materiais ou ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Um canhão de água Fire Fighting é um equipamento muito útil para incêndios em grandes estruturas. Ele pode ser usado para atacar o fogo de vários ângulos, permitindo que os bombeiros combatam o fogo de forma mais eficaz. Além disso, pode ser usado para prevenir o fogo de se espalhar para outras partes da estrutura;
- 2) Além do alcance, o canhão Fire Fighting oferece uma ampla gama de movimentos e ângulos de direcionamento. Isso permite que os bombeiros ou operadores tenham controle preciso sobre o jato d'água, podendo direcioná-lo para pontos específicos do incêndio, minimizando o risco de propagação e maximizando a eficiência do combate; e
- 3) No entanto, é importante ressaltar que o uso do canhão monitor requer treinamento adequado e conhecimento das técnicas de combate a incêndios. Operadores qualificados devem estar cientes das melhores práticas e protocolos de segurança para garantir um uso correto e eficiente do equipamento.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Na qualidade de técnico operador de um sistema, quando operando com o equipamento, todos os procedimentos e critérios de segurança previstos no manual do fabricante do referido equipamento devem ser observados para evitar acidentes;
- 2) É imprescindível que o Comandante de um navio conheça plenamente o funcionamento dos equipamentos de bordo para cumprir os planos e padrões de segurança estabelecidos pelo fabricante do equipamento;
- 3) Quando houver testes de equipamentos nos convés de um navio toda área envolvida deverá ser isolada aos que não estão participando da faina; e
- 4) Funcionamento e Benefícios: Este dispositivo é controlado remotamente, permitindo direcionar jatos de água em longas distâncias. Sua capacidade de alcance e descarga de grandes volumes de água é fundamental para controlar incêndios em áreas de difícil acesso. Além disso, sua operação remota minimiza a exposição de bombeiros a situações de alto risco.

Nº:27/2024	PROCESSO Nº 32.501/2018
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática contra banhista – MA
Data:	30/04/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	rio Balsas, município de Balsa – MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um condutor inabilitado navegava pelo rio Balsas com sua moto aquática em alta velocidade, em área repleta de banhistas, quando perdeu o controle da embarcação e colidiu contra um banhista que estava na beira do rio. Consta nos autos do processo que a moto aquática vinha subindo o rio em alta velocidade e o condutor perdeu o controle quando fez a volta e atingiu a vítima que estava em um caiaque parado na beira do rio, enquanto bebia água que lhe fora trazido por sua esposa, a vítima foi atingida na altura da cabeça tendo sido socorrida pela esposa, que em princípio o retirou da água, logo, veio um funcionário do SAMU que estava de folga no local e a vítima foi conduzida por uma ambulância dos Bombeiros ao Hospital Básico de Urgência, para os procedimentos médicos de praxe, onde levou dez pontos na cabeça. A imprudência e imperícia do condutor inabilitado ao navegar com velocidade não segura por trecho do rio com banhistas próximo à margem, foi determinante para a ocorrência do acidente, onde quase foi ceifada uma preciosa vida humana. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o Condutor de uma embarcação seja habilitado e dobre a atenção mantendo vigilância constante durante a singradura, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Empreender uma singradura sem conhecer as Normas da Autoridade Marítima pode ser um risco para segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) Ao navegar em área de banhistas é obrigatório que o condutor respeite a distância estabelecida na Norma da Autoridade Marítima, para evirar acidentes pessoais que poderão ser fatais;
- 4) É imprescindível que estabeleça medidas de precaução de segurança quando navegar em área de banhistas; e
- 5) O Condutor deve conhecer as regras do RIPEAM para expor a risco as vidas humanas e a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação, antes de mais nada, deve ser habilitado e conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar;
- 2) Ao suspender com uma embarcação, em especial, a moto aquática requer também muito cuidado e perícia, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e dos outros navegantes e banhistas;
- 3) Item 1.7 da NORMAM-212/DPC - RESTRIÇÃO PARA TRÁFEGO E FUNDEIO DE MOTO AQUÁTICA. Não é permitido o tráfego e fundeio de M/A nas seguintes áreas, consideradas de segurança:
 - a menos de duzentos metros de instalações militares;
 - áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoeletricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, com anuência do AAM da área de jurisdição;
 - fundeadouros de navios mercantes;
 - canais de acesso aos portos;
 - proximidades das instalações portuárias;
 - a menos de quinhentos metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
 - áreas especiais, nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes ou Avisos-Rádio; e
 - áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas e mergulhadores.

Nº: Nº 28/2024	PROCESSO Nº 32.911/2018
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática com carretinha – SP
Data:	04/06/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
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 condutor não habilitado, navegava com sua moto aquática na represa da Usina, da represa de Atibaia, com uma criança posicionada à frente do condutor, o próprio condutor, ao se aproximar da margem, depois de uma aceleração brusca, se deslocou por aproximadamente dez metros sobre a margem da represa até colidir contra uma carreta rebocada por um automóvel. O menino sofreu lesões leves e o condutor sofreu fratura no antebraço esquerdo e pequenos cortes na região do rosto e lombar. A embarcação teve danos na parte frontal. O condutor afirma em seu depoimento que não era habilitado e permitiu que a criança se sentasse na posição do condutor e tivesse acesso ao acelerador da embarcação, tendo ele mantido a aceleração ao chegar perto da margem ao invés de desacelerar, causando o acidente. Disse que estariam a cerca de 80 km/h e que não conseguiu fazer o menino parar, pois tudo aconteceu muito rápido. Que não conhecia a criança e que sua avó lhe pediu para dar uma volta com ele, teriam então saído do restaurante até o meio da represa e quando voltaram, ocorreu o acidente. A imprudência e imperícia do proprietário da moto aquática e a autorização deliberada dos responsáveis pela criança para que a mesma pilotasse, foram determinantes para a ocorrência do acidente. Houve danos materiais e pessoais, mas não foi registrada poluição do meio ambiente aquaviário.

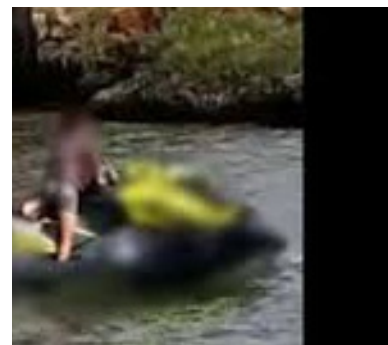
ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Cenas de desrespeito às Normas da Autoridade Marítima. Para pilotar uma moto aquática, é obrigatório ter mais de 18 anos e possuir uma carteira de habilitação náutica que habilita o adulto a conduzir as referidas motos aquáticas. Permitir que menor de idade, mesmo acompanhado do responsável, pilote em atividade de recreação, oferece riscos aos banhistas e a navegação local; e
- 2) HABILITAÇÃO - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar. Há um 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.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É proibido o transporte de crianças com idade inferior a 7 anos na garupa de motos aquáticas. Crianças com idade igual ou maior do que 7 anos e inferior a 12 anos poderão ser conduzidas na garupa da embarcação, desde que acompanhadas ou autorizadas pelos pais ou responsáveis, devidamente equipadas com o uso de colete salva-vidas;
- 2) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 4) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui o fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 5) Tenha atenção redobrada com crianças e idosos a bordo, não exponha a risco o seu Garupa.

Nº: 29/2024	PROCESSO Nº 33.576/2019
Acidente / Fato:	Exposição a risco – RS
Data:	03/02/2018
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Barragem de Ernestina, Ernestina - RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um condutor habilitado e proprietário de uma embarcação do tipo moto aquática embarcou seus dois filhos, um de 10 anos e o outro com 3 anos, e suspendeu para um passeio, todos usavam colete salva-vidas. Saiu de sua residência pilotando a embarcação com seus dois filhos na garupa. Após navegar por cerca de 15 minutos, a embarcação foi abordada pela equipe de Inspeção Naval e durante a abordagem, o proprietário da moto aquática expôs aos Inspetores Navais que devido seu filho mais novo ter pego no sono, transferiu a condução da embarcação para o filho mais velho, de 10 anos, para poder segurar o mais novo. A equipe da Marinha do Brasil solicitou que o proprietário da moto aquática assumisse o comando da embarcação. Após a abordagem, o mesmo navegou até sua residência acompanhado da Marinha do Brasil. Ao ser perguntado pela equipe de Inspeção Naval se reconhecia a preocupação da Marinha do Brasil com a segurança sua e de sua família quando na atividade de Inspeção Naval, respondeu que sim. E afirmou que o referido menor, de 10 anos, já havia conduzido a mesma moto aquática outras vezes. O desrespeito à legislação de segurança e a imprudência do proprietário da embarcação expuseram a risco as vidas e fazendas de bordo. Tendo sido a causa determinante do fato da navegação, caracterizada pela condução de moto aquática por menor de idade (10 anos). Não houve danos pessoais, materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário agiu em desrespeito às Normas da Autoridade Marítima, permitindo que seu filho menor de idade pilotasse sua moto aquática. Permitir que menor de idade, mesmo acompanhado do responsável, pilote em atividade de recreação, oferece riscos aos banhistas e a navegação local; e
- 2) A falta de conhecimento de navegação, das Normas em vigor e da habilitação põe em risco a segurança da navegação e da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima; Atenção, Motonauta! Quando tiver crianças como passageiros, conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação inesperada e evita acidentes;
- 2) As Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição possibilitando aos condutores de embarcações, estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana, em especial; e
- 3) Não seja IMPRUDENTE, não entregue o timão da embarcação para crianças ou para inabilitados, é necessário que o condutor seja conhecedor das práticas da boa marinharia, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida.

Nº: 30/2024	PROCESSO Nº 30.702/2016
Acidente / Fato:	Acidente seguido de morte do mergulhador - RN
Data:	29/11/2015
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Águas costeiras da Praia de Sibaúma, Tibau do Sul – RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de pesca com três tripulantes e um passageiro suspendeu com destino a uma área de pesca denominada “Raso das Cavalas”, nas proximidades da Praia de Sibaúma, a cerca de duas milhas náuticas da costa, a fim de realizar pesca utilizando linha de fundo. Consta nos autos do processo, no depoimento do proprietário e Mestre da embarcação, que a vítima vinha se qualificando para realizar mergulho por apneia, que segundo ele, era desejo do referido pescador atuar nesse tipo de mergulho. Após ter pescado com linha, a vítima resolveu realizar um mergulho por apneia a uma profundidade aproximada de 15 metros e, ao retornar à superfície, sentiu dores abdominais, tontura e falta de ar, necessitando de ajuda dos demais pescadores para retornar à embarcação. Que, em face desse episódio, o Comandante resolveu retornar para a Barra de Cunhaú, porém, durante a travessia, o mergulhador acidentado perdeu a consciência. Ao chegar à praia, estava com os lábios roxos, olhos fechados e não apresentava sinais de vida. E que, após o corpo ser removido para o Hospital de Canguaretama, soubera que o pescador já chegara morto. O proprietário da embarcação sabia do grau de risco que envolvia aquela atividade e mesmo assim permitiu que o inexperiente pescador realizasse o mergulho numa profundidade relativamente alta, sem os equipamentos apropriados, extrapolando, desta forma, os limites do bom senso, contribuindo para perda de uma preciosa vida humana. Tendo sido o desrespeito às medidas de segurança para o mergulho, a causa determinante do acidente. Não houve danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.


ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o Proprietário de uma embarcação seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas humanas, das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da viagem e procure conhecer as Normas da Autoridade Marítima e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário a fim de não expor a risco seus tripulantes;
- 3) Não se deve abdicar da segurança, em especial, não permitir que os tripulantes exerçam atividades a bordo além daquelas que estão qualificados;
- 4) O Comandante da embarcação NÃO deveria ter autorizado a vítima mergulhar sem ter a devida qualificação e sem o uso dos equipamentos de segurança para a atividade de mergulho; e
- 5) O Comandante suspendeu com apenas dois tripulantes habilitados, conforme consta nos autos do processo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Proprietário/Comandante da embarcação estabelecer as medidas de precaução de segurança quanto às atividades desenvolvidas pelos seus tripulantes, NÃO podendo ser diferentes daquelas para as quais a embarcação foi classificada pelo representante da Autoridade Marítima;
- 2) Comandante: lembre-se de que você é o responsável pela segurança de sua embarcação, bem como de seus tripulantes, seja prudente. NÃO autorize seus tripulantes a executarem atividades a bordo para as quais não estão qualificados;
- 3) Item 1.1 da NORMAM-201/DPC - Toda embarcação ou plataforma, 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;
- 4) A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes; e
- 5) Item 1.2. EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS

As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no 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: 31/2024	PROCESSO Nº 32.478/2018	
Acidente / Fato:	Naufrágio de canoa de madeira - AM	
Data:	19/04/2017	
Tipo da Embarcação:	Canoa	
Atividade:	Transporte de passageiros	
Local:	Comunidade Coração de Jesus, Itacoatiara - AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	04 VÍTIMAS FATAIS	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um canoa com motor tipo rabeta, não inscrita 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: 32/2024	PROCESSO Nº 32.261/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio de canoa - SP
Data:	24/01/2016
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Utilizada para pesca artesanal
Local:	Reservatório de Jurumirim, Paranapanema - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se do acidente da navegação envolvendo uma canoa sem nome, não inscrita e cujo proprietário não foi identificado, que se encontrava no Reservatório de Jurumirim, km 267 da rodovia Raposo Tavares, Paranapanema – SP. Por volta das 16h, após almoçar e consumir bebidas alcoólicas, dois amigos, inabilitados, decidiram pescar. Saíram a pé margeando a represa e encontraram um barco de madeira abandonado nos fundos do loteamento Terras de Jurumirim, Zona Rural. A embarcação de madeira sem propulsão não possuía remos e estava em condições precárias com entrada de água pelo casco. Consta nos autos do processo. Segundo o sobrevivente, a embarcação aparentemente não tinha dono e se encontrava abandonada naquele local, próximo à margem, já fazia algum tempo. Os envolvidos então se dispuseram a retirar varas de bambu existente na vegetação próxima e a utilizaram para remar. Começaram a navegar em direção a uma vegetação ribeirinha, sem se afastar muito da margem, e logo após algum tempo, cerca de dez a vinte minutos, pararam e lançaram suas linhas de pesca. Em determinado momento, um dos ocupantes se colocou de pé na proa da embarcação no intuito de lançar a linha de pesca, fazendo a embarcação adernar e naufragar. Os dois não sabiam nadar e a profundidade local não permitia tocar no fundo da represa. Após se debater na água, a vítima afundou rapidamente, enquanto seu amigo conseguiu se dirigir até uma vegetação próxima à margem, onde se agarrou, tendo sido socorrido por outros pescadores que apareceram num barco a motor. O corpo da vítima foi encontrado pelos bombeiros, no mesmo dia, por volta das 21h. Não havia coletes salva-vidas. Lamentavelmente, durante a navegação em análise, estavam presentes todos os fatores que prenunciavam uma tragédia com a morte de um dos ocupantes. A embarcação estava abandonada à margem da represa, em condições precárias, houve ingestão de bebida alcoólica antes da navegação e não havia a bordo os obrigatórios coletes salva-vidas, sendo este um item de segurança imprescindível para resguardar a vida dos ocupantes.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações redobrem a atenção e mantenham vigilância constante, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) O Condutor de uma embarcação deve conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar; e
- 3) É proibido o consumo de bebidas alcoólicas por quem conduzirá uma embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Proprietário/Comandante da embarcação estabelecer as medidas de precaução de segurança quanto às atividades desenvolvidas pelos seus tripulantes, NÃO podendo ser diferentes daquelas para as quais a embarcação foi classificada pelo representante da Autoridade Marítima;
- 2) Comandante: lembre-se de que você é o responsável pela segurança de sua embarcação, bem como de seus tripulantes, seja prudente. NÃO autorize seus tripulantes a executarem atividades a bordo para as quais não estão qualificados;
- 3) Item 1.1 da NORMAM-201/DPC - Toda embarcação ou plataforma, 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;
- 4) A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes; e
- 5) Item 1.2. EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS

As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no 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: 33/2024	PROCESSO Nº 32.215/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	09/09/2017
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Pesca
Local:	canal de acesso ao Balneário Barra do Sul - SC
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação, tipo de bote, casco de madeira, classificada para a atividade de pesca e navegação interior, suspendeu com cinco pessoas a bordo e sem o material de salvatagem, sendo; um tripulante, três passageiros adultos e uma criança. Para realizar pescaria na Ilha dos Tambores, Barra Sul, em Santa Catarina. Ao retornar, quando se aproximava para adentrar o canal de acesso, a embarcação foi surpreendida por uma onda a cerca de 100 metros do canal, no Balneário de Barra do Sul-SC, na margem esquerda de quem sai, naufragando parcialmente a uma profundidade de cerca de um metro e meio. Segundo relatou o condutor do bote, todos os ocupantes da embarcação ficaram flutuando, tendo sido resgatados por ele, sendo que um passageiro veio a óbito em seguida, em virtude de asfixia por afogamento. As causas observadas nos autos que levaram a ocorrência foi a imprudência, imperícia e negligência do condutor por desprezar às regras elementares de segurança da navegação, ao empregar a embarcação em atividade para a qual não era classificada e sem o material de salvatagem a bordo. O acidente se materializou causando danos materiais na embarcação e a perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de poluição ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Condutores de embarcações, observem as medidas de segurança permanentemente, em especial, quando na entrada de canais a fim de não expor a riscos a vida dos tripulantes, passageiros e das fazendas de bordo;
- 2) Ao INICIAR a manobra de entrada de acesso em um canal de um porto, o condutor DEVE utilizar todos os recursos de segurança para a proteção da embarcação, dos passageiros, da segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica;
- 3) O Condutor empregou a embarcação na atividade de transporte de passageiros, em desacordo ao item 2.16 da NORMAM-202/DPC, expondo a risco as vidas de bordo;
- 4) Uma embarcação classificada para área de navegação interior 1, NÃO DEVE trafegar em mar aberto ou em área de navegação para a qual não foi classificada;
- 5) Ao planejar uma singradura, o Comandante, Mestre ou Condutor da embarcação DEVE verificar se tem a bordo todo o material de salvatagem, em especial, os coletes salva-vidas em número suficiente para os passageiros e tripulantes; e
- 6) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de demandar o canal de navegação, o Condutor, deve observar as Normas de Procedimento da respectiva capitania a fim de não colocar em risco a segurança da navegação, da embarcação e a salvaguarda da vida humana no mar;
- 2) ATENÇÃO NAVEGANTE!! Não empregue sua embarcação em atividade para a qual a mesma não foi classificada, caso contrário, você expõe a risco a segurança da navegação, dos tripulantes e passageiros;
- 3) Item 2.16 da NORMAM-202/DPC - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES
As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas, sua propulsão e ao tipo;
- 4) Antes de suspender com sua embarcação faça uma leitura da Norma da Autoridade Marítima, Item 10.5. da NORMAM-202/DPC - MATERIAL DE SALVATAGEM E PRIMEIROS SOCORROS; e
- 5) O condutor deve ficar atento a movimentação dos passageiros e a segurança dos embarcados, exigindo o uso do colete salva-vidas durante a singradura.

Nº: 34/2024	PROCESSO Nº 33.344/2019
Acidente / Fato:	Presença de clandestino a bordo de navio mercante
Data:	27/11/2018
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga a granel
Local:	Porto de Douala, República dos Camarões
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante, transporte de carga a granel, encontrava-se atracado no Porto de Douala, República dos Camarões, no dia 16/11/2018. Um clandestino, utilizando um cabo, subiu a bordo pelo casco externo da popa do navio e se escondeu no compartimento do cadaste do leme. Nos dias 17 e 18 do mesmo mês e ano, foram realizadas buscas a bordo do navio para verificar se havia presença de clandestinos, não foi encontrado nenhum. Então, no dia 18/11/2018, o navio suspendeu com destino ao Porto de Itaguaí-RJ, no Brasil. No dia 27/11/2018, quando o navio se encontrava em águas internacionais, o Comandante constatou que um cabo estava flutuando na popa do navio. Foi determinando a abertura da elipse do compartimento do cadaste do leme para verificação, encontrando-se assim o clandestino. O navio fundeu nas proximidades do Porto de Itaguaí em 03/12/2018. Em depoimento, o clandestino declarou que ficou escondido no leme do navio por dias, aí começou a bater devido à falta de água. No oitavo dia, lhe ouviram. Abriam o compartimento e o colocaram na cabine. O clandestino afirmou que para entrar a bordo do navio foi nadando enquanto o navio estava parado próximo ao porto de Douala. Que ninguém lhe ajudou a entrar a bordo e foi bem tratado. Segundo o Imediato do navio, informou que o navio possui Plano de Proteção conforme previsto no ISPS Code e acha que não houve falha por parte da tripulação ao não ter visto o clandestino, ao entrar à noite por fora do navio. Quanto à causa determinante, conforme ACORDAM, foi culpa exclusiva do clandestino. Não houve danos materiais, pessoais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para a segurança de bordo e coibir o embarque de clandestino, é imprescindível que os Comandantes de navios e seus tripulantes qualificados para atividade do navio, observem com rigor o Plano de Proteção do Navio, conforme o ISPS Code, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Oficial de Proteção do navio, antes de suspender e com antecedência apropriada, pode realizar uma busca minuciosa em todos os compartimentos do navio a fim de coibir o embarque de clandestinos; e
- 3) Para que o Plano de Proteção do navio seja eficaz, é imprescindível que todos os tripulantes estejam imbuídos no mesmo objetivo de proteção do navio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que o Comandante e o Oficial de proteção do navio tenham o apoio necessário para cumprir com as suas obrigações e responsabilidades, conforme previsto no capítulo XI-2 e nesta Parte do Código;
- 2) à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, relativas a medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima. O capítulo XI-2 da Convenção faz referência a um Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) e requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte A do Código;
- 3) ISPS Code, 1.11 O Plano de Proteção do Navio deve indicar as medidas de proteção, tanto físicas quanto operacionais, que o navio deve tomar a fim de assegurar que sempre opere no nível 1 de proteção;
 - A - Nível 1 de proteção significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo;
 - B - Nível 2 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção; e
 - C - Nível 3 de proteção significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

Nº: 35/2024	PROCESSO Nº 32.628/2018
Acidente / Fato:	Queda de caminhão na água
Data:	16/07/2016
Tipo da Embarcação:	Comboio Rebocador e Balsa
Atividade:	Trasporte de Carga
Local:	Rio Jacuí, cachoeira do Sul – RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O comboio formado por rebocador e balsa, conduzida por um Marinheiro Fluvial de Convés, encontrava-se realizando a travessia do rio Jacuí, na localidade de Passo do São Lourenço, quando o motorista de um caminhão que havia embarcado, após iniciada a travessia, o motorista do caminhão acionou a marcha à ré para adequação do posicionamento do caminhão na balsa. Essa manobra provocou uma inclinação suficiente para o caminhão cair na água. Consta nos autos do processo, segundo o condutor do veículo, que acionou o freio estacionário quando, após iniciada a travessia, atendeu à orientação de um funcionário da transportadora fluvial, acionando a marcha ré para adequar o posicionamento do caminhão na balsa. O caminhão permaneceu submerso, aproximadamente dez dias, além de amassado na traseira do veículo. Provocando danos materiais na balsa e no caminhão, sem acidentes pessoais ou ambientais, tendo como causa determinante; a perda de equilíbrio da embarcação devido à movimentação do caminhão durante a travessia, decorrente da imperícia do Comandante do comboio. Houve danos materiais, mas sem registro de acidentes pessoais e poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de embarcação que opera com o transporte de veículos no convés deve ter atenção quanto à segurança da carga, assegurando-se que os veículos sejam peados conforme a NORMAM-202/DPC;
- 2) Para segurança da navegação e da embarcação, antes de iniciar uma singradura, de travessia com o transporte de viaturas no convés, é imprescindível verificar se as viaturas foram devidamente peadas a fim de que não se desloquem a bordo;
- 3) Após suspender com viatura no convés, é importante que as mantenham peadas e evite movimentá-las para evitar banda e afetar a estabilidade da embarcação; e
- 4) Depois do embarque de viaturas e passageiros, as rampas devem ser içadas e travadas antes de a embarcação suspender e assim deverão permanecer durante toda a travessia, independentemente de se estiver carregada ou não.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Cuidados com o transporte de veículos embarcados:
 - a) Peação: Fixação da carga nos porões, conveses da embarcação ou em contêineres, visando a evitar sua avaria pelo balanço das águas;
 - b) Estivagem: É a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais, ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação da carga, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo;
 - c) Estabilidade - É a capacidade de recuperação ou de endireitamento que uma embarcação possui para voltar à sua posição de equilíbrio depois de um caturro ou balanço motivado por forças externas;
 - d) Banda - É a inclinação transversal de uma embarcação ao pender para um dos bordos devido à movimentação transversal de peso ou ao embarque/desembarque de peso fora do centro. Quando a embarcação não está inclinada transversalmente, diz-se que ela está adriçada.
- 2) Item 10.7 da NORMAM-202/DPC - NORMAS GERAIS:
 - c) 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
 - d) Embarcações que transportam veículos no convés principal deverão possuir sistema/mecanismo apropriado para impedir a queda acidental do(s) veículo(s) na água.

Nº: 36/2024	PROCESSO Nº 33.736/2019
Acidente / Fato:	Queda na água seguida de óbito do condutor
Data:	06/10/2018
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Paranapanema, Cândido Mota - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote, casco de alumínio, sem nome e não inscrita, conduzida por ocupante não habilitado, navegava no Rio Paranapanema, próximo ao Distrito de Porto Almeida, Cândido Mota-SP. Conforme a sequência apresentada pelos peritos, o proprietário e um passageiro desatracaram com uma embarcação nova para realizarem teste com a mesma. Quando navegavam no sentido da correnteza, o condutor percebeu que o motor estava puxando para um dos bordos. Segundo o mesmo, o motor precisava de uma regulagem no seu “trim.”, pois era novo e estava mal regulado. Retornaram então ao deck à margem do rio para fazer a regulagem e desembarcaram. Após feita a regulagem, o passageiro entrou na embarcação sozinho e saiu falando que iria testá-la, sem vestir o colete salva-vidas que se encontrava na lancha e sem chave de segurança do motor, expondo a risco sua própria vida. A embarcação começou a tomar mais velocidade e possivelmente o condutor se apavorou, virando o manche do motor para um dos bordos, ocasionando o derrabamento da embarcação. Neste momento, o condutor caiu na água e a embarcação, ainda em movimento, deu duas voltas em torno do mesmo e saiu em direção à margem do rio. O condutor, que NÃO sabia nadar, acabou afundando na água antes de chegar o socorro. Quanto à causa determinante: embarcação deixada ao alcance de pessoas sem habilitação, que sozinho e sem usar o colete salva-vidas, saiu para testar o motor do bote e caiu da embarcação ao efetuar manobra de retorno à margem. Decorrente de provável culpa concorrente da própria vítima. Houve danos pessoais e materiais, mas sem registro de danos ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que o proprietário de uma embarcação não autorize sua condução por pessoa não habilitada, para não expor a risco a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação; e
- 3) NÃO deixe de usar o colete salva-vidas, se a vítima estivesse fazendo uso do colete salva-vidas não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/proprietários de embarcações cumpram as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) CAPÍTULO 2 da NORMAM-202/DPC
 - a) Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;
 - b) Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil.
- 3) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a vida dos de bordo, 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;
- 4) Para embarcações de pequeno porte, recomenda-se o uso constante de coletes salva-vidas, principalmente se tiver crianças embarcadas; e
- 5) REGRA 6 Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância.

Nº:37/2024	PROCESSO Nº 32.506/2018
Acidente / Fato:	Queda na água de condutor
Data:	06/10/2018
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Balneário Camboriú - SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Dois condutores suspenderam com suas motos aquáticas do Balneário Camboriú, com destino à localidade de Caixa D'áço, Porto Belo-SC, lá permanecendo até as 17h do mesmo dia. Durante o regresso, os motonautas realizaram uma parada na Ilha de Porto Belo e ao reiniciar a singradura para o balneário Camboriú, resolveram, um navegar mais próximos da costa, enquanto o outro condutor decidiu navegar um pouco mais afastado da costa e à frente, e no momento da travessia a embarcação que navegava próximo à costa, foi atingida por uma sequência de ondas, fazendo com que o condutor caísse na água, ficando este para trás e sua queda não fora percebida pelo outro condutor. Ressalta-se que, conforme Laudo Pericial, o regresso estava programado para as 15h30, entretanto não ocorreu e nem houve comunicação informando que o horário de regresso seria postergado. O condutor que navegava à frente percebeu que a vítima não o acompanhava, desta maneira, decidiu regressar ao Balneário Camboriú e informar o fato a Delltajaí. Ao tomar conhecimento do fato, a Delltajaí acionou sua equipe SAR e solicitou que a Rádio Costeira divulgasse sobre a referida ocorrência, acionou o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina. Além disso, um funcionário da Marina Atlântida, em Porto Belo, utilizando uma moto aquática, localizou a vítima, abrigada na ponta norte da Ilha de Porto Belo, com algumas escoriações e hipotermia, conduzindo-o para a Marina Atlântida e, posteriormente, para sua residência. O condutor se colocou em uma situação de risco, quando se lançou em uma travessia de duas horas, em média, em área de mar aberto e em horário, após o por do sol. Em desacordo com as normas da Autoridade Marítima. A imprudência do condutor, ao desprezar as regras de segurança da navegação, foi determinante para a ocorrência do fato. Decorrente de imprudência da própria vítima. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura da embarcação e não exposição a risco das vidas humanas e da segurança da navegação;
- 2) Informar a viagem a ser empreendida à entidade náutica ou clube a que estiver associada. Caso não seja associado a nenhuma entidade, informe a sua família, amigos e/ou vizinhos sobre o seu destino e a previsão de retorno; e
- 3) Ao retornar - Informe a chegada ao seu clube ou marina, para que o seu Aviso de Saída seja desativado.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Ao regressar de atividade de esporte/recreio, NÃO DEIXE de informar o horário de regresso a Marina ou clube do qual seja associado ou ainda aos familiares e amigos;
- 2) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mau tempo; e
- 4) Item 4.5. Da NORMAM- 211/DPC - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO
Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar 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) As Áreas de Navegação Interior são delimitadas pelas CP/DL/AG com base nas peculiaridades locais, e constam nas respectivas Normas e Procedimentos (NPCP/NPCF) de cada uma.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”