



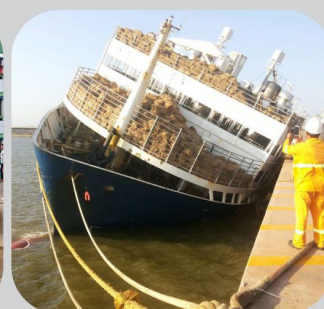
TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 5 - 30 de setembro de 2019.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição Nº 05 – de 30 - SETEMBRO DE 2019

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

Ao publicar a quinta Edição do Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo, trazemos ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, especialmente, aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que foram recentemente julgados e por suas características, merecem divulgação.

Os vinte Acórdãos aqui citados, representam uma amostragem do intenso esforço difundido pelo qualificado corpo jurídico desta Corte Marítima, única no Brasil.

Aproveitamos para exortar a todos os leitores que divulguem este Boletim nas empresas de navegação, nos meios acadêmicos, nas escolas de formação e aperfeiçoamento, ligadas a área de Ensino Profissional Marítimo (EPM).

No dia 26 de setembro, o Presidente do Tribunal Marítimo realizou a entrega do prêmio “Salvaguarda da Vida Humana no Mar”, ao Capitão de Longo Curso Miklos Geza Stammer, Comandante do empurrador “NORSUL RIO”, em reconhecimento ao seu ato extraordinário de resgatar, no dia 5 de fevereiro de 2015, quinze naufragos do barco pesqueiro “MAC I”, no litoral da Bahia. Que o ato de humanidade deste bravo marinheiro possa ecoar pelos sete mares e seu exemplo seja seguido por muitos comandantes e marinheiros.

Agradecemos aos nossos leitores a atenção dedicada, que por certo estarão contribuindo para a redução do número dos acidentes e fatos da navegação. Ao conhecermos os acidentes e suas causas determinantes, poderemos empreender as ações necessárias para

evitá-los. Trabalhemos juntos pela crescente consolidação de uma mentalidade de segurança da navegação.

Tribunal Marítimo – A Corte do Mar Brasileira.
Justiça e Segurança para a Navegação!!!

Se você quiser conhecer mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

<https://www.marinha.mil.br/tm/> Inclusive, por intermédio da ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Naveguem com segurança! Boa leitura!

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo

Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO – Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)
E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br



Acompanhado do Juiz Ladeiras, o Juiz-Presidente do TM, Vice-Almirante (RM1) Lima Filho, entrega o Prêmio ao CLC Miklos.

No dia 26 de agosto, em cerimônia realizada na Companhia de Navegação Norsul, o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo (TM), Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho realizou a entrega do Prêmio “Salvaguada da Vida Humana no Mar” do Tribunal Marítimo. O evento contou com a presença de integrantes da comunidade marítima, inclusive, o Diretor-Presidente da Norsul, Sr. Angelo Baroncini.

O Prêmio foi entregue ao Capitão de Longo Curso Miklos Geza Stammer, Comandante do empurrador “NORSUL RIO”, em reconhecimento a seu ato extraordinário, no dia 5 de fevereiro de 2015, ao deflagrar operação de busca e salvamento que resultou no resgate de quinze naufragos do Barco Pesqueiro “MAC I”, no litoral da Bahia.

O CLC Miklos foi o primeiro agraciado pela concessão de Prêmio, que foi aprovado, por unanimidade, em Sessão Plenária realizada na “Corte Marítima” no dia 28 de maio deste ano e visa agradecer àqueles que tenham praticado atos extraordinários que resultam no salvamento de vidas humanas em Acidentes ou Fatos da Navegação. Espera-se que tal atitude ecoe pelos sete mares e seu exemplo seja seguido por muitos Comandantes e Marinheiros.

Acidentes / Fatos da Navegação

55/2019	ACIDENTE/FATO	Adernamento e naufrágio	DATA:	10/08/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Ferry Boat
Nº PROCESSO:		29.047/2014			ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:		Rio Surubiú – Alenquer - PA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Ferry Boat navegando com transporte de carga viva e que sofreu adernamento em virtude da má organização da carga (gado), que ao se movimentar comprometeu a estabilidade e fluabilidade, vindo a embarcação ao naufrágio com perda parcial da carga.			VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Não foram tomados os devidos cuidados para o embarque e transporte de carga viva no convés; 2) Foi identificada como falha a organização da carga viva (gado) na embarcação; 3) Para o transporte de carga viva no convés não foram feitos estudos de estabilidade. 				
RECOMENDAÇÕES:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Para o transporte de carga no convés de uma embarcação deve ser cumprido o que a RLESTA estabelece no Inciso IV do art. 22, bem como o preconizado no item 0518 da NORMAN-2/DPC/2005; 2) Como a carga viva sendo transportada no convés de uma embarcação está sujeita a movimentação a bordo, é essencial que seja muito bem organizada e acompanhada durante a navegação, embarque e desembarque; e 3) Para o transporte seguro de carga viva no convés de uma embarcação deve ser feito estudo de estabilidade específico. 				

56/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	19/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa a motor
Nº PROCESSO:		29.935/2015			ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:		Rio Branco - Boa Vista - RR			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Naufrágio de embarcação decorrente do enfrentamento das más condições climáticas e excesso de passageiros. A embarcação estava trafegando fora de sua atividade de pesca, os passageiros sem coletes salva-vidas e sendo conduzida por pessoa não habilitada.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado; 2) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se o passageiro estivesse usando o colete salva-vida teria sobrevivido; 3) O excesso de passageiros compromete a segurança da navegação; e 4) Uma embarcação deve ser utilizada em sua atividade. 				
RECOMENDAÇÕES:		<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e 3) Uma embarcação deve obrigatoriamente ser utilizada na atividade em que está classificada. Se isso não vier a ocorrer sua dotação de material de salvatagem e CTS não serão atendidos. 				

57/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	25/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoas a motor
Nº PROCESSO:	30.539/2016			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Margem esquerda do Rio Juruá - a 50 milhas náuticas a jusante de Cruzeiro do Sul - AC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento entre duas canoas, sem coletes salva-vidas e conduzidas por pessoas não habilitadas, que se cruzaram em curva do rio encoberta pela vegetação e com erro de manobra e desatenção de um dos condutores, causando ferimentos nos três ocupantes e provocando o naufrágio das embarcações.			VÍTIMAS:	3 feridos	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado; 2) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana; e 3) A vigilância da navegação pelos condutores é essencial para uma navegação segura.					
RECOMENDAÇÕES:	1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; 3) Os condutores de embarcações devem manter a atenção na manobra de sua embarcação e na manobra de outras que possam interferir na sua navegação, assegurando a segurança e a vida das pessoas por eles transportadas; e 4) As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores das embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho é recomendado o tráfego pelo centro do canal e não junto às margens.					

58/2019	ACIDENTE/FATO	Queda n'água de condutor e passageiro de moto aquática, com morte do passageiro. Os ocupantes da moto aquática não usavam coletes salva-vidas.	DATA:	20/02/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquática
Nº PROCESSO:	28.010/2013			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio	
LOCAL:	Barragem dos Corredores – Campo Maior - PI			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Manobra brusca executada pelo condutor da moto aquática, com velocidade inadequada, diante da existência de marolas, o que causou a queda n'água do condutor e passageiro, que veio a óbito por não estar usando colete salva-vidas.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Se o condutor e o passageiro estivessem usando o colete salva-vidas poderia ter evitado a perda de uma preciosa vida humana; e 2) Com a manobra brusca e com alta velocidade, sendo colhido por marolas, o condutor perdeu o controle da moto aquática provocando a queda de ambos os ocupantes n'água, sem estarem usando coletes salva-vidas, provocando o óbito da passageira que não teria morrido se estivesse usando o colete.					
RECOMENDAÇÕES:	1) Os condutores de embarcações devem manter a atenção na manobra de sua embarcação, assegurando a segurança e a vida das pessoas por eles transportadas, evitando manobras perigosas; e 2) Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação.					

59/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	17/08/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa a motor
Nº PROCESSO:	30.141/2015				ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:	Rio Araguaia - entre Pau D'Arco e Floresta do Araguaia - TO				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Canoa a motor transportando seis passageiros, três adultos e três crianças, sem material de salvatagem, quando uma passageira ao tentar esgotar água do fundo da canoa, desequilibrou-se causando pânico aos demais passageiros, causando inclinação para ré da canoa e seu naufrágio parcial, com todos caindo n'água e ocorrendo a morte de dois passageiros, um adulto e uma criança. O condutor não era habilitado.				VÍTIMAS:	2 vítimas fatais
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Toda embarcação tem sua capacidade de carga estabelecida pelos cálculos de arqueação efetuados por engenheiro naval e ratificados pelas Capitânias dos Portos, Delegacias e Agências e devem ser estritamente cumpridos por seus condutores;</p> <p>2) Embarcação de transporte de carga deve ter a carga bem estivada para evitar deslocamento do seu centro de gravidade e não expor a riscos a segurança da embarcação;</p> <p>3) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado;</p> <p>4) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se dois passageiros estivessem utilizando os coletes não teriam morrido; e</p> <p>5) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas a bordo, bem como pela arrumação da carga a bordo e por não exceder o limite de carga.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Antes de suspender para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve verificar se a carga a ser transportada não excede a capacidade da embarcação e se está bem estivada;</p> <p>2) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e</p> <p>3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado.</p>					

60/2019	ACIDENTE/FATO	Embarcamento seguido de naufrágio	DATA:	09/03/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Supridor de Plataforma
Nº PROCESSO:	30.297/2015				ATIVIDADE:	Apoio Marítimo
LOCAL:	Litoral do Rio de Janeiro, a 92 MN, próximo a Plataforma "SS-71".				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcamento de supridor em virtude da não observância da quantidade de mistura de água oleaginosa embarcada nos tanques internos que correspondeu a 50% das suas capacidades, o que ensejou a presença do efeito nefasto de superfície livre, levando a embarcação ao naufrágio.				VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) O Comandante de uma embarcação deve ter o profundo conhecimento do Manifesto de Carga da embarcação, e ater-se sempre quanto ao volume de líquidos contidos em cada tanque e do perigo dos nefastos efeitos de superfície livre;</p> <p>2) Toda carga transportada no convés deve ser peada com amarração dobrada a fim de evitar o rompimento da amarração pelo adernamento da embarcação para um dos bordos; e</p> <p>3) De acordo com a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM – 01) da Diretoria de Portos e Costas – DPC, as embarcações com arqueação bruta acima de 10 AB deve cumprir com rigor o Cartão de Tripulação de Segurança - CTS.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) O Comandante de uma embarcação antes de empreender uma navegação deve verificar o Manifesto de Carga da embarcação, de modo a não ocorrerem nos tanques não totalmente cheios efeitos de superfície livre;</p> <p>2) Para a peação mais eficiente da carga transportada no convés, deveria ter sido fixada em dois pontos fixos, no sentido vertical, para o convés ou cavernas estruturais, observando o ângulo de amarração de, no mínimo, 35° (trinta e cinco graus), comprimindo a carga contra o convés fazendo ligação entre a carga e a superfície sobre a qual se encontrava;</p> <p>3) O CTS deve ser sempre cumprido de modo a assegurar a segurança da navegação; e</p> <p>4) O Comandante antes de empreender qualquer correção de banda deve primeiro procurar a origem da banda.</p>					

61/2019	ACIDENTE/FATO	Água Aberta seguida de naufrágio parcial	DATA:	05/01/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote Semi Rígido
Nº PROCESSO:	28.313/2013			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Proximidades da Ilha do Papagaio Pequeno – altura da praia da Pinheira – Palhoças - SC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Descolamento progressivo do tubulão inflável de Bote Semirrígido, na região da proa do casco de fibra, acarretando perda de flutuabilidade. Embarcação conduzida por pessoa não habilitada.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Deficiência na manutenção do bote em desacordo com o manual do fabricante, inclusive com relação a reparos inadequados; e 2) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado.					
RECOMENDAÇÕES:	1) Antes de suspender ou se fazer ao mar com qualquer embarcação, o condutor ou responsável deverá verificar as condições de manutenção da embarcação; e 2) Para uma navegação segura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela manutenção preventiva e corretiva da embarcação.					

62/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio por excesso de passageiros	DATA:	02/02/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Embarcação com propulsão, casco de madeira
Nº PROCESSO:	29.881/2015			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Nas proximidades do baixio conhecido por Coroa Vermelha - no litoral da cidade de Nova Viçosa - sul do Estado da Bahia.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação com capacidade de lotação para três pessoas, transportava no total dezesseis passageiros e um tripulante, levando-os para navegar em área de mar aberto com embarcação classificada para navegação interior. Carga mal estivada e solta no convés. Perda total da embarcação e desaparecimento de dois passageiros. Atos de salvamento que merecem recomendação de recompensa honorífica pela Autoridade Marítima e concessão de premiação pelo Tribunal Marítimo.			VÍTIMAS:	2 vítimas fatais	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Não se deve navegar com excesso de pessoas a bordo; 2) A embarcação classificada para navegação interior não deverá suspender para mar aberto; 3) O responsável da embarcação, nesse caso o condutor, deve ser rigoroso quanto a distribuição da carga a bordo; 4) O condutor de uma embarcação não deve embarcar nenhum tripulante que não esteja estabelecido no TIE, para não expor a riscos a segurança da embarcação e da navegação; 5) Toda embarcação que empreender uma navegação seja interior ou mar aberto, deve ter em sua dotação todo o material de salvatagem estabelecido em seu TIE; e 6) Que a embarcação foi indevidamente empregada em atividade de transporte passageiros, diferente da sua classificação (pesca).					
RECOMENDAÇÕES:	1) O condutor de uma embarcação nunca deve exceder a lotação prevista; 2) Uma embarcação só pode ser empregada em atividade e área de navegação para que esteja classificada pelo agente da Autoridade Marítima; 3) Para que uma embarcação possa ser empregada em atividade ou área de navegação para qual não esteja classificada, deve ser reclassificada e, assim, ser dotada do material necessário a sua nova classificação; e 4) O condutor de uma embarcação é o responsável pela estiva e distribuição de carga a bordo;					

63/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	20/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Empurrador e Balsa com um barco a motor
Nº PROCESSO:	30.266/2015			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Furo do Salvadorzinho - Rio Amazonas - PA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento em curva acentuada envolvendo um comboio formado por empurrador e uma balsa, com um barco a motor, ocorrido em área de navegação proibida para comboios pela NPCF da CPAOR.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Não se deve navegar em áreas proibidas pelas NPCF;</p> <p>2) A vigilância visual e auditiva é muito importante. Igualmente o emprego de todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, de modo a permitir uma apreciação completa da situação e do risco de abalroamento; e</p> <p>3) É de fundamental importância o planejamento da singradura pelo condutor do comboio.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores de comboios e embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho;</p> <p>2) Em áreas de navegação em que a visibilidade fica comprometida, como por exemplo em curvas acentuadas, a vigilância deve ser redobrada para garantir a segurança da navegação; e</p> <p>3) No planejamento da singradura o condutor deve observar as Normas estabelecidas pelo Agente da Autoridade Marítima.</p>					

64/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	02/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha motor e uma Moto aquática
Nº PROCESSO:	31.143/2016			ATIVIDADE:	Esporte e recreio	
LOCAL:	Reservatório de Barra Bonita - São Mateus - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento de uma moto aquática com uma lancha a motor, próximo a rampa destinada ao lançamento e recolhimento de embarcações na água.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) O condutor de moto aquática não deve navegar a menos de 200 metros das áreas de banhistas e das proximidades de rampa de lançamento e recolhimento de embarcações, conforme estabelecido na Normas da Autoridade Marítima NORMAM - 03/DPC- subitem 0109, relativo a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;</p> <p>2) O proprietário de uma embarcação não deve permitir nem ceder o governo da embarcação para menor de idade e pessoa inabilitada; e</p> <p>3) O navegador deve sempre observar o cumprimento das regras de segurança para a navegação e salvaguarda da vida humana.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) O condutor de uma embarcação deve observar o contido no item 0109 NORMAM - 03/DPC, mantendo a atenção e cautela essenciais para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;</p> <p>2) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta;</p> <p>3) O proprietário de uma embarcação é o responsável pelo uso da embarcação quando autoriza que ela seja conduzida por pessoa não habilitada; e</p> <p>4) A velocidade de uma embarcação não deve ultrapassar o limite estabelecido na NPCP. E não se deve navegar a menos de 200m das áreas de banhistas (praia).</p>					

65/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	17/08/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Empurradores e balsas
Nº PROCESSO:	29.046/2014			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Furo do Itamaraty - rio Tajapurú - rio Amazonas – Município de Breves - PA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento envolvendo dois comboios formados por empurradores e balsas, que navegavam em rumos opostos, em curva de saída/entrada no furo do Itamaty do rio Tajapurú, afluente do rio Amazonas – PA, por erro de navegação e de manobra dos condutores de ambos os comboios.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias o permitirem, ser executada de uma forma clara, com larga antecedência e de acordo com os usos e costumes marítimos;</p> <p>2) Que houve falta de cautela dos condutores, inobservância de precaução de segurança, não utilização dos meios e recursos disponíveis e não adoção de medidas e providência para evitar o abalroamento, conforme previsto no RIPEAM; e</p> <p>3) Não foram observadas as regras de navegação para rumos diretamente opostos (roda a roda).</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Durante a singradura o condutor de uma embarcação deve manter constante atenção a manobra e vigilância quanto a navegação de outras embarcações; e</p> <p>2) O condutor de uma embarcação dever conhecer as Regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM (Regras 5, 8, 9 (f), 14 e 34) que dispõem quanto vigilância, manobras positivas, sinais sonoros a serem emitidos quando em curva, guinada para BE quando navegando em rumos diretamente opostos, assim como quando se aproximando de uma curva ou de canal estreito.</p>					

66/2019	ACIDENTE/FATO	Naufração	DATA:	07/06/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa
Nº PROCESSO:	30.270/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Lago Céu Azul, Viana - MA.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufração de uma canoa sem nome, ocorrido no Lago Céu Azul - MA, decorrente de alagamento, provocado por excesso de passageiros, ocasionando a perda de flutuabilidade da embarcação, por imprudência, imperícia e erro na manobra pelo condutor que não tinha habilitação.			VÍTIMAS:	4 vítimas fatais	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) É imprescindível que todos os condutores de embarcações observem com rigor a capacidade de lotação da embarcação para não transportar excesso de passageiros colocando em risco a segurança da embarcação e a salvaguarda da vida humana;</p> <p>2) Para conduzir uma embarcação é necessário que o condutor seja habilitado;</p> <p>3) Se o condutor fosse devidamente habilitado poderia ter evitado o erro de manobra e a perda de quatro preciosas vidas humanas;</p> <p>4) Que toda embarcação só poderá navegar após ser inscrita nas CP/DL/AG; e</p> <p>5) A falta de material de salvatagem compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana das pessoas e das fazendas de bordo.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em número acima da lotação é terminantemente proibido e coloca em risco a vida dos tripulantes e passageiros;</p> <p>2) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de manobras seguras com uma embarcação; e</p> <p>4) O material de salvatagem, no caso coletes salva-vidas, sempre deve estar a bordo, o que vem garantir a salvaguarda da vida humana.</p>					

67/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	24/08/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Draga
Nº PROCESSO:	28.604/2014			ATIVIDADE:	Dragagem	
LOCAL:	Margem esquerda do rio Tubarão, Tubarão - SC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Alagamento seguido de naufrágio, ocorrido no rio Tubarão – SC, decorrente de erro na amarração da embarcação sujeita aos efeitos da alteração natural do nível do rio Tubarão, ao não deixar folga suficiente nos cabos de amarração, para evitar que a draga ficasse ao longo da noite dependurada, permitindo o ingresso de água no seu interior.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Ao amarrar uma embarcação o condutor deve considerar os efeitos da alteração natural do nível dos rios; e</p> <p>2) Durante a permanência de uma embarcação amarrada ou atracada, seu condutor deve estar sempre atento aos efeitos da alteração natural do nível das águas, sendo ele o responsável pela segurança da embarcação e por toda carga ou passageiros transportados.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Durante a amarração de uma embarcação, o condutor deve observar os efeitos naturais dos níveis das águas, deixar folga suficiente nos cabos de amarração para evitar que a embarcação fique dependurada ou venha naufragar; e</p> <p>2) Enquanto uma embarcação estiver atracada ou amarrada, seu responsável deverá observar as condições dos cabos de amarração periodicamente.</p>					

68/2019	ACIDENTE/FATO	Colisão de moto aquática	DATA:	24/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto aquática
Nº PROCESSO:	30.524/2016			ATIVIDADE:	Esporte e recreio	
LOCAL:	Colisão de moto aquática com um veículo automotor que se encontrava atrelado a uma carreta, na margem do rio Barra do João Pedro, Maquiné – RS.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Colisão de moto aquática com um veículo automotor que se encontrava atrelado a uma carreta, na margem do rio Barra do João Pedro, Maquiné – RS, por negligência, imprudência e imperícia do condutor inabilitado, provocando lesões graves no condutor da moto aquática, lesões leves no ocupante da garupa, e avarias na respectiva carenagem.			VÍTIMAS:	2 feridos	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Para conduzir uma embarcação é necessário que o condutor seja habilitado e, se ele fosse conhecedor das regras de navegação poderia ter evitado a colisão; e</p> <p>2) O proprietário de uma embarcação não deve permitir nem ceder o governo da embarcação para pessoa que não seja devidamente habilitada para operá-la, tal atitude, compromete severamente a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas.					

69/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	15/08/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha
Nº PROCESSO:	31.119/2016			ATIVIDADE:	Esporte e recreio	
LOCAL:	Ponta de Porto Belo - SC, a 7 km da praia de Bombas.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufrágio decorrente de alagamento da lancha pela popa, devido a avaria do suporte (mão francesa) da plataforma do espelho de popa, provocando danos materiais, sem ocorrência de vítimas ou de danos ao meio ambiente, por negligência e imprudência do condutor.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Não se deve fazer qualquer alteração de característica de propulsão de embarcação sem o laudo técnico assinado por Engenheiro Naval; e</p> <p>2) Que toda embarcação só poderá navegar após ser inscrita nas CP/DL/AG.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado;</p> <p>2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela regularização junto a Capitania da área jurisdicional, bem como pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta; e</p> <p>3) O proprietário de uma embarcação não deve fazer alterações de características da embarcação, sem que haja laudo técnico assinado por Engenheiro Naval, com respectivas anotações de responsabilidade técnica, de acordo com a alínea 4, item 0301 da NORMAM – 02 da DPC (substituição, retirada ou instalação a bordo de quaisquer itens ou equipamentos que impliquem diferenças superiores a 2% para o peso leve ou 0,5% do comprimento entre perpendiculares “Lpp” para a posição longitudinal do centro de gravidade da embarcação).</p>					

70/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	07/02/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha
Nº PROCESSO:	31.045/2016			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Proximidades da ilha Francisco Manoel, no rio Guaíba, município de Porto Alegre - RS.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufrágio de uma embarcação decorrente do mau tempo, conduzida por pessoa não habilitada e seis ocupantes. O vento e as ondas fortes ao bater contra a embarcação provocou o embarque de água, os passageiros em desespero movimentaram-se para a proa causando desequilíbrio e o emborcamento da embarcação resultando no óbito de um deles, vítima de afogamento e a perda da embarcação.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Para conduzir uma embarcação é necessário que o condutor seja habilitado;</p> <p>2) Antes de qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve verificar a capacidade de lotação da embarcação e quantidade de colete salva-vidas para 110% dos tripulantes e passageiros;</p> <p>3) O condutor de uma embarcação deve considerar os avisos de mau tempo antes de empreender qualquer navegação; e</p> <p>4) O condutor de uma embarcação não deve permitir excesso de passageiros embarcados, tal ação expõe a grave risco a incolumidade e a segurança das vidas de bordo e da embarcação.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas;</p> <p>3) O material de salvatagem deve estar a bordo, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e</p> <p>4) O condutor de uma embarcação deve observar e cumprir a capacidade de lotação constante no TIE.</p>					

71/2019	ACIDENTE/FATO	Queda de caminhão, carreta e de uma colheitadeira de eucaliptos na água.	DATA:	05/10/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Balsa
Nº PROCESSO:	30.379/2016			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Na rampa de acesso no lago da barragem de Três Marias, Porto Novo, Três Marias - MG.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Queda de caminhão, carreta e de uma colheitadeira de eucaliptos de 24 toneladas, na água, durante a manobra de embarque em balsa, que provocou a submersão de todo o conjunto, sem ocorrência de danos pessoais. Ocorrido pela amarração deficiente da balsa para receber o embarque de um veículo pesado deixando, por falta de planejamento, de ser utilizado um segundo ponto de amarração em terra.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Nas fainas de embarque de cargas pesadas a amarração de uma embarcação deve estar reforçada de modo que não ocorra o afastamento da embarcação do cais, flutuante ou rampa de embarque; e</p> <p>2) É imprescindível que o condutor de uma embarcação faça o planejamento de embarque de material pesado a bordo; e</p> <p>3) Durante o embarque de cargas a bordo deve-se manter o constante controle da manobra de peso a fim de evitar a perda da carga a ser embarcada.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Qualquer faina marinheira de manobra de peso a bordo de uma embarcação, estando ela atracada ou amarrada, principalmente, quando for embarque de viaturas pesadas, a amarração deve ser reforçada para que a embarcação não se afaste do cais ou da rampa de embarque;</p> <p>2) O condutor de uma embarcação é o responsável pelo planejamento do embarque e desembarque de toda carga de bordo. Quando o local de embarque não oferecer segurança, deve procurar outro local que ofereça segurança para o embarque da carga;</p> <p>3) O embarque e o desembarque de caminhões e carretas em balsa de travessia devem ser devidamente controlados e supervisionados pela tripulação e equipe de terra, uma vez que os motoristas não sabem lidar convenientemente com essa situação e, principalmente, quando se tratar de local de difícil acesso.</p>					

72/2019	ACIDENTE/FATO	Naufração	DATA:	08/06/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha
Nº PROCESSO:	30.427/2016			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros e carga	
LOCAL:	Cais do complexo portuário do Açú, São João da Barra - RJ.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufração de embarcação com danos materiais tendo como causa determinante a interação hidrodinâmica produzida pela propulsão da draga durante o início da operação de dragagem no referido porto, fazendo com que uma grande quantidade de água embarcasse na lancha, o que provocou seu naufrágio.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	Toda embarcação de médio e grande porte em faina de dragagem ou manobra em áreas onde estejam embarcações de pequeno porte ou miúdas, seu condutor antes de iniciar a manobra deve solicitar que as mesmas se afastem do local.					
RECOMENDAÇÕES:	Antes de se aproximarem dos atracadouros, os condutores de embarcações de grande porte devem, por medida de segurança, verificar se a área está livre e segura para a realização da manobra. Caso haja a presença de embarcações miúdas, deve solicitar o afastamento dessas embarcações para que elas não sofram o efeito da turbulência na água, produzido pela propulsão da embarcação de maior porte.					

73/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	02/07/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Comboios
Nº PROCESSO:	29.741/2015			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Na altura da comunidade do Mirari, cerca de 16 milhas náuticas a montante da cidade de Humaitá - AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento envolvendo um comboio formado por rebocador e balsas e o conjunto formado por rebocador e uma draga, que se encontrava apoitada e com luzes acesas, próximo a margem esquerda do local do acidente. Ocorrido por erro de manobra e imprudência do comandante do comboio e falha na vigilância e na manobra do conjunto, descumprindo as regras regionais sobre tráfego aquaviário (NPCF), tendo descumprido também a regra 8 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM - (manobra para evitar abalroamento).			VÍTIMAS:	1 Vítima não fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Toda embarcação deve assegurar permanentemente uma vigilância visual e auditiva apropriada, utilizando igualmente todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, de modo a permitir uma apreciação completa da situação e do risco de abalroamento.</p> <p>2) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias o permitirem, ser executada de uma forma clara, com larga antecedência e de acordo com os usos e costumes marítimos; e</p> <p>4) Toda embarcação de transporte de carga ou passageiros não deve se ausentar do porto sem o devido despacho do representante local da Autoridade Marítima.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Em rumos cruzados os condutores das embarcações envolvidas devem antecipar suas manobras para evitar abalroamentos e essas manobras devem ser francas de modo que sejam perfeitamente identificadas;</p> <p>2) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação;</p> <p>3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura; e</p> <p>4) Todo condutor de uma embarcação que transporta carga e/ou passageiros deve efetuar o despacho da embarcação junto ao representante local da Autoridade Marítima, antes de suspender, de acordo com o Art. 23, Inc. VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA).</p>					

74/2019	ACIDENTE/FATO	Colisão contra pilares de uma ponte	DATA:	21/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Comboio
Nº PROCESSO:	30.120/2015			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Rio Matapi, município de Santana – AP.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Avaria de máquinas seguida da deriva do comboio e colisão contra os pilares da ponte sobre o rio Matapi, Santana – AP, com danos materiais, mas sem registro de danos a pessoas ou poluição.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	A manutenção adequada de embarcações é fundamental para uma navegação segura.					
RECOMENDAÇÕES:	O proprietário de uma embarcação é o responsável pela manutenção preventiva e segurança da embarcação e dos seus usuários.					

“ALERTA AOS NAVEGANTES”

“Segurança da Navegação - Quem Valoriza a Vida Respeita”



TODOS JUNTOS EM PROL DA REDUÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Tribunal Marítimo 85 Anos



SÍNTESE DAS RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGANTES



1

- 1) Para o transporte de carga no convés de uma embarcação deve ser cumprido o que a RLESTA estabelece no Inciso IV do art. 22, bem como o preconizado no item 0518 da NORMAN-2/DPC/2005;
- 2) Como a carga viva sendo transportada no convés de uma embarcação está sujeita a movimentação a bordo, é essencial que seja muito bem organizada e acompanhada durante a navegação, embarque e desembarque; e
- 3) Para o transporte seguro de carga viva no convés de uma embarcação deve ser feito estudo de estabilidade específico.

2	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e 3) Uma embarcação deve obrigatoriamente ser utilizada na atividade em que está classificada. Se isso não vier a ocorrer sua dotação de material de salvatagem e CTS não serão atendidos.
3	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; 3) Os condutores de embarcações devem manter a atenção na manobra de sua embarcação e na manobra de outras que possam interferir na sua navegação, assegurando a segurança e a vida das pessoas por eles transportadas; e 4) As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores das embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho. É recomendado o tráfego pelo centro do canal e não junto às margens.
4	<ol style="list-style-type: none"> 1) Os condutores de embarcações devem manter a atenção na manobra de sua embarcação, assegurando a segurança e a vida das pessoas por eles transportadas; e 2) Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação.
5	<ol style="list-style-type: none"> 1) Antes de suspender para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve verificar se a carga a ser transportada não excede a capacidade da embarcação e se está bem estivada; 2) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva-vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e 3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado.
6	<ol style="list-style-type: none"> 1) O comandante de uma embarcação antes de empreender uma navegação deve verificar o Manifesto de Carga da embarcação, de modo a não ocorrerem nos tanques não totalmente cheios efeitos de superfície livre; 2) Para a peação mais eficiente da carga transportada no convés, deveria ter sido fixada em dois pontos fixos, no sentido vertical, para o convés ou cavernas estruturais, observando o ângulo de amarração de, no mínimo, 35° (trinta e cinco graus), comprimindo a carga contra o convés fazendo ligação entre a carga e a superfície sobre a qual se encontrava; 3) O CTS deve ser sempre cumprido de modo a assegurar a segurança da navegação; e 4) O comandante antes de empreender qualquer correção de banda deve primeiro procurar a origem da banda.
7	<ol style="list-style-type: none"> 1) Antes de suspender ou se fazer ao mar com qualquer embarcação, o condutor ou responsável deverá verificar as condições de manutenção da embarcação; e 2) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela manutenção preventiva e corretiva da embarcação.
8	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação nunca deve exceder a lotação prevista; 2) Uma embarcação só pode ser empregada em atividade e área de navegação para que esteja classificada pelo agente da Autoridade Marítima; 3) Para que uma embarcação possa ser empregada em atividade ou área de navegação para qual não esteja classificada, deve ser reclassificada e, assim, ser dotada do material necessário a sua nova classificação; e 4) O condutor de uma embarcação é o responsável pela estiva e distribuição de carga a bordo.
9	<ol style="list-style-type: none"> 1) As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores de comboios e embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho; 2) Em áreas de navegação em que a visibilidade fica comprometida, como por exemplo em curvas acentuadas, a vigilância deve ser redobrada para garantir a segurança da navegação; e 3) No planejamento da singradura o condutor deve observar as Normas estabelecidas pelo Agente da Autoridade Marítima.

10	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve observar o contido no item 0109 NORMAM – 03/DPC, mantendo a atenção e cautela essenciais para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; 2) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta; 3) O proprietário de uma embarcação é o responsável pelo uso da embarcação quando autoriza que ela seja conduzida por pessoa não habilitada; e 4) A velocidade do deslocamento de uma embarcação deve cumprir o estabelecido na NPCF do agente da Autoridade Marítima.
11	<ol style="list-style-type: none"> 1) Durante a singradura o condutor de uma embarcação deve manter constante atenção a manobra e vigilância quanto a navegação de outras embarcações; 2) O condutor de uma embarcação deve conhecer as Regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM (Regras 5, 8, 9 (f), 14 e 34) que dispõem quanto vigilância, manobras positivas, sinais sonoros a serem emitidos quando em curva, guinada para BE quando navegando em rumos diretamente opostos, assim como quando se aproximando de uma curva ou de canal estreito; e 3) O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pela carga e vidas humanas que transporta.
12	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em número acima da lotação é terminantemente proibido e coloca em risco a vida dos tripulantes e passageiros; 2) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de manobras seguras com uma embarcação; e 4) O material de salvatagem, no caso coletes salva-vidas, sempre deve estar a bordo, o que vem garantir a salvaguarda da vida humana.
13	<ol style="list-style-type: none"> 1) Durante a amarração de uma embarcação, o condutor deve observar os efeitos naturais dos níveis das águas, deixar folga suficiente nos cabos de amarração para evitar que a embarcação fique dependurada ou venha naufragar; e 2) Enquanto uma embarcação estiver atracada ou amarrada, seu responsável deverá observar as condições dos cabos de amarração periodicamente.
14	<p>É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas.</p>
15	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado; 2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela regularização junto a Capitania da área jurisdicional, bem como pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta; e 3) O proprietário de uma embarcação não deve fazer alterações de características da embarcação, sem que haja laudo técnico assinado por Engenheiro Naval.
16	<ol style="list-style-type: none"> 1) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela manutenção preventiva e segurança da embarcação e dos seus usuários; 2) O condutor de uma embarcação é o corresponsável pela segurança da embarcação, no que tange a carga e pelas vidas humanas que transporta.
17	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; 3) O material de salvatagem deve estar a bordo, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; e 4) O condutor de uma embarcação deve observar e cumprir a capacidade de lotação constante no TIE.

18

- 1) Em rumos cruzados os condutores das embarcações envolvidas devem antecipar suas manobras para evitar abalroamentos e essas manobras devem ser francas de modo que sejam perfeitamente identificadas;
- 2) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura; e
- 4) Todo condutor de uma embarcação que transporta carga e/ou passageiros deve efetuar o despacho da embarcação junto ao representante local da Autoridade Marítima, antes de suspender, de acordo com o Art. 23, Inc. VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA).

19

- 1) Qualquer faina marinheira de manobra de peso a bordo de uma embarcação, estando ela atracada ou amarrada, principalmente, quando for embarque de viaturas pesadas, a amarração deve ser reforçada para que a embarcação não se afaste do cais ou da rampa de embarque;
- 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pelo planejamento do embarque e desembarque de toda carga de bordo. Quando o local de embarque não oferecer segurança, deve procurar outro local que ofereça segurança para o embarque da carga; e
- 3) O embarque e o desembarque de caminhões e carretas em balsa de travessia devem ser devidamente controlados e supervisionados pela tripulação e equipe de terra, uma vez que os motoristas não sabem lidar convenientemente com essa situação e, principalmente, quando se tratar de local de difícil acesso.