



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 6 - 5 de dezembro de 2019.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



"Justiça e Segurança para a Navegação"

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 06 – 5 DE DEZEMBRO DE 2019.

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

Ao registrarmos um ano da criação deste Boletim, o Tribunal Marítimo lança a 6ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelo seu colegiado de juízes, levando ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que recentemente foram julgados e por suas peculiaridades, carecem ser divulgados.

Ao término dos julgamentos, são produzidos acórdãos, os quais são sintetizados neste Boletim, quando trazem em seu bojo lições importantes a serem disseminadas para os navegantes. É importante ressaltar que esta Corte Marítima está comprometida com a elucidação dos fatos, julgando os diversos processos, respeitando os princípios da celeridade e da isenção, com base nos preceitos constitucionais do contraditório e a ampla defesa.

A atuação deste Tribunal mantém o foco no emprego dos resultados dos julgamentos tanto nas medidas preventivas, previstas em lei, como na sua disseminação, como forma de contribuição para a segurança da navegação. Conhecendo os acidentes poderemos evitá-los.

Dada a proximidade da estação de verão, esta edição traz também aos leitores, informações importantes relativas a acidentes ocorridos com embarcação de esporte e recreio, especialmente moto aquáticas. O propósito é que sejam difundidas as causas determinantes e implementadas ações para evitá-las.

Mais uma vez agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores que com certeza estarão contribuindo para mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente e as causas determinantes possibilitam o navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.

<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



Especial Operação Verão



A Operação Verão é realizada todos os anos pela Marinha do Brasil, por meio dos Distritos Navais, Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, tendo início no mês de dezembro, em grande parte do país, no início da estação de verão e terminando após o fim da estação, sob orientação técnica da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Nesta 6ª edição do nosso Boletim Informativo, apresentamos aos nossos leitores os mais diversos acidentes e fatos da navegação, dentre estes, os que envolvem embarcações de esporte e recreio, que não são mais nem menos importantes, mas cabe ressaltar que a maior ocorrência com essas embarcações se dá no período de verão onde os condutores estão mais relaxados e acabam por não observar na íntegra as regras de

segurança da navegação.

Grças às intensas fiscalizações das OM que integram o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), onde, dados da Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas (DPC) mostram que, nos últimos dois anos, o volume de acidentes envolvendo embarcações de esporte e recreio reduziu 12%, de 229 (2017) para 200 (2018). As lanchas e motos aquáticas são as embarcações que se destacam nas estatísticas de acidentes aquaviários, onde, no último verão elas representaram cerca de 72% dos casos registrados com embarcações de esporte e recreio. De acordo com informações da Diretoria de Portos e Costas, a principal causa dos acidentes em embarcações de esporte e recreio é a falha humana, o que por vezes pode resultar em consequências irreversíveis.



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

Especial Operação Verão



Como já dizia o poeta português Fernando Pessoa, “navegar é preciso”. Dessa forma, além de todo comércio gerado, a navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação. Para quem está se iniciando à prática e mesmo àqueles que já possuem experiências, é fundamental entender e prestar atenção em várias questões relacionadas à complexidade da própria embarcação. Sendo assim, conhecer bem sua embarcação é uma premissa básica para que você passe de iniciante à *expert* nesse hobby tão incrível!

Nesse contexto, separamos para nossos leitores navegantes ou não, alguns ensinamentos colhidos em processos julgados neste Tribunal, no intuito de prevenir possíveis ocorrências oriundas de falhas humanas com embarcações de esporte e recreio:

Recomendações aos navegantes decorrentes de acidentes com motos aquáticas julgados no Tribunal Marítimo



HABILITAÇÃO -	Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança navegação e da vida humana.
USO DE COLETE	Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática e Banana-boat. Em muitos acidentes julgados neste Tribunal, fica claro que se o motonauta estivesse fazendo uso do colete, teria diminuído os danos pessoais e em outros casos mais graves, sobrevivido ao impacto do sinistro ou evitado o afogamento.
CHAVE DE SEGURANÇA	A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe à chave a vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.
CUIDADOS COM A CHAVE DA MOTO AQUÁTICA	Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação. Alguns acidentes julgados neste Tribunal se deram por conta da facilitação do proprietário ao deixar a chave na ignição, permitindo que pessoa não habilitada conduzisse a moto aquática e causasse acidentes, em alguns casos, culminando no óbito de banhistas e do próprio condutor. Portanto é prudente ao desligar a moto aquática retirar imediatamente a chave da ignição da embarcação contribuindo assim com a salvaguarda da vida humana no mar. Esta chave deve ficar fora do alcance de outrem.
DESEMBARQUE EM PRAIAS	É permitido o desembarque de moto aquática em praias, porém a aproximação deve ser perpendicular à orla e a velocidade não pode ultrapassar 3 nós (5,5 km/h), com vigilância redobrada e em área onde não haja a concentração de banhistas.
ÁREA DE NAVEGAÇÃO	É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja “Interior 1*” (NORMAM-03/DPC). *Composta por áreas abrigadas, como lagoas, lagos, baías, angras, rios e canais. Nessas regiões não há ondas com alturas significadas para dificultar o tráfego das embarcações.
INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS	Se beber, não conduza ou passe a direção a alguém habilitado que não tenha ingerido bebida alcoólica. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas.
NAVEGAÇÃO NOTURNA	Muito embora existam áreas iluminadas em algumas praias, a moto aquática não possui luz de navegação, portanto, não pode ser avistada por outra embarcação, podendo com isso, acarretar acidentes. Somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições durante o dia ou à noite. Assim, as atividades de recreio com utilização de moto aquática deverão respeitar à luz do dia, isto é, entre o nascer e o pôr do sol. Este tribunal julgou diversos acidentes fatais envolvendo motos aquáticas navegando no período noturno.

REBOQUE DE DISPOSITIVOS	Apenas motos aquáticas (com três lugares) têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e bóias.
PLANO DE NAVEGAÇÃO	Ao sair, sempre mantenha informado seu plano de navegação ao Iate Clube, Marina ou Condomínio, assim caso haja algum imprevisto as equipes de busca e salvamento saberão onde procurá-lo.
VELOCIDADE	Por ser uma embarcação de propulsão a jato, na moto aquática o leme é a própria propulsão. A velocidade é superior a de muitos barcos, e qualquer descuido provoca graves acidentes. Reduza a velocidade em áreas de apoio, rampas, marinas flutuantes, entre outros.
MANOBRAS RADICAIS	Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas de banhistas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a moto aquática é um brinquedo, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação. Neste Tribunal temos a experiência dos ensinamentos colhidos com acidentes envolvendo moto aquática, desrespeito às regras de navegação, manobras radicais, excesso de velocidade. A soma desses fatores por muitas vezes fazem como consequência vítimas banhistas em momentos de lazer. Portanto, evite manobras arriscadas e potencialmente perigosas à salvaguarda da vida humana.
PERIODICIDADE DE MANUTENÇÃO	Após a utilização, é fundamental que sejam realizadas as manutenções na moto aquática, incluindo limpeza e lubrificação para evitar a deterioração de borrachas e plásticos, assim como a oxidação das partes metálicas.
EMPRÉSTIMO/ALUGUEL DE MOTO AQUÁTICA	O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as normas da autoridade marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário poderá responder solidariamente pelas praticas irregulares realizadas pela embarcação de sua propriedade. Só empreste ou alugue sua moto aquática para pessoas habilitadas.

Recomendações aos navegantes decorrentes de acidentes náuticos (lanchas) julgados no Tribunal Marítimo



HABILITAÇÃO	Para a condução de embarcações amadoras de qualquer porte, navegar em águas abrigadas, ou seja, baías, rios, represas, lagoas e áreas estipuladas pela Capitania dos Portos, é requisito obrigatório a posse da habilitação pelo condutor.
DOTAÇÃO DE COLETES SAVA-VIDAS	A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, estando em local de fácil acesso, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes mencionadas no Item 0414 da NORMAM 03/DPC.
ATENTE-SE AOS PASSAGEIROS	Ao levar amigos e familiares para passear nas embarcações assegure-se de que todos estejam devidamente sentados, pois, caso contrário, podem ocorrer quedas dentro e até mesmo fora da embarcação. Se os passageiros forem novatos, é melhor planejar um passeio mais curto e perto do local de saída, pois, se alguém passar mal é mais fácil de regressar.
LOTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO	A quantidade permitida de passageiros deverá estar afixada nas embarcações em local visível. Não é permitido um quantitativo excedente de passageiros ao estipulado para cada embarcação, devendo com isso ser respeitada a salvaguarda da vida humana.
ABASTECIMENTO DA EMBARCAÇÃO	Abastecer uma embarcação é uma ação que exige cuidado. A área de abastecimento deve estar devidamente indicada e equipada com extintores de CO2 ou Pó Químico Seco (PQS), devendo ser feito com o motor desligado; não fumar durante a operação, bem como evitar ou restringir o uso de aparelhos celulares. Religar o motor apenas ao final do abastecimento e com o bocal de enchimento do tanque devidamente fechado e o compartimento arejado.

REALIZAÇÃO DE MANOBRAS	Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM). É Preciso cuidado nas aproximações de rumos diretamente ou quase diretamente opostos de forma que sejam evitados riscos de abalroamentos; em um canal estreito ou via de acesso recomenda-se navegar o mais perto possível do limite exterior do canal ou da via de acesso; quando uma embarcação estiver ultrapassando à outra, deve afastar-se do caminho da alcançada; quando em rumos cruzados, a embarcação que visualizar a outra por estibordo deve afastar-se e evitar a sua proa. Essas manobras devem ser executadas antecipadamente, com sinalização e comunicação clara e objetiva.
CARTA NÁUTICA	É essencial verificar as cartas náuticas da região antes de sair para navegar e com isso assegurar o rumo a seguir na viagem ou passeio. Manter atualizadas as cartas de navegação e de aproximação contidas na embarcação e dar ciência do “Plano de Navegação”, ao Iate Clube, Marina o qual seja filiado.
MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS EM EMBARCAÇÃO DE PEQUENO PORTE	Muitos acidentes e fatos da navegação julgados neste Tribunal tiveram como origem a movimentação imprudente, conduzida de maneira desordenada no interior de embarcações de pequeno porte. Estes acidentes ocorrem em sua maioria em águas interiores, destacando-se a região norte com sua imensa malha hidroviária de mais de 16 mil quilômetros de rios navegáveis, onde se faz uso diuturnamente desse modal. Não é ao acaso que inúmeros casos de escarpelamento, morte por afogamento, dilaceramento traumático ocorrem, principalmente vitimando jovens. Portanto, todo cuidado é pouco ao fazer uso dessas embarcações, devendo sempre levar em consideração a divisão ordenada peso e quantidade de passageiros adequada, bem como o cuidado na proteção do eixo do motor e a utilização de coletes salva-vidas.
ATENÇÃO NA MANOBRA	Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes. Entretanto, mesmo com todos esses conjuntos de normas e regulamentos é inevitável a ocorrência de falhas humanas. Inúmeros casos julgados no Tribunal Marítimo ocorreram em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, Condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos adequados ou com mau estado de conservação. Portanto, Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), e as normas estabelecidas pela Marinha do Brasil.
USO DE COLETES SAVA-VIDAS	O colete salva-vidas foi idealizado para ser utilizado numa situação de emergência ou para dar segurança permanente numa atividade aquática esportiva. A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes contidas no Item 0414 da Normam 03/DPC . Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de modo a serem prontamente acessíveis e sua localização deverá ser claramente indicada no interior da embarcação. Contudo, em caso de mau tempo o condutor deverá orientar que todos vistam os coletes. Em processos julgados neste Tribunal, se o “Capitão” tivesse essa iniciativa, dezenas de vidas preciosas não teriam se perdido.
EMPRÉSTIMO/ ALUGUEL DE LANCHA	O empréstimo ou locação a terceiros de uma lancha deve ser feito com cautela, observando as normas da autoridade marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário poderá responder solidariamente pelas praticas irregulares realizadas pela embarcação de sua propriedade. Só empreste ou alugue sua embarcação para pessoas habilitadas.

Especial Operação Verão

Acidentes / Fatos da Navegação envolvendo embarcação de esporte e recreio (Lanchas)

75/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio Parcial	DATA:	02/02/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:		28.175/2013			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio
LOCAL:		Represa da Usina Passo do São João – Rio Ijuí – Roque Gonzales – RS.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Embarcação rebocava uma bóia com dois adultos; navegava com duas crianças no interior da embarcação, além dos três ocupantes da lancha. Ao fazer uma curva acentuada para bombordo adernou com a conseqüente entrada franca de água pela popa, seguido do naufrágio parcial e queda n`água dos ocupantes da embarcação e da bóia. O adernamento foi decorrente do cabo de reboque da bóia estar amarrado a somente um bordo.			VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTO COLHIDO:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Cuidados que o condutor deve ter ao fazer guinadas bruscas com uma embarcação rebocando algum dispositivo flutuante. 2) Cabo de reboque deve estar bem talingado à embarcação, sem possibilidade de alterar o centro de gravidade (CG) e perda da estabilidade. 				
RECOMENDAÇÕES:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Condução cautelosa de modo a não realizar guinadas bruscas. 2) Conhecimento das possibilidades que podem acarretar perda de estabilidade. 				

76/2019	ACIDENTE/FATO	Queda n`água e morte de passageiro que foi atingido pelo hélice da embarcação	DATA:	22/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:		29.832/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros e carga
LOCAL:		Rio Parnaíba, porto da localidade Ilha das Canárias, Araiões – MA.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Condutor da embarcação guinou para bombordo sem verificar se os passageiros estavam devidamente sentados em seus lugares, fazendo com que um passageiro, que estava em pé na borda da lancha, caísse n`água e fosse arrastado pela correnteza para debaixo do casco e então atingido pelo hélice.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		<ol style="list-style-type: none"> 1) A condução de passageiros em uma embarcação deve ser feita com muita atenção pelo condutor e tripulação, tendo em vista o desconhecimento pelos passageiros dos perigos a que poderão vir a ser expostos, em função de partidas, paradas e guinadas que poderão ocorrer; 2) A realização de manobras em uma embarcação que transporta passageiros deve ser precedida da verificação pelo condutor e tripulação se os passageiros estão em segurança. 				
RECOMENDAÇÕES:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor esse pessoal; e 2) O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado. 				

Especial Operação Verão



Acidentes / Fatos da Navegação envolvendo embarcação de esporte e recreio (*Moto Aquáticas*)

77/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	29/01/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquáticas
Nº PROCESSO:	27.489/2012			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio	
LOCAL:	Represa do Alagados – Ponta Grossa – PR.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Esse fato da navegação decorreu em virtude da condução de duas motos aquática por condutores não habilitados, risco materializado pelo abalroamento que resultou em danos materiais e ferimentos em um dos condutores. O abalroamento também foi caracterizado por uma marola provocada por uma lancha que navegava perto das motos aquáticas.			VÍTIMAS:	1 ferido	
ENSINAMENTO COLHIDO:	É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo.					
RECOMENDAÇÕES:	Um dos pilares da segurança da navegação é de uma embarcação conduzida por pessoal habilitado.					

78/2019	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:	<ol style="list-style-type: none"> 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:	<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, evitando manobras perigosas; e 2) Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação. 					

79/2019	ACIDENTE/FATO	Avaria na máquina deixa navio à deriva enquanto manobrava para deixar o porto.	DATA:	08/03/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio mercante
Nº PROCESSO:	29.311.2014			ATIVIDADE:	Petroleiro	
LOCAL:	Porto de Santos – SP.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Quando manobrava o navio para deixar o porto de Santos - SP, houve a paralisação dos geradores em serviço do navio devido à falta de manutenção preventiva dos filtros de óleo combustível, decorrente de negligência. Não tendo havido danos materiais nem pessoais.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) O Primeiro Oficial de Máquinas não cumpriu o programa de manutenção preventiva do navio, caracterizando-se deficiência na manutenção preventiva e conservação dos filtros de óleo combustível do navio; e 2) A manutenção periódica do grupo gerador é essencial, pois evita possíveis falhas e quebras, aumentando a confiabilidade dos equipamentos e diminuindo desperdícios, podendo ser preventiva ou corretiva, para trocas de peças, tais como filtro de óleo, de ar, de combustível, etc. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias; 2) A manutenção de um motor de propulsão sempre deve ser executada de modo a garantir a segurança da navegação; e 3) Antes de suspender ou se fazer ao mar com qualquer embarcação, o condutor ou responsável deverá verificar as condições de manutenção da embarcação. 					

80/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	18/10/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Rebocador – empurrador
Nº PROCESSO:	30.513/2016			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Baía de Marajó, nas proximidades do porto de Vila do Conde – Barcarena – PA.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufrágio de rebocador sendo conduzido por tripulante não habilitado, decorrente do embarque de água pela porta da praça de máquinas que estava aberta, com danos materiais, mas sem ocorrência de danos pessoais ou ambientais.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Toda embarcação a propulsão mecânica deve ser conduzida por tripulante devidamente habilitado de acordo com o art. 11 da RLESTA; 2) Que houve falha na condição de fechamento do material, haja vista que a porta da praça de máquinas do empurrador encontrava-se aberta; 3) O condutor da embarcação foi imprudente e negligente ao suspender com embarcação retirada de tráfego e a completa revelia da autoridade marítima; e 4) Uma embarcação não deve suspender sem dispor a bordo de todos os tripulantes exigidos conforme o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) acordo subalínea III art. 13 da RLESTA. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado de acordo a atividade de sua qualificação; 2) Todos os tripulantes de uma embarcação devem saber que a eficiência do controle de avarias, com o navio em alto-mar ou no porto, depende da correta marcação do material (portas estanques, redes, válvulas, etc.), de acordo com as condições de fechamento e a correta operação, uso e manutenção dos sistemas de convés e máquinas; 3) Antes de iniciar a singradura o condutor de uma embarcação deve verificar a condição de fechamento do material; 4) Antes de suspender dos portos, o condutor de uma embarcação deve observar a NPCF/NPCP efetuando o despacho da embarcação; e 5) Para qualquer singradura o CTS deve ser sempre cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação. 					

81/2019	ACIDENTE/FATO	Derramamento de petróleo cru durante perfuração	DATA:	07/11/2011	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Plataforma
Nº PROCESSO:	27.050/2012				ATIVIDADE:	Extração de petróleo
LOCAL:	Campo de Frade.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Durante a operação de perfuração do poço de petróleo pela plataforma, no campo de Frade, a 120 km da costa do estado do Rio de Janeiro, na bacia de Campos, Campos dos Goytacazes, RJ, ocorreu um influxo indesejado de fluido da formação para o poço e, posterior vazamento de cerca de 3.700 barris de petróleo cru no leito do mar no campo de Frade, por ação inadequada da plataforma, sem registro de danos pessoais.				VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Que o operador de perfuração deve manter constante observação a sobrepressurização do reservatório de modo evitar derramamento de óleo no mar; e 2) As embarcações envolvidas nas fainas de perfuração de poços de petróleo devem manter o constante controle de suas manobras para mitigar a ocorrência de acidentes por derramamento de óleo na costa marítima brasileira. 					
RECOMENDAÇÕES:	Os proprietários de plataformas e unidades de produção de petróleo ou gás nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), incluindo a instalação diretamente à unidade de produção de dutos e componentes do arranjo submarino, devem manter vigilância constante nas ações implementadas, sendo ele, o responsável pela segurança da operação de perfuração e extração de petróleo bem como por todo o aparato de segurança.					

82/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	15/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de madeira
Nº PROCESSO:	30.173/2015				ATIVIDADE:	Pesqueira
LOCAL:	Nas águas costeiras do estado do Espírito Santo.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação de madeira classificada para pesca e navegação interior, estava trafegando em área para a qual não era classificada e naufragou. Apresentava mau estado de conservação, com parte da tripulação não habilitada realizando pesca em mar aberto, quando por falta de manutenção surgiram avarias na bomba de esgoto, no motor principal e ficou a deriva, fazendo água pelas obras vivas, naufragando no oitavo dia, como decorrentes de negligência e imprudência do proprietário, não houve danos pessoais ou ambientais.				VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Que a embarcação não devia estar trafegando em área para a qual não era classificada, contrariando a NPCP; 2) Para empreender uma navegação segura o condutor da embarcação deve dispor a bordo de todos os tripulantes exigidos conforme o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), em conformidade com a subalínea III, art. 13, do RLESTA; e 3) O proprietário de uma embarcação deve fazer a manutenção preventiva dos equipamentos de esgoto da embarcação antes de suspender, de modo não causar deficiência na manutenção preventiva e conservação dos motores. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para que uma embarcação possa trafegar em área a qual não esteja classificada, deve ser reclassificada pelo representante da Autoridade Marítima local e, assim, ser dotada do material necessário à sua nova classificação, inclusive o material de salvatagem; 2) Para qualquer singradura o CTS deve ser sempre cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação, sendo o proprietário da embarcação o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas a bordo; 3) A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias; e 4) Assim como as pessoas, a embarcação também precisa de cuidados constantes. 					

83/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	08/01/2017	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:	31.897/2017			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Proximidades da praia Camburizinho – Guarujá - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Quando navegava nas proximidades da praia Camburizinho – Guarujá – SP, com destino a Bertiooga, uma onda quebrou na proa da embarcação ocasionando entrada de água e parada do motor. Dois passageiros que estavam na proa se deslocaram para a popa provocando o desequilíbrio da embarcação e o naufrágio, não houve danos pessoais. Todos os passageiros estavam usando colete salva-vidas e foram recolhidos.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Não se deve transportar passageiros acima da capacidade de lotação da embarcação e em desacordo com o TIE e Norma da Autoridade Marítima, portanto, a lotação de passageiros tem que ser sempre obedecida de modo a garantir a segurança da embarcação e das pessoas embarcadas; e 2) Em embarcações miúdas, a movimentação de ocupantes pode acarretar perda de estabilidade; e 3) Os passageiros não foram instruídos quanto ao deslocamento dentro da embarcação de pequeno porte. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para a segurança da embarcação e dos passageiros o TIE deve ser cumprido rigorosamente; 2) A condução de carga e de passageiros em uma embarcação deve ser feita com muita atenção pelo condutor e tripulação, tendo em vista o deslocamento pelos passageiros dos perigos que poderão vir a ser expostos, em função de partidas, paradas e guinadas que poderão ocorrer; 3) Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor essas pessoas; e 4) Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação. A maioria dos acidentes com vítimas fatais são causados por esse descuido. 					

84/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio de embarcação sem nome	DATA:	05/08/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:	28.278/2013			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Rio Negro entre a ilha de Manacaty e a praia de São João Gabriel da Cachoeira – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Durante a travessia do rio Negro entre a ilha de Manacaty e praia de São João Gabriel da Cachoeira – AM, a lancha sem nome conduzindo sete passageiros, navegava com velocidade de 25 nós quando se chocou com ondas de um banzeiro provocou o desequilíbrio dos passageiros e todos foram para o mesmo bordo da embarcação causando seu emborcamento seguido do naufrágio. Houve uma vítima fatal, sem registro de danos ambientais.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo; 2) Toda embarcação deve ser inscrita nas CP/DL/AG; 3) Se todos os passageiros estivessem usando coletes salva-vidas não teria havido vítima fatal; e 4) A embarcação foi indevidamente empregada na atividade de transporte de passageiros sem antes ser classificada quanto a capacidade de carga pelo agente da Autoridade Marítima local. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela distribuição e segurança dos passageiros a bordo, de modo a não concentrá-los em um bordo provocando a inclinação da embarcação, o que comprometerá a estabilidade durante a navegação; 2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; e 3) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados. 					

85/2019 ACIDENTE/FATO	Acidente em plataforma de petróleo - queda do plataformista	DATA: 18/05/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Plataforma
Nº PROCESSO:	28.789/2014		ATIVIDADE:	Perfuração
LOCAL:	Bacia de Santos – RJ.		ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Queda de plataformista, vítima fatal, de uma altura de 49 metros, após o rompimento do cabo de sustentação da cadeirinha que estava sendo usada na faina de abertura/fechamento do elevador tipo spider localizado na coluna de descida do revestimento, decorrente de conduta imprudente e imperita.		VÍTIMAS:	1 Vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Falta de equipamento trava-quedas, para operação de homem em grande altura; 2) Ausência de sincronismo entre os envolvidos na faina de abertura e fechamento do elevador, extremamente necessário para que o trabalho fosse realizado com segurança; 3) Falta de procedimentos escritos e o treinamento respectivo para todos os envolvidos na operação; 4) Se houvesse observadores no convés/piso, para somente permitir a operação da coluna pelo sondador, quando o trabalhador que estava na atividade em altura, abrindo e fechando o elevador, estivesse em posição segura, poderia ter evitado a perda de uma preciosa vida humana; e 5) O operador da chave hidráulica deveria ter contato visual ou através de rádio, com o operador acidentado. 			
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) O supervisor e líder de equipe de trabalhos nas plataformas de petróleo quando na realização de fainas em grandes alturas, deve providenciar e exigir que o executor do trabalho em altura utilize todos os equipamentos de segurança. O trabalho em altura requer cuidados especiais, principalmente quando o trabalhador está “pendurado” sendo necessário um sistema autônomo de trava-quedas; 2) Quando na realização de fainas em que o operador não tenha contato visual com o líder da equipe, deve-se colocar um ou dois observadores no piso, com a função de iniciar o trabalho de acionamento da coluna, somente quando o executor estiver totalmente seguro; 3) Todos os trabalhos a serem realizados em plataformas de perfuração de petróleo devem ser padronizados e com descrição detalhada de cada tarefa para que possa ser dado treinamento para todos os envolvidos na operação adquirirem o sincronismo necessário a realização da sequência preestabelecida; e 4) De acordo com a NR 30.13.4, os tripulantes não poderão realizar trabalhos em andaimes, estruturas altas e em costado sem a observância das medidas de segurança devidas. 			

86/2019	ACIDENTE/FATO	condutor não habilitado	DATA:	18/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto aquática
Nº PROCESSO:	29.074/2014			ATIVIDADE:	Esporte e recreio	
LOCAL:	Rio Jacuí, balneário Monte Alegre, Vale Verde – RS.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação conduzida por menor não habilitado em águas interiores, expondo a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, bem como a segurança da navegação, capitulado no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/1954, sem registro de danos pessoais, materiais e nem ambientais.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A condução de embarcações deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada; 2) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo; e 3) O proprietário de uma embarcação não deve permitir nem ceder a embarcação para pessoa que não seja devidamente habilitada para operá-la, tal atitude, compromete severamente a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame; 2) Um dos pilares da segurança da navegação é que uma embarcação deva ser conduzida por pessoal habilitado; 3) Aos condutores de moto aquáticas e de embarcações de esporte e recreio não é permitido se aproximar a mais de 200 metros de distância da praia, respeitem os banhistas; 4) Tenha sempre em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios, confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo; e 5) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes.e 					

87/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	02/02/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Veleiro
Nº PROCESSO:	28.627/2014			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Nas proximidades da praia da Pacuíba, Ilhabela – SP.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento envolvendo uma lancha motor e uma escuna, haja vista que a primeira apresentou pane no motor e devido a esse problema teve que fundear, a segunda embarcação no intuito de desviar da primeira, acabou guinando para o bordo errado “BB”, ocorrendo o choque, quando deveria ter guinado para “BE”, devido ao erro de manobra da segunda embarcação, resultou no abalroamento com danos materiais, sem ocorrência de acidentes pessoais e nem poluição ao meio ambiente aquático.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança, não utilização dos meios e recursos disponíveis, não adoção de medidas e providências necessárias para evitar abalroamento; 2) Houve erro de manobra do condutor; 3) Falha na vigilância da navegação; e 4) Falha na manutenção do motor da primeira embarcação. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta, devendo estar atento em todas as manobras que executa; 3) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantidos pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação; 4) A manutenção de um motor de propulsão sempre deve ser executada de modo a garantir a segurança da navegação; e 5) Faça manutenção preventiva na sua embarcação. Assim como a gente, a embarcação também precisa de cuidados constantes. 					

88/2019	ACIDENTE/FATO	Deriva seguida de colisão	DATA:	04/03/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Balsas
Nº PROCESSO:	30.092/2015				ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:	Na Baía de Guanabara – RJ.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Duas balsas sem propulsão atracada uma a contrabordo da outra e amarradas a uma poita, devido ao mau tempo houve o rompimento do cabo de amarração que ficaram a deriva na baía de Guanabara até colidirem com as colunas do terminal de uma empresa química.				VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Que as embarcações não deveriam ser amarradas a poita por um cabo ou espia incompatível com a tração sofrida;</p> <p>2) Quando uma embarcação estiver amarrada a uma boia e/ou a uma poita é fundamental a manutenção efetiva da vigilância para a segurança da navegação;</p> <p>ARTE NAVAL - 12.53.3: Tipos de amarração à boia – Os navios podem ficar amarrados à boia por um dos seguintes meios:</p> <p>a) por uma das amarras, que é destalingada do ferro e manilhada a um arganêu da boia;</p> <p>b) por um quartel de amarra, especificamente utilizado para este fim (amarreta);</p> <p>c) por um virador de cabo de aço flexível, com sapatilho no chicote e manilha; e</p> <p>d) pela amarra passada pelo seio ao arganêu da boia (a amarra que se utiliza para este fim denomina-se “fiador”).</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) O cabo de arame é mais confiável do que qualquer outro cabo. As indicações de resistência são de plena confiabilidade, superando mesmo as correntes e as amarras; e</p> <p>2) Quando uma embarcação estiver amarrada a uma boia e/ou a uma poita sua amarração deve ser reforçada para não haver seu desprendimento e venha ficar a deriva.</p>					

89/2019	ACIDENTE/FATO	Colisão do equipamento “bow azimuthal thruster” com o fundo do canal	DATA:	15/05/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Supridor de plataforma
Nº PROCESSO:	30.089/2015				ATIVIDADE:	Apoio marítimo
LOCAL:	Nas proximidades do armazém 4, Baía de Guanabara – RJ.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Colisão do equipamento “bow azimuthal thruster” com o fundo do canal de acesso ao porto do Rio de Janeiro – RJ, por arriamento involuntário do equipamento, determinante do acidente em pauta foi a falha do sistema elétrico-eletrônico do acionamento do “bow azimuthal thruster” provocando o movimento de descida do equipamento, que se chocou com o leito marinho.				VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) As máquinas e equipamentos devem possuir sistemas de segurança, caracterizados por proteções fixas, proteções móveis e dispositivos de segurança interligados, que garantam proteção à saúde e à integridade física dos trabalhadores;</p> <p>2) As máquinas e equipamentos devem possuir manual de instruções fornecido pelo fabricante ou importador, com informações relativas à segurança em todas as fases de utilização; e</p> <p>3) Quando inexistente ou extraviado, o manual de máquinas ou equipamentos que apresentem riscos deve ser reconstituído pelo empregador ou pessoa por ele designada, sob a responsabilidade de profissional qualificado ou legalmente habilitado.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) NR - 12.39. Os sistemas de segurança devem ser selecionados e instalados de modo a atender aos seguintes requisitos:</p> <p>a) ter categoria de segurança conforme prévia análise de riscos prevista nas normas técnicas oficiais vigentes;</p> <p>b) estar sob a responsabilidade técnica de profissional legalmente habilitado;</p> <p>c) possuir conformidade técnica com o sistema de comando a que são integrados;</p> <p>d) instalação de modo que não possam ser neutralizados ou burlados;</p> <p>e) manterem-se sob vigilância automática, ou seja, monitoramento, de acordo com a categoria de segurança requerida, exceto para dispositivos de segurança exclusivamente mecânicos; e</p> <p>f) paralisação dos movimentos perigosos e demais riscos quando ocorrerem falhas ou situações anormais de trabalho.</p> <p>2) Os comandantes de navios que utilizam equipamentos “bow azimuthal thruster”, durante a entrada e saída do porto deve manter o equipamento travado a fim de que não ocorra o arriamento involuntário do propulsor azimuthal.</p>					

90/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente com tripulante	DATA:	10/01/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha motor
Nº PROCESSO:	29.483/2015				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Terminal de Mar Grande – Vera Cruz – Bahia.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Durante a faina de atracação no Terminal de Mar Grande, Vera Cruz – BA, devido às más condições do mar, um tripulante ficou com a mão direita parcialmente presa entre o cabo de proa e o cabeço da lancha causando a amputação traumática do 3º quirodáctilo da mesma mão. Na ocasião, a vítima não utilizava o EPI (luvas).				VÍTIMAS:	Não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) O tripulante deixou de usar o EPI (luva) adequado ao risco da atividade de atracação; e 2) Não estava usando luva que é um equipamento de proteção individual, segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), na Norma Regulamentadora 6 (NR 6), considera-se Equipamento de Proteção Individual - EPI, todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos que possam ocorrer simultaneamente e que sejam suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho.					
RECOMENDAÇÕES:	1) Todo aquaviário / armador, durante a execução de atividades de riscos que possam ocorrer simultaneamente e que sejam suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho deve utilizar o Equipamento de Proteção Individual (EPI) adequado ao risco de cada atividade.					

91/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente – Queda n'água de condutor	DATA:	24/12/2017	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:	32.458/2018				ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:	Rio Paraguai Mirim – Corumbá - MS.					Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Queda n'água e desaparecimento do condutor inabilitado em estado de embriaguez que conduzia a embarcação em alta velocidade praticando manobras arriscadas aliadas a não utilização do colete salva-vidas e sem o cordão de parada de emergência do motor preso ao corpo.				VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Para conduzir uma embarcação é imprescindível que o condutor seja habilitado; 2) O proprietário de uma embarcação não deve permitir nem ceder a embarcação para pessoa que não seja devidamente habilitada para operá-la, tal atitude, compromete severamente a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; 3) Se o condutor estivesse usando o colete salva-vidas não teria ceifado sua preciosa vida; e 4) Durante a condução de uma embarcação não se deve realizar manobras radicais para não expor a risco a segurança da navegação e das preciosas vidas humanas.					
RECOMENDAÇÕES:	1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 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; 3) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro; 4) Infrações às normas de tráfego: conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias; e 5) Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação. Quando existe respeito, a diversão não tem limites.					

92/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente hiperbárico com pescador não habilitado para atividade de pesca submarina	DATA:	23/06/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco Pesqueiro
Nº PROCESSO:	29.033/2014			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Nas proximidades da praia da Barrinha – Icapuí-CE.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Acidente hiperbárico com pescador não habilitado realizando atividade de pesca subaquática com apoio de embarcação brasileira, em Icapuí-CE, decorrente da falta de habilitação do mergulhador, emprego de material inadequado e erro na descompressão durante o retorno do mergulhador a superfície. Não houve danos materiais.			VÍTIMAS:	Não houve vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>Embora a prática da pesca de lagosta por mergulho e utilizando compressor de ar para esse fim seja ilegal, com relação ao acidente de mergulho objeto do processo assinalado são os seguintes ensinamentos colhidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Na atividade de mergulho os tempos necessários para descompressão antes do retorno à superfície devem ser criteriosamente cumpridos, em função da profundidade do mergulho; 2) A atividade de mergulho deve ser exercida por pessoal habilitado para esse fim; e 3) Para a atividade de mergulho profissional deve ser cumprida a NORMAM – 15/DPC – Normas da Autoridade Marítima para atividades subaquáticas. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A pesca utilizando compressor de ar é terminantemente proibida; 2) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM -15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade; 3) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAM – 15/DPC; e 4) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à descompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos também pelo mergulhador – ver NORMAM – 15/DPC. 					

93/2019	ACIDENTE/FATO	Colisão de empurrador com casa flutuante	DATA:	06/07/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Rebocador
Nº PROCESSO:	30.227/2015			ATIVIDADE:	Empurrador	
LOCAL:	Rio Solimões – Coari – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Colisão de empurrador com uma casa flutuante na margem do rio Solimões, município de Coari – AM, durante navegação noturna próximo a margem do rio, decorrente de falha na vigilância e imprudência do condutor da embarcação.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança durante a singradura; 2) Deve-se utilizar todos os meios e recursos disponíveis para evitar o abalroamento; e 3) Não adoção de medidas e vigilância constantes necessárias quanto ao controle da distância e rumo mantidos pelas embarcações e objetos a fim de evitar o abalroamento. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura; 3) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantidos pelas embarcações e objetos no visual é primordial para garantir a segurança da navegação; e 4) Regra 5 do RIPEAM - Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão. 					

94/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente pessoal em navio de bandeira estrangeira fora do mar territorial	DATA:	24/04/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio mercante
Nº PROCESSO:	30.108/2015			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Mar aberto, fora do limite de 12 milhas náuticas do mar territorial brasileiro.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Acidente pessoal ocorrido com tripulante estrangeiro a bordo de navio estrangeiro, de bandeira estrangeira e fora do limite de 12 milhas marítimas, fora do mar territorial brasileiro, quando cortava um cabo de aço no convés sobre a tampa de um porão do navio, o disco da esmerilhadeira manual quebrou e um estilhaço atingiu o rosto do operador, lesionando o olho esquerdo. O navio arribou ao porto de Recife-PE, com a finalidade de desembarcar o tripulante acidentado. Tendo esta Corte Marítima mandado arquivar os autos do processo em epígrafe de acordo com o Art. 10 da Lei nº 2.180/1954, por não ter competência para realizar tal julgamento. No entanto, não exime a necessidade da realização do IAFN.			VÍTIMAS:	1 vítima não fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) NR 30.1.1 - Esta norma regulamentadora tem como objetivo a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários; 2) O tripulante deixou de usar o EPI (máscara) adequado ao risco da atividade que hora exercia, se ele estivesse usando o EPI correto teria evitado o acidente e a entrada do navio ao porto de Recife-PE; 3) Por não utilizar o EPI adequado o tripulante colocou em risco sua própria vida; e 4) Acidentes ocorridos com tripulante estrangeiro a bordo de navio estrangeiro e de bandeira estrangeira, que não esteja em atividade de exploração na ZEE nem provoque danos ao meio ambiente aquático e estiver navegando fora do mar territorial brasileiro, o Tribunal Marítimo não tem competência para julgar tais processos, no entanto, não exime a necessidade de realizar o IAFN pela Autoridade Marítima local. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) das empresas de navegação marítima/fluvial deve ser constituída pelos empregados envolvidos nas atividades de cada estabelecimento da empresa e por marítimos empregados, efetivamente trabalhando nas embarcações da empresa, de acordo com Norma Regulamentadora nº 5 (NR 5); 2) Zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, saúde no trabalho e preservação do meio ambiente; 3) Avaliar se as medidas existentes a bordo para prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho são satisfatórias; 4) Sugerir procedimentos que contemplem medidas de segurança do trabalho, especialmente quando se tratar de atividades que envolvam risco; e 5) Verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem; investigar, analisar e divulgar os acidentes ocorridos a bordo, com ou sem afastamento, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição dos mesmos. 					

95/2019	ACIDENTE/FATO	Queda n'água e morte do passageiro	DATA:	02/11/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa
Nº PROCESSO:	29.823/2015			ATIVIDADE:	Pesca artesanal	
LOCAL:	Rio Amazonas, próximo a cidade de Óbidos – PA.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	A embarcação estava fundeada durante a pescaria quando a vítima caiu na água e morreu por afogamento, devido a falta de material de Salvatagem, em especial, colete salva-vidas, o que contribuiu para o resultado da morte.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) Toda embarcação deve ter a bordo o material de salvatagem, em especial coletes salva-vidas; 2) O condutor não adotou as medidas de segurança para salvaguarda da vida humana; 3) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A não existência compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana; 4) Para uma navegação segura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; e 5) Se o condutor e o passageiro estivessem utilizando o colete salva-vidas, poderia ter evitado a perda de uma preciosa vida humana. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> 1) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança e salvaguarda da vida humana; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo; 3) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas. 					

96/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente de mergulho com morte do mergulhador	DATA:	18/02/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	xxxxxx
Nº PROCESSO:	30.670/2016			ATIVIDADE:	Mergulho	
LOCAL:	Flutuante do Terminal Hidroviário do Porto “CAI N’ÁGUA” município de Porto Velho – RO.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Morte de mergulhador quando mergulhava para manilhar um cabo de aço em uma poita do cais flutuante do Terminal Hidroviário do Porto “CAI N’ÁGUA”, o mergulho foi realizado em condições de baixa visibilidade e de forte correnteza.			VÍTIMAS:	1 Vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	1) Falta de planejamento para a realização de mergulho e cumprimento das normas que regulam a atividade.					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM-15/DPC, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade; e</p> <p>2) De acordo com a alínea c) do item 0403 - da NORMAM-15/DPC as equipes de mergulho deverão ser constituídas de acordo com os seguintes dados:</p> <p>c) Equipe mínima para mergulho dependente, até cinquenta metros de profundidade:</p> <p>I) um supervisor de mergulho raso;</p> <p>II) dois mergulhadores rasos (um mergulhador e um guia do sino - bell man);</p> <p>III) um mergulhador raso de emergência pronto para intervir;</p> <p>IV) dois mergulhadores rasos auxiliares de superfície; e</p> <p>V) um mergulhador raso operador de câmara.</p> <p>3) Nessa condição, a equipe deve ter pelo menos dois mergulhadores componentes da equipe qualificados em emergências médicas subaquáticas.</p>					

97/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	01/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha
Nº PROCESSO:	30.175/2015			ATIVIDADE:	Esporte e recreio	
LOCAL:	Aproximadamente 5 km da praia de Urussuquara, região de Guriri – São Mateus – ES.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufrágio de lancha de esporte e recreio decorrente de alteração das condições climáticas, em atividade prática de pescaria, que navegava em área imprópria para o porte da embarcação, considerada miúda, aliado à falta de habilitação do condutor.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Uma embarcação classificada para navegação interior não deverá suspender para mar aberto;</p> <p>2) Toda embarcação ao empreender uma navegação seja interior ou mar aberto, deve ter em sua dotação todo o material de salvatagem estabelecido em seu TIE em especial, coletes salva-vidas; e</p> <p>3) Para conduzir uma embarcação é imprescindível que o condutor seja habilitado.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Uma embarcação só pode ser empregada em atividade e área de navegação para que esteja classificada pelo Agente da Autoridade Marítima;</p> <p>2) 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;</p> <p>3) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;</p> <p>4) Conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar. Não navegue no “escuro”; e</p> <p>5) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mau tempo.</p>					

98/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento entre lancha e bote	DATA:	19/12/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha e bote
Nº PROCESSO:	30.915/2015			ATIVIDADE:	Lancha de Praticagem	
LOCAL:	Canal do Porto de Santos – SP.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Quando a lancha navegava pelo Canal do Porto de Santos – SP, e a outra embarcação realizava a travessia cruzando o canal, devido a falta de atenção dos condutores ocorreu o abalroamento, sem o registro de danos pessoais, danos materiais ou ao meio hídrico.			VÍTIMAS:	Não houve	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>1) Na condução de embarcações a propulsão mecânica durante a noite exige o uso de luzes de navegação. Em botes, canoas e embarcações miúdas, pelo menos deverá existir uma luz branca de posição, quando for possível dotar com luzes de bordo e demais luzes de navegação; e</p> <p>2) Para uma navegação noturna e com baixa visibilidade, o condutor de uma embarcação não pode deixar de prestar a devida atenção às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>1) Condução de embarcações em visibilidade restrita cada embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de baixa visibilidade predominantes e a embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata;</p> <p>2) Situação de rumos cruzados - quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa;</p> <p>3) Regra 5 do RIPEAM - Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão;</p> <p>4) Regra 8 do RIPEAM - Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios e costumes marítimos; e</p> <p>5) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.</p>					

"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



ATENÇÃO



1
Ref.:
(75/2019)

- 1) Condução cautelosa de modo a não realizar guinadas bruscas.
- 2) Conhecimento das possibilidades que podem acarretar perda de estabilidade.

2
Ref.:
(76/2019)

- 1) Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor esse pessoal; e
- 2) O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado.

<p>3 Ref.: (77/2019)</p>	<p>Um dos pilares da segurança da navegação é de uma embarcação conduzida por pessoal habilitado.</p>
<p>4 Ref.: (78/2019)</p>	<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, evitando manobras perigosas; e 2) Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação.
<p>5 Ref.: (79/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias; 2) A manutenção de um motor de propulsão sempre deve ser executada de modo a garantir a segurança da navegação; e 3) Antes de suspender ou se fazer ao mar com qualquer embarcação, o condutor ou responsável deverá verificar as condições de manutenção da embarcação.
<p>6 Ref.: (80/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado de acordo a atividade de sua qualificação; 2) Todos os tripulantes de uma embarcação devem saber que a eficiência do controle de avarias, com o navio em alto-mar ou no porto, depende da correta marcação do material (portas estanques, redes, válvulas, etc.), de acordo com as condições de fechamento e a correta operação, uso e manutenção dos sistemas de convés e máquinas; 3) Antes de iniciar a singradura o condutor de uma embarcação deve verificar a condição de fechamento do material; 4) Antes de suspender dos portos, o condutor de uma embarcação deve observar a NPCF/NAPCP do representante da autoridade marítima local efetuando o despacho da embarcação; e 5) Para qualquer singradura o CTS deve ser sempre cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação.
<p>7 Ref.: (81/2019)</p>	<p>Os proprietários de plataformas e unidades de produção de petróleo ou gás nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), incluindo a instalação diretamente à unidade de produção de dutos e componentes do arranjo submarino, devem manter vigilância constante nas ações implementadas, sendo ele, o responsável pela segurança da operação de perfuração e extração de petróleo bem como por todo o amparato de segurança.</p>
<p>8 Ref.: (82/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para que uma embarcação possa trafegar em área a qual não esteja classificada, deve ser reclassificada pelo representante da Autoridade Marítima local e, assim, ser dotada do material necessário à sua nova classificação, inclusive o material de salvatagem; 2) Para qualquer singradura o CTS deve ser sempre cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação, sendo o proprietário da embarcação o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas a bordo; 3) A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias; e 4) Assim como as pessoas, a embarcação também precisa de cuidados constantes. Cuidem-se!
<p>9 Ref.: (83/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para a segurança da embarcação e dos passageiros o TIE deve ser cumprido rigorosamente; 2) A condução de carga e de passageiros em uma embarcação deve ser feita com muita atenção pelo condutor e tripulação, tendo em vista o deslocamento pelos passageiros dos perigos que poderão vir a ser expostos, em função de partidas, paradas e guinadas que poderão ocorrer; 3) Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor essas pessoas; e 4) Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação. A maioria dos acidentes com vítimas fatais são causados por esse descuido.

<p>10 Ref.: (84/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela distribuição e segurança dos passageiros a bordo, de modo a não concentrá-los em um bordo provocando a inclinação da embarcação, o que comprometerá a estabilidade durante a navegação; 2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; e 3) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados.
<p>11 Ref.: (85/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) O supervisor e líder de equipe de trabalhos nas plataformas de petróleo quando na realização de fainas em grandes alturas, deve providenciar e exigir que o executor do trabalho em altura utilize todos os equipamentos de segurança. O trabalho em altura requer cuidados especiais, principalmente quando o trabalhador está “pendurado” sendo necessário um sistema autônomo de trava-quedas; 2) Quando na realização de fainas em que o operador não tenha contato visual com o líder da equipe, deve-se colocar um ou dois observadores no piso, com a função de iniciar o trabalho de acionamento da coluna, somente quando o executor estiver totalmente seguro; 3) Todos os trabalhos a serem realizados em plataformas de perfuração de petróleo devem ser padronizados e com descrição detalhada de cada tarefa para que possa ser dado treinamento para todos os envolvidos na operação adquirirem o sincronismo necessário a realização da sequência preestabelecida; e 4) De acordo com a NR 30.13.4 (Manual de Segurança do Trabalho) os tripulantes não poderão realizar trabalhos em andaimes, estruturas altas e em costado sem a observância das medidas de segurança devidas.
<p>12 Ref.: (86/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame; 2) Um dos pilares da segurança da navegação é que uma embarcação deva ser conduzida por pessoal habilitado; 3) Aos condutores de moto aquáticas e de embarcações de esporte e recreio não é permitido se aproximar a mais de 200 metros de distância da praia, respeitem os banhistas; 4) Tenha sempre em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios, confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo; 5) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes; e 6) Faça manutenção preventiva na sua embarcação. Assim como a gente, a embarcação também precisa de cuidados constantes. Cuidem-se!
<p>13 Ref.: (87/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta, devendo estar atento em todas as manobras que executa; 3) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantidos pelas embarcações no visual são primordiais para garantir a segurança da navegação; 4) A manutenção de um motor de propulsão sempre deve ser executada de modo a garantir a segurança da navegação; e 5) Faça manutenção preventiva na sua embarcação. Assim como a gente, a embarcação também precisa de cuidados constantes. Cuidem-se!
<p>14 Ref.: (88/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) O cabo de arame é mais confiável do que qualquer outro cabo. As indicações de resistência são de plena confiabilidade, superando mesmo as correntes e as amarras; e 2) Quando uma embarcação estiver amarrada a uma boia e/ou a uma poita sua amarração deve ser reforçada para não haver seu desprendimento e venha ficar a deriva.
<p>15 Ref.: (89/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) NR-12.39. Os sistemas de segurança devem ser selecionados e instalados de modo a atender aos seguintes requisitos: <ol style="list-style-type: none"> a) ter categoria de segurança conforme prévia análise de riscos prevista nas normas técnicas oficiais vigentes; b) estar sob a responsabilidade técnica de profissional legalmente habilitado; c) possuir conformidade técnica com o sistema de comando a que são integrados; d) instalação de modo que não possam ser neutralizados ou burlados; e) manterem-se sob vigilância automática, ou seja, monitoramento, de acordo com a categoria de segurança requerida, exceto para dispositivos de segurança exclusivamente mecânicos; e f) paralisação dos movimentos perigosos e demais riscos quando ocorrerem falhas ou situações anormais de trabalho. 2) Os comandantes de navios que utilizam equipamentos “bow azimuthal thruster”, durante a entrada e saída do porto deve manter o equipamento travado a fim de que não ocorra o arriamento involuntário do propulsor azimuthal.

<p>16 Ref.: (90/2019)</p>	<p>Todo trabalhador, durante a execução de atividades de risco que possam ocorrer simultaneamente e que sejam suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho deve utilizar o Equipamento de Proteção Individual (EPI) adequado ao risco de cada atividade.</p>
<p>17 Ref.: (91/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 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; 3) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod. 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro; 4) Infrações às normas de tráfego – conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias; e 5) Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação. Quando existe respeito, a diversão não tem limites.
<p>18 Ref.: (92/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) A pesca utilizando compressor de ar é terminantemente proibida; 2) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM - 15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade; 3) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAM – 15/DPC; e 4) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à decompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos também pelo mergulhador – ver NORMAM – 15/DPC.
<p>19 Ref.: (93/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura; e 3) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantidos pelas embarcações e objetos no visual é primordial para garantir a segurança da navegação. Regra 5 do RIPEAM - Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão.
<p>20 Ref.: (94/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) das empresas de navegação marítima/fluvial deve ser constituída pelos empregados envolvidos nas atividades de cada estabelecimento da empresa e por marítimos empregados, efetivamente trabalhando nas embarcações da empresa, de acordo com a Norma Regulamentadora nº 5 (NR 5); 2) zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, saúde no trabalho e preservação do meio ambiente; 3) avaliar se as medidas existentes a bordo para prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho são satisfatórias; 4) sugerir procedimentos que contemplem medidas de segurança do trabalho, especialmente quando se tratar de atividades que envolvam risco; e 5) verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem; investigar, analisar e divulgar os acidentes ocorridos a bordo, com ou sem afastamento, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição dos mesmos.
<p>21 Ref.: (95/2019)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança e salvaguarda da vida humana; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo; 3) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas; e 4) Não esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas.

<p>22 Ref.: (96/2019)</p>	<p>1) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM-15/DPC, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade;</p> <p>2) De acordo com a alínea “c” do item 0403, da NORMAM-15/DPC as equipes de mergulho deverão ser constituídas de acordo com os seguintes dados:</p> <p style="padding-left: 20px;">c) Equipe mínima para mergulho dependente, até cinquenta metros de profundidade:</p> <p style="padding-left: 40px;">I) um supervisor de mergulho raso;</p> <p style="padding-left: 40px;">II) dois mergulhadores rasos (um mergulhador e um guia do sino - bell man);</p> <p style="padding-left: 40px;">III) um mergulhador raso de emergência pronto para intervir;</p> <p style="padding-left: 40px;">IV) dois mergulhadores rasos auxiliares de superfície; e</p> <p style="padding-left: 40px;">V) um mergulhador raso operador de câmara.</p> <p>Nessa condição, a equipe deve ter pelo menos dois mergulhadores componentes da equipe qualificados em emergências médicas subaquáticas.</p>
-----------------------------------	--

<p>23 Ref.: (97/2019)</p>	<p>1) Uma embarcação só pode ser empregada em atividade e área de navegação para que esteja classificada pelo Agente da Autoridade Marítima;</p> <p>2) 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;</p> <p>3) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;</p> <p>4) Conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar. Não navegue às “escuras”; e</p> <p>5) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mal tempo.</p>
-----------------------------------	---

<p>24 Ref.: (98/2019)</p>	<p>1) Condução de embarcações em visibilidade restrita cada embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de baixa visibilidade predominantes e a embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata;</p> <p>2) Situação de rumos cruzados - quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa;</p> <p>3) Regra 5 do RIPEAM - Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão;</p> <p>4) Regra 8 do RIPEAM - Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios e costumes marítimos; e</p> <p>5) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.</p>
-----------------------------------	---