



# TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 8 - 14 de julho de 2020.

## *Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo*



*“Justiça e Segurança para a Navegação”*

# Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 08 – 14 DE JULHO DE 2020.



## MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 8ª 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 são julgados no decorrer

do ano e por suas nuances, necessitam ser divulgados.

O resultado dos julgamentos produzidos pelo colegiado de juízes desta Egrégia Corte do Mar resulta nos Acórdãos, que após análise, tendo em vista que o Boletim não comporta a publicação de todos os resultados, extraem-se aqueles que advêm de acidentes mais graves e que afetam diretamente a salvaguarda das vidas humanas e a segurança da navegação com dados importantes e de interesse para todos os navegantes de um modo geral. Ademais, cabe ressaltar que este Tribunal é incansável no cumprimento da sua missão principal, mesmo em tempos de ações preventivas e de combate ao novo coronavírus, diante dos grandes desafios que surgiram com a pandemia, dentre estes: cumprir o afastamento social para reduzir o número de infectados, o TM realizou pela primeira vez em sua história, Sessão plenária por videoconferência, para não haver quebra de continuidade dos trabalhos jurídicos desenvolvidos, buscando a elucidação dos acidentes e fatos da navegação através do julgamento com isenção, dos diversos processos envolvendo embarcações no nosso mar territorial.

Nosso Tribunal Marítimo concentra esforços na elucidação dos fatos empregando os resultados dos julgamentos nas recomendações apropriadas e previstas em lei, dos fatores e causas que lhes deram origem, disseminando-os à Autoridade Marítima,

seus representantes, bem como toda a comunidade aquaviária, propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação.

A importância de tornar público o fator gerador desses acidentes e fatos da navegação, bem como suas eventuais repetições fazem parte de um trabalho que visa contribuir para a consolidação de uma mentalidade de segurança em apoio às atividades desenvolvidas pelos representantes e agentes da Autoridade Marítima.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores com a certeza que a valorosa contribuição irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência de que o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salvavidas.

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](mailto:tm.ouvidoria@marinha.mil.br)

## Acidentes / Fatos da Navegação

Nº: 21/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.559/2015	Explosão e incêndio	11/04/2014	Barco motor	Transporte de passageiro e carga	Igarapé das Mulheres, Macapá – AM.	Interior	3 Vítimas fatais

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Durante a tentativa de partida do motor da embarcação não inscrita, o Comandante/Condutor, não habilitado, após quatro tentativas, não obtendo êxito, tentou realizar uma “CHUPETA”, ou seja, conectar uma bateria em outra para aumentar a carga e tentar dar partida no motor. Devido ao estoque de 14.000 litros de combustíveis que se encontravam armazenados em tonéis na praça de máquinas com conseqüente desprendimento e acúmulo de gases em ambiente confinado e impróprio. Ao acionar o botão de partida e as centelhas entrarem em contato com os gases no ambiente ocorreu uma grande explosão seguida de incêndio, culminando na perda de sete embarcações e a vida humana de três vítimas fatais.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 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) Que o condutor não deveria ter estocado combustíveis em recipientes impróprios e em compartimento confinado; e
- 3) O local onde há combustíveis estocados deve ser bem ventilado de modo que não haja acúmulo de gases inflamáveis.

### RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado de acordo com a atividade de sua qualificação;
- 2) Toda embarcação motorizada antes de iniciar sua primeira singradura, deve ser inscrita nas Capitánias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados;
- 3) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas; e
- 4) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados.

Nº: 22/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.631/2016	Encalhe de navio durante passagem pelo canal do Mazagão - AP	28/04/2015	Navio tanque	Transporte de carga	Canal do Mazagão - AP.	Interior	Não houve

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Quando navegava pelo Rio Amazonas, o Comandante com a assessoria do Prático resolveu passar com o navio com calado de 11,5m por um canal cuja profundidade era de 10,5m. Mesmo sabendo que a passagem pelo canal do Mazagão era perigosa, alterou o planejamento da navegação, assumindo o risco do resultado que acabou com o encalhe do navio. Que teve por danos apenas o atraso na viagem e despesas com o desencalhe, sem registros de danos físicos ao navio, danos a pessoas ou de poluição ao meio ambiente aquaviário.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/Condutores de embarcações sejam prudentes durante a realização de todas as manobras para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo. É fundamental que se avalie a segurança da navegação em águas restritas levando-se em conta o binômio calado x profundidade local;
- 2) Detalhes do planejamento da viagem devem ser observados e seguidos pelos Comandantes para que não haja alteração do plano, do contrário, expõe a riscos as pessoas, o navio e a carga a ser transportada; e
- 3) A velocidade de evolução de navios nos canais de acesso não poderá exceder a máxima prevista na NPCF.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura;
- 2) O Comandante, com a orientação do Prático é responsável pela condução segura de uma embarcação quando em rumos práticos, devendo seguir todas as recomendações previstas na NPCF para evolução em canal de acesso de portos e terminais portuários; e
- 3) É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas exercidas pela tripulação ou outras pessoas de bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima.

**Nº: 23/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.912/2016	Naufrágio resultando no óbito de uma pessoa	21/06/2015	Canoa de madeira	Transporte de passageiros	Rio Paraguai, nas proximidades da Associação dos Funcionários das Fazendas do Estado do Mato Grosso, Cáceres – MT.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Uma canoa de madeira não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por seu proprietário não habilitado e transportando dois passageiros, trafegava em área com rebojo e forte correnteza após fazer uso de bebida alcoólica e sem que os ocupantes estivessem fazendo uso de coletes salva-vidas, navegava no rio Paraguai, nas proximidades do porto da Associação dos Funcionários das Fazendas do Mato Grosso, Cáceres – MT. A embarcação foi atingida por ondas e marolas provocadas pela passagem de outras embarcações causando a entrada de água e o conseqüente naufrágio. Tendo como resultado final a perda total da embarcação e de uma preciosa vida humana. Não houve poluição do meio aquaviário.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) Que a embarcação não era inscrita na CP, DL ou AG, por isso, o condutor não sabia a capacidade de lotação da mesma e não dispunha do necessário e essencial para a preservação das vidas humanas; e
- 3) Se todos estivessem fazendo uso correto do colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) 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;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura;
- 4) Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar normalmente na área para qual foi classificada;
- 5) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod. 10 - Para efeito de aplicação desta Norma é considerado estado de embriaguez aquele em que o condutor da embarcação esteja sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou tóxica;
- 6) 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;
- 7) Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir embarcação; e
- 8) 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: Se o condutor for habilitado, suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.

**Nº: 24/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.420/2017	Adernamento seguido de naufrágio	25/11/2015	Embarcação miúda tipo Bote	Esporte e recreio	Acidente ocorrido nas proximidades da Praia de Guaiúba, Guarujá - SP	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Durante faina de pescaria amadora nas proximidades da Praia de Guaiúba, Guarujá – SP, numa embarcação tipo bote, ocupada por duas pessoas, sendo o condutor inabilitado para operá-la, por imprudência e imperícia, um dos ocupantes se posicionou na borda da embarcação o que veio comprometer a estabilidade da embarcação contribuindo para o adernamento seguido de naufrágio. Os ocupantes foram arremessados ao mar, mas prudentemente estavam usando o colete salva-vidas e conseguiram chegar são e salvos na praia.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor de embarcação seja habilitado para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo;
- 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 à navegação durante toda a singradura; e
- 3) O mau posicionamento do passageiro a bordo, no caso de embarcação miúda, pode significar perda da estabilidade. Assim se inclui um passageiro ficar em pé.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;
- 2) Conheça bem a área por onde a embarcação irá navegar; e
- 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela distribuição de passageiros a bordo e os seus posicionamentos, de modo a não comprometer a estabilidade da embarcação durante a navegação; e
- 4) Os coletes salvam vidas!

**Nº: 25/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.699/2014	Ferimento de tripulante em barco de pesca brasileiro	05/12/2012	Barco motor	Pesca	Praia do Hermenegildo, Santa Vitória do Palmar - RS	Interior	1 Vítima Não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Um barco pesqueiro, durante a faina de lançamento da rede de pesca ao mar, um tripulante encontrava-se sobre o cabo de nylon que prende a rede, o qual enroscou em seu pé provocando a queda da vítima n'água. Em decorrência, sofreu fratura exposta em uma das pernas. A embarcação estava sendo conduzida por tripulante sem habilitação e qualificação para exercer a função de mestre, em desacordo com o CTS. A vítima foi socorrida por aeronave da Marinha. Sem registro de danos materiais e ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor de embarcação seja habilitado para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo;
- 3) É imprescindível que o Comandante de uma embarcação cumpra rigorosamente o CTS, o não cumprimento do CTS compromete a segurança da navegação e do pessoal de bordo; e
- 4) A falta de atenção durante a realização das fainas em andamento, coloca em risco a segurança e a integridade física dos tripulantes.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O proprietário e o condutor de uma embarcação são os responsáveis por sua operação segura, devendo atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada à atividade para que esteja classificada;
- 2) A supervisão das fainas de bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação;
- 3) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e
- 4) Durante a realização das fainas é indispensável a atenção e a cautela na execução do serviço.

Nº: 26/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.831/2014	Abalroamento entre Barco motor e Lancha motor	21/09/2013	Barco motor	Transporte de passageiro e carga e Esporte e recreio	Rio Guamá, nas proximidades da Praça Princesa Isabel, orla fluvial de Belém – PA.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegavam no Rio Guamá, nas proximidades da Praça Princesa Isabel, orla fluvial de Belém – PA, uma embarcação não inscrita, de transporte de passageiro e carga conduzida por pessoa não habilitada e não exibindo luzes de navegação, com seis passageiros a bordo abalroou uma embarcação de esporte e recreio, esta, com nove pessoas a bordo. Devido à inobservância das normas de segurança da navegação, imprudência e negligência dos condutores, culminou no abalroamento, expondo a risco a segurança da navegação e a incolumidade das vidas humanas de bordo, risco materializado pelo naufrágio do barco motor e a perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de danos ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 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 atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura;
- 4) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada; e
- 5) 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.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) A condução de embarcações deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada;
- 2) 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;
- 3) Conduza sua embarcação com velocidade segura de acordo com as normas de segurança da navegação. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes;
- 4) Toda embarcação motorizada antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação, trafegar e ser empregada na atividade para qual foi classificada;
- 5) Embarcações de propulsão mecânica inferior a 50m de comprimento ao navegar em período noturno deve mostrar:
  - a) - **Luz de mastro** – significa uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde sua proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação;
  - b) - **Luzes de bordos** – significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordo podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação; e
  - c) - **Luz de alcançado** – significa uma luz branca contínua, situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.874/2016	Princípio de incêndio	20/05/2016	Plataforma	Plataforma	Bacia de Campos , Campos de Goytacazes – RJ	Mar aberto	2 Vítimas não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Durante a faina de substituição de um disjuntor de aterramento do sistema de geração de energia da Plataforma, ocorreu curto-circuito que gerou princípio de incêndio tendo sido debelado com a utilização do sistema de CO2 da embarcação. O fato foi decorrente de imperícia e imprudência do Técnico de Manutenção Elétrica da plataforma, que mesmo desconhecendo a faina, resolveu executá-la sem verificar o manual do equipamento e consultar o Supervisor responsável pela tarefa, além de não utilizar o EPI adequado, caracterizando sua omissão diante dos riscos da tarefa. Que resultou em queimaduras de primeiro e segundo graus de dois colaboradores da empresa. Não houve registro de poluição ambiental nem danos materiais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Acidente decorrente de imperícia e imprudência de aquaviário não habilitado para realização de tarefa específica;
- 2) Não foram cumpridas as medidas de precaução de segurança antes da realização da faina;
- 3) Não foram adotadas medidas preventivas de controle do risco elétrico e de outros riscos adicionais, mediante técnicas de análise de risco, de forma a garantir a segurança e a saúde no trabalho;
- 4) A utilização de EPI é primordial para a segurança do aquaviário durante a realização das fainas de bordo; e
- 5) Tarefas específicas necessitam de conhecimentos próprios para sua execução; profissional capacitado e habilitado.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) A qualificação profissional é fator determinante para o desempenho de tarefa elétrica a bordo. No entanto, o desenvolvimento dessa atividade requer pleno conhecimento dos sistemas da plataforma. Uma forma preventiva desse tipo de acidente é a capacitação dos profissionais por áreas da embarcação, com a planta elétrica do compartimento (mapeamento elétrico), levando conhecimento aos envolvidos na tarefa, desenvolvendo a mentalidade de segurança e prevenção, em possíveis casos de sinistro;
- 2) As empresas devem manter atualizados os diagramas unifilares das instalações elétricas de todos os compartimentos de bordo com as especificações do sistema de aterramento e demais equipamentos e dispositivos de proteção, para em caso de sinistro, rapidamente serem alcançados, e tomadas as medidas necessárias por profissionais capacitados;
- 3) - **MEDIDAS DE PROTEÇÃO COLETIVA**
  - a. Em todos os serviços executados em instalações elétricas devem ser previstas e adotadas, prioritariamente, medidas de proteção coletiva aplicáveis, mediante procedimentos, às atividades a serem desenvolvidas, de forma a garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores;
  - b. Conforme estabelece a **Norma Regulamentadora Nº 10 do MTE** - Medidas de proteção coletiva compreendem, prioritariamente, a desenergização elétrica e, na sua impossibilidade, o emprego de tensão de segurança;
  - c. Na impossibilidade de implementação do estabelecido no subitem;
  - d. Devem ser utilizadas outras medidas de proteção coletiva, tais como: isolamento das partes vivas, obstáculos, barreiras, sinalização, sistema de seccionamento automático de alimentação, bloqueio do religamento automático; e
  - e. Aterramento das instalações elétricas deve ser executado conforme regulamentação estabelecida pelos órgãos competentes e, na ausência desta, deve atender às Normas Internacionais vigentes.
- 4) - **MEDIDAS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL**
  - a. Nos trabalhos em instalações elétricas, quando as medidas de proteção coletiva forem tecnicamente inviáveis ou insuficientes para controlar os riscos, devem ser adotados equipamentos de proteção individual específico e adequados às atividades desenvolvidas, e as vestimentas de trabalho devem ser adequadas às atividades devendo contemplar a condutibilidade, inflamabilidade e influências eletromagnéticas; e
  - b) É vedado o uso de adornos pessoais nos trabalhos com instalações elétricas ou em suas proximidades.

**Nº: 28/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.588/2017	Colisão	26/09/2015	Lancha	Esporte e recreio	Mar aberto	Próximo da Ilha do Sabacu, Angra dos Reis – RJ.	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

O condutor largou da Praia do Dentista, localizada na Ilha da Gipóia, com destino ao condomínio Marbella e ao passar próximo a Ilha do Sabacu, se chocou contra pedras submersas sinalizadas com sinal náutico. No que pese a forte chuva e a baixa visibilidade, o condutor estava navegando em horário noturno, sem o auxílio de equipamentos de navegação, devido ao erro de navegação, a ação imperita resultou no acidente com perda total da embarcação sem danos pessoais ou poluição ambiental do meio marinho.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Sendo o Comandante de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é essencial o cumprimento das normas de segurança da navegação;
- 2) 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 durante a singradura; e
- 3) Faça o planejamento de sua singradura. Verifique se sua embarcação possui as cartas náuticas da região onde pretende navegar, e conheça as características dos faróis e da sinalização náutica; e
- 4) A navegação em baixa visibilidade, especialmente no período noturno, exige muita cautela e cuidados adicionais por parte dos navegantes.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas;
- 3) Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação; e
- 4) **REGRA 19 do RIPEAM** - Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita: Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.

**Nº: 29/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.144/2016	Abalroamento	02/05/2015	Moto aquática	Esporte e recreio	Represa Bariri, Rio Tietê, Igarapu do Tietê - SP.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegava com sua moto aquática na esteira de uma lancha, distando entre 5 e 7 metros da popa, ao tentar saltar as marolas formadas pela esteira da lancha considerada uma manobra radical, o condutor da moto aquática perdeu o controle de sua embarcação e abalroou com outra moto aquática, devido sua imprudência, erro de manobra e inobservância a velocidades e a distância de segurança entre as embarcações, foi vitimado pela perda da sua própria vida. Não houve registro de danos ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Sendo o condutor de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é essencial o cumprimento das normas de segurança da navegação;
- 2) O condutor não adotou as medidas de segurança para salvaguarda da vida humana;
- 3) Houve erro de manobra do condutor; e
- 4) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança para evitar o abalroamento.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia;
- 2) Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível, para evitar acidentes;



- 3) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) 03, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos de segurança para as embarcações; e
- 4) Não se devem fazer manobras arrojadas. Elas, quase sempre, acabam em tragédia. Fazer ultrapassagens a título de “brincadeira” ou apostar “corridas” com outros barcos configura riscos que podem ser fatais.

**Nº: 30/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.202/2016	Naufração	21/08/2015	Barco de pesca	Pesca	Ao sul da Ilha dos Lobos, Laguna – SC.	Mar aberto	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Quando navegava de Rio Grande - RS para Itajaí – SC, uma embarcação de pesca, no momento, conduzida por tripulante não habilitado colidiu com pedras ao sul da Ilha dos Lobos – SC, provocando o naufrágio e a perda total da embarcação. A causa determinante foi o erro de navegação, imprudência e negligência do Mestre da embarcação aliado as más condições de manutenção e a ausência de equipamentos de auxílio à navegação.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo;
- 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;
- 3) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 4) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo;
- 5) É imprescindível que o Comandante de uma embarcação cumpra rigorosamente o CTS, o não cumprimento do CTS compromete a segurança da navegação e do pessoal de bordo;
- 6) O princípio da derrota segura traduz em navegar em condições seguras para a tripulação, passageiros e para a sua embarcação; com a observação que não há riscos iminentes na derrota a ser planejada e ao executar a navegação; e
- 7) A manutenção adequada de embarcações é fundamental para uma navegação segura.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;
- 4) O navegador deve sempre observar o princípio da derrota segura – Ao traçar a sua reta ele deverá avaliar com antecipação as obstruções como rochas, os baixios, cascos soçobrados, profundidades e tantos outros perigos à navegação, para isto deve observar na carta náutica ao traçar o seu rumo, e no caso de dúvidas consultarem a carta de nº 12000 da DHN (Símbolos, Abreviaturas e Termos Usados nas Cartas Náuticas Brasileiras);
- 5) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, incluindo as verificações necessárias nos equipamentos e sistemas que serão utilizados para a navegação e segurança do pessoal; e
- 6) A realização de manutenções preventivas periódicas é essencial para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como assim a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias.

Nº: 31/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.301/2013	Acidente de trabalho com tripulante de Lancha motor	02/04/2013	Supply	Apoio marítimo	Fundeadoiro de Vitória - ES	Mar aberto	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Enquanto um navio mercante demandava ao Porto de Vitória – ES, seu Comandante fundeou no fundeadouro do mesmo porto para realizar pintura da marca de calado, com apoio da uma lancha a motor que ficaria a contra bordo para um Marinheiro de Convés executar o serviço. Durante a faina, a lancha se deslocou saindo da proteção das defensas e imprensou o ombro do Marinheiro contra o costado do navio causando-lhe fratura da clavícula e de três costelas. O acidente foi decorrente de imprudência e negligência por não observar as regras de segurança para o trabalho marítimo nem realizar análise prévia de riscos.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e fazendas de bordo;
- 2) Este acidente poderia ter sido evitado uma vez que são autorizados o tratamento e pintura nos conveses e costados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar à queda de pessoas e de material no mar e aquelas atinentes a prevenção à poluição do meio ambiente hídrico, acordo item 0406 da NPCP-ES 2016;
- 3) Cabe ao Comandante do navio garantir a efetiva implantação das medidas de proteção estabelecidas na NR 34, antes do início de qualquer faina a bordo; e
- 4) De acordo com o item 0107 da NORMAM 13/DPC - Para o exercício da atividade profissional em embarcações nacionais o aquaviário deverá estar portando a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) com a etiqueta de Dados Pessoais atualizada.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Quando na realização de fainas a bordo com navio no mar, antes de iniciá-las, deve-se assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física e psíquica dos aquaviários;
- 2) Antes de iniciar qualquer trabalho a bordo os aquaviários devem tomar conhecimento das informações atualizadas acerca dos riscos da atividade e as medidas de segurança que devem ser adotadas; e
- 3) De acordo com o item 0107 da NORMAM 13/DPC, na CIR do aquaviário serão feitos obrigatoriamente os registros de suas qualificações e atribuições de bordo.

Nº: 32/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.222/2016	Colisão de lancha com banhista com lesões nas duas pernas	10/01/2016	Lancha tipo voadeira	Esporte e recreio	Rio Macauã, Sena Madureira - AC.	Interior	1 Vítima não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Acidente de colisão envolvendo lancha voadeira sem nome, não inscrita e conduzida por condutor inabilitado com banhista provocando-lhe lesões nas duas pernas. Quando a lancha encontrava-se descendo o Rio Macauã, nas proximidades de Sena Madureira – AC, um condutor resolveu fazer uma parada para tomar banho no rio em área de banhistas, depois de ingerir bebidas alcoólicas, ao partir com a lancha não observou que havia um banhista segurando na borda da embarcação, quando acelerou o banhista foi sugado pela força da hélice sofrendo lesões nas duas pernas. Decorrente da imperícia e imprudência de um condutor inabilitado podia ter sido ceifada uma preciosa vida humana. Não houve danos materiais nem poluição ambiental.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 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) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 3) As embarcações não devem se aproximar a menos de 200 metros das áreas de banhistas; e
- 4) A ingestão de bebida alcoólica antes da condução de uma embarcação pode favorecer para um acidente aquaviário e provocar danos irreparáveis a saúde das pessoas e fazendas de bordo.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado;
- 2) Toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG;
- 3) Não navegue a menos de 200 metros da praia, pois você colocará em risco os banhistas. Naqueles casos previstos nas normas, a manobra deve ser feita em baixíssima velocidade e com a máxima atenção;
- 4) Se beber não conduza; passe o governo da embarcação para alguém que não tenha ingerido bebida alcoólica e que seja habilitado. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas;
- 5) 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;
- 6) 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.

**Nº: 33/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.833/2016	Naufrágio parcial	14/07/2015	Barco motor	Esporte e recreio	Proximidades da Praia Grande, Ilha de Itacuruçá – Mangaratiba - RJ	Mar aberto	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegava nas proximidades da praia Grande, Ilha de Itacuruçá – Mangaratiba – RJ, a lancha colidiu com uma laje, começou a fazer água, o que veio acarretar no naufrágio parcial da embarcação, tendo como causa determinante o erro da navegação pela imprudência ao singrar próximo de pedras não observando os perigos da navegação existentes na área. Com registro de danos materiais no casco, parte elétrica e no motor principal da embarcação sem ocorrência de vítimas ou de danos ao meio ambiente.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

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. O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da salvaguarda das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo;
3. É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; e
4. O princípio da derrota segura traduz em navegar em condições de segurança para a tripulação, passageiros e para a sua embarcação, com observação de que não haja riscos durante a singradura.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Esteja sempre atento e vigilante a navegação, a atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o condutor o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 3) O navegador deve sempre observar o princípio da derrota segura – Ao traçar a sua rota ele deverá avaliar com antecipação as obstruções como rochas, os baixios, cascos soçobrados, profundidades e tantos outros perigos à navegação;
- 4) As Áreas de Navegação Interior e Mar Aberto são delimitadas pelas CP/DL/AG com base nas peculiaridades locais, e constam nas respectivas Normas e Procedimentos (NPCP/NPCF).

Nº: 34/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.668/2016	Naufrágio	16/03/2016	Rebocador / Empurrador	Reboque	Nas proximidades do Porto Muanense, margem esquerda do Rio Madeira, Humaitá – AM	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



O comboio saiu da cidade de Manaus – AM, com destino a Porto Velho – RO, encontrava-se navegando em comboio nas proximidades do Porto Muanense, margem esquerda do rio Madeira, Humaitá – AM, haja vista que a máquina do empurrador não tinha força para vencer a forte correnteza do rio naquele trecho, o Comandante resolveu realizar uma operação de quebra de comboio para poder ultrapassar aquele percurso do rio, tendo que conduzir uma balsa de cada vez. Realizado o trajeto com a primeira balsa, ao desatrelar para liberar o rebocador a fim de retornar e manobrar com a segunda balsa, o R/E adernou para bombordo e veio a naufragar. Sem vítimas pessoais e sem danos ao meio ambiente aquaviário.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo, devendo ser habilitado e qualificado para os serviços de bordo;
- 2) O motor do empurrador não teve força suficiente para navegar e vencer a correnteza local; e
- 3) Rebocadores são caracterizados por ter pequeno porte, motores potentes e alta capacidade de manobra.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Para uma navegação segura é imprescindível a relação peso a ser deslocado X potência do motor de propulsão;
- 2) Durante o planejamento da singradura, o condutor de uma embarcação deve considerar as regras de navegação constantes das NPCF/NPCP, em virtude da existência de mau tempo e das fortes correntezas que poderá enfrentar durante a navegação;
- 3) Levando-se em conta as características de estabilidade de alguns empurradores, é importante que o Comandante tenha o máximo cuidados nas manobras de desmembramento, especialmente quando as condições meteorológicas sejam desfavoráveis; e
- 4) Por possuir uma atividade muito específica e baixo calado, a condução de um empurrador de barcaças multifuncionais requer cuidados técnicos, principalmente voltados a sua estabilização. A avaliação da estabilidade deverá ser efetuada para as condições de carregamento nas quais o proprietário pretende operar a embarcação.

Nº: 35/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.147/2013	Queda n'água seguida de morte durante a prática de Parasail	12/01/2009	Lancha motor	Esporte e Recreio	Cerca de uma milha náutica da Praia de Taperapuan, Porto Seguro - BA.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Durante a prática esportiva de **Parasail** (paraquedas conectado a lancha), em águas interiores com apoio de embarcação, decorrente de negligência do condutor e da proprietária da embarcação na manutenção dos equipamentos utilizados para a referida prática esportiva que apresentavam condições inadequadas para o uso e a utilização do colete salva-vidas em desacordo com a NORMAM-05/DPC, ocorreu o rompimento das alças de sustentação do cabo de fixação do cinto de segurança conhecido como “cadeira” ou “paracinto” resultando com a queda n'água de uma pessoa, vitimando-a com a perda de sua preciosa vida. Sem registro de danos ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 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 navegação, das pessoas e das fazendas de bordo, bem como pela manutenção dos equipamentos que compõem a palamenta embarcada para práticas esportivas aquáticas;
- 3) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas adequados à atividade esportiva. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se a vítima estivesse utilizando o colete salva-vidas adequado e homologado pela DPC, poderia ter sobrevivido;
- 4) A falta de material de salvatagem compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana; e
- 5) A manutenção preventiva do equipamento não foi realizada anteriormente a prática esportiva.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Para uma prática esportiva segura é imprescindível a presença de um profissional capacitado para verificação de todos os itens de segurança, bem como a preparação segura e planejada;
- 2) O instrutor de vôo deverá checar cada item (cintos, cabos, mosquetões), antes de iniciar a partida com a lancha. O uso de capacete de wakeboard é recomendado;
- 3) Todas as decolagens e pousos deverão ser realizados de forma lenta e gradual, respeitando os limites estabelecidos de aproximação com banhistas (a prática esportiva deve ser realizada além da faixa de 200 metros da praia) ;
- 4) Sempre utilizar o colete salva-vidas classe V, conforme item nº 0411, recomendado pela NORMAM 03 – DPC;
- 5) O condutor deverá se assegurar que tenha, no mínimo, 5,4 metros de tamanho e um motor de 70 cavalos de potência para que a prática do parasail seja eficiente.

**Nº: 36/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.509/2013	Escalpelamento	29/12/2011	Barco motor	Transporte / Pesca	Rio Pirajá, Portel – PA.	Interior	1 Vítima não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegava no Rio Pirajá, Portel – PA, o condutor de uma embarcação sem nome e não inscrita, que por negligência, deixou de colocar a proteção do eixo do motor propulsor contribuindo para uma criança indefesa ser vitimada de escalpelamento por tentar pegar uma moeda caída próximo ao eixo do motor propulsor teve seus cabelos colhidos pelo eixo que estava descoberto.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para uma singradura com segurança, é primordial que o condutor seja habilitado;
- 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo, bem como pelos equipamentos que compõem a palamenta da embarcação;
- 3) O eixo propulsor de qualquer embarcação, principalmente daquelas embarcações miúdas que transportam passageiros, deve ser protegido; e
- 4) Toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) A condução de embarcações deve ser feita por pessoa devidamente habilitada;
- 2) Sendo o condutor o responsável pela segurança dos passageiros e pelas fazendas de bordo, antes de suspender/sair com uma embarcação deve verificar se toda a palamenta da embarcação está a bordo, inclusive, a proteção do eixo propulsor;
- 3) A proteção do eixo propulsor de embarcações deve estar instalada, devendo ser inspecionado pelo condutor antes de qualquer singradura;
- 4) Os passageiros, em especial os indefesos, devem ser transportados em segurança dado a sua incapacidade de compreensão dos riscos e perigos que estão sujeitos a bordo de uma embarcação; e
- 5) Toda embarcação motorizada antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas dos Portos, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação para trafegar e ser empregada na atividade para qual for classificada.

**Nº: 37/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.644/2017	Abalroamento entre motos aquáticas	04/10/2015	Moto aquática	Esporte e recreio	Lago de Amaralina, Nerópolis - GO.	Interior	1 Vítima não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Um condutor habilitado quando navegava em sua moto aquática no lago de Amaralina, Nerópolis – GO percebeu a aproximação de outra, pilotada por condutor não habilitado em alta velocidade e fazendo manobras arriscadas, o primeiro condutor solicitou que se afastasse, em vão, pois, numa segunda manobra arriscada, o inabilitado guinou bruscamente para boreste (BE) eis que perdeu o controle da sua moto aquática abalroando com a embarcação do condutor habilitado. Decorrente da sua imperícia e imprudência, expondo a risco a segurança da navegação, provocou o choque entre as duas embarcações e sofreu lesões graves com diversas fraturas.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para conduzir uma moto aquática é necessário que o condutor seja habilitado e conhecedor das regras de navegação;
- 2) A imperícia e imprudência por parte do condutor inabilitado comprometeu severamente a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 3) O proprietário de uma moto aquática é o responsável pela segurança da embarcação e pelos seus usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto à existência e uso de coletes salva vidas;
- 4) A prática de manobras arriscadas em alta velocidade é um dos maiores motivos de acidentes envolvendo moto aquática no Brasil; principalmente quando acrescido do somatório de um condutor inabilitado, com pouca experiência e prática.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Todo condutor de moto aquática precisa ser habilitado - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5);
- 2) Apesar de ser uma atividade de esporte e lazer, conduzir uma moto aquática envolve riscos. Por isso é necessário conhecimento sobre manobras e regras da navegação;
- 3) Empreender atividades em alta velocidade com uma moto aquática põe em risco a segurança do condutor bem como do tráfego de outras embarcações locais. Portanto, mantenha a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; conduza com prudência!;
- 4) A atenção e cautela são essenciais para uma navegação segura. Antes de manobrar sua moto aquática, verifique o tráfego local de embarcações, evitando assim riscos desnecessários; e
- 5) Lembre-se que uma moto aquática não é um brinquedo de lazer. Sua imprudência na condução envolve riscos a segurança do tráfego aquaviário e aos banhistas. Portanto, é imprescindível manter uma navegação segura e responsável, mesmo em atividades de lazer.

**Nº: 38/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.449/2018	Queda n'água de passageiro menor de idade seguida de morte por afogamento	29/11/2016	Barco motor	Transporte de passageiros e carga	Rio Tapajós, Santarém – PA	Interior	1 vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Após atracar nas proximidades do Mercado 2000, no Rio Tapajós, Santarém - PA, por volta das 05h30min uma criança de 3 anos de idade saiu da rede que estava dormindo ao lado da sua mãe para ir ao banheiro e depois não foi mais vista a bordo. Foram realizadas buscas por equipes da Marinha e do Corpo de Bombeiros local e cerca de 15h o corpo do menor foi encontrado. Devido ao descuido, a criança caiu n'água vindo perder sua preciosa vida.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das vidas humanas;
- 2) O condutor de uma embarcação deve verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem de bordo; e
- 3) Se tivesse balaustrada de proteção na parte exposta do convés da embarcação, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Avaliar se as medidas de segurança existentes a bordo para prevenção de acidentes são satisfatórias;
- 3) Investigar, analisar e divulgar os acidentes ocorridos a bordo, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição dos mesmos; e
- 4) Estudar a possibilidade de instalação de balaustrada em toda parte exposta do convés das embarcações de transporte de passageiros.

**Nº: 39/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.101/2016	Naufrágio e óbito de um tripulante	14/06/2016	Canoa	Esporte e recreio	Ponta do Tobar, Ilha dos Frades - BA	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Uma embarcação miúda tipo canoa classificada para esporte e recreio, aplicada indevidamente em faina de pesca com rede de arrasto, com dois tripulantes, sendo um deles o condutor e proprietário da embarcação, que mesmo em condições de mau tempo e sem fazer uso do colete salva-vidas permaneceu no mar. Decorrente da imprudência de permanecer no mar em condições desfavoráveis, além do fato de não estarem fazendo uso do colete salva-vidas colocando em risco suas próprias vidas, culminou com o naufrágio da embarcação e a perda da vida do proprietário. Não houve poluição ambiental.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;
- 2) Se o condutor e o passageiro estivessem fazendo uso correto do colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana;
- 3) Em caso de mau tempo, é prudente não suspender com embarcações de pequeno porte e que não ofereçam a segurança necessária aos navegantes; e
- 4) Que não se deve utilizar uma embarcação em atividade para a qual não foi classificada pelas CP/DL/AG.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação;
- 3) Em caso de mau tempo, é fundamental o uso correto do colete salva-vidas. O condutor deve orientar para que todos vistam o colete em caso de mau tempo; e
- 4) A atividade pesqueira requer experiência profissional devendo ter a bordo um **Patrão de pesca** - é todo pescador devidamente habilitado para comandar um barco e administrar as atividades de pesca, sendo responsável por sua operação e segurança do pessoal.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.459/2013	Emborcamento de uma Moto aquática e deriva de outra	24/03/2013	Moto aquática	Esporte e recreio	Praia da Enseada Guarujá – SP.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Motos aquáticas conduzidas por pessoas inabilitadas, sem experiência e sem conhecimento das regras básicas para realização de uma navegação segura, quando durante a realização de uma manobra ocorreu o emborcamento da embarcação, na tentativa de prestar socorro, outra embarcação também conduzida por pessoa não habilitada se aproximou, o condutor saltou n'água para auxiliar no desembarcamento deixando sua embarcação à deriva com uma passageira a bordo, porém, sem sucesso. Nesse ínterim, ao perceber que sua moto aquática estava se distanciando, abandonou o auxílio e nadou em direção à sua embarcação. Pelas condutas imprudentes, imperitas e negligentes dos condutores, quase houve perda de vidas humanas e dos bens materiais. Sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para conduzir embarcações é imprescindível que os condutores sejam habilitados;
- 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; e
- 3) Durante a condução de uma embarcação não se deve realizar manobras radicais para expor a risco a segurança da navegação e das vidas humanas.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Para uma navegação segura, o condutor deve ser habilitado;
- 2) Na condução de uma embarcação tipo moto aquática, o uso do colete salva-vidas torna-se obrigatório;
- 3) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod. 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, 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. Não consumir bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação; e
- 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.



## "ALERTA AOS NAVEGANTES"

"Segurança da Navegação - Quem Valoriza a Vida Respeita"

### Veja abaixo alguns destaques recomendados para segurança no mar:



1. Faça a manutenção correta da sua embarcação;
2. Tenha a bordo o material de salvatagem prescrito pela capitania;
3. Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos os tripulantes;
4. Mantenha os extintores de incêndio em bom estado e dentro da validade;
5. Ao sair, informe o seu plano de navegação ao seu iate clube, marina ou condomínio;

6. Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para evitar acidentes;
7. Se beber, passe o timão para alguém habilitado;
8. Mantenha a distância das praias e dos banhistas;
9. Respeite a vida, seja solidário, preste socorro; e
10. Não polua o mar.



**"O conhecimento e a prevenção podem salvar vidas"**

## SÍNTESE DAS RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGANTES

Ref.:  
(21/2020)

- 1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado de acordo com a atividade de sua qualificação;
- 2) Toda embarcação motorizada antes de iniciar sua primeira singradura, deve ser inscrita nas Capitánias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados;
- 3) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas; e
- 4) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados.

Ref.:  
(22/2020)

- 1) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura;
- 2) O Comandante e o Prático são responsáveis pela condução segura de uma embarcação quando em rumos práticos, devendo seguir todas as recomendações previstas na NPCF para evolução em canal de acesso de portos e terminais portuários; e
- 3) É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas exercidas pela tripulação ou outras pessoas de bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima.

<i>Ref.:</i> (23/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</li> <li>2) 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;</li> <li>3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura;</li> <li>4) Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar normalmente na área para qual foi classificada;</li> <li>5) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod. 10 - Para efeito de aplicação desta Norma é considerado estado de embriaguez aquele em que o condutor da embarcação esteja sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou tóxica;</li> <li>6) 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;</li> <li>7) Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir embarcação; e</li> <li>8) 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: Se o condutor for habilitado, suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.</li> </ol>
---------------------------	---

<i>Ref.:</i> (24/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;</li> <li>2) Conheça bem a área por onde a embarcação irá navegar; e</li> <li>3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela distribuição de passageiros a bordo e os seus posicionamentos, de modo a não comprometer a estabilidade da embarcação durante a navegação; e</li> <li>4) Os coletes salvam vidas!</li> </ol>
---------------------------	---

<i>Ref.:</i> (25/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) O proprietário e o condutor de uma embarcação são os responsáveis por sua operação segura, devendo atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada à atividade para que esteja classificada;</li> <li>2) A supervisão das fainas de bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação;</li> <li>3) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e</li> <li>4) Durante a realização das fainas é indispensável a atenção e a cautela na execução do serviço.</li> </ol>
---------------------------	--

<i>Ref.:</i> (26/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Condução de embarcações deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada;</li> <li>2) 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;</li> <li>3) Tenha sempre em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios, confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo;</li> <li>4) Conduza sua embarcação com velocidade segura de acordo com as normas de segurança da navegação. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes;</li> <li>5) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação, trafegar e ser empregada na atividade para qual foi classificada;</li> <li>6) Embarcações de propulsão mecânica inferior a 50m de comprimento a navegar em período noturno deve mostrar: <ol style="list-style-type: none"> <li>a.- <b>Luz de mastro</b> – significa uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde sua proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação;</li> <li>b.- <b>Luzes de bordos</b> – significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordo podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação; e</li> <li>c.- <b>Luz de alcançado</b> – significa uma luz branca contínua, situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.</li> </ol> </li> </ol>
---------------------------	--

<p><i>Ref.:</i> (27/2020)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) A qualificação profissional é fator determinante para o desempenho de tarefa elétrica a bordo. No entanto, o desenvolvimento dessa atividade requer pleno conhecimento dos sistemas da plataforma. Uma forma preventiva desse tipo de acidente é a capacitação dos profissionais por áreas da embarcação, com a planta elétrica do compartimento (mapeamento elétrico), levando conhecimento aos envolvidos na tarefa, desenvolvendo a mentalidade de segurança e prevenção, em possíveis casos de sinistro;</li> <li>2) As empresas devem manter atualizados os diagramas unifilares das instalações elétricas de todos os compartimentos de bordo com as especificações do sistema de aterramento e demais equipamentos e dispositivos de proteção, para em caso de sinistro, rapidamente serem alcançados, e tomadas as medidas necessárias por profissionais capacitados;</li> <li>3) - <b>MEDIDAS DE PROTEÇÃO COLETIVA</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Em todos os serviços executados em instalações elétricas devem ser previstas e adotadas, prioritariamente, medidas de proteção coletiva aplicáveis, mediante procedimentos, às atividades a serem desenvolvidas, de forma a garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores;</li> <li>b) Conforme estabelece a <b>Norma Regulamentadora Nº 10 do MTE</b> - Medidas de proteção coletiva compreendem, prioritariamente, a desenergização elétrica e, na sua impossibilidade, o emprego de tensão de segurança;</li> <li>c) Na impossibilidade de implementação do estabelecido no subitem;</li> <li>d) Devem ser utilizadas outras medidas de proteção coletiva, tais como: isolamento das partes vivas, obstáculos, barreiras, sinalização, sistema de seccionamento automático de alimentação, bloqueio do religamento automático; e</li> <li>e) Aterramento das instalações elétricas deve ser executado conforme regulamentação estabelecida pelos órgãos competentes e, na ausência desta, deve atender às Normas Internacionais vigentes.</li> </ol> </li> <li>4) - <b>MEDIDAS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Nos trabalhos em instalações elétricas, quando as medidas de proteção coletiva forem tecnicamente inviáveis ou insuficientes para controlar os riscos, devem ser adotados equipamentos de proteção individual específico e adequados às atividades desenvolvidas, e as vestimentas de trabalho devem ser adequadas às atividades devendo contemplar a condutibilidade, inflamabilidade e influências eletromagnéticas; e</li> <li>b) É vedado o uso de adornos pessoais nos trabalhos com instalações elétricas ou em suas proximidades.</li> </ol> </li> </ol>
-----------------------------------	---

<p><i>Ref.:</i> (28/2020)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;</li> <li>2) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas;</li> <li>3) Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação; e</li> <li>4) <b>REGRA 19 do RIPEAM</b> - Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita: Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.</li> </ol>
-----------------------------------	--

<p><i>Ref.:</i> (29/2020)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia;</li> <li>2) Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível, para evitar acidentes;</li> <li>3) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) 03, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos de segurança para as embarcações; e</li> <li>4) Não se devem fazer manobras arrojadas. Elas, quase sempre, acabam em tragédia. Fazer ultrapassagens a título de “brincadeira” ou apostar “corridas” com outros barcos configura riscos que podem ser fatais.</li> </ol>
-----------------------------------	--

<p><i>Ref.:</i> (30/2020)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;</li> <li>2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;</li> <li>3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;</li> </ol>
-----------------------------------	---

Ref.: (31/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>4) O navegador deve sempre observar o princípio da derrota segura – Ao traçar a sua reta ele deverá avaliar com antecipação as obstruções como rochas, os baixios, cascos soçobrados, profundidades e tantos outros perigos à navegação, para isto deve observar na carta náutica ao traçar o seu rumo, e no caso de dúvidas consultarem a carta de nº 12000 da DHN (Símbolos, Abreviaturas e Termos Usados nas Cartas Náuticas Brasileiras;</li> <li>5) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, incluindo as verificações necessárias nos equipamentos e sistemas que serão utilizados para a navegação e segurança do pessoal; e</li> <li>6) A realização de manutenções preventivas periódicas é essencial para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como assim a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias.</li> </ol>
--------------------	---

Ref.: (31/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Quando na realização de fainas a bordo com navio no mar, antes de iniciá-las, deve-se assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física e psíquica dos aquaviários;</li> <li>2) Antes de iniciar qualquer trabalho a bordo os aquaviários devem tomar conhecimento das informações atualizadas acerca dos riscos da atividade e as medidas de segurança que devem ser adotadas; e</li> <li>3) De acordo com o item 0107 da NORMAM 13/DPC, na CIR do aquaviário serão feitos obrigatoriamente os registros de suas qualificações e atribuições de bordo.</li> </ol>
--------------------	---

Ref.: (32/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado;</li> <li>2) Toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG;</li> <li>3) Não navegue a menos de 200 metros da praia, pois você colocará em risco os banhistas. Naqueles casos previstos nas normas, a manobra deve ser feita em baixíssima velocidade e com a máxima atenção;</li> <li>4) Se beber não conduza; passe o governo da embarcação para alguém que não tenha ingerido bebida alcoólica e que seja habilitado. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas;</li> <li>5) 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;</li> <li>6) 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.</li> </ol>
--------------------	--

Ref.: (33/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Esteja sempre atento e vigilante a navegação, a atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o condutor o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</li> <li>2) REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;</li> <li>3) O navegador deve sempre observar o princípio da derrota segura – Ao traçar a sua rota ele deverá avaliar com antecipação as obstruções como rochas, os baixios, cascos soçobrados, profundidades e tantos outros perigos à navegação;</li> <li>4) As Áreas de Navegação Interior e Mar Aberto são delimitadas pelas CP/DL/AG com base nas peculiaridades locais, e constam nas respectivas Normas e Procedimentos (NPCP/NPCF).</li> </ol>
--------------------	---

Ref.: (34/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Para uma navegação segura é imprescindível a relação peso a ser deslocado X potência do motor de propulsão;</li> <li>2) Durante o planejamento da singradura, o condutor de uma embarcação deve considerar as regras de navegação constantes das NPCF/NPCP, em virtude da existência de mau tempo e das fortes correntezas que poderá enfrentar durante a navegação;</li> <li>3) Levando-se em conta as características de estabilidade de alguns empurradores, é importante que o Comandante tenha o máximo cuidados nas manobras de desmembramento, especialmente quando as condições meteorológicas sejam desfavoráveis; e</li> <li>4) Por possuir uma atividade muito específica e baixo calado, a condução de um empurrador de barças multifuncionais requer cuidados técnicos, principalmente voltados a sua estabilização. A avaliação da estabilidade deverá ser efetuada para as condições de carregamento nas quais o proprietário pretende operar a embarcação.</li> </ol>
--------------------	---

<i>Ref.:</i> (35/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Para uma prática esportiva segura é imprescindível a presença de um profissional capacitado para verificação de todos os itens de segurança, bem como a preparação segura e planejada;</li> <li>2) O instrutor de vôo deverá checar cada item (cintos, cabos, mosquetões), antes de iniciar a partida com a lancha. O uso de capacete de wakeboard é recomendado;</li> <li>3) Todas as decolagens e pousos deverão ser realizados de forma lenta e gradual, respeitando os limites estabelecidos de aproximação com banhistas (a prática esportiva deve ser realizada além da faixa de 200 metros da praia);</li> <li>4) Sempre utilizar o colete salva-vidas classe V, conforme item nº 0411, recomendado pela NORMAM 03 – DPC;</li> <li>5) O condutor deverá se assegurar que tenha, no mínimo, 5,4 metros de tamanho e um motor de 70 cavalos de potência para que a prática do parasail seja eficiente.</li> </ol>
---------------------------	--

<i>Ref.:</i> (36/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Um dos pilares da navegação é que uma embarcação deve ser conduzida por pessoal habilitado;</li> <li>2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação devendo estar atento em todas as manobras que executa;</li> <li>3) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura;</li> <li>4) 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; e</li> <li>5) A prática de manobras arrojadas, mesmo em baixas velocidades, quase sempre terminam em acidentes. Portanto, é imprescindível manter uma navegação segura e responsável, mesmo em atividades de lazer.</li> </ol>
---------------------------	--

<i>Ref.:</i> (37/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Todo condutor de moto aquática precisa ser habilitado - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5);</li> <li>2) Apesar de ser uma atividade de esporte e lazer, conduzir uma moto aquática envolve riscos. Por isso é necessário conhecimento sobre manobras e regras da navegação;</li> <li>3) Empreender atividades em alta velocidade com uma moto aquática põe em risco a segurança do condutor bem como do tráfego de outras embarcações locais. Portanto, mantenha a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; conduza com prudência!;</li> <li>4) A atenção e cautela são essenciais para uma navegação segura. Antes de manobrar sua moto aquática, verifique o tráfego local de embarcações, evitando assim riscos desnecessários; e</li> <li>5) Lembre-se que uma moto aquática não é um brinquedo de lazer. Sua imprudência na condução envolve riscos a segurança do tráfego aquaviário e aos banhistas. Portanto, é imprescindível manter uma navegação segura e responsável, mesmo em atividades de lazer.</li> </ol>
---------------------------	--

<i>Ref.:</i> (38/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</li> <li>2) Avaliar se as medidas de segurança existentes a bordo para prevenção de acidentes são satisfatórias;</li> <li>3) Investigar, analisar e divulgar os acidentes ocorridos a bordo, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição dos mesmos; e</li> <li>4) Estudar a possibilidade de instalação de balastrada em toda parte exposta do convés das embarcações de transporte de passageiros.</li> </ol>
---------------------------	---

<i>Ref.:</i> (39/2020)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</li> <li>2) Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação; e</li> <li>3) Em caso de mau tempo, é fundamental o uso correto do colete salva-vidas. O condutor deve orientar para que todos vistam o colete em caso de mau tempo.</li> </ol>
---------------------------	---

*Ref.:*  
*(40/2020)*

- 1) Para uma navegação segura, o condutor deve ser habilitado;
- 2) Na condução de uma embarcação tipo moto aquática, o uso do colete salva-vidas torna-se obrigatório;
- 3) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod. 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, 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. Não consumir bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação; e
- 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.