



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 4 - 22 de julho de 2019.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



"Justiça e Segurança para a Navegação"

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 04 – 22 DE JULHO DE 2019

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

Dando continuidade ao já consolidado Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo, passamos então à sua 4ª Edição e a terceira no presente ano de 2019. Prosseguimos em sua linha de abordagem, apresentando os acidentes e fatos mais relevantes, dentre os recentemente julgados no Tribunal Marítimo, assim como aqueles que merecem sua divulgação com o propósito que as comunidades marítima, náutica e portuária os evitem e que sejam lições importantes para os navegantes e usuários.

Incluído no escopo de atribuições do Tribunal Marítimo já são propostas medidas preventivas e de segurança da navegação com o propósito de coibir ou evitar os acidentes e fatos da navegação (Lei nº 2.180/1954 – Art. 13), mas é primordial que as causas determinantes, circunstâncias e extensão dessas ocorrências cheguem ao conhecimento da sociedade em geral e dos condutores/usuários de embarcações em particular.

De forma pioneira o Tribunal Marítimo aplicou em 25/06/2019 a pena educativa de doação de coletes na Região Amazônica, contribuindo assim para a segurança da navegação na região, bem como para a consolidação de uma mentalidade de segurança.

Assim, solicitamos que essa divulgação seja amplamente difundida em suas empresas, entidades náuticas e tripulações de modo a garantirmos a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana em nossas águas jurisdicionais.

Para tal, o cumprimento das Normas da Autoridade Marítima é condição fundamental para a consecução desse fim pretendido. A segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana são responsabilidades de todos nós.

Aos nossos leitores, agradecemos toda a atenção dedicada e divulgação do presente Boletim, tendo em mente que nós, integrantes da Corte do Mar brasileira, seguiremos trabalhando pela justiça e segurança da navegação, esperando que cada vez mais sejam reduzidos o número de processos a serem julgados, indicando a real redução de ocorrências.

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

Acidentes / Fatos da Navegação

36/2019	ACIDENTE/FATO	Abaloamento seguido de naufrágio	DATA:	05/10/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote e canoa
Nº PROCESSO:		28.135/2013			ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:		Rio Arari – Itacoatiara – AM			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Abaloamento entre duas embarcações que navegavam à noite sem luzes de navegação, conduzidas por condutores não habilitados, causando a morte de uma pessoa provocada pelo choque direto de uma das embarcações. Embarcações sem material de salvatagem.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		(1) – A condução de embarcações à noite exige o uso de luzes de navegação. Em botes e canoas, embarcações miúdas, pelo menos deverá existir uma luz branca de posição, quando não for possível dotar com luzes de bordo e demais luzes de navegação; (2) – Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado; (3) – É essencial que a bordo existam coletes salva vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se os passageiros estivessem usando os coletes salva vidas teriam sobrevivido.				
RECOMENDAÇÕES:		(1) –As luzes de navegação devem estar instaladas em embarcações. No caso das luzes de bordo serem impraticáveis em embarcações miúdas, deverá, pelo menos, existir uma luz branca de posição; (2)–O condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (3) – O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana.				

37/2019	ACIDENTE/FATO	Explosão e incêndio	DATA:	10/04/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:		31.451/2017			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio
LOCAL:		Porto de Guarapari – ES			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Lancha em faina de abastecimento em posto de combustível e por causa não determinada ocorreu uma explosão na praça de máquinas, seguida de incêndio sem controle, provocando a perda total da embarcação.			VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		(1)- Durante o abastecimento de uma embarcação com combustível todos os cuidados devem ser tomados de modo a evitar o transbordamento do tanque em que está sendo armazenado, bem como o acúmulo de gases explosivos em ambientes confinados; (2)- Após uma faina de abastecimento de combustível em uma embarcação o compartimento dos motores deve ser previamente ventilado de modo que os gases remanescentes sejam retirados.				
RECOMENDAÇÕES:		(1) - Os compartimentos envolvidos em uma faina de abastecimento de combustível em uma embarcação devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo transbordamento, vazamento ou acúmulo de gases, em consonância com o estabelecido pela NORMAN; (2) - As instalações elétricas destes compartimentos devem ser muito bem mantidas e sofrer inspeções constantes com a finalidade de prevenção de ocorrência de centelhamento; (3) - 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.				

38/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	10/09/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:	30.358/2015			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Praia do Una – Peruíbe - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação com um condutor e dois passageiros emborcou em virtude de um dos passageiros ter ficado em pé, tirando a estabilidade da embarcação. Embarcação sem material de salvatagem, em especial coletes salva vidas. Embarcação navegando em área para a qual não era apropriada. Os dois passageiros vieram a óbito por afogamento.			VÍTIMAS:	2 vítimas fatais	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) – O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas a bordo; (2) – O mau posicionamento dos passageiros a bordo, no caso de embarcações miúdas, pode significar perda da estabilidade. Assim se inclui um passageiro ficar em pé; (3)– É essencial que a bordo existam coletes salva vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se os passageiros estivessem usando os coletes salva vidas teriam sobrevivido.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) – O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; (2) – 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 ou atracado.					

39/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	31/08/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:	30.224/2015			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio	
LOCAL:	Ponta da Sela – Ilha Bela – SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação realizando pescaria esportiva e navegando com mar grosso e de ressaca, foi emborcada pela ação de ondas pela popa com entrada franca de água. Seus ocupantes se jogaram n'água mas dois deles foram vitimados fatalmente e morreram afogados. Embora existentes os coletes salva vidas não foram usados.			VÍTIMAS:	2 vítimas fatais	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)– O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas a bordo; (2) – É essencial que a bordo existam coletes salva vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se os passageiros estivessem usando os coletes salva vidas teriam sobrevivido; (3) – Os avisos de mau tempo não podem ser ignorados.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) – O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; (2)– O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo o condutor deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; (3) – O condutor de uma embarcação deve considerar os avisos de mau tempo antes de empreender qualquer navegação.					

40/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	23/04/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha e bote a motor
Nº PROCESSO:	30.995/2016			ATIVIDADE:	xxxxxxx	
LOCAL:	Estuário do Porto de Santos - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento entre lancha e bote que navegavam no período noturno no estuário do Porto de Santos, com avarias na proa do bote e ferimentos no seu condutor. Bote sem luz de navegação e com condutor não habilitado.			VÍTIMAS:	Um ferido	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) – A condução de embarcações à noite exige o uso de luzes de navegação. Em botes e canoas, embarcações miúdas, pelo menos deverá existir uma luz branca de posição, quando não for possível dotar com luzes de bordo e demais luzes de navegação; (2) – Embarcação sendo conduzida por pessoal não habilitado.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) – As luzes de navegação devem estar instaladas em embarcações. No caso das luzes de bordo serem impraticáveis em embarcações miúdas, deverá, pelo menos, existir uma luz branca de posição; (2) – Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (3) – Vigilância e atenção na manobra são fundamentais para uma navegação segura.					

41/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	11/03/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoas de alumínio a motor
Nº PROCESSO:	29.318/2014			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio e Transporte de Passageiros	
LOCAL:	Rio Juruá – Rodrigues Alves - AC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento entre duas embarcações que navegavam contrariando os costumes da região, não trafegando no meio do rio, em área de visibilidade comprometida por uma árvore que se projetava por 8 metros sobre a margem, próximo de curva acentuada e em velocidade incompatível. Condutores não habilitados.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal e 2 feridos	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) – Embarcações sendo conduzidas por pessoal não habilitado; (2) – Erro de navegação e manobra dos condutores; (3) – Embarcações trafegando junto a margem do rio, em curva acentuada e sem visibilidade necessária a navegação segura, causando danos materiais e pessoais.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) – Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2) – As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores das embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho. É recomendado o tráfego pelo centro do canal e não junto às margens.					

42/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente de mergulho	DATA:	27/08/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:	30.497/2016			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Ao largo de Pitimbu - PB			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação praticando pesca ilegal de lagosta, com mergulhadores respirando ar comprimido de compressor instalado a bordo, contrariando a legislação ambiental brasileira (Lei nº 9.605/98 – Atividades Lesivas ao Meio Ambiente; e Instrução Normativa nº 138/IBAMA), com mergulho desprovido de cabo guia e não realizado por dupla de mergulhadores, o que contraria a NORMAN-15 (DPC), causando acidente hiperbárico com mergulhador, com seqüelas. Embarcação conduzida por pessoa não habilitada.			VÍTIMAS:	1 ferido com sequelas	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	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 os ensinamentos colhidos: (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. (3) Para a atividade de mergulho profissional deve ser cumprida a NORMAN-15(DPC) – Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas (4) O condutor da embarcação não era habilitado.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) A PESCA UTILIZANDO COMPRESSOR DE AR É TERMINANTEMENTE PROIBIDA. (2) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAN-15 (DPC). (3) Todos os procedimentos para atividades subaquáticas devem obedecer a NORMAN-15 (DPC). (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 NORMAN-15 (DPC).					

43/2019	ACIDENTE/FATO	Naufração	DATA:	20/05/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de pesca a motor
Nº PROCESSO:	28.421/2013			ATIVIDADE:	Pesca e navegação de cabotagem	
LOCAL:	Litoral de Acaraú - CE			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufração ocorreu após a ruptura do espelho de popa por força excessiva ao ser içado por ela a poita do ferro, provocando a queda n'água e desaparecimento de três pescadores. Condutor da embarcação não habilitado, assim como dois tripulantes. Embarcação sem bote de abandono.			VÍTIMAS:	3 vítimas fatais	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) – Embarcação sendo conduzida por pessoal não habilitado; (2) – Embarcação não dotava bote de abandono, o que era previsto; (3) – Força excessiva no espelho de popa da embarcação para içar a poita do ferro, usando inclusive máquina para o içamento.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) – Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado; (2) – Deve ser cumprida a dotação do material de salvatagem para uma navegação segura, no caso a existência do bote de abandono; (3) –Deve-se ter cuidado ao fazer esforço excessivo na estrutura da embarcação, de modo a não ultrapassar os limites de resistência do material.					

44/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento e naufrágio	DATA:	12/10/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de pesca a motor e veleiro
Nº PROCESSO:	29.761/2015				ATIVIDADE:	Pesca Esporte Recreio
LOCAL:	Canavieiras - BA				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Veleiro com propulsão somente a vela, com dificuldade de manobra, navegando em área com grande tráfego de barcos de pesca, durante a madrugada, abalroou um dos barcos de pesca que perdeu sua proa e naufragou.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) Veleiro navegando muito próximo à costa somente com propulsão a vela, com inerente dificuldade de manobra; (2) Barcos de pesca em faina noturna sem apresentar luzes de navegação bem visíveis.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) Veleiros utilizando somente a propulsão à vela a noite e sabedores de sua restrição de manobra, devem navegar com a segurança necessária de modo a evitar a possibilidade de abalroamento, não se aproximando, em demasia, da costa o que lhe restringe ainda mais o espaço de manobra; (2) Embarcações empregadas na pesca à noite devem estar com as luzes de navegação acesas e assim preservando a segurança da navegação.					

45/2019	ACIDENTE/FATO	Colisão com queda da escada de trapiche	DATA:	08/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote a motor
Nº PROCESSO:	29.524/2016				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Ilha das Peças – Guaraqueçaba - PR				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação atracando em trapiche para desembarque de passageiros, colidiu com a escada da plataforma provocando sua queda, com danos materiais.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) Escada não tinha sua base engastada no pilar de apoio da plataforma do trapiche; (2) Escada mal construída e com falha de projeto de construção.					
RECOMENDAÇÕES:	Os responsáveis pela administração de atracadouros, que são destinados ao embarque e desembarque de passageiros, devem ter toda a atenção às instalações utilizadas para esse fim, de modo a garantir a segurança dos usuários. O projeto, a instalação e a manutenção desses terminais deverão ter responsável técnico					

46/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	27/10/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoas a motor
Nº PROCESSO:	29.169/2014			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Comunidade Boa Esperança – Cruzeiro do Sul - AC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Canoas navegando em rumos opostos, sem coletes salva vidas e sem material de salvatagem, com condutores não habilitados, se chocaram em uma curva fechada de um igarapé, causando a morte de uma criança de onze meses e lesões faciais na mãe da criança.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal e 1 ferido	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Embarcações sendo conduzidas por pessoal não habilitado; (2)É essencial que a bordo existam coletes salva vidas. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana; (3)Erro de navegação e manobra dos condutores; (4)Navegação sem visibilidade em virtude de posicionamento das embarcações por dentro de curva fechada em um igarapé.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF devem ser seguidas pelos condutores das embarcações, em virtude da existência de curvas fechadas em trechos. É recomendado o tráfego pelo centro do canal e não junto às margens. (3)O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; (4)O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta.					

47/2019	ACIDENTE/FATO	Falta de energia no sistema elétrico	DATA:	08/05/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:	28.356/2013			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Litoral de Aracruz - ES			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação ficou sem energia proveniente das baterias de bordo para alimentar o sistema elétrico, ficando sem propulsão e sem comunicação durante 5 dias em mar aberto. Falha provocada por inspeção inadequada antes de suspender, o que fez que o sistema elétrico fosse alimentado por somente uma bateria ao invés das duas necessárias ao funcionamento.			VÍTIMAS:	xxxxxxx	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Inspeção mal realizada no sistema elétrico antes de suspender, permitindo que a embarcação se fizesse ao mar com somente uma bateria ao invés das duas necessárias ao funcionamento do sistema; (2)Para a segurança do funcionamento de sistemas vitais de bordo é necessária a existência de redundâncias em equipamentos.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)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; (2)Ir para o mar aberto com somente uma bateria que alimenta todo o sistema elétrico é comprometer a segurança. Assim, antes de suspender, deverá ser embarcado o número de baterias que será necessário para manter o sistema elétrico alimentado.					

48/2019	ACIDENTE/FATO	Queda de passageira n'água e morte do condutor	DATA:	08/09/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Motoaquática
Nº PROCESSO:	27.727/2013			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio	
LOCAL:	Lago da Represa de Três Marias – Praia Pública Pontal do Guará – Morada Nova de Minas - MG			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Motoaquática sendo conduzida por condutor não habilitado, que após uma manobra brusca e arriscada provocou a queda de sua passageira n'água. Esse condutor ao tentar salvá-la foi vítima de afogamento ao se lançar na água. O condutor e a passageira não utilizavam coletes salva vidas. A passageira foi resgatada sem ferimentos. Proprietário da embarcação permitiu que pessoa não habilitada conduzisse a embarcação.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Motoaquática sendo conduzida por condutor não habilitado; (2)Condutor e passageira não usavam coletes salva vidas, o que comprometeu a vida do condutor; (3)Condutor não habilitado perdeu o controle da motoaquática provocando a queda da passageira na água. (4)O proprietário da embarcação permitiu que ela fosse conduzida por pessoa não habilitada; (5)O proprietário da embarcação não dotou a bordo para uso dos usuários os coletes salva vidas.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação; (3)O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelos seus usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto a existência e uso de coletes salva vidas; (4)O condutor é o co-responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta.					

49/2019	ACIDENTE/FATO	Impropriedade na utilização de embarcação	DATA:	17/02/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Balsa sem propulsão
Nº PROCESSO:	29.855/2015			ATIVIDADE:	Transporte de carga no convés	
LOCAL:	Urucú – Coari - AM			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Impropriedade de balsa que foi utilizada de modo improvisado como heliponto/helideque sem cumprir as exigências das normas em vigor			VÍTIMAS:	xxxxxxx	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Ocorrência de danos materiais ou pessoais no uso de embarcação imprópria para pouso, decolagem e/ou abastecimento de aeronaves; (2)Descumprimento de normas em vigor que regulam a instalação e utilização de helipontos/helideques em embarcações.					
RECOMENDAÇÕES:	Para a homologação de helipontos/helideques instalados em embarcações ou plataformas devem ser cumpridas as NORMAN-01/DPC, capítulo 6 (Certificação de Heliponto) e NORMAN-27/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Helideques Instalados em Embarcações e Plataformas Marítimas.					

50/2019	ACIDENTE/FATO	Abaloamento e Naufrágio	DATA:	04/10/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor e canoa a motor
Nº PROCESSO:	29.966/2015				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Trapiche de Icoaraci – Belém - PA				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abaloamento entre barco a motor em manobra de atracação e uma canoa a motor em manobra de desatracação, causando o naufrágio da canoa, que estava sendo conduzida por pessoa não habilitada.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Embarcação sendo conduzida por pessoa não habilitada; (2)Erro de manobra do condutor não habilitado.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)O condutor é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta; (3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de manobras seguras de atracação e desatracação.					

51/2019	ACIDENTE/FATO	Exposição de vidas humanas a risco	DATA:	01/07/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa a motor
Nº PROCESSO:	30.386/2016				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Entre o Cais do Marco Zero e o Parque de Esculturas de Francisco Brennand - Recife - PE				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Transporte de passageiros em embarcação miúda com excesso de lotação, sem material de salvatagem, conduzida por pessoa não habilitada.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Embarcação sendo conduzida por pessoa não habilitada; (2)Embarcação não inscrita na Capitania; (3)Embarcação transportando excesso de passageiros sem estar para isso autorizada; (4)Embarcação sem material de salvatagem.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em número acima da lotação é terminantemente proibido e coloca em risco a vida de todos os tripulantes e passageiros; (3)O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; (4)O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelos seus usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto a existência e uso de material de salvatagem.					

52/2019	ACIDENTE/FATO	Alagamento e Naufrágio	DATA:	16/03/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Flutuante
Nº PROCESSO:	28.390/2013				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Canto do Tortuga – Praia da Enseada – Guarujá - SP				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Alagamento dos flutuadores centrais e subsequente naufrágio de flutuante que estava fundeado a 500 metros da praia e utilizado como “Parque Aquático”, ocorrendo no período noturno.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Deficiência na manutenção e conservação nas bombonas do flutuante e não realização de reparos nesses dispositivos que vinham fazendo água constantemente; (2)Falta de vigilância do flutuante no período noturno.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como assim a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias; (2)Nos atracadouros recomenda-se uma periodicidade adequada e exequível de verificação das condições de segurança das embarcações atracadas e/ou fundeadas (amarração, fluabilidade, etc...).					

53/2019	ACIDENTE/FATO	Falha no motor, deixando a embarcação à deriva e colidiu com pedras. Naufrágio	DATA:	07/04/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa de alumínio
Nº PROCESSO:	29.644/2015			ATIVIDADE:	Esporte e Recreio	
LOCAL:	Rio Tocantis – Município de Lajeado - TO			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação ficou à deriva em virtude de falha no motor, colidiu com uma pedra e naufragou, jogando seus dois ocupantes sem coletes salva vidas nas águas do Rio Tocantins, vindo um deles a óbito por afogamento. Condutor não era habilitado e a área de navegação era sabidamente de risco.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Embarcação sendo conduzida por pessoa não habilitada; (2)Embarcação não dispunha de coletes salva vidas; (3)Área de navegação era sabidamente de risco; (4)Avaria no motor de propulsão deixando a embarcação à deriva.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)O condutor é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta; (3)O material de salvatagem, no caso coletes salva vidas, sempre deve estar a bordo, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana; (4)A manutenção de um motor de propulsão sempre deve ser executada de modo a garantir a segurança da navegação; (5)As áreas de navegação reconhecidas de risco devem ser evitadas por navegantes inexperientes conduzindo embarcações miúdas.					

54/2019	ACIDENTE/FATO	Ferimentos provocados por hélice em movimento	DATA:	13/06/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote a motor
Nº PROCESSO:	30.985/2016			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Rio Guaíba – Porto Alegre - RS			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Instrutor de vela conduzindo bote a motor para o qual não estava habilitado, voltando de uma aula de instrução de vela, conduzindo 3 alunos a bordo e 4 alunos um em cada Optimist que estavam sendo rebocados pelo bote, quando um dos alunos que estava a bordo caiu na água. O instrutor para socorrê-lo se atirou n'água mas deixou o hélice do bote virando, que colheu o braço do aluno, travando-o, mas provocando lesões corporais graves no braço e perna esquerda.			VÍTIMAS:	1 ferido	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Embarcação sendo conduzida por pessoa não habilitada, embora veleiro experimentado; (2)Não observância pelo instrutor quanto à regra de segurança do manual do Curso de Vela em virtude do posicionamento do aluno vitimado pelo bote, estendendo seu corpo além da parte inflável da embarcação.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; (2)O condutor é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta; (3)Todas as regras de segurança existentes para as atividades ligadas à navegação, sejam elas da Autoridade Marítima ou de entidades que realizam essas atividades, devem ser rigorosamente cumpridas, de modo a salvaguardar a vida humana; (4) A manobra de reboque de pequenos veleiros, especialmente tripulados por menores, deve ser realizada dentro dos mais rígidos padrões de segurança.					

55/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	06/06/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor e canoa a motor
Nº PROCESSO:	30.308/2015			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Camamu - BA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcações navegando em rumos cruzados, embora uma delas tenha manobrado para evitar o abalroamento, não foi o suficiente para que deixasse de ocorrer.			VÍTIMAS:	1 ferido	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1)Falta de vigilância por parte de uma das embarcações quanto a navegação da outra embarcação; (2)Aproximação repentina das embarcações em virtude da falta de vigilância; (3)Erro de manobra de ambos os condutores.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação; (2) Em rumos cruzados os condutores das embarcações envolvidas devem antecipar suas manobras para evitar abalroamentos e essas manobras devem ser francas de modo que sejam perfeitamente identificadas.					

“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

- (1) As luzes de navegação devem estar instaladas em embarcações. No caso das luzes de bordo serem impraticáveis em embarcações miúdas, deverá, pelo menos, existir uma luz branca de posição;
- (2) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado;
- (3) O material de salvatagem tem que ser dotado a bordo, incluindo coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana;
- (4) Vigilância e atenção na manobra é fundamental para uma navegação segura.

2

- (1) Os compartimentos envolvidos em uma faina de abastecimento de combustível em uma embarcação devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo transbordamento, vazamento ou acúmulo de gases, em consonância com o estabelecido pela NORMAN;
- (2) As instalações elétricas destes compartimentos devem ser muito bem mantidas e sofrer inspeções constantes com a finalidade de prevenção de ocorrência de centelhamento;
- (3) 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.

3	<p>(1) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana;</p> <p>(2) 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 ou atracado.</p>
4	<p>(1) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana;</p> <p>(2) O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo deve orientar os tripulantes e passageiros por usarem seus coletes salva-vidas;</p> <p>(3) O condutor de uma embarcação deve considerar os avisos de mau tempo antes de empreender qualquer navegação.</p>
5	<p>(1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>(2) As regras de navegação constantes das NPCP/NPCF da CFAOC devem ser seguidas pelos condutores das embarcações, em virtude da existência de estreitamento de canal e curvas fechadas no trecho. É recomendado o tráfego pelo centro do canal e não junto às margens.</p>
6	<p>(1) Para uma navegação segura o condutor deve ser habilitado;</p> <p>(2) Deve ser cumprida a dotação do material de salvatagem para uma navegação segura, no caso a existência do bote de abandono;</p> <p>(3) Deve-se ter cuidado ao fazer esforço excessivo na estrutura da embarcação, de modo a não ultrapassar os limites de resistência do material.</p>
7	<p>(1) Veleiros utilizando somente a propulsão à vela a noite e sabedores de sua restrição de manobra, devem navegar com a segurança necessária de modo a evitar a possibilidade de abalroamento, não se aproximando, em demasia, da costa o que lhe restringe ainda mais o espaço de manobra;</p> <p>(2) Embarcações empregadas na pesca à noite devem estar com as luzes de navegação acesas e assim preservando a segurança da navegação.</p>
8	<p>(1) 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;</p> <p>(2) Ir para o mar aberto com somente uma bateria que alimenta todo o sistema elétrico é comprometer a segurança. Assim, antes de suspender, deverá ser embarcado o número de baterias que será necessário para manter o sistema elétrico alimentado.</p>
9	<p>(1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>(2) Os condutores e passageiros de uma moto aquática devem portar seus coletes salva-vidas durante toda a navegação;</p> <p>(3) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelos seus usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto a existência e uso de coletes salva vidas;</p> <p>(4) O condutor é o co-responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta;</p> <p>(5) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de manobras seguras de atracação e desatracação.</p>
10	<p>(1) A realização de manutenções preventivas periódicas são essenciais para a segurança de embarcações e seus equipamentos, bem como assim a realização de manutenções corretivas sempre que forem necessárias;</p> <p>(2) Nos atracadouros deve ser estabelecida uma periodicidade adequada e exequível de verificação da fluabilidade das embarcações atracadas e/ou fundeadas.</p>
11	<p>(1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>(2) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em numero acima da lotação é terminantemente proibido e coloca em risco a vida de todos os tripulantes e passageiros;</p> <p>(3) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, o que vem a garantir a salvaguarda da vida humana;</p> <p>(4) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelos seus usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto a existência e uso de material de salvatagem.</p>

12	<p>(1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado;</p> <p>(2) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta;</p> <p>(3) Todas as regras de segurança existentes para as atividades ligadas à navegação, sejam elas da Autoridade Marítima ou de entidades que realizam essas atividades, devem ser rigorosamente cumpridas, de modo a salvaguardar a vida humana;</p> <p>(4) A manobra de reboque de pequenos veleiros, especialmente tripulados por menores, deve ser realizada dentro dos mais rígidos padrões de segurança.</p>
13	<p>(1) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação;</p> <p>(2) Em rumos cruzados os condutores das embarcações envolvidas devem antecipar suas manobras para evitar abalroamentos e essas manobras devem ser francas de modo que sejam perfeitamente identificadas.</p>
14	<p>Os responsáveis pela administração de atracadouros, que são destinados ao embarque e desembarque de passageiros, devem ter toda a atenção às instalações utilizadas para esse fim, de modo a garantir a segurança dos usuários. O projeto, a instalação e a manutenção desses terminais deverão ter responsável técnico.</p>
15	<p>(1) A PESCA UTILIZANDO COMPRESSOR DE AR É TERMINANTEMENTE PROIBIDA.</p> <p>(2) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAN-15 (DPC);</p> <p>(3) Todos os procedimentos para atividades subaquáticas devem obedecer a NORMAN-15 (DPC);</p> <p>(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 NORMAN-15 (DPC).</p>