



Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 25 - 14 de outubro de 2024



“As imagens das embarcações utilizadas neste Boletim são meramente ilustrativas e não correspondem aos acidentes e fatos da navegação elencados no periódico, servindo, apenas, para situar o tipo de embarcação empregada”.

ABALROAMENTO ENTRE LANCHAS

Uma lancha navegando em período noturno, abalroou outra embarcação no canal do Porto de Santos - SP

ABALROAMENTO ENTRE MOTOS AQUÁTICAS

Excesso de velocidade, condutor inabilitado, falta de cautela, tendo como resultado uma vítima fatal - PR.

ALAGAMENTO E NAUFRÁGIO

Embarcação em mau estado de conservação naufraga no píer por falhas na bomba de esgoto - SP

MERGULHADOR ATINGIDO POR HÉLICE

Durante atividade de mergulho, em Fernando de Noronha - PE

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pág. 4 [Recomendações extraídas dos ensinamentos sobre Acidentes e Fatos da Navegação.](#)

Pág. 5 SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS

- 6 [Abalroamento durante navegação no Canal do Porto de Santos – SP](#)
- 7 [Abalroamento entre comboio formado por empurrador e balsa, Rio Amazonas – AM](#)
- 8 [Abalroamento entre duas motos aquáticas, com óbito de passageira – PR](#)
- 9 [Abalroamento entre moto aquática e uma lancha na localidade de Ubatuba – SP](#)
- 10 [Abalroamento envolvendo duas embarcações, com danos materiais, Ilhabela – SP](#)
- 11 [Abalroamento seguido de queda n'água, com vítimas fatais - AM](#)
- 12 [Água aberta e naufrágio parcial, sem registro de danos pessoais – SP](#)
- 13 [Alagamento de lancha seguido de naufrágio - RJ](#)
- 14 [Arribada forçada - RN](#)
- 15 [Colisão de canoa com pedras, seguido de naufrágio e óbito de ocupantes – TO](#)
- 16 [Colisão de lancha contra passarela do terminal de atracação – ES](#)
- 17 [Colisão de moto aquática com banhista, seguida de óbito – SP](#)
- 18 [Colisão do hélice de catamarã com mergulhadora causando graves lesões – PE](#)
- 19 [Condução de Moto aquática por menor de idade, Rio Jacuí – RS](#)
- 20 [Embarcação com excesso de passageiros – AM](#)
- 21 [Escalpelamento de menor por falta de cobertura do eixo propulsor – PA](#)
- 22 [Incêndio durante reparo de rede hidráulica a bordo de navio mercante -](#)
- 23 [Morte por afogamento de condutor de moto aquática – SP](#)
- 24 [Naufrágio de canoa artesanal, com morte de ocupante – AM](#)
- 25 [Naufrágio de moto aquática com seguido de óbito de de passageira – Ilhabela, SP](#)

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) **Ralph Dias** da Silveira Costa

Redator: CC (RM1) Benedito Ferreira de **Farias**

Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas Jardim Gabriel**
SO-RM1-FR **Antônio Rêgo Filho**

Redator Assistente / Diagramação SO-ES **Cleber Luiz de Carvalho**

TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/nº, Praça XV de Novembro

CEP: 20021-000, Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet: <https://www.marinha.mil.br/tm/>, Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Accesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 25ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 3ª edição do ano de 2024, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados, e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

A você, estimado leitor, esperamos que os ensinamentos colhidos e as recomendações contidas nesta edição do Boletim sejam o alerta necessário para evitar a repetição das ocorrências que são levadas ao julgamento deste Tribunal. Além disso, solicitamos que divulguem às suas empresas, entidades náuticas e tripulações de modo a garantir a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana em nossas águas jurisdicionais. Para tal, o cumprimento das Normas da Autoridade Marítima é condição inexorável. Ou seja, a contribuição no cumprimento das medidas de precaução de segurança por parte dos aquaviários e armadores é imprescindível para a mitigação dos acidentes e fatos da navegação.

Este exemplar será distribuído por meio magnético para as comunidades marítima, náutica, portuária e aos profissionais do Direito Marítimo, além da ampla divulgação realizada pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências. Acesse nosso Boletim: <https://www.marinha.mil.br/tm>

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA



Utilizar moto aquática pode ser uma atividade emocionante, mas exige atenção e precauções de segurança para evitar acidentes. Aqui deixaremos algumas dicas importantes extraídas das experiências que constarão nas próximas páginas, para garantir sua segurança ao operar moto aquática:

- 1) É obrigatório possuir a habilitação de motonauta. Essa habilitação é exigida pela Marinha do Brasil e permite a condução de motos aquáticas, em águas interiores (rios, lagos e represas) em atividades de esporte e recreio;
- 2) O condutor deve ter no mínimo 18 anos para operar moto aquática;
- 3) O condutor é responsável pela segurança de todos os ocupantes a bordo, conduzir com imprudência pode rapidamente transformar uma situação de lazer em uma tragédia;
- 4) É essencial que o condutor conheça e respeite as regras de navegação, como limites de velocidade, áreas permitidas para navegação e distâncias seguras de outras embarcações, banhistas e estruturas;
- 5) Antes de navegar em áreas potencialmente perigosas, como grutas ou áreas confinadas, é crucial avaliar os riscos envolvidos, como a altura das ondas, a variação da maré, e a possibilidade de efeitos adversos; e
- 6) A condução de moto aquática é permitida somente no período entre o nascer e o por do sol. Não conduza em períodos noturnos, moto aquática não possui luzes de navegação.

Os ensinamentos colhidos nesta edição destacam a importância da observância rigorosa das Normas da Autoridade Marítima. Seguir estas dicas de segurança ao utilizar uma moto aquática pode ajudar a garantir uma experiência divertida e segura na água. Sempre seja responsável e esteja atento às condições ao seu redor para proteger a si mesmo e aos outros. A segurança deve ser sempre a prioridade número um em qualquer atividade aquática.

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



Nº: 38/2024	PROCESSO Nº 28.861/2014
Acidente / Fato:	Abalroamento durante navegação no Canal do Porto de Santos
Data:	15/08/2013
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor contra Comboio
Atividade:	Transporte de pessoal e carga
Local:	Canal do Porto de Santos
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada estava em manobra de desatracação no canal do Porto de Santos, em período noturno e com baixa visibilidade, entre o atracadouro da DERSA e o atracadouro da empresa VALIM, em Vicente de Carvalho, Guarujá – SP. Um comboio, Empurrador e Balsa aproximava-se do Flutuante da empresa VALIM para atracação quando, passando pelo Flutuante da DERSA, já no través de bombordo (BB), a lancha, em manobra de desatracação, com máquinas a ré, foi de encontro do comboio, diante da situação, o Comandante do conjunto inverteu a máquina para ré, com o intuito de amenizar o choque e evitar um dano maior, porém ocorreu o abalroamento da proa da balsa com o costado de BB da lancha. O erro de manobra por parte do Comandante da lancha, resultado da sua falta de vigilância permanente, particularmente no período noturno, sob tempo chuvoso, sabedor da restrição de visibilidade no passadiço devido às vigias em acrílico, vedadas com borracha, embaçadas e sem limpador de para-brisa, foi determinante para a materialização do acidente expondo a risco a incolumidade e segurança da embarcação, vidas e fazendas de bordo. Houve danos materiais na lancha; mossas na porta de entrada do convés principal por bombordo, mas sem registro de acidentes pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A importância da Vigilância: A vigilância contínua é essencial, especialmente em condições de baixa visibilidade. Os comandantes devem estar sempre alertas e preparados para reagir rapidamente a mudanças na situação de navegação.
- 2) Manutenção dos Equipamentos: A manutenção adequada dos equipamentos de navegação, como limpadores de para-brisa e desembaçadores, é crucial para garantir a segurança da operação; e
- 3) Planejamento de Manobras: Em condições adversas, o planejamento cuidadoso das manobras e a comunicação clara entre as embarcações envolvidas são fundamentais para evitar acidentes.

RECOMENDAÇÕES

1) NORMAM-211/DPC - PRUDÊNCIA NA NAVEGAÇÃO

Os condutores de embarcações devem utilizá-las de forma racional e prudente, procurando evitar manobras arriscadas e potencialmente perigosas à vida humana e à propriedade alheia. Deverão estar familiarizados com a região em que operarão, conhecer e cumprir as regras de segurança para operação da embarcação e estar atentos para aprender e praticar as experiências bem-sucedidas daqueles que conhecem a boa prática marinheira.

2) NORMAM-211/DPC ANEXO 5 – F: ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO

Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;

3) REGRA 5 do RIPEAM: Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;

4) REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO

Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio, a vela ou a motor; e

5) Item 4.3.5. da NORMAM-211/DPC - as embarcações devem evitar cortar a proa de outra embarcação em movimento, ou reduzir a distância perigosamente, principalmente em situações de pouca visibilidade.

Nº: 39/2024	PROCESSO Nº 32.925/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento entre comboio e balsa, Rio Amazonas - AM
Data:	24/04/2018
Tipo da Embarcação:	Bote de madeira
Atividade:	Transporte
Local:	rio Liberdade, Cruzeiro do Sul - AC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador e uma balsa, classificado para transporte de carga em navegação interior, desatracou do Terminal Fluvial do Brasil S/A com destino à margem direita do Rio Amazonas, navegando pela proa de um navio mercante que estava fundeado no fundeadouro de Itacoatiara – AM. No entanto, o empurrador não teve potência suficiente para vencer a correnteza e abalroou o bulbo de proa do graneleiro, causando deformação, além de colisões e arranhões a meia nau no costado de bombordo (BB) da balsa.

O comandante do comboio não observou o dever de cuidado na condução ao, equivocadamente, decidir desatracar o comboio em direção à margem direita do Rio Amazonas, passando pela proa do navio mercante fundeado e navegando contra a correnteza. O empurrador já apresentava problemas mecânicos e não possuía potência adequada, o que impediu o comandante de avaliar corretamente todos os fatores envolvidos na manobra, como a correnteza de 5 a 6 nós e a baixa visibilidade por ser período noturno, violando as Regras 7 e 8 do RIPEAM.

O erro de manobra ao passar pela proa do navio fundeado com um empurrador que apresentava problemas na reversora foi determinante para a ocorrência do acidente, resultante da negligência do condutor do empurrador. Houve danos materiais de pequena monta em ambas as embarcações, mas não foram registrados acidentes pessoais nem poluição no meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O comandante deve sempre avaliar de forma criteriosa as condições da embarcação e do ambiente antes de executar uma manobra. No caso, a correnteza forte e a baixa visibilidade deveriam ter sido consideradas com mais atenção, especialmente ao navegar próximo a um navio fundeado;
- 2) O empurrador apresentava problemas mecânicos, o que comprometeu sua capacidade de realizar a manobra. A manutenção adequada e a verificação prévia das condições da embarcação são fundamentais para garantir que ela esteja em plenas condições de operação antes de navegar;
- 3) A violação das Regras 7 e 8 do RIPEAM, que tratam da avaliação do risco de colisão e da tomada de ações apropriadas para evitá-la, foi um fator determinante para o acidente. Observar rigorosamente as regras de navegação é fundamental para evitar colisões e outros tipos de incidentes;
- 4) Decisões de manobra devem ser bem calculadas, especialmente ao desatracar ou manobrar em proximidade de outras embarcações. Neste caso, a decisão de passar pela proa de um navio fundeado, com uma embarcação em condições inadequadas, mostrou-se precipitada e arriscada.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **Manutenção Preventiva Rigorosa:** Garantir que todas as embarcações, especialmente empurradores e rebocadores, estejam em perfeitas condições mecânicas antes de navegar. Problemas como falhas na reversora ou potência inadequada devem ser corrigidos antes de qualquer operação;
- 2) **Avaliação Cuidadosa das Condições de Navegação:** Antes de iniciar qualquer manobra, especialmente em rios com fortes correntezas como o Amazonas, é essencial avaliar todos os fatores envolvidos, como a velocidade da correnteza, a visibilidade (principalmente à noite) e a proximidade de outras embarcações ou obstáculos;
- 3) **Respeito às Regras de Navegação (RIPEAM):** As Regras 7 e 8 do RIPEAM, que tratam da avaliação do risco de colisão e da tomada de medidas apropriadas para evitá-la, devem ser seguidas com rigor. O treinamento e a conscientização dos comandantes e tripulações sobre essas regras são fundamentais; e
- 4) A navegação noturna exige maior cautela, e é recomendável que a tripulação seja bem treinada para operar sob baixa visibilidade, utilizando faróis, holofotes e outros equipamentos adequados. Deve-se também evitar manobras complexas ou desnecessárias durante a noite.

Nº: 40/2024	PROCESSO Nº 32.468/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas - PR
Data:	10/02/2017
Tipo da Embarcação:	Motos aquáticas
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Baía de paranaguá – PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento envolvendo duas embarcações do tipo motos aquáticas, ocorrendo nas proximidades da Ponta Oeste, na Ilha do Mel. Ambas as embarcações eram classificadas para esporte e recreio em área de navegação interior. Um grupo formado por seis motos aquáticas suspendeu do Pontal do Sul com destino à Ponta Oeste da Ilha do Mel, onde iriam a um restaurante, cada embarcação com um condutor e um(a) passageiro(a); um dos condutores levava como passageira a sua filha. Saíram todos juntos e, durante a singradura, em dado momento, o condutor da embarcação atingida ultrapassou entre duas outras motos aquáticas e, logo em seguida, à frente, diminuiu a velocidade. De repente, a embarcação que vinha atrás, em alta velocidade, o atingiu pela popa, arremessando o condutor e a passageira (sua filha) na água. A vítima fatal caiu em decúbito frontal (cabeça para baixo), desacordada, e foi resgatada da água pelos tripulantes das outras motos aquáticas após cerca de quinze minutos. Ela foi levada para a areia da praia até a chegada de um helicóptero do Corpo de Bombeiros Militar, que a conduziu até o Aeroparque; porém, ela já havia falecido por asfixia mecânica (afogamento). A falta de vigilância foi determinante para a materialização do acidente. A negligência na condução da embarcação e o descumprimento do RIPEAM transformaram o passeio em uma tragédia, ceifando uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A falta de vigilância por parte dos condutores pode ter consequências graves. É fundamental que todos os navegantes estejam sempre atentos ao ambiente ao redor, às outras embarcações e às condições de navegação;
- 2) O cumprimento das Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM) é essencial para garantir a segurança de todos os envolvidos. O desrespeito às normas, como a ultrapassagem perigosa e a diminuição abrupta da velocidade, aumenta o risco de acidentes; e
- 3) Este incidente ressalta a importância de valorizar a vida humana acima de qualquer atividade de lazer ou esportiva. Toda precaução deve ser tomada para garantir que o lazer não se transforme em tragédia.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma moto aquática, em atividade de esporte/recreio, deve buscar informações sobre o local, conhecer as regras de navegação e de precaução de segurança, a fim de não colocar em risco as vidas humanas e a segurança da navegação;
- 2) REGRA 6 do RIPEAM Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, para 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) REGRA 5 do RIPEAM Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão; e
- 4) Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros Comandantes que podem tomar decisões equivocadas, com prejuízo para ambos. O melhor é definir com antecedência a sua manobra, a uma distância segura de outras embarcações, como estabelecido no RIPEAM;
- 5) Mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas de Procedimentos da Capitania dos Portos da jurisdição e das Normas da Autoridade Marítima para Amadores; e
- 6) Evite cruzar a proa de outra embarcação em movimento ou reduzir perigosamente a distância entre embarcações em movimento, principalmente em situações de pouca visibilidade.

Nº: 41/2024	PROCESSO Nº 33.379/2019
Acidente / Fato:	Acidente entre moto aquática e uma lancha em Ubatuba - SP
Data:	02/01/2019
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia do Lázaro, Ubatuba – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento envolvendo uma lancha a motor e uma moto aquática. A lancha era conduzida por um Mestre Amador e classificada para navegação em mar aberto, com atividade de esporte e recreio. A moto aquática era conduzida por uma pessoa não habilitada, destinada à navegação interior e classificada para atividade de esporte e recreio. Segundo os peritos, os acontecimentos ocorreram na seguinte sequência: no dia do acidente, a lancha estava parada próxima à marina, aguardando para encarretamento e recolhimento para a garagem na marina. A moto aquática estava na Praia do Lázaro, com as chaves na ignição. Sem que ninguém notasse, a vítima, aproveitando-se da facilidade, apoderou-se da embarcação sem autorização do proprietário ou dos responsáveis pela marina, e navegou em alta velocidade. Alguns metros após iniciar a condução da embarcação, ela abalroou a lancha.

O proprietário da moto aquática foi negligente ao deixar a embarcação em local inapropriado e com a chave/dispositivo de segurança no contato, não observando as medidas preventivas de segurança necessárias para a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção da própria embarcação. Dessa forma, ele descumpriu as Normas da Autoridade Marítima, assumindo o risco do sinistro ocorrido. O provável erro de navegação e de manobra do condutor não habilitado da moto aquática foi determinante para a materialização do acidente, que resultou em danos materiais, mas sem registro de danos pessoais ou poluição do meio ambiente aquaviário. O condutor da moto aquática veio a óbito três semanas depois dos fatos, sem

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância da Habilitação: É crucial que apenas pessoas devidamente habilitadas e treinadas operem embarcações, pois a falta de conhecimento e experiência pode levar a acidentes graves;
- 2) Proprietários de embarcações têm a responsabilidade de garantir que suas embarcações estejam seguras quando não estão em uso, como evitar deixar chaves na ignição e assegurar que a embarcação esteja em um local seguro; e
- 3) Prevenção de Acidentes: Medidas preventivas simples, como a remoção das chaves da ignição e a garantia de que apenas pessoas habilitadas operem as embarcações, são fundamentais para evitar incidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Certifique-se de que todos os operadores de embarcações sejam devidamente habilitados e treinados. A habilitação adequada garante que o condutor tenha o conhecimento necessário para navegar com segurança e tomar decisões apropriadas em situações de emergência;
- 2) Nunca deixe chaves na ignição de embarcações quando não estiverem em uso. As embarcações devem ser armazenadas em locais seguros, e o acesso não autorizado deve ser evitado a todo custo;
- 3) Realize manutenções regulares em embarcações para garantir que todos os sistemas de segurança estejam funcionando corretamente. Isso inclui a verificação de dispositivos de segurança e sistemas de ignição; e
- 4) As marinas e outros locais de atracação devem implementar medidas Promova a educação sobre os riscos associados à navegação irresponsável, incluindo os perigos de operar embarcações sem habilitação ou em condições inseguras. Campanhas educativas podem ajudar a prevenir comportamentos de risco.

Nº: 42/2024	PROCESSO Nº 32.962/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento envolvendo duas embarcações, Ilhabela - SP
Data:	02/02/2018
Tipo da Embarcação:	Ferry Boat
Atividade:	Transporte de passageiro e carga
Local:	Ilhabela – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS NÃO FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento com danos materiais e ferimentos em ocupante durante navegação no Canal de São Sebastião, SP. A ocorrência se deu envolvendo um Ferry Boat, classificado para atividade de transporte de passageiros e carga, autorizado para área de navegação interior, quando navegava em direção a Ilhabela – SP. Uma lancha a motor que também navegava naquele Canal, acabou cruzando a proa do Ferry Boat, contrariando as Regras 6 e 7 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), dando ensejo à abalroação que se sucedeu. O condutor da Lancha mencionou que tinha conhecimento que naquele local existia travessia de balsas, mas que a visibilidade estava debilitada por conta da presença de neblina; que ao perceber que sua embarcação se aproximava de uma balsa, tentou manobrar evitando a colisão, entretanto, não observou que outra embarcação vinha no sentido oposto, sendo impossível evitar o abalroamento. Em decorrência do acidente uma passageira da lancha sofreu diversos ferimentos; fraturou três costelas; perdeu dois dentes, corte no lábio inferior, perfuração do pulmão esquerdo. O condutor da lancha também sofreu leves escoriações e um corte na boca. Quanto a embarcação (lancha), sofreu avarias em toda a parte da proa do casco, balastrada de bombordo, toda a proa do casco, painel de comando e acomodações internas. O ferry Boat, sofreu avarias na casaria de boreste de vante. Quanto a causa determinante do acidente, foi apurado a falta de vigilância e erro de navegação; a velocidade empregada no Canal de São Sebastião, com a presença de outras embarcações no local.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Aprimorar a Vigilância e Treinamento: Os condutores de embarcações devem passar por treinamentos regulares sobre vigilância constante e técnicas de navegação segura, com ênfase em como operar em condições de visibilidade limitada;
- 2) Utilização de Equipamentos de Navegação: Em situações de neblina ou baixa visibilidade, o uso de radar, sonar, ou outros equipamentos de navegação avançada é crucial para detectar e evitar colisões com outras embarcações;
- 3) Estabelecimento de Velocidade Segura: Implementar e respeitar limites de velocidade mais baixos em áreas de tráfego intenso e em condições meteorológicas adversas é vital para prevenir acidentes; e
- 4) Fortalecimento da Comunicação: Manter uma comunicação constante entre embarcações, especialmente em áreas de tráfego compartilhado, como canais e proximidades de portos, utilizando rádio VHF ou outros meios.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Mantenha uma leitura atualizada do Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar (RIPEAM), das Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos da jurisdição e da NORMAM-211/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Amadores;
- 2) Evite cruzar a proa de outra embarcação em movimento ou reduzir perigosamente a distância entre embarcações em movimento, principalmente em situações de pouca visibilidade;
- 3) Respeito aos Limites de Velocidade: Estabelecer e reforçar limites de velocidade em áreas próximas a banhistas e outras embarcações menores. O cumprimento dessas normas deve ser rigorosamente monitorado para garantir a segurança de todos;
- 4) 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
- 5) 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.

Nº: Nº 43/2024	PROCESSO Nº 32.807/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento seguido de queda na água, com vítimas fatais
Data:	14/05/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Proximidades do Flutuante aquático, Rio Negro, Manaus - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Por volta das 19h30min do dia 14/05/2017, duas lanchas colidiram no Rio Negro, resultando na morte de uma passageira e um menor, que desapareceram nas águas. A primeira lancha, com vinte e três passageiros, guinou para evitar a segunda, que vinha em sentido contrário sem luzes de navegação e com um condutor não habilitado. Ambos os condutores guinaram para o mesmo lado, causando o abalroamento. O erro de manobra e a falta de habilitação, combinados com a ausência de luzes e o consumo de álcool, foram os principais fatores que levaram ao acidente. Houve danos materiais, mas sem poluição ambiental. Segundo o depoimento do condutor da segunda lancha, ele não era habilitado e apenas cuidava e pilotava a embarcação. Ele informou que a lancha apresentava “problemas na bateria e que suas luzes de navegação ficaram sem alimentação”, razão pela qual navegava devagar quando se deparou com a outra embarcação, vindo de encontro à sua. Ele então guinou para bombordo (BB), mas as duas embarcações acabaram se chocando, pois ambas guinaram para o mesmo lado. Também houve danos materiais, mas sem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo. Se não for habilitado para condução de embarcação, não o faça. Para isso, é necessário conhecer normas preventivas de segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar ou em águas interiores;
- 2) O Condutor NÃO devia ter realizado navegação em período noturno sem as obrigatórias luzes de navegação e com visibilidade reduzida, em desacordo com a Regra 5 do RIPEAM. Tal atitude, expôs a risco os passageiros, que se materializou com o acidente e o óbito de uma senhora e uma inocente criança;
- 3) ATENÇÃO CONDUTOR! Seja vigilante na condução de sua embarcação, faça sempre vigilância visual e auditiva. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos;
- 4) O condutor não verificou o material de salvatagem, em especial, coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que embarcaram; e
- 5) Não é permitido a quem for pilotar a embarcação consumir bebidas alcoólicas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) REGRA 5 do RIPEAM: Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 2) Mantenha-se atento; sinalize a sua presença às outras embarcações e busque se afastar das suas rotas; e
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, inspecione seu material de salvatagem e verifique se há coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que embarcarão.
- 4) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário e o condutor responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 5) Evite o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua tripulação e pelos seus passageiros;
- 6) Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável); e
- 7) Não se aventure conduzir a uma embarcação sem a OBRIGATÓRIA HABILITAÇÃO, tal atitude, expõe a risco a segurança de terceiros e da sua própria vida. Procure uma CP/DEL/AG para se informar sobre o processo de como tirar sua habilitação.

Nº: 44/2024	PROCESSO Nº 29.720/2015
Acidente / Fato:	Água aberta e naufrágio parcial, sem danos pessoais - SP
Data:	27/10/2013
Tipo da Embarcação:	Escuna
Atividade:	Turismo
Local:	Fundeadoiro
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo escuna, quando atracada no Píer do Saco da Ribeira, apresentava mau estado de conservação do casco, ausência de bombas de esgoto e de baterias na quantidade prevista para a embarcação, além de uma falha na bateria e falta de tripulantes a bordo. Consta nos autos do processo que, segundo o marinheiro que estava a bordo, o acidente ocorreu devido ao rompimento de um registro do banheiro, resultando em vazamento. Havia três bombas de esgoto automáticas instaladas: uma na proa, uma na praça de máquinas e outra a meia nau. No entanto, essas bombas deixaram de funcionar porque a bateria falhou. A embarcação estava atracada no píer normalmente naquele dia, mas, ao chegar no dia seguinte, foi constatado que a embarcação havia naufragado.

As causas determinantes do acidente foram uma combinação de fatores: 1º) O mau estado de conservação do casco da embarcação, conforme vistoria realizada pelos peritos; 2º) A ausência de bombas de esgoto e baterias nas quantidades previstas no memorial descritivo da embarcação; 3º) a falha da bateria; e 4º) A falta de tripulante a bordo, o que comprometeu a segurança da embarcação e sua vigilância constante. Esses problemas resultaram da imprudência e negligência do proprietário, que não fez a manutenção adequada, não forneceu as bombas de esgoto e baterias necessárias e não providenciou um vigia a bordo. Houve registro de danos materiais, mas não ocorreram acidentes pessoais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Manutenção Preventiva é Crucial: O mau estado de conservação do casco e a falha nas baterias destacam a importância de realizar manutenções preventivas regularmente. A manutenção adequada poderia ter evitado o naufrágio;
- 2) A ausência de bombas de esgoto e baterias na quantidade prevista no memorial descritivo sublinha a necessidade de garantir que todos os equipamentos essenciais estejam a bordo e em bom estado de funcionamento, conforme as especificações técnicas da embarcação e
- 3) A imprudência e negligência do proprietário, ao não prover a manutenção necessária e não garantir a segurança da embarcação, demonstram a responsabilidade que recai sobre os proprietários de embarcações para assegurar que suas embarcações estejam em conformidade com as normas de segurança e manutenção.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 4.22.2 da NORMAM-202/DPC - Bombas de esgoto:
- 2) As embarcações propulsadas com AB maior que 10 empregadas no transporte de passageiros e as demais embarcações propulsadas com AB maior que 20 deverão ser dotadas de, pelo menos uma bomba de esgoto com vazão total maior ou igual a 15 m³/h que poderá, a critério do projetista, ser dependente do motor principal;
- 3) A cada porão deve corresponder uma bomba de esgoto. As redes de esgoto dos diversos porões devem ser independentes. Em emergências, a bomba de um porão deverá ter condições de atender outro(s) porão(ões);
- 4) Item 1.1.1 DA NORMAM-202/DPC - Toda embarcação, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominada Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A; e
- 5) É obrigatória a presença a bordo de membro da tripulação nas embarcações atracadas e fundeados, a fim de manter o padrão mínimo de segurança da embarcação contra incêndios e alagamentos, mantendo sempre a condição de operacionalidade dos equipamentos de segurança.

Nº: 45/2024	PROCESSO Nº 33.542/2019
Acidente / Fato:	Alagamento de lancha seguido de naufrágio - RJ
Data:	03/11/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Baía de Guanabara - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo lancha a motor, classificada para esporte e recreio, suspendeu com seis pessoas a bordo da Praia de Adão e Eva, em Niterói, com destino ao Iate Clube Guanabara, na Ilha do Governador. Por volta das 19h, enquanto navegava na Baía de Guanabara, a lancha começou a apresentar falhas na propulsão, sendo constatado um grande alagamento no compartimento de máquinas, de origem desconhecida. Esse incidente resultou no abandono da embarcação, seguido pelo emborcamento e naufrágio nas proximidades do fundeadouro 2B da Baía de Guanabara. Dos seis naufragos, dois foram resgatados por um rebocador de apoio marítimo, enquanto os outros quatro foram resgatados por uma lancha de apoio. No momento da transferência para o rebocador, um dos naufragos se recusou a subir a bordo e, desconsiderando as orientações do rebocador de alto-mar, pegou carona em outra embarcação que surgiu momentos após o resgate, deixando a área sem ser identificado. Posteriormente, soube-se que esse naufrago era o condutor e proprietário da embarcação naufragada. Houve evidências claras de exposição ao risco da vida humana no mar devido à conduta imprudente do condutor, que não observou os requisitos mínimos de segurança estabelecidos pela Norma da Autoridade Marítima para embarcações de esporte e recreio. Ele navegou sem dispor de material de salvatagem completo e manteve a programação de navegação mesmo sabendo dos problemas de propulsão da embarcação desde a saída. O incidente resultou em danos materiais, mas não houve registro de acidentes pessoais ou poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância da Manutenção Preventiva: O incidente ressalta a necessidade de garantir que todas as embarcações estejam em perfeitas condições de navegação antes de suspender. Problemas de propulsão identificados previamente devem ser resolvidos antes de iniciar qualquer jornada;
- 2) Conformidade com Normas de Segurança: A inobservância das Normas da Autoridade Marítima, como a falta de material de salvatagem completo, aumenta significativamente os riscos durante a navegação. Garantir que a embarcação esteja equipada com todos os dispositivos de segurança obrigatórios é fundamental para a salvaguarda da vida humana no mar; e
- 3) Proprietários e condutores de embarcações devem estar cientes de suas responsabilidades legais e morais, não apenas para a segurança dos passageiros, mas também para a preservação do meio ambiente aquaviário.

RECOMENDAÇÕES

1. ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO - Leia e conheça as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
2. Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer. Não esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar;
3. Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável);
4. Independente do disposto na NORMAM-03/DPC, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que empreenderá;
5. Vistorie o casco quanto à sua estanqueidade, verifique o funcionamento das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio (VHF e/ou HF) e a condição das baterias, além do nível de óleo no cárter do motor e do nível do líquido de resfriamento. Verifique também a integridade do sistema de combustível e se não há vazamentos no compartimento dos motores; e
6. Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atendo às indicações de mau tempo. Verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “www.dhn.mar.mil.br” e “www.cptec.inpe.br”.

Nº: 46/2024	PROCESSO Nº 29.886/2015
Acidente / Fato:	Arribada forçada
Data:	26/08/2014
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Cabo de São Roque, Rio Grande do Norte – RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador, classificado para apoio marítimo, e uma balsa sem propulsão, classificada para transporte de carga e navegação interior, suspendeu de Fortaleza no dia 18/08/2014. No dia 25 do mesmo mês, próximo ao Cabo de São Roque, no litoral do Rio Grande do Norte, a tripulação do rebocador constatou que a má peça da carga, aliada às condições do mar, resultou no deslocamento de um contêiner. Isso causou o rompimento das soldas de sua base e o arrancamento dos parafusos das elipses dos tanques de vante da balsa. Como consequência, a balsa sofreu um alagamento progressivo nos porões, comprometendo sua estabilidade e a segurança do conjunto. Diante da situação, foi necessário que o comboio arribasse ao Porto de Natal-RN para avaliar as condições da balsa. De acordo com os autos, os peritos observaram diversas deficiências no rebocador, incluindo cartas náuticas desatualizadas, potência propulsora diferente da registrada no Certificado de Segurança da Navegação (CSN) e boias salva-vidas com linhas de vida danificadas. Em relação à balsa, constatou-se a inexistência de documentos e a ausência de reclassificação necessária para realizar a viagem de Fortaleza-CE a Itajaí-SC, contrariando o item 1.4 da NORMAM-202/DPC. Conforme os autos, o rebocador era classificado para navegação de apoio marítimo e a balsa para navegação interior. Para realizar a singradura entre Fortaleza e Itajaí, ambas as embarcações deveriam ter solicitado a reclassificação para verificação e estabelecimento de requisitos mais rigorosos, conforme previsto no item 1.4 da NORMAM-202/DPC. A inobservância das normas de segurança da navegação, uma vez que as embarcações não estavam reclassificadas para realizar a viagem pretendida em mar aberto (item 1.4 da NORMAM-202/DPC) e não solicitaram a devida permissão para arribar em Natal (item 0405 da NORMAM-204/DPC), foi determinante para a ocorrência do acidente. Tal negligência foi atribuída ao afretador do rebocador, que descumpriu as normas estabelecidas pela NORMAM-202/DPC.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Peça Adequada da Carga: A falha na fixação segura da carga foi um fator determinante para o acidente, evidenciando a importância de seguir rigorosamente os procedimentos de peça para evitar deslocamentos que possam comprometer a estabilidade da embarcação;
- 2) Atualização de Documentos e Equipamentos: A presença de cartas náuticas desatualizadas e de equipamentos de segurança danificados ressalta a necessidade de manter todos os documentos e materiais em conformidade com as normas vigentes, garantindo a segurança da navegação; e
- 3) Reclassificação das Embarcações: O fato de as embarcações não estarem reclassificadas para a navegação em mar aberto sublinha a importância de cumprir com os requisitos de reclassificação e de solicitar as permissões necessárias para operar em condições distintas das previstas inicialmente.

RECOMENDAÇÕES

- 1) SEÇÃO II da NORMAM-204/DPC item 3.5.1. A alteração do porto de destino, arribada ou abrigo será considerada justificada, sem a necessidade de abertura de IAFN, desde que previamente solicitada à CP/DL/AG de despacho; e
- 2) Item 3.5.2. da NORMAM-204/DPC - Toda embarcação que venha arribar em portos nacionais em decorrência de avaria ou sinistro, mesmo que esteja em atividade de assistência SAR, deverá ter sua entrada condicionada até que o Comandante declare formalmente que as suas condições de fluabilidade são estáveis e que não há risco para o meio ambiente. O titular da CP/DL/AG, a seu critério, poderá subsidiar sua decisão de autorizar a entrada da embarcação, ouvindo a Sociedade Classificadora correspondente, de forma que ela se pronuncie objetivamente sobre se a embarcação oferece condições satisfatórias de segurança para demandar águas interiores.

Nº: 47/2024	PROCESSO Nº 32.910/2018
Acidente / Fato:	Colisão de canoa com pedras, seguido de naufrágio - TO
Data:	12/09/2017
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Ilha do sossego, Peixe – TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	2 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, com casco de alumínio, sem nome e não registrada, foi conduzida por uma pessoa não habilitada para uma pescaria, levando o condutor e dois passageiros a bordo. Enquanto navegavam no Rio Tocantins, no município de Peixe, o condutor decidiu descer o rio com o motor desligado e a hélice levantada da água, aproveitando apenas a correnteza. Quando avistou uma pedra no rio, não conseguiu manobrar a embarcação a tempo de evitar a colisão, resultando no emborcamento da canoa. O condutor e os dois passageiros, que não usavam coletes salva-vidas, foram lançados na água. O condutor conseguiu nadar até a margem e se salvou, mas os dois passageiros foram encontrados sem vida.

O fato de o condutor não possuir habilitação e desconhecer as regras básicas de segurança da navegação, como a importância de manter o motor operacional para garantir a capacidade de manobra, foi determinante para a ocorrência do acidente. Devido à sua imperícia e imprudência, duas vidas preciosas foram perdidas. Não houve registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância da Habilitação:** A habilitação para conduzir embarcações não é apenas uma formalidade; é essencial para garantir que o condutor conheça as regras de segurança e de navegação, evitando assim acidentes;
- 2) Manutenção da Capacidade de Manobra:** Em rios ou corpos d'água com obstáculos, é fundamental manter o motor da embarcação operacional para garantir a capacidade de manobra e evitar colisões, especialmente em situações imprevistas;
- 3) Uso de Equipamentos de Segurança:** O uso de coletes salva-vidas é indispensável em qualquer embarcação, independentemente do tipo de navegação ou da aparente segurança da situação. A falta de coletes contribuiu para as mortes neste acidente;
- 4) Avaliação de Condições Ambientais:** A decisão de navegar apenas com a correnteza, sem o uso do motor, demonstrou falta de percepção do condutor quanto aos riscos ambientais, como pedras e outros obstáculos, que exigem respostas rápidas; e
- 5) Responsabilidade do Condutor:** A imperícia e imprudência do condutor não só colocaram em risco sua própria vida, mas também resultaram na perda de outras vidas humanas, ressaltando a responsabilidade que recai sobre quem está no comando de uma embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Exigência Rigorosa de Habilitação:** É obrigatório que o condutor de uma embarcação seja devidamente habilitado, garantindo assim que apenas pessoas qualificadas e treinadas possam operar essas embarcações;
- 2) Obrigatoriedade de Equipamentos de Segurança:** O uso obrigatório de coletes salva-vidas, especialmente em embarcações pequenas ou em áreas de maior risco, como rios com correntezas ou obstáculos submersos;
- 3) Manutenção da Capacidade de Manobra:** Condutores devem ser orientados a nunca desligar o motor da embarcação em áreas onde há risco de colisão, garantindo sempre a capacidade de manobra para evitar acidentes; e
- 4) Educação e Treinamento:** É extremamente importante a mentalidade e treinamento sobre segurança na navegação, enfatizando a importância do conhecimento das regras de segurança e a conscientização dos perigos associados à navegação sem habilitação adequada.

Nº: 48/2024	PROCESSO Nº 34.306/2020
Acidente / Fato:	Colisão de lancha contra passarela do terminal de atracação
Data:	25/07/2020
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Área do porto de vitória - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada, classificada para atividades de esporte e recreio, e inscrita na Capitania dos Portos do Espírito Santo, era conduzida por um Arrais Amador. Com sete passageiros a bordo, a embarcação desatracou da Marina MAIKAI, com sete passageiros, com destino a Ilha do Frade. Ao retornarem, enquanto navegavam na área do porto de Vitória, ES, o condutor adotou uma conduta arriscada, navegando próximo à margem direita e em alta velocidade. Ao tentar evitar a colisão com o dolphin da TECHNIP, ele errou na manobra, guinando para boreste e colidindo com a passarela do Terminal de Atracação da TECHNIP. O impacto causou a morte da proprietária da lancha, lesões graves no condutor, leves em outros passageiros, e danos à embarcação, sem registro de poluição. A causa determinante apurada nos autos foi a inobservância das normas de segurança da navegação, resultando em graves consequências devido à conduta imperita e negligente do condutor, culminando com o óbito de uma passageira.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A Importância da Conformidade com Normas de Segurança: A observância das normas de segurança da navegação, como as contidas na NORMAM-03/DPC, é crucial para evitar acidentes. A inobservância dessas regras pode ter consequências fatais.
- 2) Escolha Cautelosa da Rota de Navegação: Navegar próximo à margem ou em áreas com obstáculos, especialmente em alta velocidade, aumenta o risco de colisões. Escolher rotas seguras e manter uma velocidade adequada são práticas essenciais;
- 3) Necessidade de Habilidades Adequadas do Condutor: O erro de manobra por parte do condutor, especialmente em situações que exigem respostas rápidas, destaca a necessidade de que o operador da embarcação seja devidamente qualificado e experiente; e
- 4) Risco de Condutas Imprudentes: Comportamentos imprudentes, como navegação em alta velocidade ou em locais inadequados, podem resultar em danos graves à embarcação e riscos à vida humana.

RECOMENDAÇÕES

1) NORMAM-211/DPC - RECOMENDAÇÕES AO PROPRIETÁRIO DA EMBARCAÇÃO

O proprietário de embarcação esporte e/ou recreio, independentemente da responsabilidade administrativa que assume perante a Autoridade Marítima, poderá ser responsabilizado através da Justiça Comum por qualquer ação ou omissão voluntária, negligência, imprudência ou imperícia que cause violação de direitos ou prejuízos à integridade física ou ao patrimônio de terceiros, ao conduzir a embarcação de sua propriedade, emprestá-la ou alugá-la a qualquer pessoa;

- 2) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio;
- 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação; e
- 4) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso de antes do anoitecer. Não esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar e Seja vigilante na condução de sua embarcação.

Nº: 49/2024	PROCESSO Nº 32.863/2018
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática com banhista - SP
Data:	25/07/2020
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia do Rio Negro, Itanhém - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma moto aquática suspendeu da Praia do Rio Negro, conduzida por um motonauta com um passageiro na garupa, rebocando um dispositivo flutuante com uma pessoa em cima. A embarcação navegava em alta velocidade, muito próxima aos banhistas, utilizando um cabo de reboque longo. Durante uma manobra, o dispositivo virou, arremessando a pessoa que estava em cima, que rolou sobre a água por cerca de 15 metros, acabando por atingir um homem que nadava no local. Segundo consta nos autos, o condutor alegou que não percebeu ter atingido alguém, mas notou que seu amigo no dispositivo rebocado havia caído. Ao retornar para buscá-lo, foi alertado por banhistas exaltados de que havia colidido com uma pessoa. Ele então jogou um colete salva-vidas na água para ajudar, mas se afastou aguardando o socorro, devido à atitude agressiva de algumas pessoas que tentavam arrastar a embarcação para a margem. A vítima veio a óbito por hemorragia interna aguda traumática, fraturas ósseas, fratura da base do crânio e traumatismo crânio-encefálico contundente. O condutor agiu de forma imprudente ao navegar próximo aos banhistas e em velocidade superior a 6 nós, que é o limite permitido para navegação no rio Itanhaém, de acordo com a NPCP local. A utilização de uma moto aquática para rebocar um aparato, com uso de cabo longo e em velocidade incompatível para o local, foi determinante para a ocorrência do acidente que ceifou uma vida humana, violando a NORMAM-211/DPC, Art. 0433, alínea “c”, que proíbe esse tipo de reboque em motos aquáticas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Imprudência e Segurança: Navegar próximo a banhistas e em alta velocidade, especialmente em áreas onde há limites claros de velocidade, é extremamente perigoso e pode resultar em graves acidentes. A segurança deve ser priorizada em todas as circunstâncias;
- 2) Cumprimento das Normas: É essencial seguir as normas de segurança estabelecidas, como a NORMAM-211/DPC, que proíbe o uso de motos aquáticas para rebocar dispositivos. Desrespeitar essas regras pode levar a tragédias evitáveis;
- 3) Importância da Habilitação e Capacitação: O condutor de qualquer embarcação deve ser adequadamente habilitado e ter conhecimento das limitações do equipamento e das condições de navegação. Falhas nesse aspecto podem resultar em acidentes graves; e
- 4) Planejamento e Precaução: Antes de utilizar uma embarcação, é fundamental planejar a navegação, considerando os riscos, as características da embarcação, e as condições do ambiente aquático, para evitar acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) 7.2. da NORMAM-211/DPC **EMBARCAÇÕES SUJEITAS À FISCALIZAÇÃO**
Qualquer embarcação está sujeita à Inspeção Naval, para constatação do cumprimento do compromisso assumido pelo proprietário, através do Termo de Responsabilidade, ou de suas condições de segurança. No interesse da garantia da integridade física de banhistas e esportistas, os fiscais dos órgãos conveniados poderão exercer a fiscalização do tráfego das embarcações nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres;
- 2) Item 1.6. da NORMAM-212/DPC - **ÁREAS SELETIVAS PARA A NAVEGAÇÃO**
A fim de resguardar a integridade física das pessoas que estiverem fazendo uso do ambiente, as MA que estiverem sendo utilizadas em atividades de esporte e recreio só podem navegar a partir de duzentos metros da linha de base.
 - Considera-se linha de base:
 - nas praias litorâneas: a linha de arrebentação das ondas; e
 - nos rios, lagos e lagoas, onde se inicia o espelho d'água junto às suas margens.

O trânsito da MA entre o seu ponto de entrada/saída d'água e a linha de base, e vice-versa, deve ser realizado perpendicularmente a essa, e com velocidade baixa, abaixo de três nós; e
- 3) **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.

Nº: 50/2024	PROCESSO Nº 35.068/2021
Acidente / Fato:	Colisão do hélice de catamarã com mergulhadora - PE
Data:	22/02/2020
Tipo da Embarcação:	Catamarã
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Arquipélago de Fernando de Noronha – PE
Área de Navegação:	Interior II
Vítimas:	01 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo Catamarã, classificada para transporte de passageiros em navegação interior, suspendeu do Porto de Santo Antônio por volta das 13h, com quatro passageiros, um instrutor de mergulho e dois mergulhadores, com destino à Pedra Seca para mergulho recreativo. Ao avistar um tubarão-baleia, o comandante posicionou a embarcação para que o peixe passasse pela popa, a bombordo (BB). Após desembarcar dois passageiros e o instrutor, o condutor se dirigiu à popa para liberar mais uma mergulhadora e, ao retornar ao comando, acionou as manetes, provocando um "tranco". O instrutor gritou informando que um mergulhador havia sido atingido pela hélice. A vítima foi socorrida, mas sofreu graves ferimentos que resultaram na amputação da perna esquerda. O acidente foi atribuído à imprudência do condutor, que deixou o comando para verificar o tubarão, acionou as máquinas sem garantir a segurança dos mergulhadores, e não conduziu um briefing eficaz. Além disso, a embarcação navegava em desacordo com o CTS, sem um Marinheiro Auxiliar de Máquinas. Não houve avarias ao Catamarã ou poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os ensinamentos colhidos sobre o ocorrido destacam a importância fundamental de seguir rigorosamente os procedimentos de segurança ao realizar atividades como mergulho recreativo;
- 2) A imprudência do condutor em deixar o comando da embarcação e acionar as manetes sem verificar se os mergulhadores estavam em segurança foi um erro crítico;
- 3) O Comandante do Catamarã desconsiderou o preconizado nas medidas preventivas de segurança que estabelece as Tripulações de Segurança das Embarcações (CTS);
- 4) Este incidente enfatiza a necessidade de um briefing detalhado e eficaz antes de qualquer atividade de risco e a importância de manter uma tripulação completa e qualificada a bordo, conforme os regulamentos; e
- 4) Esses ensinamentos reforçam que a negligência na condução de embarcações e na preparação de atividades pode ter consequências severas, sublinhando a necessidade de cautela e cumprimento das normas de segurança.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Manutenção constante do comando: O condutor da embarcação deve manter o controle total e constante do comando durante todas as operações. Em nenhuma circunstância o controle deve ser abandonado enquanto há pessoas na água ou enquanto a embarcação estiver em movimento.
- 2) A segurança das embarcações que prestam serviços de apoio de mergulho é de responsabilidade das respectivas empresas habilitadas e autorizadas pelo representante da Autoridade Marítima (DPC) para atividade de mergulho, devendo essas zelar pelo fiel cumprimento das medidas preventivas e de segurança dos praticantes de mergulho recreativo conforme as normas em vigor;
- 3) Para garantir maior segurança aos praticantes de mergulho recreativo recomenda-se que seja oferecido pela tripulação um espaço adequado na embarcação de apoio de mergulho para a concentração dos praticantes, e um instrutor de mergulho possa, transmitir o "briefing" de segurança a fim de que a atividade recreativa de mergulho, não seja um risco para os praticantes;
- 4) Esta parte da ABNT NBR ISO 24801 é uma de uma série de Normas relacionadas a serviços e mergulho recreativo, as quais foram preparadas com o objetivo de estabelecer uma série de especificações para práticas de segurança e fornecimento de serviços; e
- 5) Item 9.2 da ABNT 24801-2/2018 - Todas as habilidades subaquáticas em águas confinadas devem ser ensinadas, diretamente supervisionadas e avaliadas por um instrutor de mergulho autônomo, que deve estar na água durante cada sessão. O instrutor de mergulho autônomo deve estar no controle direto dos alunos durante todas as sessões.

Nº: 51/2024	PROCESSO Nº 30.059/2015
Acidente / Fato:	Condução de moto aquática por menor de idade - RS
Data:	14/03/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Jacuí, Ilha do Capim, Porto Alegre - RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo moto aquática, classificada para atividade de esporte e recreio em área de navegação interior, era pilotada por uma criança em uma área movimentada de embarcações no Rio Jacuí, nas proximidades da Ilha do Capim. Essa situação expunha a riscos a segurança da navegação, as vidas a bordo, a própria embarcação, além de vidas e bens de terceiros. Durante o passeio, o proprietário da embarcação, habilitado na categoria de Arrais Amador, suspendeu a viagem com dois passageiros, sendo um deles seu filho menor de idade. Após suspender, o proprietário permitiu que seu filho, de apenas nove anos, conduzisse a embarcação. Enquanto navegavam em direção ao cais na parte sul da Ilha Pintada, foram abordados pela Equipe de Inspeção Naval da Capitania Fluvial de Porto Alegre. Durante a abordagem, os militares constataram que os três ocupantes da moto aquática usavam coletes salva-vidas, e que a chave de segurança estava no punho da criança. O pai, proprietário da embarcação, admitiu que era prática comum deixar o filho conduzir a moto aquática, mesmo sabendo que isso violava as leis e normas da Autoridade Marítima. Ele reconheceu a abordagem como proveitosa e instrutiva. Como proprietário da embarcação e responsável pelo menor, o pai agiu de maneira negligente e imprudente ao permitir que uma pessoa sem habilitação conduzisse a embarcação, expondo a segurança do tráfego aquaviário, a integridade da moto aquática e a vida das pessoas a bordo. A causa determinante foi a inobservância das normas e medidas preventivas de segurança pelo proprietário, que permitiu que seu filho, sem habilitação formal, pilotasse a moto aquática. Felizmente, não houve danos materiais, acidentes pessoais, nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os ensinamentos colhidos dessa ocorrência destacam a importância da observância rigorosa das Normas de Segurança para a navegação e a responsabilidade dos pais ou responsáveis ao permitir que menores operem embarcações;
- 2) Permitir que uma criança conduza uma moto aquática, além de ser proibido, expõe a graves riscos tanto os envolvidos diretamente quanto terceiros e a Segurança do Tráfego Aquaviário local; e
- 3) O condutor / proprietário habilitado, conhecedor nas Normas da Autoridade Marítima, jamais deverá permitir o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas, ajudando assim a prevenir acidentes futuros.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve fazer qualquer manobra sem ter certeza da segurança da embarcação e de seus ocupantes. Cabe lembrar que responderá por atitudes imprudentes perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. O proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Os condutores de motos aquáticas, DEVEM SER conhecedores desta REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 4) Item 3.1.2. da NORMAM-212/DPC - Exame de Habilitação
 - a) O exame para a habilitação de MTA é constituído de prova escrita (ou eletrônica), devendo o candidato possuir idade mínima de dezoito anos e saber ler e escrever. Os procedimentos estão contidos no anexo 3-C; e
- 5) 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.

Nº: 52/2024	PROCESSO Nº 32.370/2018
Acidente / Fato:	Embarcação com excesso de passageiros- AM
Data:	12/04/2017
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Proximidades do Porto da CEASA, Manaus - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não Houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo barco motor, classificada para transporte de passageiros e carga em área de navegação interior, sob o comando de um Contramestre Fluvial, suspendeu da cidade de Manaus com destino a Nova Olinda do Norte, AM. Ao passar pelas proximidades do Porto da Ceasa, a embarcação foi abordada por uma equipe de Inspeção Naval. Durante a contagem dos passageiros, foi constatado um excesso de pessoas a bordo. O comandante foi ordenado a retirar os passageiros excedentes, e a embarcação ficou retida até o cumprimento da ordem. O comandante alegou que o embarque dos passageiros a mais ocorreu porque ele não era responsável pela venda das passagens, explicando que a cobrança e o controle dos passageiros seriam feitos posteriormente, utilizando pulseiras – exceto para as crianças, que não pagam passagens e, por isso, não são contabilizadas. O Marinheiro Auxiliar Fluvial, tripulante da embarcação, afirmou que o responsável pelo controle de entrada e saída dos passageiros era o próprio comandante. Ele também acrescentou que o excesso de passageiros se deveu à falta de controle no embarque e desembarque, já que os ocupantes dos camarotes desembarcavam para se alimentar e, ao retornarem, causavam a superlotação, mas não poderiam ser deixados no porto. Consta nos autos do processo que, segundo os peritos, o fator operacional contribuiu para o ocorrido. Houve imprudência por parte do comandante ao permitir o embarque de pessoas além da lotação permitida, aumentando o risco de acidentes e expondo os passageiros a perigos. Ele descumpriu as boas práticas operacionais necessárias para garantir a segurança da navegação, ao não fazer o controle adequado e efetivo dos passageiros.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O comandante é diretamente responsável pela segurança da embarcação e de todos os passageiros. Ele deve garantir que o controle de embarque e desembarque seja rigoroso e que a capacidade máxima da embarcação seja respeitada, independentemente de quem realiza a venda de passagens;
- 2) Um sistema eficaz de controle de embarque e desembarque é essencial para evitar a superlotação. A contagem correta de passageiros antes de suspender é uma medida básica que não pode ser negligenciada, pois a superlotação aumenta o risco de acidentes; e
- 3) A falta de coordenação entre a tripulação e o comandante, no que diz respeito ao controle de passageiros, foi um fator que contribuiu para o incidente.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Estabelecer um processo claro de venda de passagens em conformidade com a lotação permitida da embarcação;
- 2) Melhoria das Práticas Operacionais: Revisar e fortalecer os procedimentos operacionais da embarcação, incluindo a gestão adequada de passageiros, o controle de entrada e saída, e o uso de pulseiras ou outros métodos para identificar quem está autorizado a permanecer a bordo;
- 3) Considerar a adoção de sistemas eletrônicos ou digitais de controle de passageiros, como o uso de dispositivos que ajudem a monitorar a entrada e saída de pessoas a bordo, evitando erros manuais e falhas de contagem; e
- 4) Nunca exceder a capacidade de lotação da embarcação, mesmo em situações onde os passageiros possam desembarcar temporariamente. O número de passageiros a bordo deve ser controlado a todo momento, e a embarcação só deve seguir viagem quando estiver dentro dos limites permitidos.

Nº: 53/2024	PROCESSO Nº 30.965/2016
Acidente / Fato:	Escalpelamento de menor
Data:	05/06/2015
Tipo da Embarcação:	embarcação artesanal movida a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	São Domingos do Capim - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de madeira, sem nome, não registrada e sem proteção mecânica/cobertura no eixo propulsor, partiu do trapiche de uma comunidade com destino ao município de Mãe do Rio. Durante a navegação no Rio Capim, na Comunidade Batel, zona rural do município de São Domingos do Capim, a embarcação era conduzida por uma pessoa não habilitada, que transportava dois passageiros, incluindo uma menor de idade. A vítima, que estava enrolada em um cobertor, teve o cobertor arrastado pelo eixo propulsor, o que também puxou os cabelos da passageira menor, causando-lhe escalpelamento total. A vítima foi encaminhada ao hospital municipal de São Domingos do Capim, onde recebeu os primeiros socorros. Em seguida, foi transferida para a Santa Casa de Misericórdia em Belém - PA, onde recebeu tratamento especializado, permanecendo internada por cerca de quinze dias. O proprietário e condutor não habilitado da embarcação agiu de maneira negligente e imprudente ao zarpar com a embarcação desprovida de equipamentos adequados para a proteção do eixo propulsor, desrespeitando as normas de segurança da navegação. Esses fatos contribuíram diretamente para a ocorrência do acidente, colocando em risco a vida dos ocupantes a bordo e resultando no escalpelamento sofrido pela passageira menor de idade. A inobservância das Normas da Autoridade Marítima e dos Procedimentos da Capitania dos Portos, no que tange à segurança da navegação e dos passageiros, foi determinante para a ocorrência do acidente. Não houve danos materiais nem poluição ao meio ambiente

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância da Conformidade com Normas de Segurança: É extremamente importante que o condutor siga rigorosamente as normas de segurança na navegação, incluindo a utilização de equipamentos adequados, como a proteção mecânica do eixo propulsor. O descumprimento dessas normas pode resultar em acidentes graves;
- 2) A falta de habilitação contribuiu significativamente para o acidente, pois os conhecimentos adquiridos ao longo do curso abordam diretamente a importância da Segurança do Tráfego Aquaviário durante a condução;
- 3) Esses fatos sublinham a necessidade de garantir que todas as embarcações estejam devidamente equipadas com dispositivos de segurança essenciais, e que sejam conduzidas por indivíduos devidamente habilitados e cientes das normas de segurança.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Todas as embarcações, independentemente do tamanho ou tipo, devem ser registradas para garantir que estejam em conformidade com as normas de segurança da Autoridade Marítima;
- 2) É essencial que todas as embarcações sejam equipadas com dispositivos de proteção adequados para o eixo propulsor, a fim de evitar que objetos ou partes do corpo dos passageiros sejam capturados, especialmente em embarcações com áreas expostas;
- 3) Somente pessoas devidamente habilitadas e treinadas devem ser autorizadas a conduzir embarcações. Os condutores devem ser conhecedores das normas de segurança e procedimentos de emergência;
- 4) Garantir que todos os passageiros utilizem equipamentos de segurança, como coletes salva-vidas, e que esses sejam de fácil acesso e em bom estado de conservação; e
- 5) Realizar manutenção regular em todas as partes da embarcação, incluindo o eixo propulsor, motor e casco, para assegurar que estejam funcionando corretamente e de maneira segura.

Nº: 54/2024	PROCESSO Nº 34.894/2021
Acidente / Fato:	Incêndio durante reparo de rede hidráulica
Data:	28/06/2021
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Graneleiro
Local:	Pier do Terminal Portuário de Cotegipe – BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante uma operação de reparo a bordo de um navio mercante classificado para transporte de carga a granel em navegação em mar aberto, ocorreu um grave acidente. O navio estava atracado por bombordo (BB) no píer TPC-2, do Terminal Portuário de Cotegipe, quando foi detectado um vazamento de óleo hidráulico na rede de operação entre os porões 5 e 6 por boreste (BE). A avaria foi comunicada ao Imediato, que designou dois marinheiros de máquinas e o contramestre para reparar a rede danificada. Devido ao posicionamento da flange, um dos marinheiros teve que deitar-se no convés para remover os parafusos, o que resultou no encharcamento do seu macacão com óleo hidráulico. Quando precisou utilizar uma esmerilhadeira para remover alguns parafusos emperrados, as fagulhas produzidas entraram em contato com o macacão encharcado, provocando um incêndio. O Imediato rapidamente combateu o fogo, e o oficial de serviço notificou o comandante, que providenciou os primeiros socorros e acionou uma ambulância para remover o marinheiro ao hospital. Infelizmente, a vítima veio a falecer devido a queimaduras de 2º e 3º grau em 50% do corpo. O laudo pericial concluiu que o fator operacional contribuiu para o acidente devido a um erro de procedimento, pois a tarefa inicialmente considerada "trabalho a frio" tornou-se "trabalho a quente" com o uso da esmerilhadeira. A ausência de medidas preventivas adequadas e de segurança, aliada ao acúmulo de óleo no macacão e ao centelhamento, foi determinante para a ocorrência do acidente fatal.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância dos Equipamentos de Proteção Individual (EPIs): A necessidade de utilizar EPIs apropriados para cada tipo de tarefa, incluindo macacões resistentes ao fogo, é crucial para proteger a vida dos trabalhadores;
- 2) Identificação de Riscos: Antes de iniciar qualquer operação, é essencial realizar uma avaliação detalhada dos riscos, garantindo que as medidas de segurança sejam ajustadas conforme a complexidade e o perigo da tarefa;
- 3) Procedimentos Adequados: Mudanças nas condições de trabalho, como a transição de um "trabalho a frio" para um "trabalho a quente", devem ser geridas com rigor, aplicando imediatamente procedimentos específicos de segurança para cada tipo de operação;
- 4) Manutenção Preventiva e Limpeza: A necessidade de manutenção adequada e regular para evitar o acúmulo de substâncias inflamáveis e garantir que todos os sistemas estejam operando de forma segura; e
- 5) Resposta Rápida a Emergências: Embora a resposta do imediato tenha sido rápida, o acidente enfatiza a importância de estar sempre preparado para emergências, incluindo treinamentos regulares em combate a incêndios e primeiros socorros.

RECOMENDAÇÕES

- 1) RECOMENDAÇÕES AO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO: cumprir e fazer cumprir a bordo os procedimentos de segurança estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação;
- 2) Implementar revisões regulares dos procedimentos de segurança a bordo, garantindo que as práticas de trabalho a frio e a quente estejam claramente definidas e que todos os tripulantes estejam cientes das medidas específicas para cada tipo de operação.
- 3) Garantir que todas as operações, especialmente aquelas envolvendo risco elevado, sejam documentadas e supervisionadas de perto por oficiais experientes. Relatórios detalhados de cada operação, também podem ajudar a identificar falhas nos procedimentos e melhorar as práticas futuras.; e
- 4) Realizar uma avaliação detalhada de riscos, assegurando que todas as medidas de segurança necessárias estejam em vigor, inclusive quando a natureza do trabalho mudar durante a execução.

Nº: 55/2024	PROCESSO Nº 34.043/2020
Acidente / Fato:	Morte por afogamento, condutor de moto aquática
Data:	12/05/2019
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Tietê, Sabino – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo moto aquática foi conduzida por uma pessoa não habilitada e sem a dotação de coletes salva-vidas, com uma passageira na garupa, sua filha de apenas seis anos de idade. A vítima, que passava um final de semana com a família em um rancho de um condomínio no Município de Sabino – SP, por volta das 11h, pegou a embarcação emprestada de um amigo e saiu para navegar no Rio Tietê com sua filha, ambos sem o uso de colete salva-vidas. Em uma curva, a moto aquática adernou, e tanto o condutor quanto a criança caíram na água. Uma pessoa que estava no local e testemunhou o acidente conseguiu resgatar a criança com vida e sem ferimentos. Contudo, o condutor desapareceu no rio, tendo seu corpo sido encontrado no mesmo dia, por volta das 16h20min, por uma equipe do Corpo de Bombeiros de Lins – SP. O atestado de óbito confirmou a causa da morte como asfixia mecânica/afogamento. O proprietário da embarcação agiu de forma imprudente ao permitir que uma pessoa não habilitada conduzisse sua embarcação com uma criança a bordo e sem oferecer nenhum material de salvatagem, contrariando as Normas da Autoridade Marítima e agindo sem o devido cuidado que a situação exigia. Essa imprudência expôs a risco a segurança da navegação e as vidas de bordo, o que resultou na queda na água e culminou no óbito por afogamento do condutor da moto aquática. Portanto, a permissão dada pelo proprietário para que a vítima pilotasse a embarcação sem ser habilitado e sem que ele e sua filha usassem coletes salva-vidas foi determinante para a materialização do acidente, resultando na perda de uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Destacamos do ocorrido, a importância crucial da observância das normas de segurança na navegação, especialmente em relação ao uso obrigatório de coletes salva-vidas e à habilitação adequada para conduzir embarcações;
- 2) O acidente relatado demonstra que a negligência em seguir as regras de segurança da navegação pode resultar em consequências fatais; e
- 3) É importante reforçar a responsabilidade dos proprietários de embarcações em garantir que as pessoas a quem confiam suas embarcações estejam devidamente habilitadas e preparadas para conduzi-las, protegendo assim as vidas a bordo e evitando acidentes graves.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da Singradura, evitando perigo à navegação que poderiam ter sido previstos;
- 2) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação; e
- 4) Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros comandantes que podem tomar decisões equivocadas, com prejuízo para ambos.

Nº: 56/2024	PROCESSO Nº 33.428/2019
Acidente / Fato:	Naufrágio de canoa artesanal - AM
Data:	10/09/2018
Tipo da Embarcação:	Canoa artesanal
Atividade:	Transporte carga
Local:	Pier do Terminal Portuário de Cotegipe – BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Às 18h do dia 10/09/2018, uma embarcação tipo canoa artesanal, sem nome e não registrada, conduzida por uma pessoa não habilitada e sem coletes salva-vidas, partiu da Comunidade Santa Maria, Urucurá – AM, com destino à Comunidade São José do Jabote, na mesma cidade, transportando um passageiro e cargas diversas. Por volta das 21h30min, a embarcação parou na margem direita do Rio Jatapu. Após o condutor e o passageiro ingerirem bebida alcoólica, a viagem foi retomada com destino à Comunidade São José do Jabote. Por volta das 04h, a canoa começou a fazer água e logo naufragou. O condutor e o passageiro caíram na água. O passageiro, que sabia nadar, sobreviveu; já o condutor, que não sabia nadar, desapareceu, e apesar das várias buscas realizadas, a vítima não foi encontrada. A embarcação foi recuperada e passou por perícia. Conforme os peritos, a condução da canoa em condições de baixa visibilidade, em período noturno, sem luzes de navegação ou holofotes, sem material de salvatagem e com excesso de carga, contribuiu para o naufrágio e seu desfecho. A imprudência do condutor da embarcação, ao não observar as normas de segurança e assumir o risco do acidente, foi determinante no momento em que decidiu conduzir a embarcação durante a noite, com baixa visibilidade, alcoolizado, sem material de salvatagem a bordo e com excesso de carga, sem o devido cuidado necessário. Houve a perda do motor e da carga, mas sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante o planejamento e realização de suas derrotas, para não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo. Ao suspender, o condutor não verificou seu material de salvatagem;
- 2) Antes de suspender, inspecione o casco quanto à sua estanqueidade. Se o condutor tivesse observado as condições de calafeto do casco da embarcação, teria provavelmente evitado esse acidente;
- 3) Todas as embarcações, exceto as pertencentes à Marinha do Brasil, só devem navegar após sua inscrição junto ao CP/DL/AG, do contrário, o Condutor estará sujeito às sanções previstas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) bem como nas esferas civil e penal; e
- 4) Evite o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua tripulação e pelos seus passageiros.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **Habilitação do Condutor:** Certificar-se de que todos os condutores de embarcações estejam devidamente habilitados, conforme as normas de segurança da navegação, para evitar situações de risco e acidentes;
- 2) **Uso de Coletes Salva-Vidas:** Garantir que todas as embarcações estejam equipadas com coletes salva-vidas suficientes para todos os ocupantes, e que estes sejam utilizados durante toda a viagem;
- 3) **Navegação Noturna:** Evitar a navegação em períodos noturnos ou em condições de baixa visibilidade sem os equipamentos adequados, como luzes de navegação e holofotes, para garantir a segurança da embarcação e seus ocupantes;
- 4) **Proibição do Consumo de Álcool:** Reforçar a proibição do consumo de bebidas alcoólicas por parte dos condutores de embarcações, pois isso compromete o julgamento e a capacidade de operar a embarcação de forma segura; e
- 5) **Capacidade de Carga:** Respeitar a capacidade de carga da embarcação, evitando o transporte de peso excessivo que possa comprometer a estabilidade e flutuabilidade da embarcação.

Nº: 57/2024	PROCESSO Nº 33.475/2016
Acidente / Fato:	Naufrágio de moto aquática - Ilhabela, SP
Data:	19/04/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Ponta da Sepituba, Ilhabela - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo moto aquática, classificada para a atividade de esporte e recreio em navegação interior, com capacidade para um condutor e dois passageiros, suspendeu da Marina Ilha Jet Club com destino ao Bonete, conduzida por seu proprietário e transportando duas passageiras. A navegação ocorria normalmente quando, após 30 minutos, chegaram ao Buraco do Cação. O condutor entrou na gruta com as ocupantes da embarcação; porém, uma onda os empurrou ainda mais para dentro da gruta, fazendo com que a moto aquática emborcasse. Na qualidade de condutor e proprietário da embarcação, ele agiu de forma imprudente e imperita, cometendo um erro de manobra e navegação. O risco que assumiu resultou na queda na água de todos os ocupantes, que se viram presos dentro de uma fenda em um espaço confinado, onde os efeitos das ondas e a oscilação do mar foram ainda mais severos, dificultando inclusive o resgate das vítimas e resultando no óbito de uma das passageiras. A imprudência do condutor ao não observar a cautela necessária e ao navegar em uma área com formações rochosas e sujeita aos efeitos amplificados da variação da maré e da altura das ondas, expôs as vidas e os bens a bordo a riscos significativos. Esse erro de manobra e navegação foi determinante para a ocorrência do acidente, que ceifou uma preciosa vida humana. Houve a perda total da embarcação, mas não foi registrada poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Importância da Habilitação e Treinamento: O condutor da embarcação demonstrou falta de perícia ao navegar em uma área de risco, o que enfatiza a necessidade de treinamento adequado e experiência para operar embarcações, especialmente em condições adversas ou em áreas com formações rochosas e riscos naturais;
- 2) Antes de navegar em áreas potencialmente perigosas, como grutas ou áreas confinadas, é crucial avaliar os riscos envolvidos, como a altura das ondas, a variação da maré, e a possibilidade de efeitos adversos. A decisão de entrar na gruta sem considerar esses fatores foi um erro crítico que levou ao acidente; e
- 3) Este caso demonstra como uma decisão imprudente pode rapidamente transformar uma situação de lazer em uma tragédia. A necessidade de manter sempre a segurança como prioridade máxima ao operar qualquer embarcação é fundamental.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **ATENÇÃO Condutor!!!** Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos;
- 2) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;
- 3) Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio;
- 4) Mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e da NORMAM-03/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio; e
- 5) Ao suspender para realizar uma singradura, conheça condições específicas do local, incluindo correntes, ventos e marés. Essas variáveis podem influenciar significativamente a escolha do local de ancoragem e a abordagem utilizada.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”