



# TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA

“Justiça e Segurança para a Navegação”

# BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 13 - 15 de outubro de 2021

“Conhecendo os acidentes e as suas causas determinantes é possível pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los”

## EXPLOSÃO EM NAVIO TANQUE

Explosão em porões de Navio Mercante carregado com trigo provocando avarias estruturais.

## ABALROAMENTO ENTRE DUAS MOTOS AQUÁTICAS

Choque entre duas motos aquáticas por condutores não habilitados executando manobras radicais.

## EMBARCAMENTO DE CANOA DE MADEIRA

Alagamento, embarcamento e queda de pessoas na água causando a morte de 3 passageiros.

## EXPLOSÃO EM LANCHAS DE ESPORTE RECREIO

Explosão no momento da partida do motor seguido de incêndio causando queimaduras graves em 5 passageiros.

# ÍNDICE

03 **MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE**

04 **ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO**

- 05 Acidente de mergulho
- 06 Acidente com moto aquática
- 07 Abalroamento entre duas motos aquáticas
- 08 Moto aquática - Queda na água do condutor e da passageira
- 09 Naufrágio parcial - emborcamento
- 10 Queda de passageiro de dispositivo Big Flyer
- 12 Abalroamento
- 13 Queda na água de condutor de moto aquática seguida de morte
- 14 Alagamento, emborcamento e queda de pessoas na água
- 15 Explosão seguida de incêndio a bordo
- 16 Adernamento brusco seguido de naufrágio
- 17 Encalhe durante a saída do porto
- 18 Queda na água seguida de óbito de passageiro
- 20 Abalroamento de barco a motor com voadeira
- 21 Deriva seguido de encalhe de balsa
- 22 Queda de passageiro na água seguida de morte
- 24 Naufrágio
- 25 Queda na água do condutor seguida de morte
- 26 Explosão
- 28 Colisão de comboio com tronco submerso seguido de naufrágio

29 **INFORMATIVO DO TRIBUNAL MARÍTIMO**

**BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS**

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho

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

Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas Jardim Gabriel**  
SO-RM1-ES **Geová da Cruz Araújo**

Redator Assistente: SO-ES **Cleber** Luiz de Carvalho

Diagramação: 1ºSG-MO **Bruno Percut Caetano**

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



## WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente

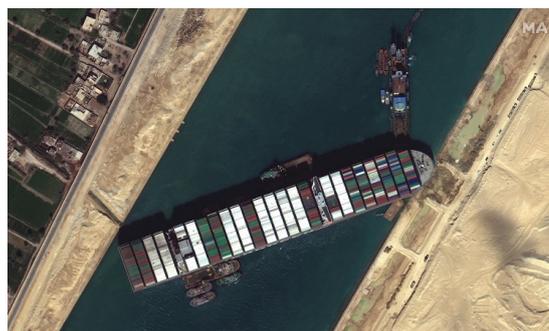
# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 13ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados pelo seu colegiado de juízes, levando ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que são julgados no decorrer do ano e por suas nuances, necessitam ser divulgados.

Em nossas últimas edições, ressaltamos a importância da conscientização sobre a pesca predatória de lagostas; os perigos do mergulho profundo, com o uso de compressores de ar comprimido e da prática ilegal e nociva desses equipamentos. Ressaltamos, também a importância do uso correto e prudente da moto

aquática, responsável por inúmeras ocorrências de acidentes por falhas humanas; os cuidados nas atividades de esporte e recreio; a importância do uso do colete salva-vidas aprovado para uso esportivo “classe V”; e a importância de lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação, não pilotando a moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas.



Nesta edição, traremos à luz o caso da embarcação “EVER GIVEN E SEUS DESDOBRAMENTOS”, que juntamente com o Novo Código Comercial Brasileiro (PL. 487/2013) foi tema do X Workshop de Direito Marítimo, realizado no dia 16 de junho deste ano. Na íntegra, publicaremos o artigo encaminhado à Revista “Portos e Navios”, no dia 12 de maio 2021 (<https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinioao/encalhe-no-canal-de-suez-reflexoes-iniciais-sobre-o-caso-ever-given>). Para relembrar o caso, a embarcação Porta-Contêineres, de bandeira panamenha, encalhou no mês de março por seis dias no Canal de

Suez, causando um colapso no transporte marítimo e um enorme prejuízo comercial ao mundo.

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

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

Naveguem com segurança! Boa leitura!

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

<https://www.marinha.mil.br/tm/>.

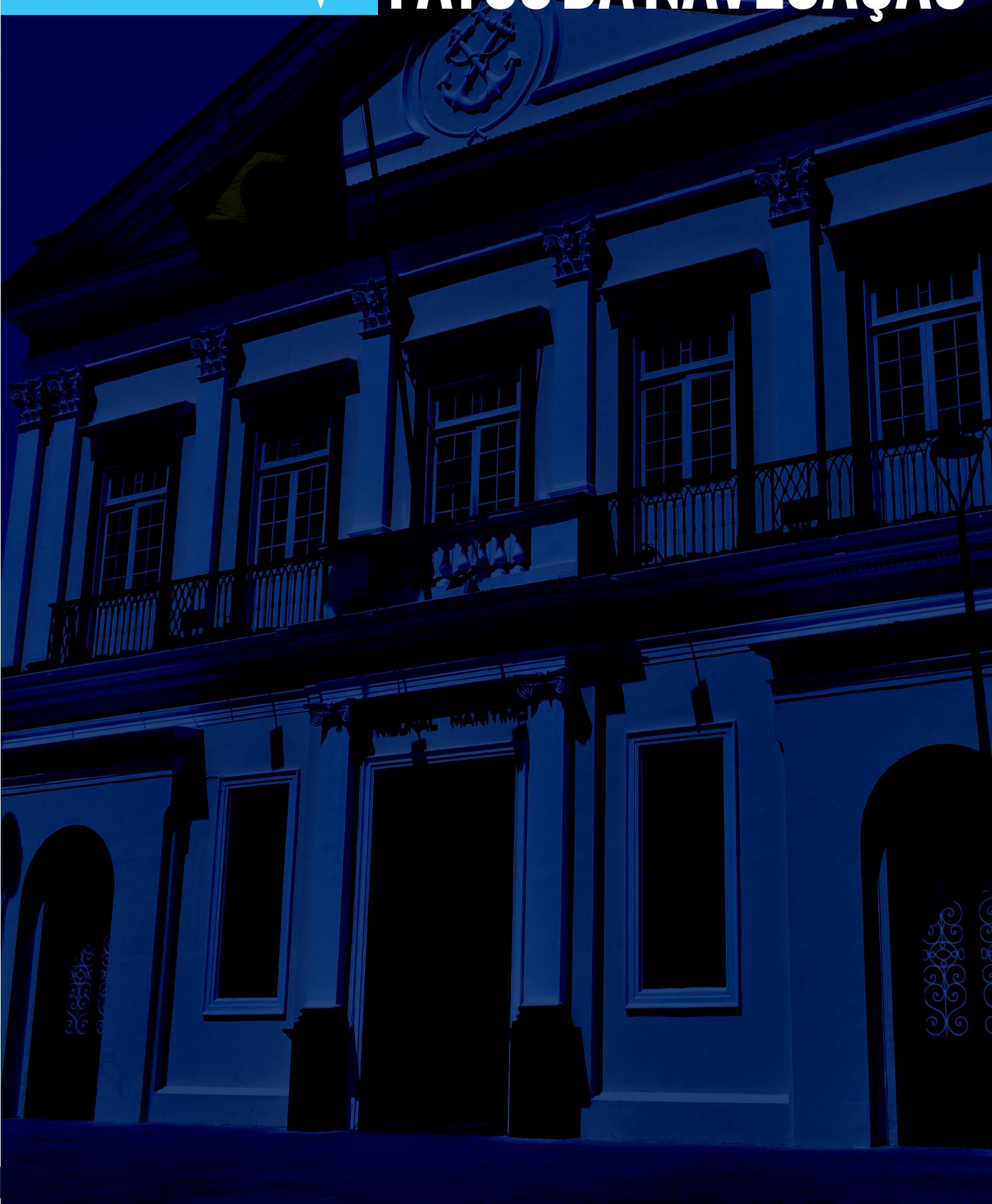
Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha:

<https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>



# ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Nº: 41/2021

PROCESSO Nº 31.179/2016

Acidente / Fato:	Acidente de mergulho
Data:	08/06/2016
Tipo da Embarcação:	Jangada
Atividade:	Pesqueira
Local:	Praia do Rio do Fogo - Rio Grande do Norte - RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	<b>01 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo jangada classificada para pesca em navegação interior, propulsada por um motor de popa de 10HP, com capacidade para quatro tripulantes, suspendeu indevidamente para mar aberto a fim de realizar pesca clandestina de lagostas com uso de compressor de ar comprimido, a cerca de onze milhas náuticas da costa descumprindo as normas e as técnicas para exercer a atividade de pesca subaquática. A Lei nº 9.605/98 dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, em seu art. 34, criminaliza a pesca com uso de apetrechos, técnicas e métodos não permitidos e a Instrução Normativa nº 138/2006, do IBAMA, em seu art. 9º proíbe a captura da lagosta por meio de mergulho de qualquer natureza, descumprindo também a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-13/DPC e NR 15, do MTRAE), expondo a sérios riscos a vida dos aquaviários pelo exercício irregular da profissão de mergulhador, aliada ao emprego de equipamentos inadequados para o mergulho, em clara inobservância às normas, culminando no acidente hiperbárico sofrido pelo tripulante que exercia a atividade de mergulho sem o necessário conhecimento técnico. Teve como causa determinante a vontade dos pescadores voltada para a captura de lagostas com a finalidade de obtenção de lucro. Não houve danos materiais nem poluição do meio ambiente marinho.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandante/Mestres de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as fainas e exijam a qualificação técnica dos tripulantes para o exercício regular da profissão e dos trabalhos a bordo para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Descumprimento da NORMAM 15 da DPC e da NR 15 do MTE;
- 3) O proprietário, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória de lagosta para a qual não estava classificada; e
- 4) Para exercer a atividade de mergulho é necessário que os profissionais sejam qualificados e habilitados por empresas de mergulho cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB).

## RECOMENDAÇÕES

1) Comandante/Mestre, fique atento quanto a legalidade da atividade desenvolvida pela embarcação sob sua responsabilidade. Zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sanções penais previstas na Lei nº 9.605/98 do IBAMA;

2) A pesca predatória, com mergulhos auxiliados por compressores improvisados e rede tipo caçoeira que, enquanto pegam lagosta, arrastam o que tem pela frente é proibida e de forma geral, todos os pescadores sabem, portanto tal prática deve ser evitada; e

3) **A NORMAM-15/DPC Rev 2** - Estabelece normas para a habilitação e cadastro dos Aquaviários do 4º Grupo (Mergulhadores), definidos no **Decreto nº 2.596 (RLESTA), de 18 de maio de 1998**, seu emprego pelas empresas cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB) como prestadora de serviço de mergulho profissional, a partir de sistemas de mergulho certificados, e sua formação pelas entidades credenciadas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB) para ministrar cursos de mergulho profissional; e

4) **Item 0144 - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL)** - A atividade de mergulho profissional (comercial) é efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação. As habilitações adicionais dos mergulhadores requeridas para tipos de trabalho específicos (fotografia submarina, corte e solda submarinos, ensaios não destrutivos, operação de câmara hiperbárica, etc) são da responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho.

Nº: 42/2021

PROCESSO Nº 30.002/2015

Acidente / Fato:	Acidente com Moto Aquática
Data:	22/03/2014
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Represa de Jurumirim - Paranapanema - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Condutor inabilitado, transportando duas passageiras na garupa da embarcação, sem fazer uso dos obrigatórios coletes salva-vidas, navegava com uma moto aquática cedida pelo proprietário, na Represa de Jurumirim /SP, realizando manobras. Ao fazer uma curva para bombordo (BB), o condutor perdeu o controle da embarcação, que adernou causando o emborcamento da mesma, contribuindo para que os ocupantes caíssem na água. O condutor que estava usando o colete salva-vidas conseguiu socorrer uma das passageiras, a outra não sobreviveu à queda na água, em virtude de seu corpo ter afundado. A negligência do proprietário ao ceder o uso da embarcação a terceiros em desacordo às Normas da Autoridade Marítima e a imprudência e imperícia do condutor foram determinantes para a materialização do acidente resultando em danos materiais e a perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de poluição ambiental do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que se refere à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) O condutor inabilitado não observou as regras de segurança da navegação e a boa conduta marinheira durante a singradura;
- 3) É essencial que o condutor e passageiros de uma moto aquática, façam uso do colete salva-vidas;
- 4) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com Moto aquática se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e
- 5) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) Condutor, esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas. **Respeite a lotação máxima;**
- 3) É obrigatório que os ocupantes de motos aquáticas façam uso do colete salva-vidas. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. Se as vítimas estivessem usando o colete salva-vidas poderia ter sido evitada a perda de uma preciosa vida humana;
- 4) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação; e
- 5) **Item 0503 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - COMPOSIÇÃO DA CATEGORIA DE AMADORES** - Amador é todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional. No caso do condutor de moto aquática é imprescindível a Carteira de Habilitação de Amador (CHA), na categoria de Motonauta (MTA), apto para conduzir sua moto aquática nos limites da navegação interior.

Nº: 43/2021

PROCESSO Nº 27.806/2013

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas Motos Aquáticas
Data:	03/12/2011
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Praia do Morro Alto - Ipojuca - PE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Dois embarcações tipo moto aquática, exploradas comercialmente por pessoa jurídica, foram cedidas para duas pessoas não habilitadas, desconhecedoras das normas e regras para conduzir motos aquáticas. Em virtude da falta de experiência, os condutores iniciaram a navegação em alta velocidade, “apostando corrida”, sem saber o risco que estavam expondo suas vidas. Não demorou para que o acidente viesse a se materializar, após efetuar uma manobra radical conhecida como “cavalo de pau”, ficando roda a roda e devido a imperícia acabou ocasionando o abalroamento, provocando avarias entre ambas as embarcações, queda na água dos condutores com graves ferimentos em um deles. A negligência do proprietário em ceder as embarcações para pessoas sem a obrigatória habilitação associada à imprudência e imperícia dos condutores inabilitados em realizar manobras radicais com motos aquáticas sem ter o perfeito domínio da máquina e o devido conhecimento das regras de navegação e segurança do tráfego aquaviário, expondo assim a sérios riscos a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, foi determinante para a materialização do trágico acidente, resultando em danos às embarcações, lesões corporais em um dos condutores, sem registro de poluição ao meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que se refere à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das preciosas vidas humanas;
- 2) Falha dos condutores em não observar as Regras 8 e 14 do RIPEAM;
- 3) Descumprimento do item 114 da NORMAM-02/DPC; e
- 4) MANOBRAS RADICAIS colocam em risco a segurança da navegação e das vidas humanas.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja interior;
- 2) As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio **exigem habilitação do condutor** e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salvaguarda dos banhistas locais;

3) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para a segurança da navegação e cumpri-las;

4) **Regra 8 do RIPEAM** - Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia;

5) **Regra 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda** - Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra;

6) **Item 1114 da NORMAM-02/DPC - Conforme disposto na Regra 14 do RIPEAM, com o seguinte acréscimo:** Não obstante o indicado na alínea (a) da Regra 14 do RIPEAM, uma embarcação de propulsão mecânica navegando a favor da corrente terá preferência de passagem sobre uma embarcação navegando contra a corrente. A embarcação que tem a preferência indicará a maneira e o local da passagem e efetuarão os sinais de manobras prescritos na Regra 34 (a) (1) do RIPEAM segundo as circunstâncias;

7) A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, **JAMAIS** deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática;

- Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação; e

- **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas humanas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a “moto aquática” é um brinquedo, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação.

Nº: 44/2021

PROCESSO Nº 29.505/2015

Acidente / Fato:	Moto Aquática - Queda na água do condutor e da passageira
Data:	06/10/2013
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Barragem de Pirapama - Cabo de Santo Agostinho – PE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Ao chegar à Barragem de Pirapama, o condutor habilitado, recebeu a solicitação de uma jovem para dar uma volta na garupa da moto aquática a qual conduzia, o condutor concordou, apesar de não ser o proprietário da embarcação. Iniciou a singradura sem o uso do obrigatório colete salva-vidas e quando foi fazer o retorno, quando certamente o fez com a realização de manobra radical, na volta, uma marola bateu a bombordo (BB) da moto aquática e caíram os dois na água. Possivelmente devido ao choque na água, a passageira desacordou e não conseguiu flutuar, pois, e segundo o condutor, este, tentou colocar a vítima na embarcação por várias vezes, porém ela escorregava, voltando a cair na água e em um dado momento a vítima afundou e o fato foi materializado com a morte por afogamento de uma pessoa menor de idade vítima da negligência do condutor que subestimou a importância desse equipamento de segurança ao não usá-lo nem oferecê-lo à vítima, descumprindo assim o preconizado no item 0434 da Seção V da NORMAM-03/DPC. Teve como causa determinante o descumprimento das Normas de Segurança previstas e exigidas pela Autoridade Marítima e seus representantes legais. Se o condutor e a passageira estivessem usando o colete salva-vidas, poderia ter sido evitada a perda de uma preciosa vida humana. Não houve danos materiais nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta, devendo conhecer as manobras marinheiras a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) Ficou evidente o erro de manobra, e a imprudência ao fazer manobras radicais com a embarcação;
- 3) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança para realização da navegação; e
- 4) O condutor e a passageira não estavam usando colete salva-vidas, ficando expostos ao perigo e a materialização de acidentes.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **Ao conduzir uma Moto aquática NÃO realize manobras radicais, principalmente se não tiver habilidade suficiente e conhecimento profundo do equipamento;**
- 3) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. Se a vítima estivesse usando o colete salva-vidas poderia ter sido evitado a perda de uma preciosa vida humana;
- 4) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com moto aquática se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e
- 5) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas **(o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).**

Nº: 45/2021

PROCESSO Nº 28.794/2014

Acidente / Fato:	Naufrágio parcial - emborcamento
Data:	12/10/2013
Tipo da Embarcação:	Barco a Motor
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Baía de Guanabara, proximidades da Ilha de Paquetá - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação não inscrita nas CP/DL/AG, navegava nas proximidades da Ilha de Paquetá, conduzida por condutor inabilitado e quatro passageiros que haviam ingerido bebidas alcoólicas, realizou uma guinada brusca para boreste (BE) perdendo o controle da embarcação que provocou o seu emborcamento por BE seguido de naufrágio parcial. Todos caíram na água, o condutor nadou em direção a sua esposa na tentativa de socorrê-la, mas antes de alcançá-la, passou mal e ficou boiando com o rosto voltado para baixo, o que possivelmente causou sua morte por afogamento. Os demais naufragos ficaram agarrados à embarcação. Apenas uma passageira fazia uso do colete salva-vidas. As causas determinantes para a ocorrência do acidente foram a não observância às Normas da Autoridade Marítima para Amadores; embarcação de esporte e recreio caracterizada pela falta de habilitação do Condutor; o consumo de bebida alcoólica e a falta de uso dos coletes salva-vidas, além da embarcação não ser inscrita e, portanto, não tinha conhecimento da capacidade de lotação da embarcação. A imprudência e imperícia do Condutor colocaram em grave risco a segurança do tráfego aquaviário e a incolumidade dos envolvidos no acidente. Se todos estivessem usando os obrigatórios coletes salva-vidas possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana. Não houve registro de danos materiais e nem ambientais.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis 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;
- 2) **Não se deve conduzir embarcações após ingestão de bebidas alcoólicas ou substâncias tóxicas;** e
- 3) Erro de manobra do condutor ao realizar guinada brusca com a embarcação sem observar as medidas de segurança da navegação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e segurança da navegação;
- 2) Item 0710 da NORMAM-03/DPC REV.1 - A embarcação terá sua saída impedida ou será retirada de tráfego pelo tempo necessário para sanar as irregularidades, sem prejuízo das penalidades previstas, quando flagrada nas seguintes situações:
  - a) condutor não habilitado;
  - b) com excesso de lotação;
  - c) condutor sem habilitação específica para a área em que está navegando;
  - d) falta de extintores de incêndio ou extintores fora do prazo de validade;
  - e) falta de coletes salva-vidas suficientes para todos a bordo no momento da inspeção;
  - f) falta de equipamento ou equipamento de comunicações rádio obrigatório avariado;
  - g) poluindo o ambiente, seja com óleo, combustível ou detritos lançados à água; e
  - h) com excesso de óleo nos porões.
- 3) DURANTE A NAVEGAÇÃO - Esteja atento a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima; e
- 4) Anexo 5-G da NORMAM-03/DPC - ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO
  - a) - 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-03, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página [www.dpc.mar.mil.br](http://www.dpc.mar.mil.br);
  - b) - Verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar; e
  - c) - Verifique a previsão do tempo, disponível nos sites: [www.dhn.mar.mil.br](http://www.dhn.mar.mil.br) e [www.cptec.inpe.br](http://www.cptec.inpe.br).

Nº: 46/2021

PROCESSO Nº 30.404/2016

Acidente / Fato:	Queda de passageiros de dispositivo Big Flyer
Data:	08/02/2015
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Praia da Enseada - São Francisco do Sul - SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor de uma Lancha a motor, classificada para transporte de passageiros, realizava o reboque de um dispositivo denominado "Big Flyer" com sete passageiros sobre ele, em determinado momento, em função da alta velocidade o aparato decolou fazendo com que seus passageiros caíssem na água. Durante a queda na água uma das passageiras chocou-se com outra causando-lhe uma fratura no tornozelo esquerdo. Após a ocorrência do acidente, a vítima foi conduzida para a Unidade de Pronto Atendimento pelo Corpo de Bombeiros Voluntários local. A imprudência do Marinheiro Condutor ao imprimir velocidade suficiente para que o dispositivo decolasse foi determinante para a materialização do acidente e incompatível com a dinâmica do passeio, expondo a vida dos passageiros a risco em razão do uso da embarcação em alta velocidade, bem como pela falha na vigilância e no dever de zelo à manutenção da segurança da navegação e das pessoas transportadas, em desacordo com o item 0112 da NORMAM-03/DPC. Não houve danos materiais nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É fundamental que o Comandante siga o planejamento de segurança para realização dos serviços a bordo, não expondo a riscos toda tripulação, bem como a segurança da embarcação, principalmente quando utilizando equipamentos rebocados em atividade de esporte e lazer;

2) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo; e

3) O Condutor da embarcação trafegava em alta velocidade em desacordo com a NORMAM-03/DPC.

## RECOMENDAÇÕES

1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas que transportam;

2) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação;

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; e

4) **Item 0112 da NORMAM-03/DPC** - Atividades com Dispositivos Flutuantes, aéreos, Equipamentos de Entretenimento Aquático e Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPA) atenderão as seguintes regras e recomendações:

a) a utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático nas áreas adjacentes às praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios deverá estar limitada ao estabelecido pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição, a fim de que seja preservada a integridade Básica de banhistas;

b) Os usuários de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático, quando aplicável, deverão embarcar e desembarcar das embarcações rebocadoras somente nos cais, atracadores, trapiches e afins que possuam as condições de segurança adequadas. Além disso, o embarque e desembarque é admitido em praias que possuam local a isso destinado, desde que limitado por boias de demarcação, de maneira a se garantir a segurança dos banhistas;

c) É proibido realizar reboque de dispositivos flutuantes e aéreos no período entre o pôr e o nascer do sol;

d) É proibida a manobra de embarcação rebocadora que objetivem arremessar deliberadamente os usuários dos dispositivos flutuantes na água ou o contato físico entre eles, em especial em dispositivos do tipo banana-boat e disc-boat e/ou semelhantes;

e) O condutor da embarcação deverá assegurar que o cabo de reboque possui comprimento suficiente para manter os usuários livres da popa da embarcação;

f) É obrigatória a utilização de colete salva-vidas por todos os usuários de dispositivos flutuantes e aéreos; e

g) É proibida a manobra de embarcação rebocadora que objetivem arremessar deliberadamente os usuários dos dispositivos flutuantes na água ou o contato físico entre eles.

**BIG FLYER - UM NOVO EQUIPAMENTO DE ENTRETENIMENTO AQUÁTICO. É UM TIPO DE BÓIA INFLÁVEL QUE VOA CHEGANDO A SAIR FORA D'ÁGUA ATÉ 4 METROS DE ALTURA, PROPORCIONANDO UMA ADRENALINA NOS PASSAGEIROS, REBOCADO POR EMBARCAÇÃO, ONDE A EMBARCAÇÃO REBOCADORA NÃO PODE ESTAR CLASSIFICADA COMO DE ESPORTE E/OU RECREIO E SER TRIPULADA, NO MÍNIMO, POR UM CONDUTOR AQUAVIÁRIO E POR UM OBSERVADOR. O OBSERVADOR PODERÁ SER UM AQUAVIÁRIO OU AMADOR.**

---



Nº: 47/2021

PROCESSO Nº 30.681/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	16/08/2015
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática e um Bote
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Praia da Junqueira - Mangaratiba – RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote saiu da Praia da Guaíba com destino à Praia da Junqueira com o Condutor e com seis passageiros a bordo. Já próximo ao destino, foi abalroado pela popa por uma moto aquática que era conduzida por uma pessoa com habilitação de Arrais Amador (ARA) e, que havia suspendido da Praia de Ibicuí, levando dois passageiros a bordo. Enquanto o bote fazia a aproximação da raia para o desembarque dos passageiros, a moto aquática que vinha há uma distância de quarenta metros da popa do bote, se aproximando com a intenção de ultrapassá-lo, por desatenção às Regras 5 e 6 do RIPEAM, acabou abalroando o bote pela popa.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta devendo conhecer as regras marinheiras de navegação a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) Ficou evidente o erro de manobra na navegação que na condição de embarcação que tem intenção de ultrapassar, deveria guinar ou manobrar com a devida antecedência deixando livre a popa da outra embarcação REGRA 9 do RIPEAM; e
- 3) O Condutor não observou as Normas da Autoridade Marítima e as Regras 5, 6 e 7 do RIPEAM.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar e das fazendas de bordo;
- 2) **REGRA 9 Canais Estreitos** - Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá manter-se tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste, Quando uma ultrapassagem em um canal estreito ou via de acesso só for possível se a embarcação alcançada manobrar para permitir uma ultrapassagem segura, a embarcação que pretende ultrapassar deverá indicar esta intenção emitindo o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (I). A embarcação alcançada deverá, caso esteja de acordo com a ultrapassagem, emitir o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (II) e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem em segurança. Em caso de dúvida, poderá emitir os sinais sonoros dispostos na Regra 34 (d) (II). Esta Regra não dispensa a embarcação que alcança de sua obrigação como disposto na Regra 13;
- 3) **REGRA 5 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) **REGRA 6 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; e
- 5) **REGRA 7 Risco de Abalroamento** - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento.

////////////////////////////////////  
**PARA UMA NAVEGAÇÃO SEGURA, É IMPRESCINDÍVEL QUE  
 O CONDUTOR ESTEJA SEMPRE VIGILANTE E ATENTO AS  
 MANOBRAS REALIZADAS!!!**

Nº: 48/2021

PROCESSO Nº 33.125/2019

Acidente / Fato:	Queda na água de condutor de Moto aquática, seguida de morte
Data:	15/04/2018
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Alagado Mourão - Campo Mourão - PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante uma confraternização entre amigos realizada em uma chácara particular a beira do Alagado Mourão, havia uma embarcação tipo moto aquática onde fora utilizada em diversos momentos. Segundo o relato no depoimento do proprietário da embarcação, disse que a embarcação estava amarrada no trapiche. A embarcação se soltou, afastando-se, momento em que a vítima foi até a embarcação para recuperá-la, mas, sem vestir o colete salva-vidas que se encontrava em um barraco próximo ao trapiche, optando por navegar em seguida. Após algum tempo de navegação, o acidente foi materializado quando a embarcação girou sobre seu próprio eixo e o condutor caiu na água, tornando-se vítima fatal da sua provável imprudência. Tendo como causa determinante o descumprimento das Normas vigentes sobre a obrigatoriedade do uso de coletes salva-vidas na condução de moto aquática. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcações motorizadas só é permitida às pessoas devidamente habilitadas a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Houve falha da vigilância durante a guarda da embarcação; e
- 3) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta, devendo conhecer as Normas da Autoridade Marítima, a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação;
- 2) **Ao conduzir uma Moto aquática NÃO realize manobras radicais, principalmente se não tiver habilidade suficiente e conhecimento profundo do equipamento;**
- 3) É obrigatório o uso de coletes salva-vidas pelos condutores e passageiros de motos aquáticas. A não utilização do colete salva-vidas compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. Se a vítima estivesse usando o colete salva-vidas poderia ter sido evitado a perda de uma preciosa vida humana;
- 4) Condutor, não seja imprudente, só navegue com a moto aquática se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e
- 5) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas (**o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal**).

### NÃO É RECOMENDÁVEL NA CONDUÇÃO DE MOTO AQUÁTICA:

- **CONDUZIR PASSAGEIRO NA FRENTE;**
- **USO À NOITE (A MOTO AQUÁTICA NÃO POSSUI LUZES DE NAVEGAÇÃO); E**
- **TRAFEGAR EM ÁREAS DE SEGURANÇA E EM LOCAIS INTERDITADOS À NAVEGAÇÃO.**

Nº: 49/2021

PROCESSO Nº 33.519/2019

Acidente / Fato:	Alagamento, emborcamento e queda de pessoas na água
Data:	20/03/2019
Tipo da Embarcação:	Canoa de madeira
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Lago Maracaçumé - São Cristovam, Viana –MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>3 VÍTIMAS FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Canoa de madeira, a propulsão mecânica, sem nome e não inscrita nas CP/Del/Ag, conduzida por pessoa não habilitada e que havia consumido bebida alcoólica, suspendeu do povoado Prequéu com destino ao povoado São Cristovão, transportando quatro pessoas (todas sem coletes salva-vidas). Ocorre que durante a travessia o condutor percebeu a alteração meteorológica e resolveu guinar a embarcação para boreste (BE) a fim de se aproximar da margem mais próxima, no entanto, um dos passageiros que estava na popa da embarcação assustou-se e levantou bruscamente, comprometendo a estabilidade, provocando alagamento seguido do emborcamento da embarcação e queda das pessoas na água. A imprudência e a negligência do condutor expuseram a sérios riscos a vida das pessoas tendo sido determinante para a ocorrência e se materializou com o acidente e a perda de três preciosas vidas humanas. Não houve poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo ser habilitado e conhecedor das fainas marinheiras a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. Se as vítimas estivessem usando o colete salva-vidas poderia ter sido evitado à perda de três preciosas vidas humanas;
- 3) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;
- 4) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas; e
- 5) **Não se deve consumir bebidas alcoólicas antes e durante a condução de embarcações. A ingestão de bebidas alcoólicas e de outras substâncias químicas antes ou durante a singradura coloca em sérios riscos a salva-guarda das vidas humanas e a segurança da navegação.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;
- 2) Recomenda-se o uso de coletes salva-vidas pelos condutores e passageiros. A não utilização do colete salva-vidas compromete a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação. Se as vítimas estivessem usando o colete salva-vidas poderia ter sido evitado à perda de preciosas vidas humanas;
- 3) Quanto ao posicionamento dos coletes salva vidas, estes deverão estar em locais de fácil acesso e devidamente sinalizados. Para os passageiros que viajam sentados, recomenda-se posicionar abaixo do assento. Para os demais passageiros, os coletes podem ser posicionados no teto, desde que haja facilidade de retirada, sem a necessidade de auxílio externo, ou em prateleiras/estantes abertas, de fácil acesso;
- 4) A habilitação dos amadores será comprovada por meio da Carteira de Habilitação de Amador (CHA);
- 5) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais nem movimentos bruscos quando a embarcação tiver pouca borda livre e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;
- 6) ANEXO 5-G, da NORMAM-3/DPC –
  - a) **Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);**
  - b) **Respeite a lotação máxima;**
  - c) **Evite o consumo de bebidas alcoólicas antes e durante a navegação; e**
  - d) **Comandante, se as condições meteorológicas se agravarem, determine que todos vistam seus coletes salva-vidas em sua embarcação de pequeno porte.**

Nº: 50/2021

PROCESSO Nº 32.637/2018

Acidente / Fato:	Explosão seguida de incêndio a bordo
Data:	25/02/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago Paranoá - Brasília - DF
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>5 Vítimas não fatais</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor conduzida por uma pessoa não habilitada e com quatro passageiros a bordo, estava fundeada no lago Paranoá. Na ocasião que foi dada a partida através da ignição, ocorreu uma explosão seguida de princípio de incêndio no compartimento de máquina, provocando queimaduras nos cinco ocupantes e danos materiais na forração interna e equipamentos do compartimento do motor. Depois de debelado o princípio de incêndio, as vítimas foram socorridas e encaminhadas para atendimento médico. A causa determinante apurada foi a ausência de medidas de segurança antes de iniciar a partida do motor da lancha, de modo que fosse realizada uma inspeção prévia no porão da praça de máquinas a fim de verificar a presença de gases confinados, uma vez que havia um possível vazamento na mangueira de combustível, deixando combustível depositado no porão da embarcação. A negligência do condutor pela falta de experiência, ao deixar de implementar as medidas de segurança antes de iniciar a partida do motor da lancha, contribuiu para que quase fossem ceifadas as vidas humanas que estavam a bordo. Não houve poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo conhecer as fainas marinheiras a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) **O condutor não cumpriu as recomendações constantes no ANEXO 5-G da NORMAM-3/DPC;**
- 3) O condutor deixou de fazer a manutenção preventiva antes de tentar sair com a embarcação; e
- 4) **O condutor NÃO habilitado expôs a risco a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-03/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir embarcação é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame;
- 2) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO:** Antes de serem ligados os motores elétricos ou mesmo equipamentos elétricos, os compartimentos utilizados para transporte de cilindros de gás, produtos químicos ou combustíveis, devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados;
- 3) **A manutenção preventiva** mantém o equipamento em bom estado de uso e conservação, corrige defeitos previamente identificados. Antecipamo-nos para que o equipamento não pare seu processo diário ou manifeste defeitos maiores ou irreversíveis que possa levar ao descarte ou comprometendo a rotina do local de trabalho ou venha causar acidentes; e
- 4) A atenção na vigilância e a cautela são essenciais para uma navegação segura.

**NUNCA PERMITA O USO DE EMBARCAÇÕES POR PESSOAS NÃO HABILITADAS!**

Nº: 51/2021

PROCESSO Nº 31.226/2016

Acidente / Fato:	Adernamento brusco seguido de naufrágio
Data:	25/02/2016
Tipo da Embarcação:	Lancha
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Baía de Guanabara - RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha encontrava-se atracada a contrabordo de um rebocador onde faria o transbordo de quatro caixas containeres, cada uma contendo 1000 litros de óleo lubrificante. Tendo sido a carga estivada de modo uniforme, sendo duas caixas a meia nau e outras duas na popa da embarcação, posicionadas uma em cada bordo. Ao início da faina, as caixas foram todas desapeadas das cintas que as prendiam em olhais situados no convés da embarcação, no momento que o guindaste do rebocador içou a primeira caixa, outra lancha teria passado em alta velocidade provocando marolas e conseqüentemente o deslocamento da carga para bombordo (BB) provocando o adernamento da embarcação e rompendo os cabos que a mantinham atracada ao rebocador. O operador do guindaste ao ver a situação, retornou com a carga de volta ao convés a fim de estabilizar, mas foi em vão, o acidente acabou se materializando com o naufrágio da lancha. Durante o deslizamento da carga, um dos contêineres prendeu a perna de um dos tripulantes contra o costado, mas este conseguiu se desprender. A imperícia e imprudência do responsável da carga em desapear todas as caixas em uma área de grande fluxo de embarcações foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos materiais, com uma vítima não fatal e sem registro de poluição ambiental do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/Condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) As Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos visando à segurança da navegação; e
- 3) **Descumprimento dos Itens 0514 e 0515 da NORMAM-01/DPC Mod39** – Requisitos para o Transporte de Carga no Convés.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) **Item 0514 da NORMAM-01/DPC Mod 39- TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS** - Estabelece normas para o transporte de carga no convés para todas as embarcações com AB > 50 que transportem carga em conveses expostos e para as embarcações, que mesmo sem transportar carga no convés, façam parte de um comboio;
- 3) **Item 0515 da NORMAM-01/DPC Mod 39 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS:**
  - a) **Estabilidade** - A embarcação deverá apresentar, para cada condição de carregamento, estabilidade intacta satisfatória, ou seja, atender todos os critérios de estabilidade previstos nestas normas para a região onde pretenda navegar; e
  - b) **Amarração** - A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo. As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga.

Nº: 52/2021

PROCESSO Nº 30.973/2016

Acidente / Fato:	Encalhe durante a saída do porto
Data:	18/12/2015
Tipo da Embarcação:	Navio Mercante
Atividade:	Transporte de carga geral
Local:	Porto de São Francisco do Sul - SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante que navegava no canal de acesso ao porto de São Francisco do Sul, Após suspender do fundeadouro localizado próximo ao Terminal de Itapoá, durante a manobra de saída do porto, o Comandante não observou que o navio navegava por uma rota diferente daquela antes traçada por sua tripulação e antes de o navio montar a boia 14 do canal, o Prático deu a ordem de “todo leme a boreste” diretamente ao timoneiro, e antes da interferência do Comandante, o navio encalhou dentro do canal de acesso. O erro de navegação foi determinante para o acidente que teve como consequências danos materiais ao navio, despesas para o desencalhe e atraso na viagem. Não houve registro de acidentes pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É fundamental que o Comandante conheça as Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos para a condução segura do navio na entrada e saída dos portos não expondo a riscos a segurança da navegação, das preciosas vidas humanas e fazendas de bordo;

2) É fundamental que os Comandantes de embarcações mantenham o controle rígido e efetivo de todas as manobras e serviços realizados a bordo para evitar acidentes;

3) Durante as manobras do navio, todas as ordens serão precedidas do apelativo TIMONEIRO, e serão concisas e claras para não deixar dúvidas; e

4) Um ERRO de comunicação entre o Prático e o Timoneiro pode causar acidentes graves para a navegação.

**O Prático é o aquaviário responsável por realizar as atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que assegura a livre movimentação da embarcação. Este profissional é essencial para a segurança da navegação.**

## RECOMENDAÇÕES

1) O Comandante é o responsável pela condução segura do navio durante todas as manobras não expor a riscos a segurança da navegação, das preciosas vidas humanas e das fazendas de bordo;

2) Os navegantes que forem demandar a área de um porto organizado deverão ter atenção às características

de entrada do canal de acesso e ao cumprimento do sistema de balizamento, devendo ser conhecidas as informações do Roteiro e das Cartas Náuticas;

3) As embarcações, quando em movimento em um canal de navegação, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, a fim de estar pronto para ser largado em caso de emergência;

**4) Acordo item 0228 SEÇÃO IV da NORMAM - 12/DPC - DOS DEVERES DO PRÁTICO**

**a) Compete ao Prático no desempenho das suas funções:**

1) Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;

2) Manter-se apto a prestar o Serviço de Praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP, observada a restrição prevista na alínea p) do item 0224;

3) Estabelecer as comunicações que se fizerem necessárias com o Serviço de Tráfego de Embarcações - VTS (quando disponibilizado pela Autoridade Portuária) e outras embarcações em trânsito na ZP, de modo a garantir a segurança do tráfego aquaviário;

4) Comunicar à CP/DL/AG as variações de profundidade e de correnteza dos rios, canais, barras e portos, principalmente depois de fortes ventos, grandes marés e chuvas prolongadas, assim como quaisquer outras informações de interesse à segurança do tráfego aquaviário;

5) Comunicar à CP/DL/AG qualquer alteração ou irregularidade observada na sinalização náutica;

6) Comunicar, com a maior brevidade possível, ao Comandante da embarcação e à CP/DL/AG, a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da faina de praticagem e que impliquem risco à segurança da navegação;

7) Manter-se atualizado quanto às particularidades do governo, da propulsão e das condições gerais das embarcações, a fim de prestar com segurança e eficiência o Serviço de Praticagem;

**5) ARTE NAVAL - Vozes de manobra para o timoneiro:** Todas as vozes de manobra devem ser concisas e enunciadas com clareza. Usualmente, são dadas pelo Comandante do navio ou pelo Oficial de Quarto; e

6) O timoneiro acusará o recebimento da ordem, repetindo o que escutou, ao iniciar a execução, e depois comunicando como ficou o leme.

Nº: 53/2021

PROCESSO Nº 31.212/2016

Acidente / Fato:	Queda na água seguida de óbito de passageiro
Data:	11/06/2016
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Entre as Ilhas dos Búzios e da Vitória - Ilhabela - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>01 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de transporte de passageiros, tipo Bote, capacidade para dois (2) tripulantes e dezoito (18) passageiros, classificada para navegação interior, suspendeu do píer de São Francisco, em São Sebastião, para efetuar pescaria nas imediações da ilha Vitória, em Mar aberto. Durante o trajeto, devido às condições climáticas desfavoráveis para a navegação, pararam nas imediações de um ponto conhecido como “POÇO” e deu início a pescaria concomitante a realização de um churrasco; passado algum tempo, devido o local não está bom de peixe, os passageiros reclamavam que aquele local estava ruim e que o combinado seria a ilha Vitória e não onde estavam. Então o Comandante da embarcação suspendeu em direção a ilha Vitória, durante o trajeto, ocorreu a queda de um passageiro na água e ao ser avisado, o Comandante do Bote parou as máquinas, em seguida deu máquinas à ré, nesta ocasião, possivelmente algo enroscou no hélice e a embarcação ficou sem propulsão. Outra embarcação que navegava nas imediações efetuou o reboque até o píer de São Francisco. Ao chegar ao píer, o proprietário pediu para verificarem o que havia acontecido com a propulsão da embarcação e foi constatado que havia um corpo preso ao eixo da embarcação. Militares do Corpo de Bombeiros local fizeram a retirada do corpo que foi reconhecido como sendo da vítima fatal que havia caído no mar. A tripulação estava em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) além de o proprietário ter contratado tripulante não habilitado para compor sua tripulação. Teve como causa determinante o emprego da embarcação para trafegar em área para qual não era autorizada a navegar, sob condições de mau tempo, com deficiência quantitativa e qualitativa de tripulação associado ao erro de manobra do Comandante. A imprudência e negligência do proprietário e condutor da embarcação colocaram em grave risco a segurança da navegação, que se concretizou com a morte do passageiro. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição ambiental do meio aquaviário.



**“COMANDANTE, TRANSPORTAR  
PASSAGEIROS É UMA GRANDE  
RESPONSABILIDADE, SEJA PRUDENTE!”**

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura, bem como as condições climáticas do local;
- 2) Uma embarcação só deverá ser empregada na atividade para a qual foi classificada;
- 3) Antes se fazer ao mar, os condutores de embarcações devem verificar se a equipagem de bordo está completa;
- 4) O proprietário empreendeu navegação noturna sem que a embarcação estivesse preparada, com excesso de lotação e tripulante não habilitado;
- 5) As embarcações devem cumprir o estabelecido no CTS/TIE, de modo a preservar a segurança da navegação; e
- 6) O proprietário permitiu o embarque de tripulante não habilitado o que compromete a segurança da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para conduzir uma embarcação é imprescindível que o condutor seja habilitado, evitando assim **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e **NÃO** permitir que a embarcação seja empregada em outra atividade diferente daquela para qual foi classificada;
- 2) **Item 0326 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM** - Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos que daquela em que estão autorizadas a operar, deverá solicitar à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem;
- 3) Toda embarcação ao empreender uma singradura deverá ter abordo o material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas. Devendo ter em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes;
- 4) É imprescindível que todos os condutores de embarcações observem com rigor a capacidade de lotação da embarcação;
- 5) **Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS** - As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser

estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);

6) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a composição da sua tripulação de acordo com seu interesse, observando a lotação prevista para a embarcação. A tripulação deverá possuir habilitação compatível com a área de navegação da embarcação; e

7) Antes de iniciar a singradura, verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “[www.dhn.mar.mil.br](http://www.dhn.mar.mil.br)” e “[www.cptec.inpe.br](http://www.cptec.inpe.br)”.

////////////////////////////////////

**OBS: ATENÇÃO COMANDANTE!**

**TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA FUNÇÃO DE GRANDE RESPONSABILIDADE, REQUER CONSTANTE ATENÇÃO AS MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURANÇA PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA E AÇÕES QUE NÃO EXPONHA A RISCOS A VIDAS DOS PASSAGEIROS. NO CASO DE EMBARCAÇÕES DE PEQUENO PORTE COM POUCA BORDA LIVRE, EVITAR QUE OS PASSAGEIROS FIQUEM DE PÉ, CAUSANDO O DESEQUILÍBRIO DA EMBARCAÇÃO. RECOMENDA-SE AINDA QUE DURANTE A SINGRADURA TODOS VISTAM O COLETE SALVA-VIDAS.**

---



Nº: 54/2021

PROCESSO Nº 30.545/2016

Acidente / Fato:	Abaloamento de Barco a motor com Voadeira
Data:	09/01/2015
Tipo da Embarcação:	Barco a Motor e uma Voadeira
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Rio Negro - Tarumã-Açu - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>3 VÍTIMAS FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco a motor navegava em período noturno no Rio Negro, classificado para o transporte de carga, conduzido por um Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas, NÃO habilitado para a função (estando a bordo sozinho), quando deveria ser conduzido por um Mestre Fluvial (MFL). Outra embarcação tipo Voadeira, sem qualquer luz de navegação, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, navegava em rumo quase oposto, conduzida por pessoa NÃO habilitada, transportando sete passageiros e sem material de salvatagem, situação que representou exposição a risco e se materializou no abaloamento e naufrágio da Voadeira. O acidente vitimou três jovens, o condutor e dois passageiros da lancha voadeira, além de danos materiais causados, sem registro de poluição ambiental. Quanto às causas determinantes: Voadeira trafegando em período noturno sem luzes de navegação, ambas as embarcações conduzidas por pessoas não habilitadas e que cometeram falha na vigilância. Se não fosse a negligência do proprietário da lancha voadeira que permitiu que sua embarcação navegasse à revelia da Autoridade Marítima, posto que não inscrita e conduzida por pessoa não habilitada, não teriam sido ceifadas três preciosas vidas humanas.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é o responsável legal pelas vidas humanas e atividades realizadas a bordo de sua embarcação devendo zelar pela segurança, legalidade de suas atividades e a não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário, em desacordo com a legislação, permitiu que sua embarcação navegasse à revelia da Autoridade Marítima empregando-a em atividade de transporte de passageiros para a qual não estava classificada, uma vez que a mesma NÃO era inscrita nas CP/DL/AG;
- 3) Para conduzir embarcações é mandatório que o condutor seja habilitado para não expor a risco as vidas humanas que transporta; e
- 4) As embarcações que não são equipadas com luzes de navegação, só deverão trafegar do nascer ao pôr do sol.

## RECOMENDAÇÕES

**1) ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO** - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abaloamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página [www.dpc.mar.mil.br](http://www.dpc.mar.mil.br);

**2) Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP/DL/AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), onde estabelece sua classificação e emprego;

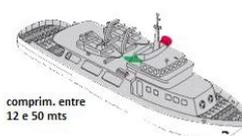
**3) Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS.** As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);

**4) Luzes de Navegação** - todas as embarcações, quando em navegação noturna, deverão exibir luzes de navegação, conforme a parte "C" do RIPEAM; e

**5) ANEXO 5-G da NORMAM-03/DPC** - Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (**o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal**). Respeite a lotação máxima.

Embarcação cujo comprimento fica entre 12 e 50 metros:

- luz de mastro de vante (alcance de 5 milhas);
- luz de mastro de ré (facultativa);
- luzes de bordos; e
- luz de alcançado.



comprim. entre 12 e 50 mts

Nº: 55/2021

PROCESSO Nº 30.182/2015

<b>Acidente / Fato:</b>	Deriva seguido de encalhe de balsa
<b>Data:</b>	15/04/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Balsa
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Praia de Imbassaí - São João – BA
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma Lancha a motor classificada para navegação interior II e transporte de passageiros, conduzida por pessoa com habilitação diferente da classificação exigida pela legislação em vigor, ou seja, o condutor era um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), quando deveria ser um Moço de Convés (MOC), suspendeu de Piaçabuçu – AL, com destino à Valença – BA, rebocando uma Balsa também classificada para navegação interior que estava com sua inscrição cancelada e mau estado de conservação. Próximo ao município de Mata de São João – BA foram surpreendidos por um forte temporal, fazendo com que a estrutura de sustentação da rampa não suportasse as condições do mar que veio arriar causando o rompimento de um dos cabos do sistema de reboque; foram feitas diversas tentativas para recuperar o sistema de reboque, mas não obtiveram êxito, culminando com a balsa ficando à deriva, sendo encontrada posteriormente perdeu a balsa de vista, esta, encalhou na praia de Imbassaí - BA. A imperícia e negligência do Comandante da lancha ao conduzir embarcação sem a habilitação adequada para atividade, realizando a faina de reboque de forma improvisada, sem conhecimento, em mar aberto, expuseram a risco as embarcações, as vidas humanas e fazendas de bordo. A causa determinante apurada foi o uso de lancha de passageiros, classificada para navegação interior, em faina de reboque em mar aberto, usada como rebocador.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Comandantes/Condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação;
- 2) A embarcação foi empregada em serviço diferente da sua classificação, em desacordo com o Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 21; e
- 3) O proprietário empregou a embarcação em navegação de mar aberto quando a mesma era classificada para navegação interior; e
- 4) O proprietário empregou a embarcação em faina de reboque, em mar aberto, sem observar as Normas de Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP/NPCF).

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação; Visando resguardar a segurança do tráfego aquaviário, em decorrência das condições meteorológicas adversas,
- 2) **Acordo item 0403 da NPCP-AL/2018 - Reboque**  
- Antes de efetuar o pedido de despacho da embarcação a ser rebocada e do seu rebocador, o interessado deverá apresentar requerimento à CPAL ou AgPenedo, solicitando autorização para executar a faina de reboque, com antecedência mínima de 5 dias úteis, em relação à data de saída. O requerimento deverá:  
I - ter como anexo um Plano de Reboque emitido por Sociedade Classificadora ou de representante qualificado da seguradora, ou declaração do Comandante do navio rebocado ou do rebocador, quando a embarcação rebocada não for tripulada, atestando as condições satisfatórias de segurança e de prontidão de todo o dispositivo rebocador, aparelho de reboque e rebocado;
- 3) **Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES** - deverá utilizar a embarcação somente para o tipo de navegação, atividade ou serviço em que for classificada, evitando assim expor a segurança da navegação e de sua própria embarcação;
- 4) O Condutor da embarcação deverá ter conhecimento e respeitar o **Item 0106 da NORMAM-03/DPC**, quanto às áreas limites classificadas para o tipo de sua embarcação:
  - a) **Navegação em Mar Aberto** - realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;
  - b) **Navegação costeira** - aquela realizada dentro dos limites de visibilidade da costa até a distância máxima de 20 milhas náuticas;
  - c) **Navegação Interior** - a realizada em águas consideradas abrigadas ou parcialmente abrigadas. As áreas de navegação interior serão subdivididas nos seguintes tipos:
    - a. **Área 1** - áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações; e
    - b. **Área 2** - áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações. As Áreas de Navegação Interior são estabelecidas através das Normas e Procedimentos das Capitania dos Portos/Capitania Fluviais (NPCP/NPCF), de cada Capitania, com base nas peculiaridades locais; e
- 5) As embarcações empregadas como transporte de passageiros, com AB até 20, serão submetidas à vistoria quando da sua inscrição inicial, **reclassificação**, transferência de propriedade, transferência de jurisdição, renovação do TIE, e quando for solicitada alterações de características das mesmas.

Nº: 56/2021

PROCESSO Nº 29.216/2014

Acidente / Fato:	Queda de passageiro na água seguida de morte
Data:	09/02/2014
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Vila da Barca, canal de acesso ao Porto de Belém - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 09/02/2014, uma embarcação suspendeu do porto da Praça Princesa Isabel, na orla fluvial de Belém, transportando **vinte e oito passageiros** e dois tripulantes, sob o comando de um MARINHEIRO FLUVIAL AUXILIAR DE CONVÉS (MAF), a fim de realizar um passeio fluvial na Ilha de Cotijuba, chegando ao destino por volta das 11h30min. A embarcação fundeou na praia do farol da ilha de Cotijuba onde a maioria dos passageiros desceu e foi para a praia. Durante o retorno, quando navegava na Baía do Guajará, altura da vila da Barca, no canal de acesso ao porto de Belém, o tempo mudou, com formação de muitas nuvens, iniciando uma forte chuva, águas agitadas, maré de enchente e com baixa visibilidade. O Comandante da embarcação determinou que todos ficassem na parte interna, mas teve um passageiro que resolveu permanecer no convés principal junto à proa, por bombordo (BB), quando este, se levantou para procurar abrigo na parte interna da embarcação, se desequilibrou e caiu na água. Imediatamente um dos passageiros que estava próximo, deu o alarme que havia caído uma pessoa na água, sendo então lançada uma boia circular na água, outro passageiro guarneceu um colete salva-vidas e saltou na água no intuito de resgatar a vítima. Enquanto isso, o Comandante da embarcação manobrou e retornou iniciando as buscas, porém, devido à baixa visibilidade decorrente do mau tempo, houve dificuldade de localização dos dois passageiros. No entanto, dez minutos depois, conseguiu resgatar um dos passageiros que havia se lançado na água na tentativa infrutífera de resgatar o naufrago. Um passageiro solicitou auxílio do Corpo de Bombeiros e, no mesmo dia, quando chegou ao local uma lancha dos Bombeiros, esta assumiu as buscas e o Barco deu prosseguimento à viagem de retorno a Praça Princesa Isabel. No dia 11 do mesmo mês, o corpo da vítima foi encontrado pelo Corpo de Bombeiros e conduzido ao Centro de Perícias Científicas. Teve como causa determinante a imprudência do condutor ao permitir que o passageiro viajasse na parte externa junto à proa da embarcação sem o uso do colete salva-vidas, colocando em risco a vida do passageiro, o que se materializou na sua queda na água e subsequente morte por afogamento.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O Comandante/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, sendo ele, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e

legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2) O condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana quando permitiu que o passageiro permanecesse na parte externa da embarcação sem fazer uso do colete salva-vidas;

3) Se o Condutor tivesse passado instruções de segurança antes de iniciar a singradura, possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana;

4) NÃO se deve empreender uma navegação sem que a embarcação esteja bem aparelhada; e

5) Em condições de mau tempo recomenda-se a todos os passageiros e tripulantes portar o colete salva-vidas e evitar ficar de pé na embarcação se esta for de pequeno porte.

## RECOMENDAÇÕES

1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve permitir que os passageiros viagem em locais da embarcação que os coloquem em risco;

2) **REGRA 19 do RIPEAM - Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita:** Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes a fim de preservar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e para não expor a risco a própria embarcação;

3) **NORMAM-02/DPC Mod 21 - Transporte coletivo aquaviário de passageiros:** É todo aquele que tenha sido autorizado, concedido ou permitido, por autoridade competente, para a prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros por via aquática devendo apresentar as condições de segurança a fim de não expor a risco as vidas humanas que transporta; e

4) **Item 1009 da NORMAM-02/DPC MOD 18 – TRAVESSIA**

a) Para maior segurança, recomenda-se que os passageiros permaneçam durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé;

b) **Nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balastrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada; e**

c) A operação de travessia deverá ser interrompida pelo Comandante da embarcação, sempre que julgar haver risco à navegação, seja pelas condições ambientais adversas, seja pelas condições da embarcação ou pela recusa dos passageiros em atender às normas de segurança.

////////////////////////////////////  
**O BRIEFING DE SEGURANÇA É FUNDAMENTAL**

**ANEXO 10A DA NORMAM-02/DPC MOD 22 — INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA:**  
**É IMPORTANTE QUE OS COMANDANTES DE EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, ANTES DE SUSPENDER REALIZE UM “ BRIEFING” DE SEGURANÇA TRANSMITINDO A TODOS DE BORDO, AS INFORMAÇÕES DE PRECAUÇÃO DE SEGURANÇA. A DISSEMINAÇÃO PODERÁ SER REALIZADA A VIVA VOZ, USANDO SISTEMA DE SOM OU A APRESENTAÇÃO DE CARTÃO IMPRESSO DESCREVENDO OS PROCEDIMENTOS.**

---



Nº: 57/2021

PROCESSO Nº 30.726/2016

Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	12/03/2015
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Paraguai - Cáceres - MT
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Embarcação de esporte e recreio tipo bote, conduzida por um Arrais Amador e dois passageiros, descia o Rio Paraguai realizando “pesca de rodada”, que é feita desligando-se o motor da embarcação no meio do rio e deixando a correnteza levá-la utilizando o remo como leme para desviar de eventuais obstáculos. Em determinado momento observaram que havia certa quantidade de água no interior do bote e constataram que a bomba de esgoto parara de funcionar. Tentaram navegar para a margem do rio para verificar a avaria da bomba de esgoto, mas a onda criada pela propulsão provocou o alagamento da popa, que já estava derrabada culminando no posterior naufrágio. A entrada de água pela rede de esgoto da embarcação causou sobrepeso na popa, deixando-a derrabada, e com a falha da bomba de esgoto não conseguiram retirar a grande quantidade de água acumulada, vindo a naufragar no momento em que se tentou manobrar. Apesar de existir a bordo o material de salvatagem, o condutor não impôs que os passageiros fizessem uso do colete salva-vida. Por atuar de forma imprudente e imperita colocou a vida das pessoas em risco, materializando-se o naufrágio do bote e em consequência, a perda de uma preciosa vida humana que, decorrente do grande esforço empreendido, sofreu uma parada cardíaca que resultou na sua morte. A causa determinante do naufrágio foi a falha na bomba de esgoto, que não foi capaz de esgotar a água aberta associada à imprudência e negligência de sair com uma embarcação após o consumo de bebidas alcoólicas, expondo a risco a segurança da navegação e das vidas de bordo.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor de uma embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas de bordo, é imprescindível que seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas que transporta e das fazendas de bordo;
- 2) É essencial que a bordo tenha todo o material de salvatagem e existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) Sempre que empreender uma singradura, é mandatório que o condutor da embarcação observe a lotação máxima;
- 4) Os condutores de embarcações DEVEM ter suas habilitações dentro do prazo de validade, caso contrário, estarão em desacordo com a legislação vigente (Normas da Autoridade Marítima); e
- 5) Ao se planejar para empreender uma singradura, o condutor NÃO deve consumir bebidas alcoólicas e nem substâncias químicas proibidas.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a composição da sua tripulação de acordo com seu interesse, observando a lotação prevista para a embarcação. A tripulação deverá possuir habilitação compatível com a área de navegação da embarcação;
- 2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) Se todos os ocupantes do bote estivessem usando coletes salva-vidas, poderia ter sido evitado a perda de uma preciosa vida humana;
- 4) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas **(o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal)**;
- 5) Respeite a lotação máxima;
- 6) Evite o consumo de bebidas alcoólicas durante a navegação; e
- 7) **TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA GRANDE RESPONSABILIDADE.**



Nº: 59/2021

PROCESSO Nº 28.541/2013

Acidente / Fato:	Explosão
Data:	22/12/2012
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga a granel
Local:	Barra do Rio Grande - RS
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Ocorrência de explosão em porões de navio mercante carregado com trigo, provocando avarias estruturais. Consta nos autos do processo que a empresa responsável pela inspeção e verificação de umidade dos porões e do próprio trigo, realizou a fumigação. A fumigação consiste em um tipo de controle de pragas que é um procedimento de desinfecção por via seca através do tratamento realizado com compostos químicos ou formulações pesticidas (os chamados fumigantes) voláteis. Foi aplicado nos porões 2, 4 e 6, fosfeto de alumínio, Fosfina. Na aplicação desse produto, deve se respeitar a cubagem do porão, havendo três fatores que podem gerar combustão por esse gás: 1 - má qualidade do produto utilizado; 2 - concentração de gás acima do limite; e 3 - contato do gás com umidade e oxigênio (no estado de vapor ou gás), no entanto não foi comprovado com clareza se a explosão foi decorrente de umidade do produto transportado ou em decorrências dos fumigantes aplicados. Apesar de ter havido danos estruturais nos porões, não houve registro de danos pessoais nem ambientais. A causa determinante não foi apurada com devida precisão, mas fica o alerta quanto aos procedimentos de segurança afetos a fumigação de porões de navios, com sugestões de medidas preventivas de segurança, a Secretaria de Defesa do MAPA, IBAMA e ANVISA, a serem incluídas nos procedimentos de fumigação de porões de navios.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. As cargas transportadas devem, ao seu comando serem periciadas quanto aos cuidados específicos, principalmente aquelas que em viagem, estocadas nos porões, possam produzir gases, de modo a não expor a risco as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O transporte de cargas classificadas como perigosas, requer cuidados especiais constantes das Normas da Autoridade Marítima; e
- 3) Os métodos empregados na defesa do trigo armazenado são a base de fumigação. Há necessidade de se observar as orientações dos técnicos sobre os meios para conservação do trigo armazenado a fim de evitar explosões pelo acúmulo de gases decorrente da umidade dos porões.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante é o responsável pela segurança da embarcação, devendo acompanhar atentamente as medidas preventivas em áreas confinadas durante a singradura, principalmente transportando produtos ou alimentos que possam produzir gases;
- 2) Quando houver dúvidas, os Comandantes de navios que transportam cargas perigosas devem consultar as NPCP da área e as Normas da Autoridade Marítima, a fim de aplicar procedimentos de segurança atinentes à atividade;
- 3) O transporte de produtos alimentícios e as unidades armazenadoras de grãos (porões) apresentam alto potencial de risco de incêndios e explosões pela poeira gerada durante o carregamento da embarcação. Todo cuidado é pouco!!!
- 4) Alguns fumigantes contêm produtos inflamáveis: dissulfeto de carbono, dicloreto de etileno, fosfina e outros. Fumigantes e pesticidas são um risco habitual para os trabalhadores das unidades armazenadoras de grãos, todos potencialmente perigosos.;
- 5) A maior parte dos acidentes ocorre em compartimentos em que a umidade relativa do ar atinge valores inferiores a 50%, e onde se armazenam produtos de risco como: **trigo, milho e soja, portanto, uma medida preventiva seria a instalação de Detectores de gases e/ou poeiras nesses locais confinados;**
- 6) **MERCADORIAS PERIGOSAS** - São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS-74, como os explosivos, gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, que exigem cuidados especiais devido ao desprendimento de gases e/ou reações químicas explosivas;
- 7) **EMBARCAÇÕES QUE CHEGAM AO PORTO** - A Capitania dos Portos/Delegacia deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou seus Agentes de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou trânsito. Esta notificação deverá ser feita de acordo com o previsto no Anexo 5-B da NORMAM 01 ou 02, conforme aplicável;

**8) EMBARCAÇÕES QUE DEIXAM O PORTO** Cópia do Manifesto de Carga, tendo em anexo a “Declaração de Mercadorias Perigosas” (Anexo 5-A da NORMAM 01 ou 02, conforme aplicável), deverá ser entregue até 24 horas antes da saída da embarcação à Capitania dos Portos ou Delegacia. Para os navios de bandeira brasileira classificados para o transporte de carga e/ou de passageiros, deverá ser emitido o Termo de Responsabilidade previsto no Anexo 5-C da NORMAM 01 ou 02, conforme aplicável; e

9) Outras medidas foram sugeridas para inclusão em procedimentos a serem adotados pelos terminais que operam a esteiras de grãos para os navios, afetos à fumigação de porões de navios:

a) Prevendo que o carregamento deve ser interrompido quando a umidade do ar as indicações barométricas indicarem possibilidade iminente de chuva;

b) Procedimentos a serem adotados pelas empresas supervisoras do embarque de carga de que diz respeito a medição da umidade dos porões antes do carregamento, além da inspeção visual, independentemente de embarque por outras empresas em períodos anteriores; e

c) Que os responsáveis técnicos pela fumigação devem realizar as medidas de umidade antes e depois do procedimento executado, em complemento a reação e verificação de presença de gases já previstos em norma.

### FUMIGAÇÃO - ATENÇÃO!!!

Instrução Normativa Conjunta SDA/ANVISA/IBAMA nº 1 de 14/02/2003

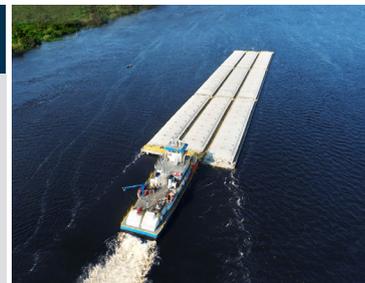
§ 3º do Art. 5º - As operações de fumigação deverão ser realizadas por empresas habilitadas e credenciadas pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, nos termos do regulamento estabelecido pela Instrução Normativa/SDA/MAPA que trata do assunto.



Nº: 60/2021

PROCESSO Nº 32.221/2018

Acidente / Fato:	Colisão de comboio com tronco submerso seguido de naufrágio
Data:	30/12/2016
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Rio Tietê - Reservatório de Barra Bonita - SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Comboio composto de Empurrador e Barcaça carregada de areia navegava no reservatório de Barra Bonita, no sentido jusante (o sentido da correnteza num curso de água - da nascente para a foz) fora do canal de navegação, entre as boias 49 e 49A, quando o condutor percebeu que a barcaça havia colidido com um tronco submerso que em virtude do impacto provocou um furo no casco, cujo em poucos minutos adernou rapidamente para bombordo (BB) e naufragou. Após a perda da carga de areia, a barcaça emergiu com o casco voltado para cima. Em decorrência do acidente, um dos tripulantes ficou preso na casa de máquinas da barcaça. Ciente da situação, o condutor conseguiu solicitar socorro a uma equipe do Porto de Areia, que prontamente chegou munida com equipamentos de corte e solda para o resgate do tripulante com apenas pequenos ferimentos, sendo conduzido para o Pronto Socorro da UNESP de Botucatu/SP. A causa determinante apontada nos autos foi o erro de manobra realizada pelo Comandante do comboio ao navegar fora do canal de navegação, sua negligência e imprudência, culminou na colisão e no naufrágio da embarcação, bem como a perda da carga. Houve danos materiais, mas sem vítima fatal e sem registro de poluição ambiental.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. É fundamental que os Comandantes de embarcações mantenham o controle rígido e efetivo de todas as manobras e serviços realizados a bordo para evitar acidentes e naveguem sempre dentro do canal de navegação estabelecido na Carta Náutica e NPCP/NPCF da área;
2. A imperícia do Comandante do comboio em navegar fora do canal de navegação foi a causa predominante da ocorrência, portanto, NUNCA se deve navegar fora do canal de navegação; e
3. A atenção é primordial ao navegador que trafega em **rios de corrente livre**, principalmente em relação aos **troncos e galhos submersos**.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Os navegantes que forem demandar a área de um porto organizado deverão ficar atentos as características de entrada do canal de acesso e ao cumprimento do sistema de balizamento, devendo ser conhecidas as informações do Roteiro e das Cartas Náuticas;
- 2) As embarcações, quando em movimento em um canal de navegação, deverão manter atenção redobrada a fim de obter inteira apreciação do risco de colisão ou encalhe;
- 3) **REGRA 5 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) Mantenha-se sempre atento para não colidir com troncos e toras isolados boiando no rio, bem como com as jangadas. Tenha atenção com as pedras e os bancos de areia;
- 5) Em grande número de rios, principalmente da Amazônia, há uma verdadeira floresta alagada, em camadas superpostas, que vão aparecendo à proporção que vai baixando o nível das águas;
- 6) Em algumas hidrovias, por exemplo, é necessário realizar periodicamente a remoção de balseiros, camalotes, aguapés e outras plantas aquáticas que descem os rios, concentrando-se em determinados locais e formando grandes ilhas flutuantes, que chegam a obstruir completamente a via navegável; e
- 7) **ATENÇÃO NA MANOBRA** - Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes.



## Encalhe no Canal de Suez: reflexões iniciais sobre o caso “Ever Given”

(Artigo publicado na revista “Portos e Navios”, no dia 12 de maio de 2021)

Autor: Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho - Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo



No dia 23 de março de 2021, um fato se tornou manchete em todos os periódicos do planeta e passou a protagonizar a agenda de debates entre inúmeras pessoas jurídicas ou físicas que de alguma forma se relacionam com a indústria marítima internacional. Refiro-me ao encalhe do Navio Mercante Ever Given, durante seu trânsito pelo Canal de Suez. O Navio arvoira bandeira panamenha e foi lançado ao mar em 2018 pelo estaleiro japonês Imabari Shipbuilding, possuindo um comprimento de 399,94m, boca de 58,8m e calado de 14,5m.

Com o desencalhe em 29 de março, encerrou-se o primeiro capítulo do “Caso Ever Given”. Contudo, os holofotes agora devem se voltar para as investigações que irão apurar as causas determinantes do encalhe, que ocasionou bilhões de dólares em prejuízos. Este acidente da navegação, em que pese ter ocorrido em águas tão distantes de nossa Amazônia Azul, suscitou no Brasil uma avalanche de discussões cuja maturação e desdobramentos, certamente, nos trarão importantes lições.

Neste contexto, julguei pertinente reflexionar

sobre alguns aspectos ligados a esse acidente sem, neste momento, apontar quaisquer conclusões sobre suas causas, pois investigações de toda ordem ainda estão em andamento. Contudo, nada impede que sejam conduzidas análises com viés técnico-acadêmico, navegando, nesta fase, apenas nos mares das possibilidades, buscando identificar não apenas ensinamentos preliminares, mas também fontes de inspiração para debates e questionamentos que possam vir a contribuir para o aprimoramento constante da atividade marítima, inclusive, em nosso país.

O Canal de Suez, até a ocorrência em lide, era quase que um ilustre desconhecido no Brasil, excetuando-se para os profissionais ligados diretamente à indústria da navegação, os quais reconhecem sua relevância. Trata-se de uma via navegável artificial, cuja dragagem durou quase 10 anos com intensivo emprego de mão de obra egípcia, e foi aberto para navegação em 17 de novembro de 1869. O seu valor estratégico é altíssimo, sendo uma das rotas marítimas mais utilizadas no mundo, pois por ele fluem 12% da economia mundial, encurtando

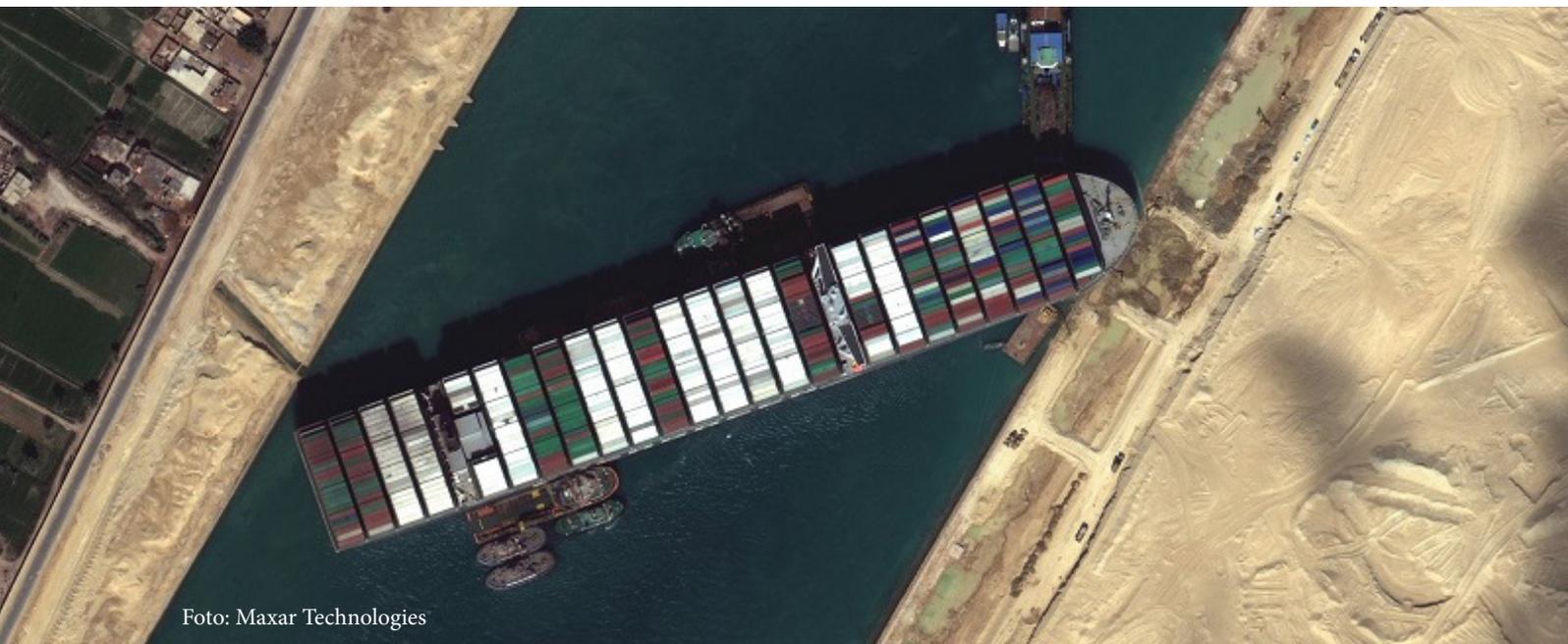


Foto: Maxar Technologies

em cerca de 9.000 Km a derrota entre a Europa e a Ásia. O canal se situa ao nível do mar e corre de norte a sul através do istmo de Suez para conectar o Mar Mediterrâneo (Port Said) ao Mar Vermelho (Port Tewfik - na cidade de Suez). Seu comprimento atual é de 193,3 km, incluindo seus canais de acesso norte e sul. Em 2020, mais de 18.500 navios cruzaram esta via navegável, uma média considerável de 51,5 por dia.

Ao nos debruçarmos sobre o caso, a primeira pergunta que surge é: porque o navio encalhou e atravessou no canal? A resposta a essa pergunta pode ser ensaística, constituindo-se, por ora, apenas em exercício cognitivo sobre as possibilidades e não é o momento de respondê-la. Contudo, em face da relevância da temática, proponho-me a despertar debates e reflexões. Início minha abordagem pelos aspectos relacionados à manobra do navio. Navegar no Canal de Suez exige ações tanto do Navio como da Autoridade do Canal de Suez (SCA - Suez Canal Authority). Para tal, é fundamental que a SCA disponibilize todas as informações e instruções necessárias, sendo primordial que o canal e suas instalações estejam em condições operacionais compatíveis com as características e dimensões dos navios que irão cruzá-lo. Ao mesmo tempo, a embarcação deve adotar todas as ações recomendadas pela SCA, bem como as medidas preventivas exigidas para a navegação em águas restritas. Essas providências são numerosas e não ousa listá-las. Entretanto, é fundamental que o navio apresente todos os seus sistemas operacionais como propulsão, geração de energia, equipamentos de convés, navegação e sensores, e suas respectivas redundâncias, em condições de pronto uso. O navio deve estar, como diz o ditado popular, “na ponta dos cascos”. As regras estabelecidas pela SCA, inclusive limites de velocidade,

devem ser fielmente obedecidas, ou não? Em síntese, uma navegação segura neste e em qualquer canal irá depender de diversas variáveis relacionadas a quatro vertentes principais: a meteorologia, o canal em si, o fator humano, e o Navio.

No mar, as condições meteorológicas se constituem em preocupação constante dos navegantes. Em portos e canais, sob condições extremas, em que os ventos e correntes oferecem riscos elevados ao Navio, pode-se até proibir a navegação por certo período, declarando-se a impraticabilidade da área. Não há dúvidas de que ventos muito fortes poderiam ter impellido o colossal Ever Given em direção à margem, deixando o canal bloqueado.

Apesar de muitos anos de navegação, nunca tive o privilégio de cruzar o Canal de Suez, mas a experiência me permite formular algumas hipóteses, as quais irão compor uma lista de questionamentos que serão, certamente, respondidos ao longo dos próximos meses, quiçá anos. Quando um navio transita em águas restritas e possui dimensões proporcionalmente extremas em relação ao canal ou transporta cargas muito perigosas, a autoridade reguladora poderia exigir que o navio transitasse com um certo número de rebocadores com cabos passados; dessa forma, o procedimento poderia, numa matriz de gerenciamento de riscos, contribuir para elevar o nível de segurança. Certamente, cada Estado possui seus regramentos e procedimentos de segurança, mas este é um ponto a ponderar, tendo em vista a necessária adequação aos preceitos emanados pela Organização Marítima Internacional (IMO), bem como convenções e tratados firmados.

Outro ponto nevrálgico é a atuação do Prático em águas restritas e a sua contribuição para uma navegação segura. Assim, é bem provável que

os aspectos afetos ao desempenho dos dois Práticos egípcios a bordo do Ever Given e a fluidez das relações Prático x Comandante sejam objeto de investigação. Requisitos como facilidades na comunicação e qualificação dos práticos para orientar o Comandante na condução de um Navio com dimensões próximas ao tamanho máximo permitido no canal são muito importantes. Há informações preliminares de que os dois Práticos embarcados eram bastante experientes, com mais de trinta anos de serviço. Contudo, é de conhecimento geral que o constante incremento nas dimensões das embarcações que transitam no Canal tem sido um motivo de preocupação crescente por parte de alguns desses profissionais que comentam: “os Navios não param de crescer”.

Esse fenômeno, que é uma marca do século XXI, ocorre por razões diversas, especialmente novas tecnologias, economicidade e preservação do meio ambiente. As dimensões dos navios em termos de comprimento, boca e calado tem aumentado de forma extraordinária. E os portos e canais? Aqueles construídos mais recentemente têm condições de ajustar seus projetos, adequando suas características aos novos tempos, entretanto, os mais antigos se vêm obrigados a se adaptarem ou ajustarem parâmetros operacionais, sob o risco de perderem, em termos de competitividade global. A pergunta que surge é quais são os reais benefícios dessa “escalada dimensional”? Quando nos deparamos com consideráveis possibilidades de que esses meganavios se tornem potenciais riscos à segurança da navegação e à trafegabilidade em canais navegáveis, tais vantagens podem ser questionadas.

As condições em que se encontram os sistemas do Navio são outro fator fundamental para uma travessia segura. Ele deve estar com o seu Certificado de Classe<sup>5</sup> válido e sem restrições para cruzar o Canal. Importante registrar que embarcações que não atendam aos requisitos mínimos de segurança não poderão cruzá-lo e todos os documentos pertinentes são exigidos pela SCA antes do trânsito pelo Canal<sup>6</sup>. Na esteira desta consideração, é preponderante a participação do Estado de Bandeira, em consonância com o Artigo 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o qual estabelece que todo Estado deve tomar as medidas necessárias para que os navios que arvorem a sua bandeira estejam em condições adequadas e seguras, no que se refere às suas condições de navegabilidade. Um ponto a debater é até que ponto os Navios que arvoram bandeiras de conveniência<sup>7</sup> (Registro Aberto) são efetivamente fiscalizados pelo país de Bandeira. Será que há uma espécie de relaxação regulatória? Esses fatores podem

afetar as condições de segurança dessas embarcações?

O episódio em lide faz saltar aos olhos a relevância da disponibilidade de recursos para prestar serviço de assistência e salvamento, especialmente quando há a interdição de vias navegáveis relevantes. No caso, pode-se considerar, em que pese o auxílio das forças da natureza, que as equipes foram eficazes, mas houve a necessidade de inúmeros recursos, inclusive 13 rebocadores e duas dragas, sob coordenação de empresa especializada (Salvagemaster).

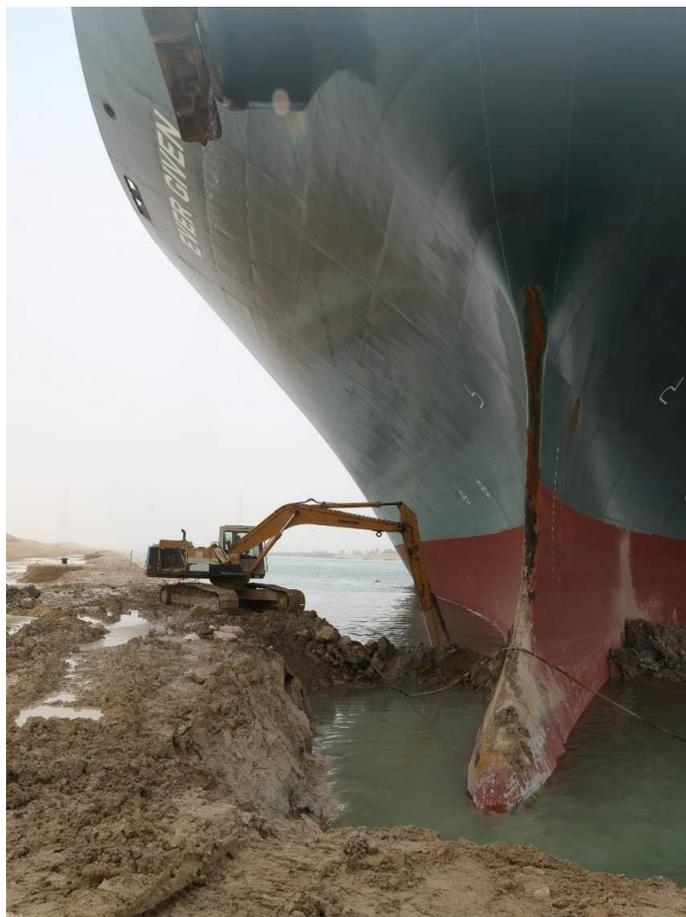


Foto de internet

Esse acidente traz uma série de aspectos que merecem avaliação profunda pelos nossos advogados especializados em Direito Marítimo que, inclusive, têm conduzido uma série de lives e webinars sobre o tema. Dentre eles, um salta aos olhos e, merece atenção dos especialistas e aprofundamento de debates: a declaração de avaria grossa. Consta nas Regras de York e Antuérpia que “há um ato de avaria grossa, quando e somente quando, qualquer sacrifício ou despesa extraordinária é intencional, é razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum”. Entre outros aspectos, o instituto foi idealizado como uma maneira de minimizar e compartilhar os riscos envolvidos em uma aventura marítima, tendo em vista as possíveis intempéries da natureza.

Repisando o tema, fazendo minhas as palavras do Juiz do Tribunal Marítimo Nelson Cavalcante e Silva Filho: a avaria grossa acontece quando uma expedição marítima está sob risco de perigo iminente e o Comandante, no intuito de salvaguardar o navio e a carga sob sua guarda, sacrifica parte da carga ou do próprio navio ou seus acessórios ou, ainda, determina mudança de rota. As partes que suportaram as perdas, realizadas em proveito dos demais, devem ter seu patrimônio recomposto por meio de um rateio especial. Relembro que as Regras supramencionadas estabelecem que se um ato de avaria grossa for derivado de culpa de uma das partes envolvidas, ele será considerado como avaria grossa e a divisão entre as partes será calculada normalmente, mas a parte inocente tem direito de regresso contra o responsável pela mesma. Assim, o tema é complexo e discutível, acarretando no futuro debates entre juristas e especialistas no Brasil e no exterior, tendo em vista eventuais questionamentos sobre a caracterização da avaria, o montante de recursos financeiros envolvidos e a pluralidade de atores afetados pelo encalhe do navio.

Esta minha rápida navegação não se propõe a esgotar os assuntos afetos ao encalhe em lide. Vários assuntos afloram a cada dia e suscitarão discussões intensas. O fator humano vem mais uma vez à discussão, pois se constata que as principais causas dos acidentes e fatos da navegação são decorrentes de erro do homem/mulher em suas diversas áreas de atuação, especialmente a bordo dos navios. A questão é por que isso acontece? A qualificação dos marítimos está deficiente? Eles estão sobrecarregados ou fatigados? A recente internalização da “Maritime Labor Convention” no ordenamento jurídico pátrio pode estimular ainda mais o debate, visto que a qualificação e as condições de trabalho dos aquaviários são aspectos que afetam diretamente a segurança da navegação.

Por fim, ao encerrar esta sucinta apreciação do acidente, constatamos que quaisquer conclusões ainda seriam prematuras, mas alguns tópicos certamente poderão se constituir em temas para ensaios ou suscitar debates, estudos ou a reavaliações de procedimentos:

- a) A Autoridade do Canal de Suez e as medidas mitigadoras do risco de acidentes da navegação no canal;
- b) A falha humana e os acidentes da navegação. O papel da qualificação de marítimos e suas condições de trabalho na segurança da navegação;
- c) A declaração da “impraticabilidade” em canais e vias navegáveis. Decisão difícil, mas, às vezes,

necessária;

d) A relevância do emprego e da qualificação do prático em águas restritas, especialmente vias navegáveis de dimensões reduzidas;

e) A bandeira de conveniência e o seu papel na fiscalização das condições de segurança da navegação dos Navios registros. Podem surgir relaxações regulatórias?

f) A responsabilidade civil das Sociedades Classificadoras nos acidentes e fatos da navegação;

g) O conceito stricto sensu de avaria grossa e o caso EverGiven. Revisitando as Regras de York e Antuérpia; e

h) O Brasil e a prestação de serviços de assistência e salvamento em acidentes envolvendo embarcações de grande porte.

Por derradeiro, concluo este artigo ressaltando a relevância de cada vez mais nos empenharmos em aprender com as experiências de outrem. Avoco palavras do historiador grego Plutarco: “o ser humano não pode deixar de cometer erros, pois é com os erros que os homens de bom senso aprendem a sabedoria para o futuro”. Este caso, entre todas as vertentes abordadas, vem a explicitar a essencialidade do mar para a sobrevivência da humanidade. Faz-se necessário que os temas navegação e maritimidade continuem na agenda do Governo Federal, trazendo em sua esteira a consolidação tanto de uma mentalidade marítima como de uma mentalidade de segurança da navegação, pois o nosso futuro está no mar.

Nossos leitores poderão também acompanhar a apresentação sobre o tema, realizada no X WorkShop de Direito Marítimo em nosso canal no YouTube:

[https://www.youtube.com/watch?v=vnJ4HNgV6p0&ab\\_channel=TribunalMar%C3%ADtimo](https://www.youtube.com/watch?v=vnJ4HNgV6p0&ab_channel=TribunalMar%C3%ADtimo).

Link da publicação do artigo na Revista “Portos e Navios”:

<https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/encalhe-no-canal-de-suez-reflexoes-iniciais-sobre-o-caso-ever-given>





# TRIBUNAL MARÍTIMO

“Justiça e Segurança para a Navegação”