



# TRIBUNAL MARÍTIMO

## A CORTE DO MAR BRASILEIRA

“Justiça e Segurança para a Navegação”

# BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS



Operação Verão  
2021 / 2022

Edição nº 14 - 15 de dezembro de 2021



## ÍNDICE

03 MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

04 ESPECIAL OPERAÇÃO VERÃO

08 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 09 Acidente com passageiro seguido de morte
- 10 Acidente de mergulho
- 11 Queda de tripulante ao pular de rebocador para balsa
- 12 Abalroamento entre duas motos aquáticas
- 13 Colisão entre navio de apoio marítimo e Plataforma fixa
- 15 Queda na água seguida do óbito
- 16 Queda na água e morte de passageiro (caminhoneiro)
- 17 Abalroamento de um supridor contra uma plataforma
- 18 Queda de toras de madeiras de lingada que estava sendo içada para descarga no cais
- 19 Abalroamento entre duas Motos aquáticas
- 20 Abalroamento de Comboio contra outro Comboio
- 21 Explosão seguida de princípio de incêndio
- 22 Abalroamento entre navio brasileiro e estrangeiros fundeados
- 24 Explosão em compartimento confinado
- 25 Naufrágio seguido de óbito de dois passageiros
- 26 Acidente de trabalho com tripulante de Draga
- 27 Colisão de Moto aquática com cabo de aço
- 28 Presença de dois clandestinos a bordo
- 30 Abalroamento entre navio supridor e navio sonda
- 32 Naufrágio

### 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  
SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho

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

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

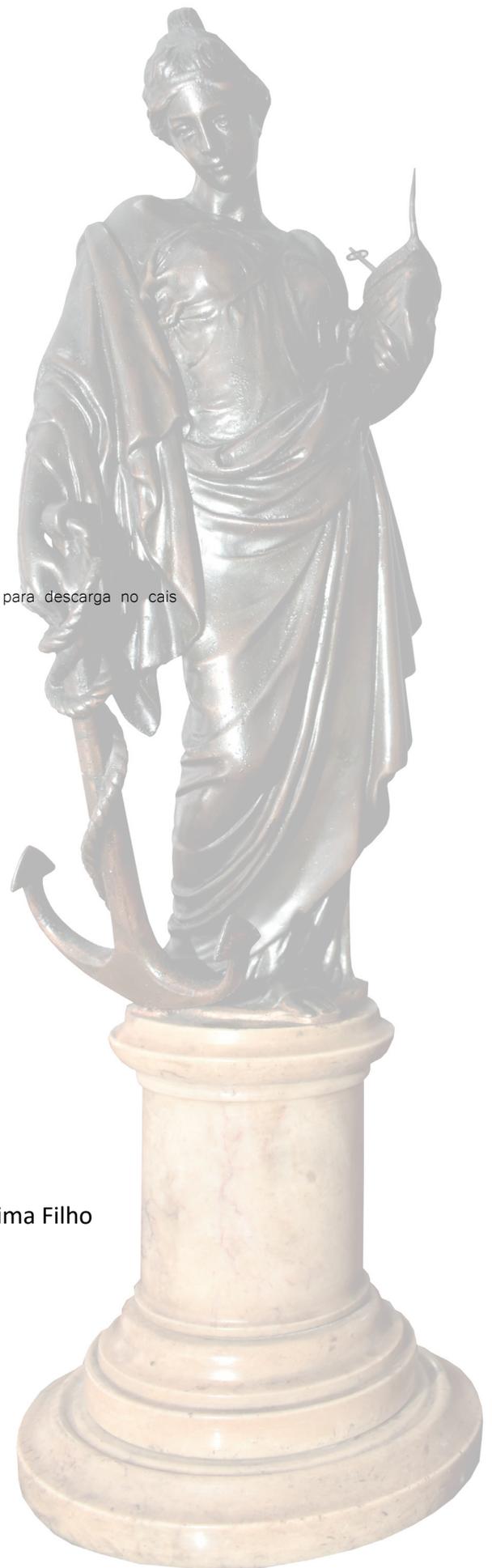
### TRIBUNAL MARÍTIMO

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





## WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Vice-Almirante (RM1)  
Juiz-Presidente

# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



Ao final de mais um ano, o Tribunal Marítimo lança sua 14ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelo seu colegiado de juízes. A dedicação e empenho de todos os colaboradores desta Corte do Mar Brasileira neste ano foi imprescindível na superação das dificuldades impostas pela pandemia. Imbuídos com o espírito de equipe e superação, crescemos, e pela primeira vez em sua história, o TM realizou uma Sessão plenária por videoconferência não havendo quebra de continuidade dos trabalhos jurídicos aqui desenvolvidos. Em que pesem as dificuldades que foram impostas, produzimos mais do que no ano anterior, isso é fruto de um bom planejamento de trabalho, empenho e comprometimento da força de trabalho deste tribunal, respeitando todas as medidas de prevenção estabelecidas como o distanciamento social, limitação de espaços e higienização constante dos ambientes de trabalho. Neste difícil período, adaptamos nossos planos de trabalho, reiniciando gradativamente as sessões plenárias presenciais, permanecendo outras de forma remota, mas sempre buscando a elucidação dos acidentes e fatos da navegação através do julgamento com isenção, dos diversos processos envolvendo embarcações em nosso mar territorial.

Em decorrência da aproximação da estação de verão no presente mês de dezembro, apresentamos também, informações importantes relativas a acidentes ocorridos com embarcações de esporte e recreio, especialmente motos aquáticas, chamando a atenção para as medidas preventivas e de segurança que devem ser praticadas por serem essenciais para a segurança da navegação. Todo esse esforço tem como propósito a concentração de medidas preventivas e de conscientização da comunidade marítima, náutica, fluvial e portuária, trazendo à reflexão o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes, possibilitando assim, que o navegador ponha em prática as ações necessárias e primordiais para evitá-los; lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas. Conhecer acidentes é uma forma de evitá-los em situações futuras.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores, na certeza de que as valorosas contribuições das informações aqui presentes poderão mitigar o número de acidentes e fatos da navegação.

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

[https://www.marinha.mil.br/tm/.](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>



# Especial Operação Verão





A chegada do verão, o início das férias e as festividades típicas do final do ano, acarretam no aumento do fluxo de embarcações de esporte e lazer, bem como a prática de turismo náutico em nosso litoral. Tal aumento reflete, infelizmente, no aumento do número de acidentes com estes tipos de embarcação, em sua maioria, causados pelo não cumprimento das regras de segurança da navegação.

Anualmente a Marinha do Brasil (MB), desenvolve, sob a coordenação do Comando de Operações Navais (ComOpNav), e da Diretoria-

Geral de Navegação (DGN), a Operação Verão. Dentro das áreas de jurisdição, por meio dos Distritos Navais, os Agentes da Autoridade Marítima (Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências), no mês de dezembro, em grande parte do país, intensificam as ações por diversos meios, visando a conscientizar condutores e passageiros sobre a importância das regras de segurança da navegação e preservação do meio ambiente marítimo e lacustre. Serviços de Busca e Salvamento; fiscalização nas atividades de Esporte e Recreio; combate as práticas predatórias na pesca; o combate ao lixo no mar; os riscos e as consequências para a saúde da pesca com uso ilegal de compressor; e as atuações das colônias de pesca nos estados, fazem parte dessa importante atividade.

Para coibir o uso de bebida alcoólica a bordo, outro problema comum nesta época de festas e de férias, os militares utilizarão etilômetros, tendo em vista que é **proibido o consumo de bebidas alcoólicas pelos condutores**.

Os itens mais observados nos Acidentes e Fatos da Navegação, oriundos dos Acórdãos julgados neste Tribunal é a falta de habilitação dos condutores; documentação da embarcação incompleta ou vencida; falta de material de salvatagem (coletes, boias, extintores de incêndio entre outros); o desconhecimento da área de navegação da prática esportiva; o desrespeito ao limite de lotação da embarcação; e as condições de navegabilidade do meio que poderá acarretar na sua apreensão pelo Agente local, dependendo das irregularidades constatadas.

O Tribunal Marítimo, em apoio ao fortalecimento da conscientização da mentalidade de Segurança do Tráfego Aquaviário, também reforça em sua programação anual por meio de palestras e, ao longo da pandemia, utilizando-se de “webinars”, dando ampla divulgação dos acidentes e fatos da navegação julgados, suas causas, consequências e recomendações de segurança, na certeza de que as valiosas contribuições das informações aqui presentes poderão mitigar o número de acidentes e fatos da navegação.





# RECOMENDAÇÕES IMPORTANTES AOS NAVEGANTES (ESPORTE E RECREIO)

**1) Esteja atento e vigilante durante a navegação.**

Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos!

**2) Navegue a mais de 200 metros de distância da praia, respeite os banhistas.**

Lembre-se, seu direito termina quando começa o do outro.

**3) Tenha em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios.**

Confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo.

**4) Conduza sua embarcação com velocidade segura.**

Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes.

**5) Faça manutenção preventiva na sua embarcação.**

Assim como a gente, a embarcação também precisa de cuidados constantes. Cuide-se!

**6) Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir sua embarcação.**

Quando existe respeito, a diversão não tem limites.

**7) Conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar.**

Não navegue no “escuro”.

**8) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças.**

Com precaução, não existe mau tempo.

**9) Previna incêndios em sua embarcação.**

Pequenas medidas, como verificar o quadro elétrico e a validade dos extintores de incêndio, evitam grandes tragédias.

**10) Respeite o limite de pessoas a bordo e garanta a estabilidade da embarcação.**

A maioria dos acidentes com vítimas fatais são causados por esse descuido.

**11) Informe seu plano de navegação e a lista das pessoas a bordo ao seu iate clube.**

Leve sempre um equipamento de comunicação.

Navegar é bom, mas mantenha contato com terra firme.

**12) Calcule o consumo de combustível para ir e voltar.**

Faça o cálculo em três partes: um terço para ir, outro para voltar e um de reserva.

**13) Quando ancorado, não acione motores ou movimento a embarcação se tiver alguém por perto na água.**

A diversão e a segurança precisam navegar juntas!

**14) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo.**

Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se – o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil.

**15) Não polua mares, rios e lagoas.**

Lugar de lixo é no lixo.



# CUIDADOS ESPECIAIS NO USO DE MOTO AQUÁTICA

- 
- 1) **HABILITAÇÃO** - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana.
  - 2) **CHAVE DE SEGURANÇA** - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe à chave a vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.
  - 3) **NAVEGAÇÃO NOTURNA** - É proibido o uso de moto aquática durante o período noturno. Muito embora existam áreas iluminadas em algumas praias, mas lembre-se que a moto aquática não possui luz de navegação, portanto, não pode ser avistada por outra embarcação, podendo com isso, acarretar acidentes.
  - 4) **VELOCIDADE** - Por ser uma embarcação de propulsão a jato, na moto aquática o leme é a própria propulsão. A velocidade é superior a de muitos barcos, e qualquer descuido provoca graves acidentes. Reduza a velocidade em áreas de apoio, rampas, marinas flutuantes, entre outros.
  - 5) **EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA** - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores.
  - 6) **REBOQUE DE DISPOSITIVOS** - Apenas motos aquáticas (com três lugares) têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e boias.
  - 7) **INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS** - Se beber, não conduza e passe a direção a alguém habilitado que não tenha ingerido bebida alcoólica. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas.
  - 8) **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas de banhistas em risco. As pessoas têm uma falsa sensação de que a “moto aquática” é um brinquedo, mas não é. Manobras ditas “radicais” ou bruscas colocam em risco a segurança da navegação. Neste Tribunal temos a experiência dos ensinamentos colhidos com acidentes envolvendo moto aquática, desrespeito às regras de navegação, manobras radicais, excesso de velocidade. A soma desses fatores por muitas vezes fazem como consequência vítimas banhistas em momentos de lazer. Portanto, evite manobras arriscadas e potencialmente perigosas à salvaguarda da vida humana.
  - 9) **PLANO DE NAVEGAÇÃO** - Ao sair, sempre mantenha informado seu plano de navegação ao Iate Clube, Marina ou Condomínio, assim caso haja algum imprevisto as equipes de busca e salvamento saberão onde procurá-lo.
  - 10) **PERIODICIDADE DE MANUTENÇÃO** - Após a utilização, é fundamental que sejam realizadas as manutenções na moto aquática, incluindo limpeza e lubrificação para evitar a deterioração de borrachas e plásticos, assim como a oxidação das partes metálicas.
  - 11) **ÁREA DE NAVEGAÇÃO** - É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas.
  - 12) **COLETES SALVA-VIDAS** - Sempre use colete salva-vidas (condutor e passageiros) e procure aprimorar a prática de natação caso não saiba nadar.



# ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Nº: 61/2021

PROCESSO Nº 31.340/2017

Acidente / Fato:	Acidente com passageiro seguido de morte
Data:	02/07/2016
Tipo da Embarcação:	Barco motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Negrinhos, Corumbá - MS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco motor em fase final de construção, não inscrito nas CP/DL/AG, navegava no rio Negrinhos com destino à localidade de Porto Jardim, transportando seis adultos e três crianças, sem material de salvatagem, ficou preso na vegetação flutuante (baceiro), quando os tripulantes e passageiros foram obrigados a utilizar remos para liberar a embarcação. Durante a tentativa de liberar a embarcação, foram surpreendidos pelos gritos de socorro de um passageiro, este, teve sua perna esquerda presa pelo eixo propulsor da embarcação que era exposto, causando a amputação traumática do membro, seguida de morte da vítima. Devido a negligência e imprudência do proprietário da embarcação, por permitir que a embarcação navegasse transportando passageiros sem dispor de proteção do eixo do motor e do condutor por conduzir uma embarcação que não dispunha de tal proteção, expondo todos de bordo a risco, risco esse que resultou na morte de um passageiro.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

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

## RECOMENDAÇÕES

- 1) A condução de embarcações deve ser feita por pessoa devidamente habilitada;
- 2) Sendo o condutor o responsável pela segurança dos passageiros e pelas fazendas de bordo, antes de suspender/sair com uma embarcação deve verificar se toda a palamenta da embarcação está a bordo, inclusive, a proteção do eixo propulsor;
- 3) As proteções dos eixos propulsores expostos devem estar instaladas, devendo ser inspecionado pelo condutor antes de qualquer singradura. **Não esqueçam do risco de escarpelamento!**
- 4) Os passageiros, em especial os indefesos, devem ser transportados em segurança dado a sua incapacidade de compreensão dos riscos e perigos que estão sujeitos a bordo de uma embarcação;
- 5) Toda embarcação motorizada antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas dos Portos, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação para trafegar e ser empregada na atividade para qual for classificada;
- 6) Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos os tripulantes;
- 7) **Item 0413 da NORMAM-2/DPC Dotação de coletes salva-vidas (ver Anexo 4B):**
- 8) As embarcações empregadas no transporte de passageiros deverão dotar, adicionalmente, uma quantidade de coletes salva-vidas adequada para crianças (colete tamanho pequeno) igual a, pelo menos, 10% do total de passageiros, ou uma quantidade maior, como for necessário, de modo que haja um colete salva-vidas para cada criança; e
- 9) **Item 0306 da NORMAM-2/DPC Mod 21 – LICENÇA PROVISÓRIA** - As embarcações que estejam em condições de entrar em operação, mas que ainda não estejam devidamente regularizadas poderão receber uma **Licença Provisória para Entrar em Tráfego - LPET**, de acordo com modelo constante no Anexo 3-C, desde que atendidas as condições do inciso abaixo. A LPET deverá ser solicitada pelo proprietário por meio de requerimento à CP, DL ou AG na qual a embarcação será inscrita, conforme os procedimentos constantes da norma mencionada.

Nº: 62/2021

PROCESSO Nº 31.181/2016

Acidente / Fato:	Acidente de mergulho
Data:	28/07/2016
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Proximidades da praia de Caiçara do Norte – RN
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	<b>1 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente Hiperbárico com mergulhador não habilitado, em atividade de pesca ilegal de lagosta com uso de compressor. Uma embarcação classificada para pesca e navegação interior, foi empregada para prática de pesca de lagosta, de maneira irregular, com uso de compressor de ar, nas águas costeiras do Rio Grande do Norte, descumprindo a NORMAM-15 da DPC e a NR 15 do MTE, a Instrução Normativa nº 138, do IBAMA, de 06 de dezembro de 2006, e lei específica, inciso II, do art. 35, da Lei nº 9.605/1998, que tipifica como crime ambiental a atividade de mergulho e caça de lagostas com equipamentos de mergulho inadequados. A proprietária, à revelia das Normas da Autoridade Marítima, empregou a embarcação que foi utilizada em área de navegação de Mar aberto, para a qual não estava classificada. A bordo, um Pescador Profissional (POP), não habilitado para atividade de mergulhador (vítima não fatal), fazendo uso de material inadequado para mergulho (compressor de ar), empregado na pesca de lagosta em profundidade. Em decorrência do mergulho, o pescador ao retornar a superfície sentiu-se mal e desmaiou, tendo seu estado agravado com dormência nos membros inferiores e superiores, sem forças para ficar de pé, como consequência da falta de descompressão durante o retorno rápido à superfície. O fato da navegação teve como causa determinante o descumprimento da Instrução Normativa e Leis que proíbem a pesca clandestina de lagosta, acima de tudo, com uso de equipamento de compressor de ar, dando causa ao fato da navegação em tela.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Os Proprietários/Condutores não devem empregar suas embarcações em atividades para as quais não foram classificadas, nem utilizá-las em atividades clandestinas a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) A proprietária NÃO podia ter autorizado suspender com a embarcação para área marítima à revelia das Normas da Autoridade Marítima para empregá-la na atividade de mergulho, em pesca clandestina de lagosta com mergulhadores não habilitados;

3) Descumprimento da NORMAM-15 da DPC, da Instrução Normativa nº 138, do IBAMA, de 06 de dezembro de 2006 e da Lei nº 9.605/1998; 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) É dever de todo Comandante/Condutor zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades desenvolvidas, NÃO PODENDO EMPREGAR a embarcação e os tripulantes em atividades de pesca clandestina de lagosta com uso de compressor, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;

2) A atividade de pesca clandestina está sujeita as sanções previstas na Lei do IBAMA Nº 9.605/1998 e Instrução Normativa Nº 138/2006 que Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências;

3) A pesca utilizando compressor de ar adaptado é terminantemente proibida;

4) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas às prescrições previstas na NORMAM-15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade;

5) O pessoal empregado na atividade de mergulho DEVE estar habilitado e registrado conforme a NORMAM-15/DPC; e

6) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à descompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos também pelo mergulhador – ver NORMAM-15/DPC.

Nº: 63/2021

PROCESSO Nº 28.539/2013

Acidente / Fato:	Queda de tripulante ao pular de rebocador para balsa
Data:	18/07/2013
Tipo da Embarcação:	Rebocador
Atividade:	Apoio portuário
Local:	Lagoa de Santo Antonio – Laguna - SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Queda de tripulante ao pular da proa de rebocador para convés da balsa - Um rebocador, durante a manobra de aproximação para atracação a contrabordo de uma balsa, com visibilidade boa, vento sul forte, ocasionou agitação na água fazendo com que as embarcações balançassem bastante. Durante a manobra de atracação havia um marinheiro na balsa para auxiliar, porém, o marinheiro estava sendo utilizado em outra atracação; sendo assim, um marinheiro do rebocador, por seu livre arbítrio, resolveu pular para o convés da balsa onde iria atracar, acabou escorregando no convés, sofrendo lesão (fratura) no antebraço esquerdo. A causa determinante observada foi a imprudência do próprio tripulante vitimado, ao descumprir os “procedimentos de segurança para o trabalho e operação de embarcações”. Não houve registro de danos materiais nem de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das atividades desenvolvidas a bordo, tanto no que se refere à habilitação dos tripulantes quanto às precauções de segurança para proteção das preciosas vidas humanas;
- 2) Durante a manobra de atracação deve-se verificar com antecedência o apoio necessário para uma manobra segura, de acordo com a Norma Regulamentadora (NR) 29.3 do MTE;
- 3) O marinheiro que estiver na manobra de atracação a contrabordo, **NUNCA** deverá pular de sua embarcação para outra; e
- 4) Quando for atracar uma embarcação em condições climáticas desfavoráveis, a atenção deve ser redobrada.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É importante lembrar que o Comandante de uma embarcação deve ter o controle das manobras, em especial nas fainas de atracação e desatracação, visando sempre à segurança do pessoal de bordo;
- 2) De acordo com a NR 29.3 do MTE, durante a manobra de atracação **é obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre a embarcação** e o responsável em terra ou com outra embarcação por ocasião de atracação, através de transceptor portátil, de modo a ser assegurada uma comunicação bilateral;
- 3) Os marinheiros envolvidos na manobra de atracação de uma embarcação, **NUNCA** deverão pular de sua embarcação para outra a fim de encapelar um cabo de atracação, isso pode causar acidentes com sérias lesões; e
- 4) A primeira dica para atracar uma embarcação de forma segura é sempre ir contra a direção do vento, normalmente há a existência de outras embarcações no local, portanto os cuidados devem ser redobrados para não ocorrer incidentes. Quando pensamos no vento, esse é um fator que pode dificultar a manobra com a embarcação. Afinal, se ele estiver muito forte, pode ocorrer da embarcação ser empurrada contra o cais, podendo bater nas demais que estejam no local e impedindo que você faça uma boa atracação. O vento pode servir como um freio natural à embarcação, garantindo que a manobra seja adequada e tranquila. O ângulo de 45°, principalmente se as águas estiverem agitadas, permite uma melhor visualização do local onde irá atracar e máquinas reduzidas para não perder o controle da manobra e poder reagir se necessário.

Nº: 64/2021

PROCESSO Nº 31.079/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	20/05/2015
Tipo da Embarcação:	Moto Aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Rio Jamari, Itapoã do Oeste - RO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroação com danos materiais e uma vítima fatal durante a singradura de duas motos aquáticas, não inscritas nas CP/DL/AG, conduzidas por pessoas não habilitadas e sem fazer uso dos obrigatórios coletes salva-vidas. Um dos condutores em atividade de esporte e recreio pilotava e filmava o passeio com uma das mãos, em certo momento, o condutor da outra moto aquática, ao tentar se desviar de um galho perdeu a direção ao acelerar abalroando por boreste (BE) com a embarcação da vítima que transportava seu filho como passageiro. Devido ao impacto, a vítima e o filho caíram na água, sendo que o garoto flutuou, pois estava fazendo uso do colete salva-vidas, mas seu pai não utilizava no momento, culminando na perda de sua preciosa vida. A imprudência e negligência de ambos os condutores, sem as devidas habilitações de Amador na Categoria de Motonauta, a realização de manobras bruscas em desacordo com o previsto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), a falta de perícia ao navegar em local com obstáculos à navegação e a utilização de equipamento tipo smartphone para fazer filmagens ocupando uma das mãos durante a condução, foi determinante para a materialização do acidente. Houve avarias na embarcação da vítima, mas não foi registrado poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/conductor 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 às preciosas vidas humanas;
- 2) Ficou evidente o erro de manobra, e a imprudência ao fazer manobras com a embarcação sem ter o controle da mesma;
- 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, em especial, feito uso do colete salva-vidas;
- 4) É imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 5) NÃO se deve navegar com embarcações sem que estejam inscritas nas CP/DL/AG; e
- 6) Navegar com embarcação NÃO inscrita, à revelia das Normas da Autoridade Marítima, causa apreensão da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Ao conduzir uma moto aquática NÃO realize manobras radicais, principalmente se não tiver habilidade suficiente e conhecimento profundo do equipamento;
- 2) 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;
- 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;
- 5) Não é recomendado a utilização de quaisquer dispositivos telefônicos durante a condução de uma embarcação, seja prudente;
- 6) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal); e
- 7) Item 0201 da NORMAM-2/DPC - Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil.

Nº: 65/2021

PROCESSO Nº 31.544/2017



<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão entre navio de apoio marítimo e Plataforma
<b>Data:</b>	27/11/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio de apoio marítimo
<b>Atividade:</b>	Apoio marítimo
<b>Local:</b>	Campo de Ubarana - RN
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Colisão por erro de manobra do condutor do navio de apoio marítimo ao desativar o Sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) - Um navio de apoio marítimo encontrava-se em posicionamento dinâmico para dar apoio uma plataforma fixa no campo de Ubarana, na ocasião, o Imediato estava na manobra, de serviço no passadiço no horário. Após terminar a faina de transferência de água potável, ao desativar o sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) e iniciar o deslocamento para a área de fundeio, o fez sem antes verificar os comandos, permitindo que a manete (joystick) do sistema de propulsão estivesse com demanda para ré no console de operações DP. A desatenção durante faina e o erro de manobra levou a embarcação ser propulsionada para ré, fato este que resultou na colisão da embarcação com a estrutura “*Surfer landing*” da plataforma provocando diversas avarias. Em face das diversas avarias, inclusive, na parte emersa, a empresa proprietária da plataforma considerando o grande risco de acidentes com pessoal, removeu imediatamente a estrutura afetada. O navio de apoio marítimo sofreu arranhões e mossas no rolo e espelho de popa, ambos por boreste (BE). Não houve danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Para uma manobra segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações sejam qualificados e observem as Normas de segurança e da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) **É de suma importância que sejam observadas as recomendações constantes no item 0101 da NORMAM-1/DPC Mod 37 – Estabelecimentos das Tripulações de Segurança das Embarcações** – Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;

3) O aquaviário de serviço no passadiço da embarcação NÃO observou as medidas de segurança, ao suspender expondo a riscos a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no Mar; e

4) Erro de manobra do Aquaviário de serviço no horário por não verificar os comandos da propulsão do navio antes de operar o Sistema de Posicionamento Dinâmico.

## RECOMENDAÇÕES

1) O serviço de passadiço em navios posicionados junto às plataformas de exploração de petróleo, assim como junto a outros navio/embarcações que apoiam essas atividades, deve ser conduzido com extrema atenção, vigilância e observação das medidas de segurança, bem como com a aplicação dos recursos disponíveis que as garantam;

2) O aquaviário de serviço no passadiço é responsável pela manobra. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e segurança da navegação;

3) Recomenda-se que o tripulante operador do Sistema de Posicionamento Dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto no **Capítulo 1 da NORMAM-13/DPC**;

4) Recomenda-se que a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico de embarcações DP deverá ser exercida por tripulante empregado, exclusivamente, nesta função, salvo quando o acúmulo de outras funções não resultar em prejuízo para a segurança da embarcação, das pessoas a bordo ou não acarretar em excesso de funções para o operador de DP;

5) **Item 0123 da NORMAM-13/DPC - QUALIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE OPERADORES DE SISTEMAS DE POSICIONAMENTO DINÂMICO (DPO) Orientações Gerais:** A Organização Marítima Internacional (IMO) adota, como referência para suas diretrizes sobre treinamento dos Operadores de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO), o documento elaborado pela International Marine Contractors Association (IMCA), chamado de “Diretrizes para Treinamento e Prática do Pessoal Chave ao DP” (Guidelines for Training and Experience of Key DP Personnel) – IMCA M 117, que reflete um padrão reconhecido pela indústria marítima no que diz respeito a treinamentos, competências e boas práticas do grupo de marítimos diretamente envolvidos com o sistema DP;

6)A Autoridade Marítima Brasileira adota a publicação supracitada como referência para certificação e treinamento de DPO e para reconhecimento de Instituições que serão responsáveis por certificar os cursos de treinamento de Posicionamento Dinâmico (DP); e

7) **Pessoal envolvido com a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico:**

Além dos Operadores de Sistema de Posicionamento Dinâmico, as funções de **Comandante de navio ou Gerente de Instalação Offshore, Chefe de Máquinas, Subchefe de Máquinas, Oficial de Quarto de Máquinas e Eletricista**, dependendo do tamanho, da complexidade da embarcação, da criticidade de operações e quando constantes no CTS do navio (**conforme definido na NORMAM-01/DPC**), são consideradas necessárias para operar um navio DP com segurança e eficiência, sem prejuízo das demais atribuições previstas nesta Norma. Em caso de ausência de eletricista no CTS das embarcações, as tarefas pertinentes ao eletricista poderão ser desempenhadas por Oficiais da seção de máquinas, devidamente qualificados com os equipamentos do sistema DP de bordo.



Nº: 66/2021

PROCESSO Nº 31.288/2016



Acidente / Fato:	Queda na água seguida do óbito
Data:	23/01/2016
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Reservatório de Jurumirim, Rio Paranapanema - SP
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor de uma moto aquática, não habilitado, navegava no reservatório de Jurumirim - SP, transportando uma passageira. Em um dado momento, o motor da embarcação parou de funcionar e os deixou à deriva fazendo com que os ocupantes caíssem na água. Os dois usavam coletes salva-vidas tipo III, em desacordo com os itens 0411 e 0434 da NORMAM-03/DPC, que trata sobre os equipamentos de segurança exclusivo para serem empregados em atividades esportivas aquáticas. A imprudência e negligência do condutor que não era habilitado, assumindo a condução de uma embarcação e não providenciou os corretos equipamentos de segurança para a prática esportiva em moto aquática, culminou com o fato da navegação por deficiência de equipagem, ceifando uma preciosa vida humana. Teve como causas determinantes a condução por pessoa não habilitada; deriva da embarcação após ter apagado o motor e uso de coletes salva-vidas inadequado para uso em moto aquática.

## 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) Para conduzir uma moto aquática, é preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação de motonauta;

3) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;

4) Ao suspender com uma moto aquática requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair pilotando por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança, a dos acompanhantes e das pessoas ao redor;

5) A sair para navegar com sua embarcação, conheça bem a área por onde vai passar; principalmente, nos rios e lagos quanto há presença de baceiros de plantas aquáticas e galhos flutuantes, estes acabam escondendo obstáculos perigosos; e

6) Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC), possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.

## RECOMENDAÇÕES

1) **HABILITAÇÃO** - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana;

2) **Item 0411 da NORMAM-03/DPC - Os Equipamentos de Segurança - colete salva-vidas CLASSE V** - fabricado para emprego exclusivo em atividades esportivas por moto aquática, banana-boat, esqui aquático, windsurf, parasail, raing, kitesurf, pesca esportiva, embarcações de médio porte (empregadas na navegação interior) e embarcações miúdas;

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

4) **Equipamentos de segurança recomendáveis:**

a) É recomendável o uso de óculos protetores e luvas; e

b) O uso de outros equipamentos de segurança para os passageiros em garupa de motos aquáticas poderá constar nos manuais dos seus respectivos fabricantes.

5) **Advertência** - é obrigatório o uso de placa ou adesivo junto à chave de ignição da moto aquática alertando o usuário quanto a obrigatoriedade do condutor ser habilitado como Motonauta (MTA).

Nº: 67/2021

PROCESSO Nº 29.446/2015

Acidente / Fato:	Queda na água e morte de passageiro (caminhoneiro)
Data:	27/03/2014
Tipo da Embarcação:	Comboio – Empurrador e balsa
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Furo da Companhia, Estreitos de Breves - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por empurrador e balsa, guarnecido por sete tripulantes e transportando dez carretas a bordo da balsa e seus respectivos carreteiros, acomodados nas cabines de seus próprios caminhões, suspendeu no dia 26/03/2014, de um Porto situado no Furo do Maguary, distrito de Icoaraci, Belém – PA, com destino à cidade de Santana – AP, quando navegava pelo Furo da Companhia, pelos Estreitos de Breves, por volta das 22h, do mesmo dia, um dos passageiros percebeu que um dos caminhoneiros que havia saído para tomar banho no banheiro do Empurrador, não retornou e devido a demora, acionou os demais carreteiros que estavam a bordo, na procura pelo desaparecido. O Comandante do comboio determinou que fosse realizada uma busca por todo o comboio, ficando constatado o desaparecimento da vítima, por ter caído na água. Segundo depoimento do Comandante do comboio, devido o alto número de registro de ocorrência de assaltos a embarcações naquele trecho de navegação, resolveu seguir viagem para Santana – AP. No dia 29/03/2014, o corpo da vítima foi encontrado na localidade do Furo da Companhia; recolhido pelo Corpo de Bombeiros e encaminhado ao IML de Breves para os procedimentos legais. A negligência do Comandante e da empresa comodataria do comboio, que permitiram o embarque de dez carreteiros que permaneceram a bordo da balsa sem o uso de colete salva-vidas, viajando no interior das cabines dos caminhões, foi determinante para a materialização do acidente ceifando e retirando do convívio das famílias uma preciosa vida humana. Em desacordo à NPCP-CPAOR/2006, que estabelece normas de segurança para o transporte de passageiros. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição ambiental do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta devendo estabelecer a bordo regras de segurança a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) Os motoristas de carretas quando embarcados em comboios tipo empurrador/balsa, não devem viajar nas cabines dos seus caminhões, tal prática, além de ser uma transgressão a lei, representa sérios riscos a salvaguarda da vida humana; e
- 3) Quando os motoristas de carretas viajarem embarcados, se for necessário transitar nos conveses das balsas, em especial, durante a noite, devem fazer uso do colete salva-vidas e sempre avisar a um companheiro que irá ao convés da balsa.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante 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) As balsas deverão possuir obrigatoriamente, em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas, mecanismo para impedir acidentes, com 40cm de altura, no mínimo, além de balastradas, que poderão ser removíveis;
- 3) **No Item 0604.2, alínea a, inciso 3 da NPCP/PAOR 2015** - nas balsas que transportam carga geral, incluindo carretas, acompanhadas ou não do cavalo mecânico, **é proibido o transporte de pessoal**. No entanto, o empurrador poderá transportar os profissionais não tripulantes, dentro da lotação máxima prevista, caso apresente condições de habitabilidade regulamentares, equipamentos de salvatagem compatíveis com o número de pessoas, além de ter condições de estabilidade, comprovada mediante estudo de estabilidade; e
- 4) **Item 0604.2, alínea b, da NPCP/CPAOR 2015:**
  - a. Não são permitidas pessoas dentro dos veículos durante a travessia;
  - b. As balsas deverão possuir local abrigado, com estrutura fixa para todos os passageiros e condutores dos veículos, devendo o embarque e desembarque ser efetuados com a balsa firmemente amarrada;
  - c. É vedado ao Comandante da embarcação suspender com pessoas no interior dos veículos transportados, e em decorrência deste ato colocar em risco direto a salvaguarda da vida humana em caso de encalhe, colisão ou abalroamento, que poderá jogar um veículo contra o outro, prendendo os ocupantes em seu interior ou, até mesmo, jogando o veículo dentro d'água com os passageiros em seu interior; e
  - d. A constatação de pessoa no interior de veículos transportados por embarcações, por ocasião de uma ação de inspeção naval ou em função de apuração de denúncia, será imputada ao Comandante. Esse fato constitui infração conforme os art. 22 inciso IV, e/ou art. 23, inciso VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) que regulamenta a Lei nº 9.537/1997 (LESTA).

Nº: 68/2021

PROCESSO Nº 32.161/2018

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento de um supridor contra uma plataforma
<b>Data:</b>	24/01/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Supridor
<b>Atividade:</b>	Apoio marítimo
<b>Local:</b>	Bacia de Campos dos Goytacazes – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante a manobra de transferência de carga, de uma plataforma para um navio de apoio marítimo, momento em que ocorreu a perda de posição do Supridor por configuração inadequada do Sistema de Posicionamento Dinâmico (DP) do Supridor, ocasionando o abalroamento contra a plataforma, provocando morsas e arranhões na pintura do costado, sendo registrados danos materiais de natureza leve em ambas as embarcações. A configuração inadequada do DP para alvo fixo ao invés de alvo móvel aliado à utilização de procedimento de passagem de serviço através do formulário PIS OPS 004.06 ao invés do formulário PIS OPS 004.11 – Passagem de serviço em Posicionamento Dinâmico (DP) foi determinante para a ocorrência do abalroamento, decorrente de possível imprudência do Comandante, devido a falta de planejamento da operação em que acarretou o referido acidente. As avarias ocorridas poderiam ser evitadas se houvesse defensas em número suficientes nos costados das embarcações. Houve danos materiais de pequena monta e arranhões nos costados das embarcações, mas, não foram registrados danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Para uma manobra segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações sejam qualificados e observem as Normas de segurança e da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) **É importante que sejam observadas as recomendações constantes no item 0101 da NORMAM-1/DPC Mod 37 – Estabelecimentos das Tripulações de Segurança das Embarcações** – Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;

3) O comandante deverá se atentar a todas as manobras realizadas a bordo para que saiam de acordo com o planejamento;

4) Houve falha na execução da manobra por falta de planejamento; e

5) Antes de iniciar qualquer faina de transferência de material entre embarcações, deverão ser colocadas defensas nos costados de ambas as embarcações.

## RECOMENDAÇÕES

1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de embarcações sejam habilitados e qualificados para não expor a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação;

2) O Comandante deverá ficar atento para alguns dos fatores que costumam ser encontrados na atividade marítima off-shore e nas operações com embarcações DP que podem contribuir para o erro humano:

- Cansaço;
- Sonolência ou limitação física;
- Falta de atenção;
- Avaliação equivocada ou excesso de confiança;
- Treinamento inadequado;
- Stress; e
- Uso de álcool ou drogas (incluindo alguns medicamentos prescritos).

3) Que o tripulante operador do sistema de posicionamento dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto no **Capítulo 1 da NORMAM-13/DPC; e**

4) **Que a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico de embarcações DP deverá ser exercida por tripulante empregado, exclusivamente, nesta função, salvo quando o acúmulo de outras funções não resultar em prejuízo para a segurança da embarcação, das pessoas a bordo ou não acarretar em excesso de funções para o operador de DP.**

Nº: 69/2021

PROCESSO Nº 31.236/2016

<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de toras de madeiras de lingada ao serem içadas para descarga no cais
<b>Data:</b>	07/04/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Terminal Especializado de Barra do Riacho S.A., Aracruz – ES
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>2 Vítimas não fatais</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Navio mercante que se encontrava atracado no Terminal Especializado de Barra do Riacho, para o descarregamento de toras de madeira, tipo eucalipto, procedente do Porto de Rio Grande - RS, durante a execução da faina, ao içar um feixe de toras, ocorreu a queda de parte de uma lingada provocando lesões corporais em dois estivadores que estavam no interior do porão nº 1, e foram retirados do interior do respectivo porão e transferidos para o cais, onde receberam os primeiros socorros, sendo, posteriormente, removidos por ambulância para um hospital do município. Consta nos Autos do referido processo que no momento da manobra de içamento da lingada no centro do porão 01, a mesma começou a girar, e como estava inclinada devido aos cabos de aço de estiva estarem fora do ponto de equilíbrio da lingada, o guincheiro fez um movimento, batendo com a carga na amura do navio a fim de ajustá-las e assim prosseguir com o descarregamento para o cais, contrariando o Procedimento Operacional. A imprudência do guincheiro em iniciar o içamento da carga de toras de madeiras acondicionadas em feixes, aliado à tentativa frustrada de compactar a carga contra a amura na parte interna do porão 01, foi determinante para ocorrência do fato da navegação, que quase ceifou duas preciosas vidas humanas.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O operador de guindaste NÃO deve utilizar as amuras do navio para tentar equilibrar as lingadas de cargas que estão desembarcando, observando a risca os Procedimentos Operacionais; e
- 2) Antes de iniciar os trabalhos de embarque e desembarque de cargas nos portos, os operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO, conforme o caso deverão fazer um Briefing das atividades em observância à Norma Regulamentadora NR 29 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Durante as manobras de carga e descarga dos navios, os operadores devem observar fielmente o Procedimento Operacional Padrão para manipular cada carga - **Procedimento Operacional Padrão é uma descrição detalhada de todas as operações necessárias para a realização de uma tarefa, ou seja, é um roteiro padronizado para realizar uma atividade;**
- 2) Durante o embarque e desembarque de cargas a bordo, deve-se utilizar um cabo guia para evitar que a carga gire ou se choque com as amuras do navio;
- 3) **NR 29 - Norma Regulamentadora da Saúde e Segurança do Trabalho Portuário** - O principal objetivo desta NR é regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos operários;
- 4) **Compete aos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO,** cumprir e fazer cumprir a NR 29 no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;
- 5) **Compete ao OGMO ou ao empregador:**
  - a. proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto nesta NR;
  - b. responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos Equipamentos de Proteção Individual - EPI e Equipamentos de Proteção Coletiva - EPC, observado o disposto na NR-6;
  - c. elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR-9; e

**OBS: Quando no içamento uma carga estiver inclinada, o guincheiro deverá baixar/arriar a carga e fazer, o ajuste colocando-a no centro de gravidade e içá-la novamente. Evitar sempre o ajuste da carga com o auxílio das amuras do navio.**

Nº: 70/2021

PROCESSO Nº 30.728/2016

Acidente / Fato:	Abalroamento entre duas motos aquáticas
Data:	23/03/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago Municipal Santa Cruz da Conceição – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento e óbito de condutor de moto aquática durante a confraternização entre um grupo de amigos que acontecia em uma chácara, onde o filho do proprietário, que havia levado a Moto aquática de seu pai, colocou-a na água e deu uma volta, retornando ao Píer, onde a deixou amarrada e dirigiu-se a piscina. Quando já estava na piscina, percebeu que um dos seus amigos estava saindo com a moto aquática, sendo que dois outros amigos tentaram avisar o rapaz para não sair com a embarcação, mas não conseguiram. Minutos depois, ouviu-se um barulho e os participantes do evento saíram para ver o que tinha ocorrido, deparando-se com duas motos aquáticas que acabaram de se abalroar e os condutores estavam flutuando. Estes estavam utilizando coletes salva-vidas, porém, nenhum era habilitado para conduzir as embarcações. Os envolvidos foram recolhidos da água por seus amigos e levados até o píer, onde foram socorridos por viatura do resgate do Corpo de Bombeiros local. Os condutores foram imprudentes e imperitos ao conduzir embarcação sem a obrigatória habilitação, agindo em desacordo com os princípios da boa marinharia, incorrendo em falha na avaliação do risco de acidente, caracterizada pela deficiência de atenção, assumindo o risco que se materializou no abalroamento em pauta, tendo como resultado uma vítima fatal, quando navegava em alta velocidade, e outra, com graves lesões no maxilar e ferimentos na perna direita. Aliado à imprudência dos condutores, os proprietários agiram de forma negligente e imprudente faltando com seus deveres de vigilância e cuidados, eis que deixaram suas embarcações desguarnecidas na água com chaves e coletes salva-vidas de fácil acesso, facilitando para que qualquer um tomasse posse e condução sem autorização, contribuindo, assim, para a materialização do acidente em pauta. Tais ações foram determinantes para a ocorrência do acidente. Houve danos materiais, mas, sem registro de 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 e das fazendas de bordo, devendo conhecer as manobras marinheiras a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) Mesmo que uma Moto aquática esteja na água e com fácil acesso das chaves, se você NÃO é habilitado para conduzi-la, não o faça, pois conduzir embarcações exige habilidade, em especial, as Motos aquáticas. É proibido conduzir embarcações SEM a OBRIGATÓRIA habilitação;
- 3) Se os condutores conhecem as REGRAS DO RIPEAM-72, poderia ter sido evitada a perda de uma preciosa vida humana;
- 4) Os condutores agiram em desacordo com a NORMAM-03/DPC; e
- 5) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a riscos da segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, não eximindo também, a responsabilidade do proprietário da embarcação em permitir a condução de pessoas inabilitadas;
- 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 salva-guarda dos banhistas locais (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 3) 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;**
- 4) 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;
- 5) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumpri-las;
- 6) Evite o consumo de bebidas alcoólicas antes e durante a navegação de acordo a NORMAM-03/DPC REV.1;
- 7) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação; e
- 8) Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas.

Nº: 71/2021

PROCESSO Nº 31.725/2017

Acidente / Fato:	Abalroamento de Comboio contra outro Comboio
Data:	13/08/2016
Tipo da Embarcação:	Comboio de embarcações
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Paraná do Bom Jardim, Porto Velho - RO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	<b>1 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se do acidente da navegação envolvendo um comboio formado por rebocador atrelado a um conjunto de balsas que navegava, descendo o rio Madeira quando abalroou com outro comboio também formado por rebocador que ao se aproximar da entrada do Paraná do Bom Jardim, Porto Velho, o condutor da balsa fez três chamadas gerais e não obteve resposta. Ao entrar no Paraná avistou na margem direita, cerca de cento e cinquenta metros a jusante o rebocador encalhado, tentou manobrar com máquinas a ré, mas o comboio não atendeu devido à forte correnteza do rio e o fato de estar com carga total. Foi realizada nova tentativa empurrando a proa da balsa com o auxílio de duas voadeiras, mesmo assim não foi possível guinar o comboio. Tendo o abalroamento se materializado por bombordo (BB) da balsa. Em decorrência do impacto, a embarcação abalroada desencalhou e seguiu viagem para Porto Velho. O descumprimento do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72) por parte dos dois Comandantes dos comboios foi determinante para a ocorrência do acidente, pois agiram de forma negligente, imprudente e imperita, por não conseguirem utilizar os equipamentos de auxílio à navegação, falhando no estabelecimento de uma comunicação eficaz entre os conjuntos de embarcações agindo em desacordo às medidas de precaução de segurança estabelecidas para uma navegação segura. Houve danos materiais por boreste em uma das balsas, mas sem ocorrência de vítimas ou de danos ao meio ambiente.

## 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) **Os Comandantes dos comboios NÃO cumpriram as Regras 5, 6, e 7 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72).**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/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) As Normas de Procedimentos das Capitâncias dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição possibilitando aos condutores de embarcações estabelecerem medidas de segurança à navegação e para salvaguarda da vida humana no mar;
- 3) **REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância:**
- 4) 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;
- 5) **REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança:**
- 6) Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, possibilitando a parada com uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 7) **Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:**
  - a. o grau de visibilidade;
  - b. a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações;
  - c. a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes; e
- 8) **REGRA 7 do RIPEAM - 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. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

Nº: 72/2021

PROCESSO Nº 29.230/2014

Acidente / Fato:	Explosão seguida de princípio de incêndio
Data:	28/02/2014
Tipo da Embarcação:	Lancha motor (Ambulancha)
Atividade:	Transporte de pacientes
Local:	Cais da Comunidade do Mandacaru, Barreirinhas - MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Explosão seguida de princípio de incêndio a bordo de ambulancha - Após o condutor fazer o reabastecimento de combustível (60 litros de gasolina), utilizando uma bombona plástica, deixando parte do combustível na embalagem, guardada sem a tampa, próximo ao compartimento das baterias de partida dos motores da lancha. Fato seguinte, ao perceber que havia água no porão da embarcação, o condutor resolveu acionar a bomba de esgoto que não estava conectada ao painel elétrico da lancha, sendo necessário conectar os fios diretamente na bateria. No momento em que o condutor fez a ligação elétrica, ocorreu a explosão seguida de incêndio decorrente dos gases que estavam se desprendendo da bombona de combustível aberta e a centelha gerada pela ligação direta. As chamas atingiram o condutor da embarcação, causando-lhe queimaduras de segundo grau nos membros superiores e no rosto. A deficiência de manutenção preventiva e corretiva da lancha, associada a não adoção de medidas preventivas de segurança durante o reabastecimento irregular de combustível foram determinantes para a materialização do acidente decorrente dos gases inflamáveis. Apesar do princípio de incêndio a bordo, não houve registro de danos materiais nem de 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 as 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;
- 4) Condutor expôs a risco a segurança da navegação, da sua própria vida e fazendas de bordo ao realizar o reabastecimento irregular e deixar resto de combustível em bombona aberta e em compartimento inadequado, pouco ventilado, próximo às baterias de partida dos motores; e
- 5) Apesar de o condutor ser devidamente habilitado, negligenciou os procedimentos de segurança. Deixou de realizar a manutenção preventiva e foi imprudente ao realizar um abastecimento irregular, culminando na explosão e incêndio da lancha.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado para a atividade e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM-3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir embarcação é necessária habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima a prestação do exame;
- 2) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO:** Os compartimentos utilizados para transporte de cilindros de gás, produtos químicos ou combustíveis, devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados antes de serem ligados os motores elétricos ou mesmo equipamentos elétricos na embarcação;
- 3) Vistorie o casco quanto à sua estanqueidade, verifique o funcionamento das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio (VHF e/ou HF) e a condição das baterias, além do nível de óleo no cárter do motor e do nível do líquido de resfriamento. Verifique também a integridade do sistema de combustível, e se não há vazamentos no compartimento dos motores;
- 4) 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 desgaste ou comprometendo a rotina do local de trabalho ou venha causar acidentes; e
- 5) **Manutenção corretiva** é o tipo de manutenção realizada para recuperar as características originais de máquinas e equipamentos que apresentam falhas e danos que comprometem a eficiência de funcionamento. A manutenção corretiva é dividida em duas modalidades: planejada e não planejada (esta mais onerosa).

Nº: 73/2021

PROCESSO Nº 28.795/2014

Acidente / Fato:	Abalroamento de navio brasileiro contra navios estrangeiros fundeados
Data:	09/08/2013
Tipo da Embarcação:	Navio tanque
Atividade:	Transporte de combustível
Local:	Porto de Tanjung, Pelepas - Malasia
Área de Navegação:	Interior II
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroação de navio brasileiro contra navios estrangeiros fundeados - Um navio tanque de bandeira brasileira depois de um período de docagem no Estaleiro Shanhaiguan, na China, se deslocou para área apropriada da costa malasiana para receber combustível tipo óleo diesel S-10, através de transferência Ship-to-Ship. Após concluído o recebimento de óleo, suspendeu para uma área de fundeio em Cingapura com a finalidade de aguardar o amanhecer e seguir viagem de retorno para o Brasil pelo Estreito de Málaga. Consta nos autos que durante a faina de abastecimento o Prático estava a bordo para auxiliar na desamarração dos navios. No entanto, ao término da faina, após indicar o ponto de fundeio, segundo Comandante, o Prático desembarcou, não acompanhando o navio na manobra de fundeio. A aproximação para o ponto de fundeio se deu sem anormalidades, com o Comandante na manobra, auxiliado pelo Imediato e pelo Oficial de Serviço. Mesmo atingido o ponto de fundeio, o Comandante não ordenou largar o ferro e resolveu fazer um giro por boreste (BE) para buscar uma posição mais afastada dos navios ao largo, momento em que o N/T foi surpreendido por uma corrente de ventos que acabou levando o navio a abalroar outros navios tanque que se encontravam fundeados naquele local, provocando avarias nos navios. Apesar dos abalroamentos, vale ressaltar que não houve acidentes pessoais, nem registro de poluição ao meio ambiente aquaviário, ficando registrados nos autos os danos materiais causados nas embarcações decorrentes da imprudência e negligência do Comandante quando decidiu manobrar o mercante em uma área de fundeio não conhecida, sob condições adversas de tempo e sem o auxílio do Prático local, assumindo a responsabilidade, deixando de observar a REGRA 7 do RIPEAM, tendo o acidente se materializado pela falha de manobra de fundeio.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1)O Comandante 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)Durante a manobra de fundeio devem-se adotar todas as medidas preventivas de segurança para a navegação, NÃO devendo o Comandante, alterar sua derrota, salvo em caso de emergência;
- 3)Quando navegando em área desconhecida, o Comandante de um navio **DEVE** solicitar a presença de um Prático a bordo;
- 4)Ao demandar para um ponto de fundeio, o Comandante de um navio deve manter vigilância constante e observar as REGRAS DO RIPEAM; e
- 5)O Comandante do navio deveria ter verificado as condições do mar e dos ventos predominantes, de acordo com a época do ano, analisando o comportamento do navio frente a essas condições meteorológicas, **antes de iniciar a manobra de giro com o navio.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1)Os Comandantes de Navios mercantes devem ter o constante cuidado para a condução segura da embarcação a fim de NÃO colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e SOLICITAR a presença e o embarque do Prático a bordo quando navegar em área restrita e desconhecida;
- 2)Quando demandar uma área restrita e desconhecida, o Comandante deve verificar o estado do mar e os ventos predominantes, de acordo com a época do ano, analisando o comportamento do navio frente a essas condições meteorológicas;
- 3)O Comandante deve estudar detalhadamente todos os portos intermediários, fundeadouros e locais abrigados a que o navio, eventualmente, possa ter que arribar;
- 4)Ao escolher um ponto de fundeio, ter o conhecimento que um bom fundeadouro deve possuir os seguintes requisitos:
  - ser abrigado de ventos, correntes e fortes vagas;
  - ser de boa tensa;
  - ter espaço bastante para o giro do navio fundeado;
  - não ser muito profundo, ou não ter o fundo grande declividade;
  - ser livre de cabos, dutos, canalizações e outras estruturas submarinas; e
  - ficar afastado de linhas de tráfego regular de embarcações;

5) **REGRA 7 do RIPEAM: 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. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe;

6) **REGRA 8 do RIPEAM** - Manobras Para Evitar Abalroamentos:

a) 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;

b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade;

c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva; e

d) Antes de iniciar a singradura, verifique a previsão do tempo local.



Nº: 74/2021

PROCESSO Nº 32.839/2018

<b>Acidente / Fato:</b>	Explosão em compartimento confinado
<b>Data:</b>	24/09/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Catamarã
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Rio São Francisco, Paulo Afonso – BA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Explosão de compartimento confinado com acúmulo de gases - Uma embarcação de transporte de passageiros, tipo Catamarã, suspendeu do ponto de apoio localizado na Trilha do Mochila, município de Delmiro Gouveia – AL, com cinco tripulantes a bordo, com destino ao Rio do Sal, município de Paulo Afonso – BA. Após finalizar o passeio e desembarcar os passageiros no local de destino, suspendeu sem passageiros e iniciou o trajeto de volta ao ponto de apoio. Durante a navegação, nas proximidades do município de Paulo Afonso, o Comandante da embarcação que estava de folga do horário de trabalho, recebeu a solicitação do outro tripulante que estava na condução da embarcação para que fosse retirada a bomba d'água do chuveiro localizada no interior do flutuador de boreste (BE), para reparo. O Comandante que trabalhava no catamarã há mais de oito anos se dirigiu até o porão, entrando pelo acesso do tanque de combustível. Havia dois galões que eram utilizados como tanques, um de vinte litros e outro de cinquenta litros; o segundo estava vazio e sem tampa, o que possivelmente ocasionou o desprendimento de gases inflamáveis que se acumularam no compartimento. O aquaviário retirou os dois galões e os colocou no convés principal. Ao retornar ao compartimento para retirar a bomba d'água, percebeu as chamas do fogo vindo em sua direção; virou-se imediatamente para sair do compartimento a fim de evitar que se queimasse; infelizmente já era tarde, não conseguiu escapar, e ao chegar ao convés principal estava com o corpo queimado e gritando de dor. A vítima teve queimaduras em 70% do corpo, foi socorrida e conduzida pela lancha de apoio da embarcação para o hospital. Os fatores determinantes para o ocorrido foram o armazenamento de duas bombonas de combustível de 20 e 50 litros, uma sem tampa, no casco de boreste (BE), aliado ao reparo em equipamentos elétricos capaz de produzir centelhas em compartimento fechado, sujeito a acúmulo de gases, sem que tenham sido tomadas as medidas de precaução de segurança, no que se refere à prévia descontaminação do local confinado para realização da faina de manutenção da bomba d'água. A imprudência e imperícia do comandante em não observar as medidas preventivas de segurança expuseram a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas de bordo. Não foram registrados danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário, uma vez que as chamas rapidamente se apagaram no porão após a explosão.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/ Condutor da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. 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) NÃO transporte combustível em recipientes inadequados ou em compartimentos confinados, para evitar o acúmulo de gases inflamáveis e possíveis acidentes por explosão;
- 3) Antes de acessar o compartimento dos motores, NÃO se esqueça de verificar o arejamento, a concentração de gases ricos em CO<sub>2</sub> pode trazer danos a saúde humana e os gases desprendidos dos combustíveis em altas concentrações em compartimento confinado, podem causar explosões; e
- 4) Planeje as manutenções dos equipamentos para o período em que a embarcação estiver parada no porto.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO** - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-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) Se for transportar combustível em bombonas plásticas, estas devem ficar em compartimentos arejados;
- 3) **NORMAM-2/DPC Segurança nos Espaços de Bombas Confinados:**
  - a) A ventilação dos compartimentos onde há bombas instaladas deve ser por exaustão forçada (no mínimo 20 trocas por hora);
  - b) Motores, chaves de partida de equipamentos e interruptores de luz instalados dentro dos compartimentos onde há bombas em funcionamento e/ou estoque de combustível em bombonas, deverão ser a prova de explosão;
  - c) O porão da casa de bombas deverá ser mantido livre de líquidos, devendo ser mantido seco e livre de resíduos de óleos;
  - d) Toda a instalação elétrica, seus equipamentos e acessórios deverão ser de tipo aprovado (a prova de explosão);
  - e) Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado.

Nº: 75/2021

PROCESSO Nº 31.947/2017

<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio seguido de óbito de dois passageiros
<b>Data:</b>	26/03/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha motor
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Proximidades da Prainha, Arraial do Cabo – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Interior II
<b>Vítimas:</b>	<b>2 VÍTIMAS FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma Lancha motor classificada para navegação interior I e transporte de passageiros, conduzida por pessoa com habilitação de Arrais Amador, navegava em área diferente da qual era classificada (Interior II), em frente à Ilha dos Porcos, que se encontrava com o mar agitado. Segundo consta no depoimento de uma das vítimas sobrevivente, a embarcação foi surpreendida pela mudança repentina do mar tendo uma onda que entrou pelo través e invadiu a embarcação afetando a sua estabilidade, acelerando a entrada de água por várias outras ondas, o que culminou com o naufrágio. Os quatro tripulantes, na tentativa de se salvarem, pularam na água e nadaram em direção ao Saco do Cherne - RJ. Dos quatro naufragos, dois conseguiram alcançar as pedras; um atravessou a mata saindo na Prainha, o segundo, foi resgatado por um bote da Fundação Instituto de Pesca de Arraial do Cabo (FIPAC) e os outros, infelizmente tiveram suas vidas ceifadas por afogamento. As causas determinantes observadas nos autos foi o uso de embarcação miúda, não classificada para navegação em área de “Interior II”, conduzida por pessoa que desconhecia a área; não ter dado importância às condições local do mar, não observando as medidas de precaução e de segurança, facilitando o embarque de água e consequente a perda da estabilidade, colocando em risco a segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar.

## 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 para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2) A embarcação foi empregada em área de navegação diferente da sua classificação, em desacordo com o Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 2; e

3) O proprietário empregou a embarcação em navegação de mar aberto (Interior II), quando a mesma era classificada para navegação Interior I.

**Obs.: As caracterizações das Áreas de Navegação estão descritas nas Normas e Procedimentos das CP e CF (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;

2) **O Comandante da embarcação deverá ficar atento aos limites da área de navegação para qual sua embarcação foi classificada, não expondo risco a segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar;**

3) **Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES:** As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas e sua propulsão;

4) **Tipos de navegação interior:**

**Item 0106 da NORMAM-03/DPC – Definições:**

**Navegação Interior** - realizada em águas consideradas abrigadas ou parcialmente abrigadas. As áreas de navegação interior serão subdivididas nos seguintes tipos:

I. **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

II. **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 Capitânicas dos Portos/Capitânicas Fluviais (NPCP/NPCF), de cada Capitania, com base nas peculiaridades locais.

Nº: 76/2021

PROCESSO Nº 28.757/2014

<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente de trabalho com tripulante de Draga
<b>Data:</b>	06/09/2012
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Draga
<b>Atividade:</b>	Dragagem
<b>Local:</b>	Lagoa Santo Antônio dos Anjos, em Laguna - SC
<b>Área de Navegação:</b>	Interior II
<b>Vítimas:</b>	<b>1 Vítima não fatal</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho durante substituição de cabos de aço do guincho de varredura de boreste - Uma draga encontrava-se no interior da Lagoa de Santo Antonio dos Anjos, no município de Laguna - SC, onde realizava obras de dragagem de um canal para acesso das embarcações que operariam nas obras de construção da ponte da BR 101. A bordo da draga, era realizada faina de substituição dos cabos de aço do guincho de varredura de boreste (BE), onde, a comunicação entre o operador da draga e o pessoal da manobra se fazia por meio de gestos, sinais e gritos, e não por radiocomunicadores. Segundo consta em depoimento nos autos, que a iluminação também era precária no momento da faina e não havia placas de advertência quanto ao perigo de introduzir a mão na abertura lateral do guincho. Tendo em vista a precariedade da comunicação na manobra, segundo o operador do guincho, ouviu alguém falar “vai”, então acionou o guincho que teve como consequência a materialização do acidente causando o esmagamento da mão direita da vítima. A causa determinante do ocorrido foi inobservância das medidas e procedimentos de precaução de segurança constantes na Norma Regulamentadora (NR) 30 do MTE, somada a omissão da proprietária da draga da armadora quanto aos seus deveres de orientar e fiscalizar a realização segura e adequada dos serviços de bordo, expondo em risco a incolumidade e segurança dos envolvidos na faina; imprudência e negligência da própria vítima ao assumir o risco ao concordar na participação daquela faina, ciente das precariedades de iluminação local, comunicação deficiente, e ainda sem o conhecimento do uso de ferramentas necessárias à troca dos cabos de aço, colocando em risco sua própria vida. Não houve registro de danos materiais nem de poluição ao meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O operador não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana quando permitiu que fosse realizado o serviço de troca dos cabos de aço perante a precariedade das medidas e equipamentos de segurança;
- 2) Se o operador tivesse passado instruções de segurança antes de iniciar a faina, possivelmente não teria ocorrido o acidente;
- 3) NÃO se devem realizar fainas a bordo sem o devido planejamento; e
- 4) O sistema de comunicação entre o operador e o convés de trabalho deve ser confiável para evitar acidentes.

## 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 coloque em risco;
- 2) A Norma Regulamentadora (NR) 30 do MTE - Tem como objetivo a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários;
- 3) De acordo com a NR 6 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), a empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, EPI adequado ao risco, em perfeito estado de conservação e funcionamento, nas seguintes circunstâncias;
- 4) Considera-se Equipamento de Proteção Individual - EPI, todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho;
- 5) A NR 26 - Sinalização de Segurança - Deve ser adotada cores para segurança em estabelecimentos ou locais de trabalho, a fim de indicar e advertir acerca dos riscos existentes; e
- 6) Antes de iniciar qualquer faina marinheira a bordo deve-se fazer um briefing informando todos os detalhes da faina, inclusive, os riscos e cuidados de segurança que todos os envolvidos devem observar durante a manobra.

Nº: 77/2021

PROCESSO Nº 30.060/2015

Acidente / Fato:	Colisão de Moto aquática com cabo de aço
Data:	01/03/2015
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Jacuí entre a Ilha da Paciência e General Neto, Triunfo - RS
Área de Navegação:	Interior II
Vítimas:	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Embarcação de esporte e recreio tipo Moto aquática, conduzida por um ARA/MTA, que navegava no rio Jacuí - RS colidiu com os cabos de aço utilizados para a travessia da balsa entre a Ilha da Paciência e General Neto. Consta nos autos, que devido à falta de placas de sinalização não foi possível desviar dos cabos, culminando com o óbito do condutor. Duas pessoas que estavam do outro lado do rio presenciaram o acidente, remaram com um caiaque para prestar auxílio a vítima, puxando-a pelo colete salva-vidas, perceberam que ele já havia falecido. Os socorristas amarraram um arame no colete e remaram até a balsa. Quando os peritos da Polícia Civil chegaram, retiraram o corpo da vítima da água. A vítima teve como causa da morte o “choque hemorrágico e neurogênio consecutivo a ruptura de aorta e veia cava consecutiva a esmagamento abdominal” e que foi causada por “instrumento contundente”. A negligência e imprudência da proprietária e do responsável pela balsa, ao deixarem de providenciar adequada sinalização a respeito da existência de um cabo de aço cruzando o rio de uma margem a outra, descumprindo normas de segurança da navegação e expondo a risco a incolumidade física das pessoas e da navegação, culminou com a materialização do acidente e a perda da preciosa vida humana. Houve danos materiais, mas sem registro de poluição ambiental e do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) NÃO se deve efetuar amarração de embarcações cruzando os canais ou áreas onde haja tráfego de embarcações, caso seja necessário, a área deve ser bem sinalizada para evitar acidentes;
- 2) Quando necessitar fazer amarração de embarcações em áreas navegáveis, a Autoridade Marítima deverá ser consultada previamente a fim de passar orientações quanto à segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; e
- 3) As áreas navegáveis onde por necessidade existam cabos de amarrações de embarcações DEVEM ser muito bem sinalizadas com placas e/ou boias, homologadas pela Autoridade Marítima local para que os navegadores não sofram acidentes.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Apesar de demonstrada as boas práticas de navegação do condutor da moto aquática, estando devidamente habilitado e portando equipamento de salvatagem é importante ser conhecedor da área de navegação por ocasião da prática esportiva. Observar o local, as movimentações de embarcações e de banhistas podem ajudar a prevenir eventuais acidentes;
- 2) 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);
- 3) É fundamental conhecer as regras de trânsito na água, pois um passeio seguro precisa ser feito com cautela, prudência e respeito ao próximo;
- 4) Os sinais de auxílio à navegação são importantíssimos para uma navegação segura; **sinais sonoros, boias, balizas, luzes entre outros. Cada um possui um significado diferente, por isso, é importante estar atento a cada um deles.**
- 5) Ao empreender navegação em área desconhecida, observe se há sinalização. Caso não haja, busque informações com navegadores locais para uma atividade recreativa segura com a sua moto aquática;
- 6) Compete ao poder público estadual e, especialmente, ao municipal, estabelecer os diversos usos para os diferentes trechos de praias ou margens, demarcando as áreas, em terra, para jogos, bem como, na água, as áreas destinadas aos banhistas, para a prática de esportes náuticos, fixando nessas imediações, áreas restritas ou proibidas à operação de equipamentos destinados ao entretenimento aquático; e
- 7) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas.

Nº: 78/2021

PROCESSO Nº 29.811/2015

<b>Acidente / Fato:</b>	Presença de dois clandestinos a bordo
<b>Data:</b>	18/08/2014
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga a granel
<b>Local:</b>	Mar aberto – travessia de Douala - Camarões para Salvador - BA
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da navegação envolvendo a presença de clandestinos a bordo de navio mercante transportando carga a granel, após descarregar no Porto de Douala (Camarões), o Imediato que estava no cargo há um mês e cinco dias, determinou que fosse feita uma inspeção no navio em busca de clandestinos a bordo, onde os tripulantes realizaram uma varredura de proa a popa e, antes do desembarque do práctico foi feita mais uma verificação, na qual não foram observados clandestinos a bordo. No entanto, segundo consta nos autos do processo, no decurso de travessia para Salvador – BA, foram avistados dois clandestinos saindo da ala de acomodações para o convés principal, por boreste (BE), deram água para eles e foram conduzidos para a sala de reuniões onde se encontrava o Comandante que iniciou interrogação para saber como vieram a bordo, onde se esconderam e se tinha alguém de terra os ajudando. Os clandestinos informaram que embarcaram como se fossem trabalhar a bordo, mas não saíram. Depois de ouvi-los, o comandante os acomodou em uma cabine grande na qual foi instalada uma barra na janela e estabelecida uma vigilância. Quanto às causas determinantes, foi observado que houve falhas na avaliação da ameaça de embarque não autorizado; no controle da entrada e saída dos estivadores; inobservância aos procedimentos previstos no ISPS Code e na inspeção realizada pela tripulação antes do suspender do Porto de Douala.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Comandantes de navios mantenham um controle rígido e efetivo para evitar o embarque de clandestinos a bordo;
- 2) Que houve falha no controle de entrada/saída de pessoas a bordo durante a permanência do navio;
- 3) Falha na vigilância dos serviços de bordo pelo Vigia de Portaló;
- 4) Descumprimento da NORMAM-13/DPC Mod 30; e
- 5) Descumprimento dos procedimentos de segurança constantes no CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE).

## RECOMENDAÇÕES

**1. CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS - A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 prevê medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima.**

**Requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte “A” do referido Código (ISPS CODE), que prevê a aplicação de medidas de segurança e:**

**a) Oficial de proteção do navio** significa a pessoa a bordo do navio, responsável perante o comandante, designado pela Companhia como a pessoa responsável pela proteção do navio, incluindo a implementação e manutenção do plano de proteção do navio, e pela ligação com o funcionário de proteção da companhia e os funcionários de proteção das instalações portuárias.

**b) Este Código se aplica aos seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:**

1. Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;
2. Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;
3. Unidades móveis de perfuração em movimento; e
4. Às instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

**2. Item 0403 NORMAM-13/DPC Mod 30 – DAS ATRIBUIÇÕES DO IMEDIATO**

**- Ao Imediato compete:**

- a) Substituir, legalmente, o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos. É a segunda autoridade de

bordo, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação;

b) Determinar, antes da saída dos portos, inspeção da embarcação a fim de localizar clandestinos porventura existentes ou o transporte ilegal de mercadorias; e

c) Não permitir a permanência, no navio, de pessoas estranhas aos serviços de bordo.

**3. Item 0408 da NORMAM-13/DPC Mod 30. Ao subalterno integrante do Serviço Geral de Convés - Vigia de Portaló compete:**

a) Permanecer em seu posto e só se afastar em cumprimento de obrigação inerente ao seu cargo, solicitando, sempre que possível substituto;

b) Impedir a entrada de pessoas estranhas a bordo, conforme as ordens que receber dando ciência ao Oficial de serviço de qualquer anormalidade nesse sentido; e

c) Comunicar aos seus superiores qualquer ocorrência que observar ou que tiver conhecimento, relativa à segurança da embarcação.



Nº: 79/2021

PROCESSO Nº 30.952/2016

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento entre navio supridor e navio sonda
<b>Data:</b>	03/01/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio supridor
<b>Atividade:</b>	Apoio marítimo
<b>Local:</b>	Bacia do Espírito Santo – ES
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação envolvendo um navio sonda de apoio marítimo durante a manobra de aproximação na bacia do Espírito Santo – ES - Consta nos autos do processo que o Imediato da embarcação passou o governo manual, navegando em direção a popa de Bombordo (BB) da sonda, passando cerca de cinquenta metros da popa para operar por bombordo pelo guindaste de popa da sonda. Colocou o supridor em DP, para posicioná-lo para iniciar a operação junto a bacia. Que, nessa operação percebeu que a popa do supridor estava com tendência de aproximação da popa da sonda; passou o comando para o sistema manual e o Imediato assumiu o comando do console de ré para afastar o supridor; durante essa manobra houve um leve toque da defesa do supridor com o costado da sonda. Em distância segura, o Imediato colocou novamente o supridor em DP, com nova tendência de aproximação da popa em DP, do console de ré, voltou para o manual; o Imediato pediu para zerar as máquinas e assumiu o comando no console de vante, porque teria uma melhor visão da manobra. Ao ouvir a expressão “vai bater” o Comandante solicitou que passasse o comando para ré, onde acreditava ser mais seguro para sair do rumo de abalroamento, no entanto percebeu que o leme estava trinta graus para boreste e o navio com tendência avante, não conseguiu assumir o comando no sistema de ré, até a proa de boreste abalroasse com a proa de bombordo da sonda. Em ato contínuo o comando passou para ré e o Comandante assumiu a manobra do supridor, retirando-o da zona de perigo. O Imediato assumiu o comando no console de vante novamente e colocou a embarcação em uma distância segura. Feita verificação após o ocorrido, foi constatada que a avaria não impossibilitava a embarcação de navegar com segurança. O fator determinante para o acidente foi o erro de manobra decorrente do descumprimento de procedimento operacional de passagem de comando do console de vante para ré e o descumprimento das REGRAS 5 e 7 do RIPEAM.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1)O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, 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)Antes de realizar qualquer manobra com o navio, deve-se fazer um briefing a fim de mitigar qualquer possibilidade de acidentes;
- 3)Os navios de transporte de carga de apoio marítimo, em especial, supridores, por ocasião das manobras de aproximação aos navios sonda devem observar o manual de manobras da Petrobras;
- 4)A sincronia dos sistemas do navio deve ser observada para não haver erros na manobra;
- 5)O Item 0401, inciso 6 da NORMAM-13/DPC, deve ser cumprido pelos Comandantes de navios; e
- 6)Os Comandantes e Oficiais de manobra NÃO devem desprezar as regras do RIPEAM.

## RECOMENDAÇÕES

- 1)O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e de todas as manobras que seu navio esteja envolvido, devendo estar atento às medidas de segurança durante a singradura;
- 2)Quando houver fainas, os Comandantes de navios que transportam cargas para apoio aos navios sonda devem fazer briefing com os envolvidos a fim de NÃO haver erros de manobra e cumprir as Normas da Autoridade Marítima, a fim de aplicar procedimentos de segurança atinentes à atividade;
- 3)Procedimentos a serem adotados pelos supridores do embarque de carga devem ser preferencialmente, os estabelecidos pela empresa dos navios sonda;
- 4)Segundo consta - a embarcação possui dois sistemas de controle dos lemes: O controle manual e o controle unificado chamado NFU (No-follow up), que possibilita o controle dos lemes através dos consoles de vante e de ré.
  - Recomenda-se; ANTES de passar o comando de um console para o outro, as máquinas devem estar “zeradas” e o leme a meio, caso contrário, o comando de qualquer um deles não poderá ser controlado no console que deveria receber o comando;
- 5)Que o tripulante operador do sistema de posicionamento dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema

de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto no Capítulo 1 da NORMAM-13/DPC;

6) Que a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico de embarcações DP deverá ser exercida por tripulante empregado, exclusivamente, nesta função, salvo quando o acúmulo de outras funções não resultar em prejuízo para a segurança da embarcação, das pessoas a bordo ou não acarretar em excesso de funções para o operador de DP;

7) Item 0123 da NORMAM-13/DPC - QUALIFICAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DE OPERADORES DE SISTEMAS DE POSICIONAMENTO DINÂMICO (DPO) Orientações Gerais: A Organização Marítima Internacional (IMO) adota, como referência para suas diretrizes sobre treinamento dos Operadores de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO), o documento elaborado pela International Marine Contractors Association (IMCA), chamado de “Diretrizes para Treinamento e Prática do Pessoal Chave ao DP” (Guidelines for Training and Experience of Key DP Personnel) – IMCA M 117, que reflete um padrão reconhecido pela indústria marítima no que diz respeito a treinamentos, competências e boas práticas do grupo de marítimos diretamente envolvidos com o sistema DP.

A Autoridade Marítima Brasileira adota a publicação supracitada como referência para certificação e treinamento de DPO e para reconhecimento de Instituições que serão responsáveis por certificar os cursos de treinamento de Posicionamento Dinâmico (DP);

8) O Item 0401, inciso 6 da NORMAM-13/DPC - DAS ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE;

- Assumir pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como: por ocasião de travessias perigosas, entrada e saída de portos, atracação e desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em casos de emergência;

9) REGRA 5 do RIPEAM – Vigilância

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

10) REGRA 7 do RIPEAM - 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. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.



Nº: 80/2021

PROCESSO Nº 30.565/2016

Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	01/02/2015
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Lagoa das Palmas, Linhares - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa de alumínio, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, medindo 5m de comprimento, propulsada por um motor de popa de 8hp, sem material de salvatagem (coletes salva-vidas), conduzida por seu proprietário, sem habilitação e desconhecedor das normas de segurança para salvaguarda da vida humana no mar e segurança da navegação. Segundo consta nos autos, sua sobrinha lhe pediu que desse uma volta de barco com quatro amigos. Ele relutou em não atender alegando que estava com pouco combustível, mas acabou consentindo, alertando, porém, que só poderia levar até no máximo três passageiros. Apesar disso um quarto passageiro embarcou contra sua vontade, tendo suspenso com excesso de passageiros. Após cerca de dez minutos do início do passeio três passageiros se levantaram para tirar fotos, a embarcação perdeu o equilíbrio, jogando o condutor e um dos passageiros na água, em seguida o barco emborcou e afundou de proa. Tendo sido socorridos o condutor e três passageiros por uma moto aquática que os levou até a margem, e depois prestou auxílio no resgate da canoa. O quarto passageiro desapareceu e seu corpo só foi encontrado dois dias depois do acidente, pelo Corpo de Bombeiros. A imprudência do proprietário ao suspender com mais passageiros do que a capacidade da embarcação, a negligência, por não ter provido material de salvatagem para todos a bordo e a imperícia, uma vez que não era habilitado, culminou no naufrágio da embarcação, ceifou uma preciosa vida humana.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Toda embarcação deve ter a bordo o material de salvatagem, em especial coletes salva-vidas;
- 2) O condutor não adotou as medidas de segurança para salvaguarda da vida humana;
- 3) O excesso de passageiros compromete a segurança da navegação;
- 4) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas. A não existência compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana;
- 5) Para uma navegação segura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; e
- 6) Se o condutor e o passageiro estivessem utilizando o colete salva-vidas, poderia ter evitado a perda de uma preciosa vida humana.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Cuidado ao navegar com passageiros em embarcações miúdas; procure manter as pessoas sentadas e NÃO fazer manobras que possam provocar o desequilíbrio da embarcação;
- 2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança e salvaguarda da vida humana;
- 3) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas;
- 4) **NÃO conduza embarcações sem a obrigatória habilitação;**
- 5) 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);
- 6) **Respeite a lotação máxima da embarcação.** O excesso de passageiros compromete a segurança da navegação;
- 7) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;
- 8) **Item 0201 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - APLICAÇÃO**
- 9) Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil. As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo; e
- 10) 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.



# TRIBUNAL MARÍTIMO

“Justiça e Segurança para a Navegação”