



# TRIBUNAL MARÍTIMO

## A CORTE DO MAR BRASILEIRA

EDIÇÃO Nº 17 DE 17 DE OUTUBRO DE 2022



“Justiça e Segurança para a Navegação”

# BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 17 - 17 de Outubro de 2022

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

#### ACIDENTE DE MERGULHO

Um barco de pesca classificado para navegação de cabotagem com mergulhador inabilitado.

#### ABALROAMENTO ENTRE DOIS BOTES

Duas embarcações tipos botes, sem luzes de navegação em período noturno.

#### CLANDESTINO ENCONTRADO MORTO A BORDO

Corpo encontrado em estado de decomposição em Navio Mercante, de bandeira holandesa.

#### EXPLOSÃO

Balsa sem nome e não inscrita, realizando serviço de solda e fixação de uma das bases da bomba de abastecimento.

## ÍNDICE

03 MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

04 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 05 Acidente de Mergulho - CE
- 07 Acidente de Mergulho - RN
- 09 Abalroamento entre dois botes - MS
- 10 Abalroamento de Moto Aquática - MA
- 11 Colisão com Banhista Abalroamento - RJ
- 12 Naufrágio - AM
- 13 Naufrágio - PE
- 15 Naufrágio - SC
- 16 Naufrágio - TO
- 17 Naufrágio - TO
- 19 Naufrágio - PB
- 21 Naufrágio - AM
- 22 Clandestino Encontrado morto a bordo - ES
- 24 Água aberta e Varação - RJ
- 25 Queda na água e óbito do Mestre - PA
- 27 Escalpelamento de ocupante menor de idade durante navegação - PA
- 29 Queda de caminhão desgovernado do convés da balsa - BA
- 30 Explosão - PA

### BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

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

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

Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas** Jardim Gabriel

SO-RM1-ES **Geová** da Cruz Araújo

SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho

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

Diagramação: 2ºSG-SC **Natalia** Martins **Xavier** Carneiro Oliveira

Cabo-ES Gabriel Coelho **Siqueira**

### TRIBUNAL MARÍTIMO

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

CEP: 20021-000, Rio de Janeiro - RJ

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

E-mail: [tm.ouvidoria@marinha.mil.br](mailto:tm.ouvidoria@marinha.mil.br)

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

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



## RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente

# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



A 17ª Edição do Boletim dos Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo vem na esteira das edições anteriores, obedecendo às mesmas abordagens com foco na consolidação de uma mentalidade de segurança da navegação. Apresenta de igual maneira os acidentes e fatos mais relevantes que devem chegar ao conhecimento das comunidades marítima, fluvial, náutica, portuária e dos profissionais do Direito Marítimo, sendo este Boletim o portador de lições importantes para os navegantes.

A conscientização da sociedade em geral e dos condutores de embarcações, em particular, é o fator que julgamos de maior relevância para a redução da ocorrência dos acidentes e fatos da navegação e assim salvaguardar a vida humana. Para essa conscientização é primordial o conhecimento pelos navegantes das circunstâncias, causas determinantes e consequências do ocorrido, de modo a gerar correções e precauções em situações idênticas ou

até mesmo semelhantes.

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

Naveguem com segurança! Boa leitura!

**RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA**  
**Vice-Almirante (RM1)**  
**Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo**

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet: <https://www.marinha.mil.br/tm/>, inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento. Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>.

**Correspondência:** TRIBUNAL MARÍTIMO – Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: [tm.ouvidoria@marinha.mil.br](mailto:tm.ouvidoria@marinha.mil.br)



# ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



<b>Nº: 42/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 29.883/2015</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente de mergulho
<b>Data:</b>	19/12/2014
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca
<b>Atividade:</b>	Pesca
<b>Local:</b>	Mar aberto
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco de pesca classificado para navegação de cabotagem sob o comando de seu proprietário e cinco tripulantes, navegava nas proximidades da praia de Barrinha, Icapuí - CE, realizando pesca de forma predatória com a utilização de equipamento inadequado (compressor de ar artesanal não homologado por autoridade ou órgão competente), por mergulhador não habilitado para mergulho em área marítima com cerca de 30 metros de profundidade. Vale ressaltar que a vítima fatal era pescador profissional e não tinha qualificação alguma para realizar mergulho o que foi preponderante para a materialização do acidente hiperbárico. No terceiro dia de pesca, o mergulhador vitimado disse ao mestre da embarcação que não estava se sentindo bem e iria mergulhar novamente para fazer descompressão, após certo tempo, o Mestre notou que o mergulhador vitimado estava demorando vir à superfície, então, pediu que outro tripulante também não habilitado para mergulhar e verificar a situação do companheiro, ao encontrá-lo não conseguiu colocar na sua boca a válvula de oxigênio, cerca de três minutos, voltou à superfície trazendo a vítima desacordada. A tripulação colocou a vítima sobre o convés e iniciaram os procedimentos de massagem cardiorrespiratória, não obtendo êxito. Demandaram para o porto de Barra Grande, em Icapuí - CE, entretanto, em razão da maré baixa, não foi possível chegar ao porto com a embarcação e decidiram colocar o corpo da vítima em uma catraia (espécie de jangada pequena), avisaram a companheira da vítima, que comunicou ao Hospital Municipal de Icapuí e à Polícia Militar, o corpo foi retirado da embarcação e transportado para o Hospital e em seguida para o Instituto Médico Legal de Fortaleza - CE, onde foi constatado o óbito da vítima e causa da morte por asfixia por embolia gasosa. A imprudência e imperícia do Mestre e dos tripulantes que agiram em desacordo com os deveres gerais de cautela, ensejou em aumento substancial do risco, pois decidiram praticar atividade perigosa, de forma improvisada e sem conhecimento técnico suficiente, para faina de mergulho com uso de compressor de ar artesanal, equipamento inadequado e utilizado por mergulhador não habilitado, fatores que foram determinantes para a ocorrência do acidente. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como verificar a legalidade das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou por outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;
- 2) **A pesca utilizando compressor de ar adaptado é terminantemente proibida;**
- 3) No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAM-15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade;
- 4) O Mestre/proprietária da embarcação, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória com mergulhadores inabilitados e fazendo uso de ar comprimido; e
- 5) O emprego de mergulhadores NÃO qualificados para o exercício da profissão de mergulho, pode trazer sério risco à saúde das pessoas envolvidas, conhecida como “doença descompressiva”.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Mestre é o responsável por todas as atividades realizadas a bordo de sua embarcação. Deve zelar pela legalidade do emprego, não expor a risco as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAM-15/DPC;
- 3) 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 e antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos também pelo mergulhador – ver NORMAM-15/DPC;
- 4) **Item 0105 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - ATIVIDADES SUBAQUÁTICAS**  
Para efeito destas Normas, o termo “atividades subaquáticas”, constante do Decreto nº 2.596/1998, refere-se às atividades de Mergulho Profissional (Comercial), definidas no item 0147;

**5) Item 0107 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - CADERNETA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO (CIR)**

Documento emitido pelas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-13/DPC), que atesta a habilitação técnica do mergulhador profissional como Mergulhador que Opera com Ar Comprimido (MGE) ou Mergulhador que Opera com Mistura Gasosa Artificial (MGP), sendo de porte obrigatório para todos os mergulhadores na frente de trabalho em que estiverem exercendo suas atividades;

**6) Item 0120 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - DOENÇA DESCOMPRESSIVA (DD)**

Síndrome causada por desrespeito ao processo de descompressão do mergulhador durante a subida (redução da pressão) ou por predisposição individual. Caracteriza-se pela formação indesejada de bolhas de gás inerte nos tecidos do corpo humano que, em último caso, conduzirão à obstrução vascular, compressão e distorção tecidual; e

**7) Item 0119 da NORMAM-15/DPC Rev 3 - DESCOMPRESSÃO**

Procedimento por meio do qual um mergulhador elimina do seu organismo o gás inerte absorvido durante exposição a condições hiperbáricas, sendo absolutamente necessário antes do seu retorno à pressão atmosférica, objetivando a preservação da sua integridade física.



<b>Nº: 43/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 30.619/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente de mergulho
<b>Data:</b>	29/10/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Pesca
<b>Local:</b>	Praia de Cajueiro, Touros – RN
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Bote, classificado para pesca em área de navegação interior, conduzida por seu proprietário, suspendeu da praia de Cajueiro, com quatro tripulantes para realizar atividade de pesca a cerca de 16 milhas náuticas da referida praia, em área de mar aberto e utilizando mergulhadores inabilitados com compressor como fonte de ar para realizar os mergulhos. Após iniciar a jornada de mergulho, um dos mergulhadores, depois de seu segundo mergulho, regressou para a superfície, já passando mal. Ao perceber que se tratava de efeito do mergulho realizado, o proprietário e Mestre da embarcação, submeteu a vítima a outro mergulho na tentativa de reverter este efeito, realizando uma descompressão submersa com a duração de quatro horas. Haja vista que não surtiu o efeito esperado, e o estado de saúde da vítima se agravou, interrompeu a pescaria naquele dia, pernitoou nas imediações da área cerca de quatro milhas náuticas da costa e, no dia seguinte, a vítima voltou a mergulhar na tentativa de uma nova descompressão, mas sem êxito. Em razão disso, a tripulação decidiu retornar com a embarcação para a terra e o mergulhador acidentado foi encaminhado para o Hospital Naval de Natal e, posteriormente foi transferido para a Câmara Hiperbárica do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste, permanecendo ali por período de cinco horas, depois, no mesmo dia, foi transferido para o Hospital de Touros, onde ficou internado por quatro dias para realização do Laudo Pericial, onde foi constatado que a vítima conseguia movimentar os braços e as pernas, mas não conseguia andar. A ocorrência do fato da navegação foi decorrente da imprudência do Mestre e dos tripulantes ao realizar mergulho sem serem habilitados para a atividade utilizando material inadequado e proibido em desacordo com a legislação que regulamenta a atividade de mergulho. Esse conjunto de discrepâncias associado à falta de descompressão foi determinante para a materialização do acidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Proprietário/Arrendatário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, tanto no que se refere à habilitação dos tripulantes quanto às precauções de segurança para a navegação e para preciosas vidas humanas. Empregar a embarcação em atividade para a qual não foi classificada ou ilícita, o Comandante poderá responder processo junto ao Tribunal Marítimo e na esfera judicial;
- 2) É imprescindível que os **CONDUTORES** e **TRIPULANTES** de embarcações sejam habilitados;
- 3) **NÃO** empregue uma embarcação sob sua responsabilidade em atividades para as quais ela não foi classificada, caso contrário poderá ocorrer acidentes e trazer prejuízos irreversíveis a saúde dos tripulantes;
- 4) **Atenção navegante!** Proteja seus tripulantes contra acidentes hiperbáricos, muito cuidado quanto ao emprego de sua embarcação de pesca. O uso de material inadequado é proibido por lei; e
- 5) **A atividade de mergulho NÃO pode ser exercida por tripulantes não habilitados;**  
**O Item 0401 da NORMAM-15/DPC** – Regulariza a atividade do Mergulhador que opera com ar comprimido (MGE), também conhecido como mergulhador raso.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Alertamos que a prática do mergulho com mangueira e compressor é muito perigosa e pode causar sérios danos à saúde. Ela é proibida por lei, quando associada à pesca ilegal de lagostas, sendo considerado um crime ambiental segundo a Lei nº 9.605/98;
- 2) Em virtude do grande número de vítimas em decorrência desse tipo de mergulho artesanal, existe hoje um Projeto de Lei nº 1.532/07, na Câmara dos Deputados, com o intuito de aumentar a pena da pesca proibida (detenção de um a três anos e multa) em 1/3, se forem utilizados compressores de ar, cilindros ou aparato de mergulho autônomo. Em caso de reincidência, a pena será aumentada em 2/3. O projeto altera a Lei dos Crimes Ambientais (9.605/98);
- 3) Muitos pescadores improvisam equipamentos de mergulho utilizando motores dos barcos, mangueiras, compressores de ar e até botijões de gás de cozinha. Esses pescadores, em sua maioria, trabalham sem vínculo empregatício, em condições subumanas, realizando mergulhos com frequência e com duração superiores às recomendadas pela legislação. Tal prática não é permitida;

4) O comandante da embarcação não pode ser conivente com essa prática ilegal do mergulho artesanal. Tal prática é responsável por diversos acidentes causados pelos efeitos diretos e indiretos da pressão no organismo humano. Os traumas causados pela pressão, a embolia traumática pelo ar, as intoxicações por CO e CO<sub>2</sub>, podem causar grandes riscos à saúde do mergulhador ou até a morte;

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

6) **Item 0146 - MERGULHO RASO** – É todo mergulho realizado até a profundidade de cinquenta metros e que utiliza ar comprimido como mistura respiratória; e

7) **Item 0502 - SISTEMA PARA MERGULHO DEPENDENTE EM PROFUNDIDADES ATÉ TRINTA METROS**

O sistema para mergulho dependente até a profundidade de trinta metros terá a seguinte composição e requisitos mínimos:

- Compressor de ar com vazão equivalente a 168l/min medidos na pressão atmosférica (equivalente a 40l/min medidos na pressão equivalente à profundidade do mergulho), por mergulhador, e pressão de trabalho de 14,2kgf/cm<sup>2</sup>, lubrificado com óleo mineral não detergente, dotado de filtros para separação de água, óleo, partículas sólidas e outros contaminantes. O conjunto de compressor e filtro deverá ser capaz de fornecer ar comprimido que satisfaça, a qualquer tempo, aos limites de contaminantes previstos no item 1108 das presentes Normas.



<b>Nº: 44/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 30.913/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento entre dois Botes
<b>Data:</b>	05/09/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Rio Paraguai
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Duas embarcações tipo bote, classificadas para navegação interior e esporte e recreio, navegavam em período noturno sem luzes de navegação, uma descendo pela margem direita do leito do rio Paraguai com o condutor que estava com sua Carteira de Arrais Amador (CHA) vencida e cinco passageiros a bordo, que faziam uso do colete salva-vidas, a outra subindo o rio pela mesma margem, com o condutor e uma passageira. O acidente da navegação foi decorrente da imprudência e negligência dos condutores que apesar de estarem navegando em período noturno, ambas as embarcações não tinham as obrigatórias luzes de navegação o que foi determinante para a materialização do abalroamento com danos materiais e lesões em uma passageira. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para conduzir embarcações, os Condutores devem ter suas habilitações dentro do prazo de validade, **NÃO** devem esquecer as regras de segurança da navegação para evitar abalroamento;
- 2) Durante a singradura, as embarcações devem manter uma distância segura uma da outra e vigilância constante;
- 3) Os condutores habilitados desprezaram o cumprimento das Regras 6, 7, e 8 do RIPEAM; e
- 4) **Atenção navegante!** As embarcações não dotadas com luzes de navegação, **NÃO** devem navegar em período noturno.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como evitar expor a risco sua vida e a segurança da navegação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sanções penais previstas em Lei;
- 2) **Atenção navegante!** Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima;
- 3) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação;
- 4) **REGRA 6 Velocidade de Segurança** - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 5) **REGRA 7 Risco de Abalroamento** - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe; e
- 6) **REGRA 8 Manobras Para Evitar Abalroamentos** - 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.

Nº: 45/2022	PROCESSO Nº32.460/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento de Moto Aquática
Data:	09/06/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Tocantins, Imperatriz - MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	2 Vítimas não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um condutor inabilitado navegando numa embarcação tipo moto aquática, no Rio Tocantins, a jusante do Iate Clube de Imperatriz, subindo pela margem direita, em direção ao Iate Clube e a outra embarcação tipo Draga, conduzida por um aquaviário navegava nas proximidades do Porto da CAEMA seguindo para a margem do rio no lado do Maranhão, para descarregar a areia extraída do rio. O condutor da moto aquática distraiu-se ao fazer uso do aparelho celular enquanto testava o funcionamento da moto aquática, desenvolvendo uma velocidade imprópria que possibilitasse de realizar uma manobra para evitar o abalroamento. A moto aquática atingiu a bochecha de bombordo (BB) da draga, passando por cima do convés. Consta nos autos do processo que, apesar de haver espaço para manobrar, não foram realizadas manobras pelos condutores para evitar o acidente, mas devido à alta velocidade que a moto aquática desenvolvia não houve tempo de efetuar nenhuma manobra. O abalroamento provocou lesões corporais no condutor da moto aquática e em um menor, além de danos materiais na bochecha de bombordo da draga e na bochecha de boreste (BE) e través da moto aquática. O uso de aparelho celular pelo condutor da moto aquática enquanto a conduzia sem a vigilância e em alta velocidade, e não realizando a manobra necessária, descumprindo as Regras 5, 6 e 15 do RIPEAM, aliado ao fato de não possuir habilitação necessária para a condução de embarcações, a negligência, imprudência e imperícia do condutor, foi determinante para a materialização do acidente. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) NÃO se deve empreender uma singradura com uma embarcação sem que tenha o mínimo de conhecimento das Normas de Segurança do Tráfego Aquaviário;
- 3) Ao suspender com uma embarcação, NÃO se esqueça das regras de segurança da navegação e conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 4) **Antes de empreender uma sigradura, se tiver dúvidas das regras de navegação, faça uma leitura da Norma da Autoridade Marítima e do RIPEAM a fim de garantir uma navegação segura e tranquila;**
- 5) O uso de aparelhos celulares durante a condução de uma embarcação vai de encontro às Normas de Segurança de Navegação, podendo se transformar em acidentes fatais. Mantenha-se atento: sinalize a sua presença às outras embarcações e busque se afastar das rotas das embarcações de grande porte; e
- 6) **ATENÇÃO NAVEGANTE!!** A condução de embarcações exige vigilância constante. Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia;
- 2) Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível, para evitar acidentes;
- 3) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) 03, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos de segurança para as embarcações;
- 4) Não se devem fazer manobras arrojadadas. Elas, quase sempre, acabam em tragédia. Fazer ultrapassagens a título de “brincadeira” ou apostar “corridas” com outros barcos configura riscos que podem ser fatais; e
- 5) Você já ouviu falar sobre as regras de trânsito na água? Pois bem, assim como os automóveis, as embarcações também possuem **normas para navegação**. Elas são as responsáveis por deixar o “trânsito” no mares, rios e lagoas mais seguro, proporcionando um passeio tranquilo e divertido para você, sua família e amigos.

<b>Nº: 46/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.736/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão com banhista Abalroamento
<b>Data:</b>	07/04/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Bote de apoio
<b>Local:</b>	Praia da Amendoeira, Ilha da Gipóia, Angra dos Reis – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Interior 2
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote de apoio de uma embarcação de turismo após realização de mergulho recreativo com um grupo de pessoas fundeou nas proximidades de Praia da Amendoeira, onde todos desembarcaram e pretendiam jogar futebol de areia na praia. O grupo de turistas permaneceu no lado esquerdo da praia, onde jogariam futebol, em seguida o Condutor do bote mais um passageiro seguiram com a embarcação para o lado direito da praia para realizar atividade de esqui aquático. Durante a referida atividade, um banhista que estava nadando nas proximidades, não foi visto pelos praticantes do esqui, vindo a embarcação atingir a cabeça do mesmo, lhe causando um ferimento, ocasião em que a vítima foi percebida pelos praticantes. Após a ocorrência, o Condutor do bote junto com o passageiro recolheu a vítima da água consciente, seguiram para a embarcação de turismo a fim de que a mesma fosse assistida. A colisão do bote com o banhista foi decorrente de imprudência do condutor ao navegar próximo aos banhistas e associado à falta de atenção e vigilância, em desacordo com o RIPEAM, foi determinante para a materialização do acidente. Que por sorte não foi fatal para o nadador, que sofreu ferimentos, não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Condutores de embarcações DEVEM ser habilitados e OBSERVAR as Normas da Autoridade Marítima e o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos Mar (RIPEAM), a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;
- 2) O condutor da embarcação NÃO observou a NORMAM-03/DPC, que estabelece a distância de segurança para este tipo de navegação;
- 3) Atenção navegante! Conhecer as regras do RIPEAM é um dever de todo navegante para evitar a ocorrência de acidentes aquáticos; e
- 4) Esteja atento e vigilante durante a navegação: navegue a mais de 200 metros de distância da praia, respeite os **banhistas**.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas e sejam conhecedores das regras do RIPEAM e das Normas da Autoridade Marítima;
- 2) **Item 0108 da NORMAM-3/DPC - ÁREAS DE SEGURANÇA** - Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:
  - a menos de duzentos (200) metros das instalações militares;
  - áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoeletricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com a CP, DL ou AG da área;
  - fundeadouros de navios mercantes;
  - canais de acesso aos portos;
  - proximidades das instalações do porto;
  - a menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
  - áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e
  - as áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.
- 3) **REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância**

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

#### 4) **REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança; e**

Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

<b>Nº: 47/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.507/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	27/07/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Flutuante
<b>Atividade:</b>	Embarque e Desembarque de Pescado
<b>Local:</b>	Lago de Tefé, Tefé – AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo flutuante não inscrita sem nome e sem propulsão, utilizada como atracadouro pela Associação de Compradores e Vendedores de Pescado, para o embarque e desembarque do pescado local, apresentava vários furos nos elementos flutuadores por onde frequentemente permitia o embarque de água no interior de duas de suas boias que eram esgotadas por bomba. Após a realização de uma festa de comemoração ao aniversário da Associação, com aproximadamente 200 pessoas a bordo, um dia depois, devido à entrada de água nas duas boias, a bomba d'água não funcionou e o flutuante naufragou. Segundo consta nos autos, o entendimento do encarregado do inquérito em uniformidade com os peritos, concluíram que a causa determinante do acidente foi a má conservação e ausência de manutenção preventiva e corretiva, agravado pela realização de supracitada festa. A imprudência de realizar uma festa mesmo sabendo das más condições da embarcação e a negligência com a manutenção preventiva e corretiva da embarcação que permitiu o embarque de água por aberturas nas boias e pelo excesso de passageiros, se materializando com o naufrágio da embarcação. Tendo sido registrado somente danos materiais na embarcação.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;

2) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o responsável pela embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança da navegação e quanto ao excesso de pessoas a bordo para evitar acidentes;

### 3) INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES -

As embarcações a propulsão ou não só devem navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, caso contrário, expõe a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; e

4) **NÃO navegue ou empregue embarcações antes de serem vistoriadas, o excesso de carga pode causar o naufrágio da embarcação.**

## RECOMENDAÇÕES

1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados, conhecedores das regras de navegação e adote medidas de segurança a fim de evitar acidentes náuticos e perda de vidas humanas;

### 2) Item 0201 da NORMAM – 02/DPC Mod 21 INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

3) APLICAÇÃO - Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitanias dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil.

4) As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo (TM).

5) As plataformas móveis são consideradas embarcações, estando sujeitas à inscrição e/ou registro.

6) As plataformas fixas, quando rebocadas, são consideradas embarcações, estando também sujeitas à inscrição e/ou registro.

7) As embarcações miúdas com propulsão a motor estão sujeitas à inscrição simplificada, conforme prescrito no subitem 0205 da referida Norma.

8) Estão dispensadas de inscrição as embarcações miúdas sem propulsão e os dispositivos flutuantes destinados a serem rebocados, do tipo “banana boat”, com até 10 (dez) metros de comprimento. Em se tratando de flutuantes destinados a operar ou funcionar como Cais Flutuantes, Postos de Combustíveis Flutuantes, Hotéis Flutuantes, Casas Flutuantes, Bares Flutuantes e outras estruturas flutuantes similares, disposições do Capítulo 1 da NORMAM-11/DPC.

<b>Nº: 48/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.495/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	21/10/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Proximidades da Ilha do Pontal da Barra, Cabrobó - PE
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma canoa de madeira motorizada, sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG e sem material de salvatagem, conduzida por pessoa não habilitada, empregada no transporte de passageiros, ao suspender da Ilha de Pontal da Barra com destino a margem pertencente ao povoado de Toco Preto, município de Cabrobó, com oito passageiros a bordo e sem os necessários coletes salva-vidas, sendo que, entre os passageiros, duas eram crianças. Ao se distanciar cerca de 200 metros da margem da ilha, devido à pequena borda livre e decorrente das maretas do rio ocasionadas pelo vento; ao perceber que começou a fazer água a bordo, o condutor resolveu desligar o motor. Após tal ação, aumentou a quantidade de água embarcada, levando a embarcação ao naufrágio. Os passageiros ficaram agarrados na embarcação aguardando por socorro. Embarcações de pesca que estavam nas proximidades auxiliaram no socorro, quando foi observado que faltava uma passageira dentre aquelas que haviam embarcado. Ao retornar a margem da ilha, o condutor ligou para a mãe da passageira desaparecida informando o acidente e pediu para avisar o Corpo de Bombeiros, que iniciou as buscas no dia seguinte, sendo encontrado o corpo da vítima naquela tarde, que veio a óbito por asfixia mecânica, afogamento. No Laudo de Exame Pericial foi constatada que a causa determinante do naufrágio foi o excesso de passageiro, devido ao embarque de um tripulante e oito passageiros, ocasionando a superlotação da canoa, o qual comprometeu a estabilidade corroborando para o embarque de água conseqüente emborcamento da canoa, haja vista que a referida embarcação tem capacidade para um tripulante e três passageiros. A imprudência da proprietária ao consentir que a embarcação navegasse com excesso de passageiros a bordo e a conseqüente perda de estabilidade e borda livre, aliado a falta de habilitação do condutor e dos obrigatórios coletes salva-vidas foi determinante para a materialização do acidente, com a perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição ambiental do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

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

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Os Condutores de embarcações devem ter a obrigatória habilitação 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 **NÃO** permitir que a embarcação seja empregada em outra atividade diferente daquela para qual foi classificada;
- 2) **Item 0326 da NORMAM-02/DPC Mod 21- RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM** - Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos que daquela em que estão autorizadas a operar, deverá solicitar à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem;
- 3) **Toda embarcação ao empreender uma singradura deverá ter a bordo o material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas. Devendo ter em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes;**
- 4) É imprescindível que todos os condutores de embarcações observem com rigor a capacidade de lotação da embarcação para não transportar excesso de passageiros colocando em risco a segurança da embarcação e salvaguarda da vida humana;

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

6) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a composição da sua tripulação de acordo com seu interesse, observando a lotação prevista para a embarcação. A tripulação deverá possuir habilitação compatível com a área de navegação da embarcação. **"TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA GRANDE RESPONSABILIDADE".**



Nº: 49/2022	<b>PROCESSO Nº 30.521/2016</b>
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	04/01/2015
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Pesca
Local:	Área de aproximação da praia de ZIMBROS, Bombinhas - SC
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário de uma embarcação de pesca tipo bote de casco de madeira que estava parada há mais de um ano relatou nos autos do processo que seu pai pediu a embarcação emprestada para rebocar uma balsa, que ele próprio havia construído. O proprietário emprestou a embarcação, mas avisou que ela necessitava de reparos, tinha que trocar o fundo da embarcação, que estava podre, tanto é que a embarcação não estava sendo usada há mais de um ano, mas permanecia fundeada no seu trapiche, que fica no rio Tijucas, próximo a sua casa. Mesmo sem efetuar os reparos necessários, seu pai, pescador profissional, mais um tripulante saíram com a embarcação do rio Tijucas em direção à praia central de Porto Belo, rebocando a balsa, quando estava próximo ao local de destino, começou entrar água na embarcação. Os dois tripulantes fundearam a balsa naquele local mesmo e tentaram chegar com embarcação até a praia, mas não conseguiram e a embarcação naufragou. Consta no laudo pericial que a causa determinante para o naufrágio da embarcação, foi a sua má conservação e a falta de cuidado por parte do condutor em realizar um reboque, mesmo sabendo do estado em que se encontrava a embarcação que, por sua imprudência, o acidente foi materializado. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e qualificados e observem as Normas de segurança da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **O condutor suspendeu com a embarcação sem verificar as condições do casco quanto sua estanqueidade e funcionamento das bombas de esgoto;**
- 3) Falha do proprietário e do condutor ao suspender com a embarcação com deficiência de manutenção;
- 4) O proprietário autorizou sua embarcação suspender com tripulantes sem qualificação profissional expondo a risco a segurança da vida humana dos tripulantes embarcados e da segurança da navegação; e
- 5) Uma embarcação NÃO deve ser empregada em atividades diferentes da qual foi classificada; e
- 6) Embarcação suspendeu com número de tripulantes diferente do estabelecido como tripulação de segurança, que deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

## 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 necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à 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 a 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 descarte 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 (a mais onerosa).**

Nº: 50/2022	PROCESSO Nº 32.010/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	28/03/2017
Tipo da Embarcação:	Barcaça
Atividade:	Transporte de carga viva
Local:	Rio Araguaia, município de Araguaatins – TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor inabilitado de uma embarcação classificada para transporte de carga, com certificado vencido, após carregar com uma quantidade de carga viva (bezerros), Município de Araguaatins com destino ao Município de São Raimundo do Araguaia - PA, devido à quantidade de carga e a barcaça ter assentado ao fundo, o condutor e o motorista que trouxe a carga, usaram o caminhão para empurrar a barcaça para dentro do rio para ajudar que saísse da margem. Após suspender e quando navegava havia cerca de uma hora, o condutor percebeu que a embarcação fazia banda para boreste (BE), então, decidiu guinar para a margem do lado do estado do Pará, por estar mais próxima, a uma distância aproximada de 100 metros, mas não houve tempo e a barcaça naufragou, matando quase todos os animais e destruindo a embarcação. O condutor foi resgatado com vida por uma canoa que passava. Consta que nos autos do processo, onde o proprietário afirma que havia reformado o casco da embarcação no ano anterior ao acidente. A imperícia e negligência do condutor contribuiu para o acidente, pois não era habilitado e não tinha conhecimento técnico para permitir que um caminhão empurrasse a embarcação para auxiliar na manobra de desbarrancar, causando o deslocamento de madeiras do casco da embarcação e afetando a calafetagem da quilha, o que permitiu o embarque de água a bordo, culminando com alagamento, associado à negligência do proprietário da embarcação por ter permitido que sua embarcação fosse conduzida por pessoa não habilitada e por não tripular corretamente a embarcação. O conjunto de erros foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos à embarcação e perda total da carga, mas, sem registro de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) É dever do condutor conhecer as características da embarcação para não embarcar carga acima da capacidade e em desacordo com seu Título de Inscrição de Embarcação (TIE);
- 3) Ao suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas colocar a embarcação na água e sair navegando por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a segurança da navegação, dos tripulantes, a salvaguarda da vida humana e fazendas de bordo;
- 4) Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (Item 0652 da NORMAM-02/DPC), quanto à capacidade de carga da embarcação, possivelmente não teria perdido a carga nem danificado a embarcação; e
- 5) **NÃO permita que pessoa inabilitada conduza sua embarcação, isso pode virar uma tragédia.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas, a segurança da navegação e das fazendas de bordo;
- 2) Tripulação de Segurança: Quando operando em qualquer classificação autorizada, incluindo os casos previstos de “Dupla Classificação”, a embarcação deverá possuir uma tripulação mínima de segurança compatível com a classe e o serviço considerado;
- 3) **Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS:** As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);
- 4) **Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 21- CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES**
- 5) As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas, sua propulsão e ao tipo, conforme abaixo descrito:
- 6) **Tipo Carga viva** - Embarcação para transporte de animais vivos;
- 7) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima; e
- 8) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida.**

Nº: 51/2022	PROCESSO Nº 32.078/2017
Acidente / Fato:	Naufração
Data:	30/10/2016
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Lago de Palmas, Palmas - TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha a motor, classificada para transporte de passageiros e carga e navegação interior, com capacidade para um tripulante e oito passageiros e era conduzida por um Marinheiro Fluvial de Convés (MFC), quando navegava da Ilha de Canela para a praia da Graciosa, com dez pessoas a bordo. Antes da saída o condutor percebeu que se aproximava um mau tempo, mesmo assim decidiu continuar a singradura; foram colhidos por ventos fortes que provocou o surgimento de banzeiros. O condutor mudou o rumo para evitar que as marolas pegassem a embarcação de través, passando a navegar de proa para as marolas, passando, porém a admitir água a cada marola. Após o acúmulo de água embarcada, o condutor percebeu que a embarcação iria naufragar momento que os passageiros vestiram os coletes salva-vidas e pularam na água simultaneamente a lancha virou. Os ocupantes ficaram flutuando à deriva por cerca de uma hora, tendo perdido seus pertences. Uma lancha e uma canoa não identificadas fizeram o resgate dos naufragos e os levaram até a margem do Lago de Palmas. O condutor agiu de forma negligente e imprudente ao assumir o risco de navegar com **excesso de passageiros** mesmo visualizando a chegada de mau tempo, deixando de avaliar possíveis conseqüências de uma navegação sob condições adversas de tempo, contribuindo, dessa forma, para o naufrágio e para exposição a risco das vidas a bordo, tendo por resultado somente a perda dos pertences dos passageiros e dos apetrechos da embarcação. A entrada de água causada pelas marolas devido a mudança das condições do lago somando ao excesso de passageiros foi determinante para a materialização do acidente. Não houve vítimas fatais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações de propulsão mecânica sejam habilitados, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;
- 3) Quando uma embarcação tiver pouca borda livre, o condutor deve **EVITAR** navegação em áreas com ventos e marolas, tal atitude diminui a estabilidade intacta da embarcação pelo embarque de água;
- 4) Ao suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e dos acompanhantes; e
- 5) O Condutor suspendeu sem ter o conhecimento da capacidade de carga da embarcação, tal ação expôs a risco a salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, sendo imprescindível ser habilitado, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto a salvaguarda da vida humana para a segurança da navegação;
- 2) As Normas de Procedimentos das Capitânicas 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 estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana, em especial, **verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;**
- 3) **Item 0106 da NORMAM-03/DPC: DEFINIÇÕES - Estabilidade Intacta** - é a propriedade que tem a embarcação de retornar à sua posição inicial de equilíbrio, depois de cessada a força perturbadora que dela a afastou, considerando-se a situação de integridade estrutural da embarcação;
- 4) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação a motor se for habilitado. É necessário que o condutor seja conhecedor das práticas da boa marinharia, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;**

1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, sendo imprescindível ser habilitado, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto a salvaguarda da vida humana para a segurança da navegação;

2) As Normas de Procedimentos das Capitancias 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 estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana, em especial, **verifique o seu material de salvatagem e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;**



<b>Nº: 52/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 30.959/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	30/12/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Praia de Cabedelo – PB
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma Lancha a motor conduzida por seu proprietário suspendeu da Marina Centro Náutico do Jacaré, localizada em Cabedelo, às margens do Rio Paraíba, transportando passageiros a bordo e com destino à localidade conhecida como Parque Estadual Marinho de Areia Vermelha, após duas horas de viagem, o condutor percebeu que a lancha estava alagada. Transferiu os passageiros para outra embarcação e se dirigiu para a praia mais próxima, em Cabelo, com o objetivo de evitar o naufrágio. Apesar dos esforços, a embarcação naufragou na arrebentação da praia. Conforme constatado no Plano de Navegação da Marina, devido ao aumento de peso a bordo pelo excesso de passageiros, a lancha ficou derrabada e através dos diversos orifícios existentes no espelho de popa da embarcação facilitou o embarque de água por esses furos que comprometeu a estanqueidade e contribuindo para o alagamento, bem como a falta de bombas de esgoto na embarcação. Em razão de não ter sido observado pelo Condutor, os requisitos básicos de segurança para operação da embarcação, uma vez que a lancha se fez ao mar sem itens obrigatórios como bomba de esgoto e sem respeitar a lotação da embarcação, o acidente foi materializado pelo naufrágio decorrente da imprudência e negligência do proprietário da lancha. Teve como causa determinante total desrespeito às regras de segurança da navegação. Houve danos materiais, mas não teve consequência em relação a danos pessoais e ao meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o proprietário/Condutor de uma embarcação seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, verifique todo o material de salvatagem, incluindo bombas de esgoto;
- 3) O proprietário autorizou o embarque de pessoas acima da capacidade da embarcação em desacordo com a recomendação do fabricante e o passeio quase virou uma tragédia;
- 4) **Atenção navegante!** O limite de carga e o número de passageiros que sua embarcação pode transportar devem ser respeitados. Essas informações estão no Título de Inscrição de Embarcação (TIE);
- 5) A estabilidade não pode ser estimada, deve que ser calculada e os comandantes devem estar cientes de todos os fatores que afetam a estabilidade da embarcação, em especial, o excesso de passageiros;
- 6) **Item 0309 da NORMAM-03/DPC - MANUAL DO PROPRIETÁRIO**

Os construtores (ou fabricantes) de embarcações de esporte e/ou recreio, com propulsão a vela ou a motor, especialmente aquelas produzidas em série para venda em lojas especializadas, são obrigados a elaborar um “Manual do Proprietário”, com a maior quantidade de informações possíveis sobre a embarcação, tais como comprimento, boca (largura), capacidade de pessoas a bordo (lotação), peso máximo admissível e quantidade e potência máxima de motor(es) propulsor(es) a ser(em) usados, operacionalidade e limitações da embarcação; e

- 7) **Os proprietários de embarcações devem observar as orientações contidas na NPCP/PB da Capitania dos Portos e cumprir rigorosamente a lotação autorizada para sua embarcação.**

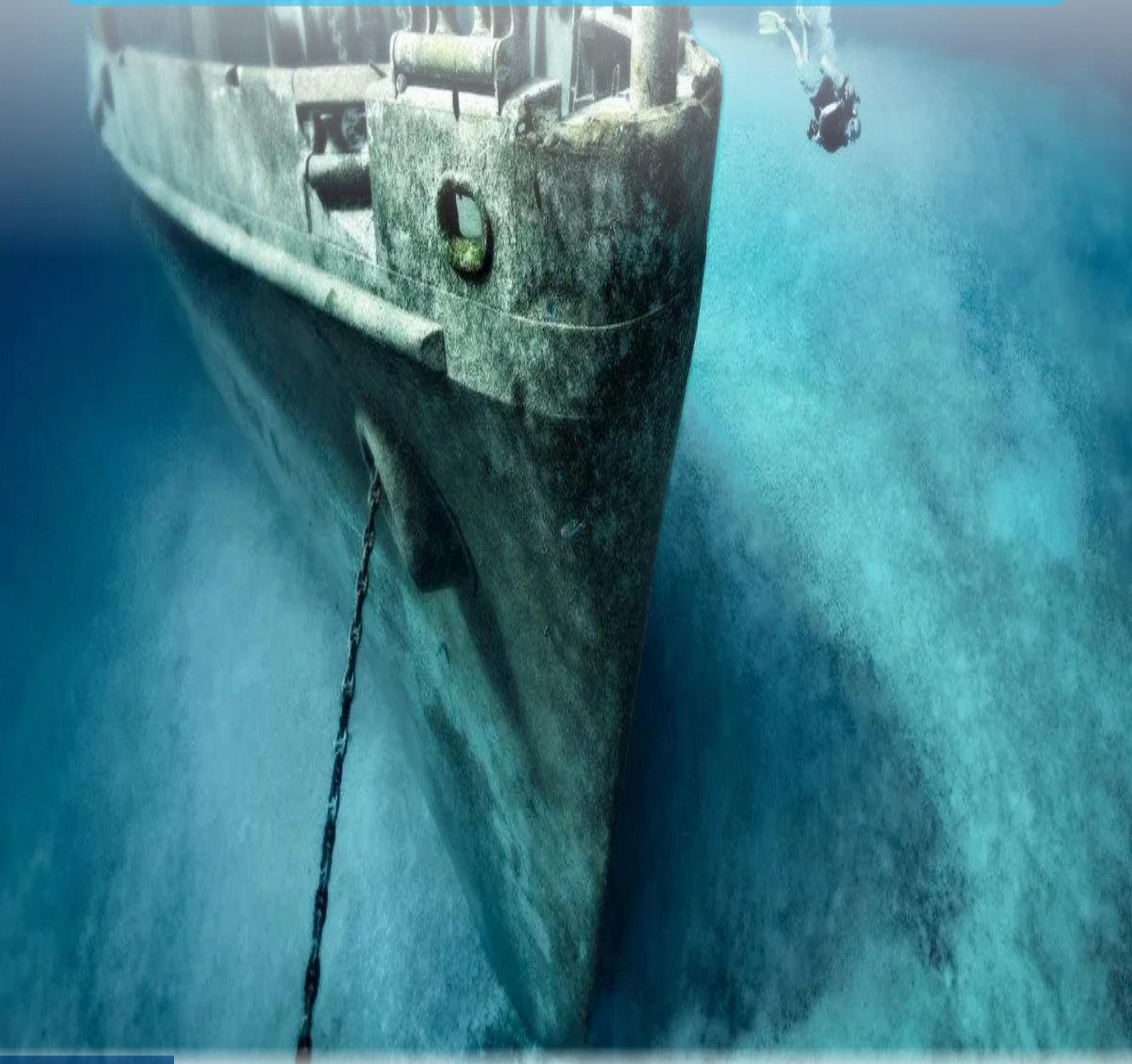
## RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do proprietário/condutor da embarcações as medidas de precaução de segurança quanto as manobras marinheiras bem como o controle de peso a bordo;
- 2) O emprego de embarcações no transporte de passageiros deve atender as prescrições aplicáveis constantes na NORMAM-03/DPC e apresentar condições de segurança, estabilidade e estruturais satisfatórias, tendo sido realizadas as respectivas provas de mar e testes de equipamentos, para operar com a capacidade de pessoas estabelecida;
- 3) Esteja atento com a segurança de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima;
- 4) Antes de suspender, inspecione o casco quanto à sua estanqueidade, verifique os orifícios dos cabos dos motores de popa, eles podem ser o motivo de entrada de água se a embarcação estiver derrabada;

5) **ESTABILIDADE** - Algumas embarcações possuem fluabilidade e estabilidade restritas, sendo instáveis e fáceis de virar e afundar. A maioria dos casos de acidentes fatais é decorrente da má estabilidade da embarcação. Tal fato justifica a necessidade de se ter atenção redobrada no uso e operação dessas embarcações. O condutor deve conhecer e observar rigorosamente as limitações de sua embarcação. Deve, ainda, sentar-se e orientar os passageiros para sentarem-se perto do centro de gravidade da embarcação de modo a manter o melhor equilíbrio; e

6) **Item 0304 da NPCP/PB – CARTAZES OU PLACAS** - As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão ter, em locais visíveis ao público, placas, conforme discriminadas no Anexo L destas Normas, indicando:

- a) Limites máximos de carga e de passageiros por convés;
- b) Local de guarda dos coletes salva-vidas;
- c) Número do telefone da empresa e da Capitania dos Portos, em cuja jurisdição a embarcação estiver operando; e
- d) Nas embarcações classificadas como “apoio ao turismo” deverão ser confeccionados, cartazes em idioma inglês, contendo as mesmas informações acima citadas, em local de grande visibilidade.



<b>Nº: 53/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 33.911/2020</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	09/07/2019
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Rio Negro, Comunidade de Cacau Pereira - AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, casco de madeira, propulsada, sem nome, não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por um condutor não habilitado transportando dois passageiros e sem os essenciais coletes salva-vidas. Quando navegavam nas proximidades da Comunidade de Cacau Pirera, Iranduba, de onde havia suspenso, com destino ao Porto de São Raimundo – AM, enfrentaram um mau tempo com chuvas fortes o que causou o emborcamento seguido de naufrágio da embarcação sem nome. Os ocupantes da canoa caíram na água e conseguiram nadar até o Porto de São Raimundo sendo socorridos por um morador da localidade, exceto o condutor que não conseguiu acompanhá-los e desapareceu nas águas do Rio Negro e até aquela data seu corpo não havia sido encontrado. Consta nos autos do processo que a imprudência e imperícia do Comandante da embarcação, ao enfrentar o mau tempo com chuvas fortes, não observou as medidas de precaução de segurança necessárias para evitar o acidente. Quanto às causas determinantes foram destacadas a falta de coletes salva-vidas, a não habilitação do condutor e a imprudência em navegar enfrentando o mau tempo no rio Negro, foram fatores determinantes para a materialização do acidente, resultando no desaparecimento do condutor nas águas do Rio Negro após o naufrágio da embarcação. Não houve registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante ser habilitado, zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação durante a singradura, bem como seu emprego de acordo com a classificação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável);
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso antes do anoitecer. Não se esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar;
- 4) Para uma navegação segura é essencial que a embarcação seja empregada na navegação em área para qual foi classificada a fim de NÃO expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas; e
- 5) O condutor suspendeu com a embarcação sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG, sem antes observar as condições do tempo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Mestre de uma embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas, sendo ele, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Mestre de uma embarcação NÃO deve empregá-la em atividades diferentes da sua classificação. Tal atitude poderá levá-lo responder processo junto ao Tribunal Marítimo, podendo responder também na esfera da justiça comum;
- 3) NÃO se deve empreender uma singradura sem os obrigatórios coletes salva-vidas a bordo. Em caso de mau tempo, esteja com o colete vestido ou em local de fácil acesso;
- 4) NÃO saia para navegar sem fazer o planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui condições de segurança para navegar a fim de não expor a risco as vidas e fazendas de bordo; e
- 5) Uma embarcação só deverá navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, caso contrário, o condutor/proprietário estará sujeito as sanções impostas pelas Normas da Autoridade Marítima. Verifique a previsão do tempo, disponível nos sites [www.dhn.mar.mil.br](http://www.dhn.mar.mil.br) e [www.cptec.inpe.br](http://www.cptec.inpe.br).

<b>Nº: 54/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.308/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Clandestino encontrado morto a bordo
<b>Data:</b>	17/07/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio mercante
<b>Atividade:</b>	Cargueiro
<b>Local:</b>	Porto de Portocel, Aracruz – ES.
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Navio Mercante, de bandeira holandesa, após suspender do porto de La Guaira, Venezuela com uma carga de papel, descarregou em Cartagena - Colômbia, de onde suspendeu com destino ao Porto de Portocel - ES. Enquanto estava atracado em Portocel, Aracruz – ES, no início do carregamento um dos estivadores do OGMO/ES, que estava posicionado no porão nº 02, encontrou um corpo em estado de decomposição no compartimento de ventilação, a ré do porão. O Comandante foi comunicado e acionou as autoridades locais. Segundo apurou a perícia, consta nos autos do processo que o corpo encontrado a bordo seria de um suposto trabalhador do Porto de La Guaira, Venezuelano, que teria entrado a bordo do navio durante as operações de carga naquele porto e lá teria permanecido escondido, apesar de o navio ter registrado sua saída de bordo. A permanência de trabalhadores não era controlada por meio de nenhuma identificação visível, tipo crachá, não tendo sido estabelecido um efetivo controle da permanência dos estivadores a bordo. Os procedimentos de controle de acesso de pessoas ao navio e as buscas por clandestinos não foram executados com o apuro necessário, caracterizando uma falha do Oficial de Segurança do navio, no controle durante as operações de descarga no Porto de La Guaira. Apesar do Oficial de Segurança ter cumprido os procedimentos descritos nos itens 7.2 e 8.9 do ISPS-CODE, mantendo a vigilância em tempo integral nas partes sensíveis do navio e feito buscas por clandestinos antes e logo após o suspender, não foi encontrado o clandestino. Indica que o clandestino agiu com destreza extrema a ponto de burlar a vigilância feita a bordo e, assim, acabou por conseguir permanecer escondido no porão, onde retirou a grade de proteção do compartimento para se esconder no local, o que foi determinante para a ocorrência do fato e tendo, se materializado, infelizmente com a perda de sua própria e preciosa vida.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Oficial de Segurança de um navio mercante é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas e fazendas de bordo devendo empreender todo esforço para evitar a permanência de clandestino a bordo, a fim de não expor a riscos a segurança do navio e as preciosas vidas humanas;
- 2) NÃO suspenda com o navio sem antes verificar a presença de clandestinos a bordo e depois do suspender, fazer novas inspeções;
- 3) item 7.1 do ISPS CODE os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes; e
- 4) A verificação de proteção do navio é parte integral e essencial do plano de proteção devendo o Oficial de Proteção do navio estar sempre atento quanto a presença de pessoas estranhas a bordo.

## RECOMENDAÇÕES

### 1. 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.

### 2. Item 0408 da NORMAM - 13/DPC Mod 30. Ao subalterno integrante do Serviço Geral de Convés

#### - Ao 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;

**3. 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:**

I. Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

II. Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;

III. Unidades móveis de perfuração em movimento; e

V. As instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.



<b>Nº: 55/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 29.322/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Água aberta e varação
<b>Data:</b>	13/10/2013
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Canal do condomínio Laranjeiras Ilha Laranjeiras, Paraty – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de transporte de passageiros, conduzida por um Mestre Amador e dois tripulantes (marinheiros), classificada para navegação mar aberto e realizou a travessia de Ilhabela para Paraty. Durante a singradura, o Mestre percebeu que a embarcação estava perdendo velocidade e mandou que seus marinheiros verificassem se havia alguma anormalidade. Foi constatado que o alarme sonoro estava muito baixo, que as bombas de esgoto estavam funcionando mas que a água já estava no segundo piso, atingindo as instalações elétricas. A partir deste momento todos a bordo colocaram coletes salva-vidas e o Mestre acelerou a embarcação com toda força a diante conduzindo-a para um local mais raso e com intenção de prevenir o naufrágio, e conseguiu chegar no canal do condomínio Laranjeiras, onde encalhou a embarcação em um banco de areia, evitando o seu naufrágio. Caracterizando a “VARAÇÃO” (**Encalhe intencional a fim de evitar a perda da embarcação ou seja, quando um Navio navegando, por algum motivo de sinistro, o Comandante decide que fazer o encalhe do Navio é uma decisão mais adequada para salvar a embarcação**). Os passageiros foram retirados de bordo por um bote da Praia do Sono, e o condutor solicitou apoio pelo o rádio à central de segurança do Condomínio Laranjeiras que emprestou duas bombas sapo para esgotar a praça de máquinas e a embarcação começou a reflutuar, quando percebeu que o reparo feito no costado a boreste (BE) havia soltado, sendo justamente o local por onde a água estava embarcando. O defeito de fabricação aliado a deficiência dos reparos, que se fez por trincas localizadas a meia nau para ré, ocasionando água aberta na praça de máquinas o que levou a embarcação ao seu encalhe para evitar o naufrágio, foi determinante para a materialização do acidente, decorrente da imperícia da três empresas constantes nos autos do processo. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Proprietários e condutores de embarcações: **prudência é fundamental!** As condições de segurança da embarcação devem ser verificadas antes de suspender, em especial a grau de estanqueidade em praças de máquinas;
- 2) Antes de emprender uma singradura, verifique o material de salvatagem, em especial, os indispensáveis coletes salva-vidas. A atitude do condutor ao determinar que todos vestissem o colete salva-vidas foi essencial para não expor a risco as vidas humanas e a segurança da embarcação e da navegação;
- 3) **Durante uma singradura, saiba, a todo instante, para que bordo está à menor profundidade: em caso de alagamento pode salvar sua embarcação; e**
- 4) Não se deve suspender com embarcações sem antes fazer uma **manutenção preventiva eficaz e sem adaptações grosseiras.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção Comandante! Antes de suspender, inspecione o casco de sua embarcação quanto à sua estanqueidade;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, **verifique** as condições das **baterias**, das **bombas de esgoto**, das **luzes de navegação**, do equipamento rádio de VHF e o **nível de óleo no cárter** (quando aplicável);
- 3) **Seja vigilante na condução de sua embarcação;**
- 4) **Saiba, a todo instante, para que bordo está a menor profundidade.** Muitas vezes, em caso de alagamento descontrolado, o único recurso disponível para evitar o naufrágio é executar uma **VARAÇÃO**, ou seja, um encalhe deliberado com o objetivo de salvar a embarcação. Muitos naufrágios de embarcações de esporte e recreio foram evitados com esse procedimento;
- 5) **A manutenção preventiva** mantém o equipamento em bom estado de uso e conservação, corrige defeitos previamente identificados; e
- 6) **Manutenção corretiva** é o tipo de manutenção realizada para recuperar as características originais de máquinas, equipamentos ou outras partes da embarcação que apresentam falhas e danos que comprometem a eficiência de funcionamento. A manutenção corretiva é dividida em duas modalidades: **planejada e não planejada e é mais onerosa.**

<b>Nº: 56/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.618/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda na água e óbito do Mestre
<b>Data:</b>	21/03/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca
<b>Atividade:</b>	Pesqueira
<b>Local:</b>	Proximidadeda ilha de Canelas, município de Bragança – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação, casco de madeira, construção artesanal e não inscrita nas CP/DL/AG, medindo 8.0m de comprimento, conduzida por seu Mestre, Pescador Profissional mais cinco tripulantes a bordo, não possuía coletes salva-vidas, suspendeu da Vila de Tamatateua, Brangança - PA, para realizar faina de pesca nas proximidades da ilha de Canelas, quando já em faina de pescaria, uma onda bateu no meio da embarcação para a popa, derrubando a capota do barco e jogando ao mar o Mestre, que não fazia uso de colete salva-vidas. Os tripulantes foram para popa da embarcação verificar se o Mestre estava bem, quando notaram que o mesmo não estava na embarcação, pois havia caído na água. Imediatamente iniciaram as buscas ao Mestre, mas ele não foi encontrado, assim, dirigiram-se para a ilha de Canelas, a fim de solicitar ajuda dos pescadores locais, mas não obtiveram sucesso, pois a maré estava baixa, sem condições de saírem com os barcos de pesca da localidade. Com a ajuda de um morador da referida ilha, fizeram contato por meio de telefone celular com o proprietário da embarcação, quando receberam orientação para retornar, atracando no Porto de Tamatateua. Ao receber a notícia o proprietário comunicou à família da vítima, dirigiu-se para a Delegacia de Polícia Civil para registrar um Boletim de Ocorrência policial e, a partir daí, retornaram ao local, a fim de continuar as buscas que duraram três dias; no quarto dia, o corpo da vítima foi encontrado próximo a ilha de Canelas. Foi recolhido pelo Corpo de Bombeiros e encaminhado para o Centro de Perícias Científicas de Castanhal. O acidente teve como causa determinante: queda na água provocada por uma onda que atingiu a embarcação, quebrando a tolda e jogando ao mar o Mestre. Decorrente de negligência e imprudência do proprietário da embarcação, por assumir os riscos ao deixar suspender sua embarcação sem o material de salvatagem, culminando no óbito do Mestre do B/P e na perda de uma preciosa vida humana. Houve danos materiais, mas sem registro de danos ambientais ao meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Proprietário/Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento aos equipamentos de salvatagem, em especial os coletes salva-vidas;
- 2) **NÃO** se deve empreender uma singradura sem os obrigatórios coletes salva-vidas a bordo. Em caso de mau tempo, esteja com o colete vestido ou em local de fácil acesso;
- 3) Para uma navegação segura é essencial que a embarcação seja empregada na navegação em área para qual foi classificada a fim de NÃO expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas;
- 4) Uma embarcação só deverá navegar após sua inscrição nas CP/DL/AG, caso contrário, o condutor/proprietário estará sujeito às sanções impostas pelas Normas da Autoridade Marítima; e
- 5) NÃO saia para o mar sem fazer o planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui condições de segurança para navegar a fim de não expor a risco as vidas e fazendas de bordo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Os Proprietários/Condutores de embarcações devem ter o constante cuidado com a manutenção e 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.
- 2) **Item 0408 da NORMAM-3/DPC - DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SALVATAGEM E SEGURANÇA:** Independente do disposto nessas normas é responsabilidade do Condutor dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender e número de pessoas a bordo. Encontra-se disponível na página da DPC na INTERNET/INTRANET, no Catálogo de Material Homologado que traz a relação de todos os equipamentos de salvatagem homologados e seus fabricantes, das estações de manutenção autorizadas, indicando os fabricantes pelos quais foram credenciados para a realização de serviços de manutenção, bem como os endereços, telefones e fax para contato.

A dotação exigida nesta norma é a mínima, considerando uma navegação sob boas condições meteorológicas, que exigirá da embarcação e seus tripulantes o menor esforço e o mínimo de cuidado;

3) **Item 0414 da NORMAM-3/DPC - DOTAÇÃO DE COLETES SALVA-VIDAS:** A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as seguintes Classes:

- **Embarcações empregadas na Navegação Oceânica** - deverão dispor de coletes salva-vidas Classe I (SOLAS);

- **Embarcações empregadas na Navegação Costeira** - deverão dispor de coletes salva-vidas Classe II;

- **Embarcações empregadas na Navegação Interior** - as embarcações de médio porte deverão dispor de coletes salva-vidas classes III ou V e as de grande porte ou iates de coletes salva-vidas classe III; e

- **Embarcações Miúdas** - deverão dispor de coletes salva-vidas classes III ou V.

4) Antes de iniciar a singradura, verifique a previsão do tempo, disponível nos sites “[www.dhn.mar.mil.br](http://www.dhn.mar.mil.br)” e “[www.cptec.inpe.br](http://www.cptec.inpe.br)” - Vistorie o casco quanto à sua estanqueidade, verifique o funcionamento dos motores, 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.



<b>Nº: 57/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.685/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Escalpelamento de ocupante menor de idade durante navegação
<b>Data:</b>	20/08/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Catraia
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Rio Piraiauara, Municíio de Afuá – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Catraia, casco de madeira, sem nome e não inscrita, sem características, utilizada para navegação interior e transporte de passageiros, conduzida por seu proprietário inabilitado sem material de salvatagem (coletes salva-vidas), navegava no rio Piraiauara, Município de Afuá, com a sobrinha de doze anos (vítima) e outros passageiros a bordo. Durante a navegação a vítima resolveu, com o intuito de ajudar na navegação, realizar o esgotamento da água que ingressava pela popa da embarcação nas proximidades do eixo propulsor descoberto, utilizando-se de um recipiente. Ocorre que, como é do costume regional, a menor possuía longos cabelos soltos e foi facilmente atingida pela rotação do eixo propulsor, colhendo violentamente os seus cabelos e com isso veio a sofrer o escalpelamento, com a perda de 100% do couro cabeludo. O condutor foi negligente e imprudente, no momento em que suspendeu com uma embarcação desprovida de equipamento adequado à proteção do eixo propulsor do motor, em plena inobservância às normas que regulamentam a segurança da navegação. Teve como causa determinante a ausência da proteção mecânica do eixo motor, em desacordo aos ANEXOS 8-B e 3-O da NORMAM-2/DPC e NPCP da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental de 2015, que traz orientações sobre a segurança das pessoas que navegam em embarcações miúdas utilizadas pelas populações ribeirinhas da região.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo, responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo zelar sempre pela segurança, não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) Durante toda a singradura o navegante de embarcações miúdas NÃO DEVE esquecer de manter a permanente vigilância apropriada visual a fim de obter inteira apreciação dos passageiros;
- 3) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse conhecimento dos procedimentos de segurança da navegação constantes na NPCP da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR); e
- 4) Os condutores de embarcações miúdas com propulsão mecânica DEVEM conhecer as orientações constantes no ANEXO 3-O da NORMAM-2/DPC, quanto os requisitos dos espaços e equipamentos de máquinas que estabelece requisitos mínimos de instalações de máquinas para as embarcações empregadas na navegação Interior.

## RECOMENDAÇÕES

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

6) **Extrato do PROJETO DE LEI Nº 1.879-A, DE 2007** - O escalpelamento é o arrancamento brusco e acidental do escalpo humano. O acidente ocorre quando as vítimas ao se aproximarem do motor por acaso, tem seus cabelos puxados pelo eixo. A forte rotação ininterrupta do motor ao enrolar os cabelos em torno do eixo, arranca inexoravelmente todo ou parte do escalpo da vítima, inclusive sobrancelhas, grande parte do rosto e em alguns casos outras partes como orelhas, braços e pernas levando a deformações graves e até a morte. A maioria dos acidentes ocorrem com mulheres cujas condições sócio-econômicas não permitem arcar com as despesas de uma cirurgia plástica reparadora, ou um implante capilar ficando, desta forma, estigmatizadas pelo resto de suas vidas, uma vez que o **escalpelamento** deteriora a imagem e o físico, já que em alguns casos na tentativa de se desvencilhar das engrenagens, acaba perdendo outros membros como braços e pernas.



<b>Nº: 58/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.670/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de caminhão desgovernado do convés da balsa
<b>Data:</b>	15/12/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Rebocador empurrador
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Rio São Francisco, Barra – BA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio conduzido por um Marinheiro Fluvial (MFL) encontrava-se abarrancado na comunidade quilombola da Torrinha, no rio São Francisco, município de Barra, quando um caminhão que estava estacionado em terra, iniciou a manobra com a intenção de embarcar na balsa e realizar a travessia até a outra margem, município de Morpará, conduzido por um motorista sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria C exigida para dirigir caminhão, ao chegar no ponto com declínio, o veículo ganhou velocidade e o motorista não conseguiu acionar os freios, continuando a descida desgovernado, passando pela rampa de acesso à balsa, adentrando o convés, rompendo a cancela de segurança do bordo oposto ao cais, quando caiu no rio São Francisco, ficando parcialmente submerso, causando avarias no para-choque e carroceria do caminhão, e pequena avaria material na cancela de segurança da popa da embarcação, sem registro de acidentes pessoais e/ou poluição do meio aquaviário. Teve como causa determinante a perda de controle da direção de caminhão no momento do embarque na balsa aliado à falta de habilitação categoria C para conduzir caminhão e decorrente de imperícia do condutor.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O Comandante/Condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas que transporta, inclusive, a dele. Sendo ele, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;

2) O embarque de viaturas em balsa de travessia requer cuidados redobrados quanto à segurança, o condutor do caminhão NÃO adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para realizar o embarque do caminhão na balsa, deixou de verificar as condições de operacionalidade da viatura expondo a risco as vidas e fazendas de bordo; e

3) NÃO se deve dirigir veículos ou conduzir embarcações se não tiver a habilitação condizente ao tipo de viatura ou a classe de embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

1) O condutor de uma embarcação NÃO deve autorizar o embarque de viaturas sem antes verificar todas as medidas de precaução de segurança para preservar as vidas humanas e a integridade da embarcação;

2) Antes de realizar o embarque de veículos em balsas de travessia, faça um planejamento da manobra com sua equipe de trabalho para evitar acidentes a bordo; e

3) O embarque e desembarque de veículos em balsas de travessia devem ser devidamente controlados e supervisionados pela tripulação e equipe de terra, uma vez que os motoristas não sabem lidar convenientemente com essa situação e, principalmente, porque maus funcionamentos e condução inadequados dos veículos podem acontecer.

<b>Nº: 59/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.894/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Explosão
<b>Data:</b>	10/08/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Balsa
<b>Atividade:</b>	Posto flutuante de combustível
<b>Local:</b>	Orla fluvial de Abaetetuba – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	2 Vítimas, 1 Fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma balsa sem nome e não inscrita nas CP/DL/AG encontrava-se abarrancada à margem esquerda do rio Marataúira, cerca de 80 metros de um Posto Flutuante, na orla fluvial de Abaetetuba, realizando um serviço de solda de fixação de uma das bases da bomba de abastecimento, vindo a ocorrer uma explosão seguida de incêndio, provocando ferimentos em uma vítima e o óbito de outra. Consta que havia duas pessoas a bordo, sendo os dois soldadores. No momento da explosão um dos soldadores estava no meio da rampa de acesso à balsa, mesmo assim, os dois foram arremessados para o rio, resultado em ferimentos em um deles e o óbito do outro. O acidente ocorreu quando era realizado serviço de pintura e solda sem realizar uma vistoria prévia nas áreas confinadas da embarcação, e não ter providenciado a desgaseificação e nenhum procedimento de segurança antes da realização do serviço, além dos soldadores estarem no convés da embarcação, realizando o serviço sem a supervisão adequada. A explosão espontânea foi ocasionada pelo acúmulo de gases confinados no porão da embarcação aliado a não desgaseificação dos tanques, provocado pela realização de serviço de solda a bordo, decorrente de negligência do proprietário ao autorizar a realização do serviço sem antes fazer o arejamento dos compartimentos. Houve a perda total da balsa, duas vítimas, sendo uma fatal; sem ocorrência de poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O proprietário de uma embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas de bordo, é imprescindível que tenham pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das fazendas de bordo da sua própria vida;

2) **NÃO** se devem realizar serviços de solda em compartimentos confinados sem antes realizar seu arejamento total;

3) Os soldadores **NÃO** observaram os procedimentos para entrada em espaços confinados e trabalho a quente;

4) Os trabalhadores realizavam trabalho em compartimento confinado em desacordo com a NR 34 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE);

5) **INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES item 0201 da NORMAM 01/DPC Mod 45** - 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 (TM). As plataformas móveis são consideradas embarcações, estando sujeitas à inscrição e/ou registro. As plataformas fixas, quando rebocadas, são consideradas embarcações, estando, também, sujeitas a inscrição e/ou registro. As embarcações miúdas com propulsão estão sujeitas à inscrição simplificada, conforme prescrito no subitem 0205 c); e

6) As embarcações não inscritas nas CP/DL/AG, estarão sujeitas a multas de acordo a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, regulamentada pelo Decreto nº 2.596 de 18 de maio de 1998 Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA).

## RECOMENDAÇÕES

1) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a adoção de medidas preventivas de segurança para não expor a risco a segurança de navegação e das vidas de bordo;

2) Todo profissional envolvido nos trabalhos de soldagem deve estar consciente das atividades que precisa desempenhar como um todo e, também, conhecer os riscos decorrentes da utilização dos equipamentos manuseados para a execução dessas atividades. É indispensável, ainda, que esse profissional se preocupe em adotar medidas de saúde e segurança capazes de minimizar acidentes, e que vão permitir o desempenho de seu trabalho de forma segura e eficaz;

3) A realização de serviços a quente em compartimentos confinados só deve ocorrer após o arejamento total do compartimento para evitar explosões oriundas de gases acumulados;

4) A NR 34 trabalho a quente ou NR 34.5 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) - é a norma regulamentadora que estabelece requisitos mínimos para as condições de trabalho em ambientes sob o risco de incêndio ou explosão, na indústria naval.

A NR 34.5 integra a NR 34 e tem como objetivo assegurar que trabalhadores da indústria naval tenham segurança e saúde.

As duas NRs são disposições complementares ao artigo V da Lei Trabalhista nº 6.514;

5) NR 34.5.1 Para fins desta Norma, considera-se trabalho a quente “as atividades de soldagem, goivagem, esmerilhamento, corte ou outras que possam gerar fontes de ignição tais como aquecimento, centelha ou chama”; e

6) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE).



**ATENÇÃO NA MANOBRA** - Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes. Entretanto, mesmo com todos esses conjuntos de normas e inúmeros casos julgados no Tribunal Marítimo, ocorreram Acidentes e Fatos da Navegação em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos adequados ou em mau estado de conservação. Portanto, todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), estabelecido pela Marinha do Brasil.





**TRIBUNAL MARÍTIMO**

“Justiça e Segurança para a Navegação”