



# TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



“Justiça e Segurança para a Navegação”

# BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 18 - 12 de Dezembro 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”

#### COLISÃO DE BARCO DE PESCA

Um barco de pesca colidiu com um curral de pesca, devido erro de navegação.

#### ESCALPELAMENTO

Embarcação tipo barco a motor conduzido por pessoa não habilitada e com menor de idade a bordo.

#### INCÊNDIO SEGUIDO DE EXPLOSÃO

Embarcação não inscrita, realizando faina de abastecimento de barris e bombonas com combustíveis.

#### NAUFRÁGIO DE BALSA

Comboio formado por empurrador e balsa naufraga, após mudança atmosférica, com formação de ventos fortes e águas agitadas.

## ÍNDICE

03 MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

### 04 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 08 Acidente a bordo com passageiro menor de idade - PA
- 09 Abalroamento - PE
- 10 Colisão de Lancha contra laje da Figueira - RJ
- 12 Colisão de barco de pesca - CE
- 14 Colisão de Navio Mercante estrangeiro contra píer 01 da CDSA - AP
- 16 Exposição a risco de mergulhadores profissionais - SE
- 18 Escalpelamento - PA
- 19 Encalhe - RJ
- 21 Fratura de coluna na vértebra L1 - RN
- 22 Incêndio Seguido de explosão - AP
- 24 Naufrágio - AM
- 26 Naufrágio de balsa - PA
- 28 Naufrágio - PA
- 30 Naufrágio - PR
- 32 Naufrágio - AM
- 34 Naufrágio - RN
- 36 Ôbito de pessoa por choque elétrico - AM
- 38 Queda na água do passageiro da moto aquática - SP
- 40 Queda de veículo na água durante o embarque - MA
- 42 Queda de tripulante na água - SP

### BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

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

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

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

SO-RM1-ES **Geová** da Cruz Araújo

SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho

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

Diagramação: 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

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**

Ao final de mais um ano, apresentamos a nossa 18ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelos juízes desta Egrégia Corte. Essa nova edição, como de costume no mês de dezembro, trará à luz do leitor e de toda a comunidade marítima os cuidados com a proximidade da estação verão que se inicia no dia 21 de dezembro, com término previsto para 21 de março de 2023. Nesse período, onde muitos buscam lazer em atividades de esporte e recreio, reforçamos a importância dos cuidados necessários nessas práticas, especialmente, com a utilização de motos aquáticas. O nosso propósito é que sejam difundidas as ocorrências de acidentes e fatos, suas causas determinantes e implementadas ações para evitá-las.

Todo esse esforço resumido tem como propósito a concentração de medidas preventivas e conscientização da comunidade marítima, trazendo à reflexão o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes, possibilitando assim, o navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los; lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores. Naveguem com segurança! Boa leitura!

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



# ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



# Especial Operação Verão

A Operação Verão é realizada todos os anos pela Marinha do Brasil, por meio dos Distritos Navais, Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, tendo início no mês de dezembro, em grande parte do país, no início da estação de verão e terminando após o fim da estação, sob orientação técnica da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Nesta 18ª edição do nosso Boletim, apresentamos aos nossos leitores os mais diversos acidentes e fatos da navegação, dentre estes, os que envolvem embarcações de esporte e recreio, que não são mais nem menos importantes, mas cabe ressaltar que a maior ocorrência com essas embarcações se dá no período de verão onde os condutores estão mais relaxados e acabam por não observar na íntegra as regras de segurança da navegação.

O principal objetivo da Operação Verão é uma campanha de conscientização e fiscalização do tráfego aquaviário nas áreas de maior concentração de embarcações, visando fortalecer a preservação de nossos mares, rios e lagos, aumentar a segurança da navegação e evitar acidentes. Além disso, a operação também terá como foco o combate à poluição que tem atingido a nossa Amazônia Azul.

Esta Corte Marítima com o enfoque na segurança da navegação, periodicamente, leva ao conhecimento dos nossos leitores, em especial, a comunidade aquaviária de todo o Brasil acidentes aquáticos com o objetivo que os mesmos não voltem a acontecer. Para minimizar a possibilidade da ocorrência de desastres náuticos, a Operação Verão, que é conduzida pela Marinha do Brasil, traz como mote a valorização da vida e a responsabilidade dos proprietários e dos condutores de embarcações, especialmente durante as atividades de lazer. “Não esqueça que a prevenção é o seu melhor salva-vidas”.



*Moto Aquática*



*Lanchas (Esporte e Recreio)*

**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) USO DE COLETE** - Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática e Banana-boat. Em muitos acidentes julgados neste Tribunal, fica claro que se o motonauta estivesse fazendo uso do colete, teria diminuído os danos pessoais e em outros casos mais graves, sobrevivido ao impacto do sinistro.

**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 a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.

**1) HABILITAÇÃO** - Para a condução de embarcações amadoras de qualquer porte, navegar em águas abrigadas, ou seja, baías, rios, represas, lagoas e áreas estipuladas pela Capitania dos Portos, é sim requisito obrigatório a posse da habilitação pelo condutor.

**2) USO DE COLETE** - A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, estando em local de fácil acesso, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes mencionadas no Item 0414 da NORMAM-03/DPC.

**3) ATENTE-SE AOS PASSAGEIROS** - Ao levar amigos e familiares para passear nas embarcações, assegure-se de que todos estejam devidamente sentados, pois, caso contrário, podem ocorrer quedas dentro e até mesmo fora da embarcação. Se os passageiros forem novatos, é melhor planejar um passeio mais curto e perto do local de saída, pois, se alguém passar mal é mais fácil de regressar.

**4) CUIDADOS COM A CHAVE DA MOTO AQUÁTICA** - Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação. Alguns acidentes julgados neste Tribunal se deram por conta da facilitação do proprietário ao deixar a chave na ignição, permitindo que pessoa não habilitada conduzisse a moto aquática e causasse acidentes, em alguns casos, culminando no óbito de banhistas e do próprio condutor. Portanto é prudente ao desligar o motor, retirar imediatamente a chave da ignição da embarcação contribuindo assim com a salvaguarda da vida humana no mar.

**5) DESEMBARQUE EM PRAIAS** - É permitido o desembarque de moto aquática em praias, porém a aproximação deve ser perpendicular à orla e a velocidade não pode ultrapassar três nós (5,5 km/h), com vigilância redobrada e em área onde não haja a presença de banhistas.

**6) 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, bem como empregá-la em área que não seja “Interior 1\*” (NORMAM-03/DPC). \*Composta por áreas abrigadas, como lagoas, lagos, baías, angras, rios e canais. Nessas regiões não há ondas com alturas significadas para dificultar o tráfego das embarcações.

**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) 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.

**9) REBOQUE DE DISPOSITIVOS** - Apenas motos aquáticas (com três lugares) têm permissão para rebocar dispositivos aquáticos de diversão, como pranchas e boias.

**10) 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.

**11) 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, mari-

**4) LOTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO** - A quantidade permitida de passageiros deverá estar afixada nas embarcações em local visível. Não é permitido um quantitativo excedente de passageiros ao estipulado para cada embarcação, devendo com isso ser respeitada a salvaguarda da vida humana.

**5) ABASTECIMENTO DA EMBARCAÇÃO** - Abastecer uma embarcação é uma ação que exige cuidado. A área de abastecimento deve estar devidamente indicada e equipada com extintores de CO2 ou Pó Químico Seco (PQS), devendo ser feito com o motor desligado; não fumar durante a operação, bem como evitar ou restringir o uso de aparelhos celulares. Religar o motor apenas ao final do abastecimento e com o bocal de enchimento do tanque devidamente fechado.

**6) REALIZAÇÃO DE MANOBRAS** - Todas as manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM). É preciso cuidado nas aproximações de rumos diretamente ou quase diretamente opostos de forma que seja evitados riscos de abalroamentos; em um canal estreito ou via de acesso recomenda-se navegar o mais perto possível do limite exterior do canal ou da via de acesso; quando uma embarcação estiver ultrapassando a outra, deve afastar-se do caminho da alcançada; quando em rumos cruzados, a embarcação que visualizar a outra por estibordo deve afastar-se e evitar a sua proa. Essas manobras devem ser executadas antecipadamente, com sinalização e comunicação clara e objetiva.

**7) CARTA NÁUTICA** - É essencial verificar as cartas náuticas da região antes de sair para navegar e com isso assegurar o rumo a seguir na viagem ou passeio. Manter atualizadas as Cartas de navegação e de aproximação contidas na embarcação e dar ciência, “Plano de Navegação”, ao Iate Clube, Marina o qual seja filiado.

**8) MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS EM EMBARCAÇÃO DE PEQUENO PORTE** - Muitos acidentes e fatos da navegação julgados neste Tribunal tiveram como origem a movimentação imprudente, conduzida de maneira desordenada em embarcações de pequeno porte. Estes acidentes ocorrem em sua maioria em águas interiores, destacando-se a região norte com sua imensa malha hidroviária de mais de 16 mil quilômetros de rios navegáveis, onde se faz uso diuturnamente desse modal. Não é ao acaso que inúmeros casos de escarpelamento, morte por afogamento, dilaceramento traumático ocorrem, principalmente vitimando jovens. Portanto, todo cuidado é pouco ao fazer uso dessas embarcações, devendo sempre

nas flutuantes, entre outros.

**12) 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.

**13) 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.

**14) 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.

levar em consideração a divisão ordenada de peso e quantidade de passageiros adequada, bem como o cuidado na proteção do eixo do motor e a utilização de coletes salva-vidas.

**9) 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 regulamentos é inevitável a ocorrência de falhas humanas. Inúmeros casos julgados no Tribunal Marítimo ocorreram 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.



<b>Nº: 60/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.451/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente a bordo com passageiro menor de idade
<b>Data:</b>	26/05/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Rio Tapajós, Comunidade de Curi, Município de Aveiro - PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo barco motor, sem nome, não inscrita nas CP/DL/AG, conduzida por seu proprietário não habilitado, não portava coletes salva-vidas e transportando seu dois filhos, sendo um, menor de idade. Saíram para pescar nas proximidades de sua residência e durante a navegação, no rio Tapajós, um dos seus filhos, menor de idade, de apenas 14 anos, foi retirar um short que estava descendo para o espaço abaixo do eixo propulsor da embarcação que se encontrava sem a obrigatória proteção do eixo do motor propulsor, quando teve seu braço direito preso e causando a mutilação de parte de seu antebraço. A imprudência e negligência do proprietário ao não adequar sua embarcação para a navegação segura (faltando a cobertura do eixo do motor propulsor da mesma), e por deixar materiais estranhos soltos na embarcação (pano), que induziu a vítima a se aproximar da máquina, onde ocorreu o acidente. Expôs a risco as vidas de bordo, ao suspender com uma embarcação não inscrita, sem material de salvatagem (coltes salva-vidas), sem habilitação para operá-la. Todas as infrações, além da provável imprudência da própria vítima, foram determinantes para a materialização do acidente que provocou lesão corporal grave em seu próprio filho menor de idade. Não houve registro de danos materiais e nem 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) Antes de qualquer passo, para conduzir uma embarcação, é preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação;
- 3) O Condutor de uma embarcação deve conhecer os equipamentos de segurança de bordo, neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-02/DPC Mod 21;
- 4) Ao suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair navegando por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança, a dos acompanhantes e das pessoas ao redor; e
- 5) Se o condutor estivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-02/DPC), possivelmente não teria ocorrido a amputação traumática do braço de seu próprio filho.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) **NORMAM-02/DPC Mod 21 - Os eixos de acionamentos e todas as demais partes móveis do conjunto moto-bomba deverão ser providos de proteções mecânicas, a fim de minimizar os riscos de acidentes;**
- 2) **Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;**
- 3) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;
- 4) Antes de qualquer passo, caso você não saiba, para conduzir uma embarcação, é preciso ter carteira de **habilitação; e**
- 5) NPCP-CPAOR – **“Educando para Evitar Sofrimento”** - Visa atingir o pequeno navegante, proprietário de navegação miúda, que a emprega no transporte familiar e de mercadorias para uso próprio ou para realizar pequeno comércio, sendo difundidas as precauções de segurança que o proprietário deverá observar na sua embarcação, como cobrir as partes móveis do motor e do eixo, a fim de evitar os acidentes de “escalpelamento”, muito frequentes neste tipo de embarcação. Os passageiros são orientados a manterem-se afastados dos eixos e partes móveis do motor.

<b>Nº: 61/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.925/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
<b>Data:</b>	29/12/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Rio São Francisco, Balneário da Vovó, Petrolina - PE
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	4 Vítimas não fatais



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo moto aquática, inscrita na Capitania dos Portos de São Paulo, conduzida por um menor de idade não habilitado, abalroou com uma barcaça construída em madeira, classificada para navegação interior e transporte de passageiros, conduzida por um Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés, que fazia a travessia de três passageiros através do Rio São Francisco, entre as ilhas do Rodeadouro e a localidade conhecida como “Balneário da Vovó”, quando navegava normalmente, uma moto aquática que navegava paralelo à margem, fez uma manobra radical, um giro de cento e oitenta graus, cruzando a proa da barcaça e em seguida abalrou a barcaça. Decorrente do abalroamento, as quatro pessoas que estavam a bordo da barcaça caíram na água e foram socorridas por embarcações que estavam próximas. O abalroamento casou ferimentos leves em dois passageiros da barcaça, a perda dos pertences dos passageiros, avarias na moto aquática e rachaduras no costado de boreste (BE) da barcaça. Consta nos autos que o proprietário da moto aquática havia autorizado o adolescente utilizar a embarcação, mesmo sabendo que ele não era habilitado. A imperícia do condutor, menor de idade, não habilitado, ao tentar realizar a manobra de “cavalo de pau”, em inobservância as Normas da Autoridade Marítima, quanto as regras preventivas de segurança do tráfego aquaviário, erro de navegação, foi determinante para a ocorrência do acidente e decorrente da imprudência do proprietário da embarcação que autorizou

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para conduzir embarcações, o Condutor **DEVE** ser habilitado sendo responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo conhecer as fainas marinheiras a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) Ao programar uma singradura, mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e das Normas da Autoridade Marítima;
- 3) Não autorize o uso de sua embarcação por pessoa inabilitada, essa prática pode provocar sérios acidentes, inclusive com perda de vidas humanas;
- 4) Durante toda a singradura o navegante **NÃO DEVE** esquecer-se de manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, a fim de obter inteira apreciação do risco de colisão; e
- 5) Conduzir embarcações exige habilidades, em especial, as Motos aquáticas. É proibido conduzir embarcação **SEM a OBRIGATÓRIA habilitação.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) **REGRA 6 do RIPEAM: Velocidade de Segurança** - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 2) **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. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores;
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um **Planejamento da Singradura**, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. **Tenha conhecimento das regras de navegação a fim de evitar abalroamento; e**
- 4) **Negue o uso de sua embarcação a inabilitados.** Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal.

<b>Nº: 62/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.439/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão de lancha contra Laje da Figueira
<b>Data:</b>	28/02/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha a motor
<b>Atividade:</b>	Esporte recreio
<b>Local:</b>	Proximidades da Laje da Figueira, Angra dos Reis – RJ
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha motor, classificada para atividade de esporte e recreio e navegação em mar aberto, casco fibra de vidro, conduzida por um Mestre Amador, suspendeu do Saco do Céu com destino ao Porto do Frade. Quando navegava próximo a Laje de Figueira, percebeu que havia colidido com algo, imediatamente inspecionou a praça de máquinas e porão para verificação se havia alguma avaria grave, não foi constatada nenhuma avaria no casco e tampouco entrada de água, contudo a embarcação não navegou mais, pois havia avariado a propulsão, prosseguiu a viagem rebocada por outra embarcação. Ao passar próximo a Laje da Figueira colidiu com a referida laje quando constatou-se que o farolete da laje estava apagado, no entanto, já havia sido informado em Aviso aos Navegantes desde 19 de dezembro de 20016. Ao tomar ciência que estava sem propulsão, o condutor desligou os motores e fundeou para aguardar socorro. Uma embarcação que passava na hora, prestou socorro e rebocou a lancha avariada até a Marina “Cacolaco”, onde subiu a embarcação em vaga seca e constatou-se que estavam sem os dois hélices, os lemes e pés de galinha, só restando o eixo danificado. Teve como causa determinante: navegação noturna sem o auxílio do GPS aliado ao desconhecimento do Aviso aos Navegantes, datado de 19/12/2016, que noticiava que o farolete existente na laje se encontrava apagado. Decorrente de negligência do condutor, o acidente se materializou com a colisão causando danos materiais, não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Condutores de embarcações, mesmo habilitados, NÃO devem esquecer as regras de segurança da navegação;
- 2) Durante a singradura, as embarcações devem manter uma distância segura dos obstáculos da área, a fim de evitar colisão;
- 3) O Condutor DESPREZOU os equipamentos de auxílio à navegação (GPS);
- 4) O Condutor habilitado não observou o cumprimento das Regras 5, 6,7,e 8 do RIPEAM; e
- 5) **ATENÇÃO NAVEGANTE! Mantenha-se** vigilante durante toda a singradura e conheça a área onde for navegar.

## 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 a realização de manobras que venham 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) ANEXO 5F da NORMAM 03/DPC - ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO

01 - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-03/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);

02 - **Verifique o seu material de salvatagem** e se há a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;

03 - Inspeção o seu material contra incêndio, verificando o prazo de validade e o estado de conservação dos extintores;

04 - **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;

05- Faça o planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui as cartas náuticas da região onde pretende navegar. Conheça as características dos faróis e da sinalização náutica. Calcule, com margem de segurança, o consumo de combustível, para garantir o seu regresso. (Regra do 1/3);

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) Durante o percurso, deverá ser mantida uma distância segura entre as embarcações, ou obstáculos existentes na área a fim de evitar colisão e de maneira a ter tempo de resposta em manobrar;

5) **REGRA 6 do RIPEAM Velocidade de Segurança** - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes; e

6) **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/colisão. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe; e

7) **REGRA 8 do RIPEAM Manobras Para Evitar Abalroamentos** - Qualquer manobra para evitar um abalroamento/colisão 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>Nº: 63/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.755/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão de barco de pesca
<b>Data:</b>	19/08/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca
<b>Atividade:</b>	Pesqueira
<b>Local:</b>	Praia da Barrinha, Icapuí – CE
<b>Área de Navegação:</b>	Interior 2
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um Barco pesqueiro suspendeu do município de Camocim - CE, por volta das 03hs da manhã do dia 16/08/2016, com um condutor e mais quatro tripulantes, todos inabilitados, com destino ao município de Areia Branca – RN. Quando navegava no período noturno a duas milhas náuticas da praia de Barrinha, município de Icapuí - CE, por volta das 02h, do dia 19/08, a embarcação colidiu com um curral de pesca, devido a um erro de navegação. Em decorrência da colisão, a embarcação perdeu a estanqueidade do casco, em virtude da abertura de 03 (três) furos nas fiadas de madeira do casco da embarcação, que ocasionou a entrada de grande quantidade de água no compartimento da praça de máquinas e porão de carga, fazendo com que a embarcação ficasse parcialmente afundada. Em seguida os tripulantes vestiram os coletes salva-vidas e subiram no tijupá da embarcação que naufragou parcialmente, onde permaneceram até o amanhecer. Ao amanhecer, algumas embarcações que pescavam nas proximidades da praia da Barrinha perceberam que havia ocorrido um acidente e realizaram o resgate de dois tripulantes e posteriormente, da embarcação e dos demais tripulantes. Consta nos autos do processo que o curral de pesca não era regularizado junto à Marinha do Brasil e seu proprietário possui carteira de aquaviário na categoria Pescador Profissional (POP); que a profundidade no local do acidente na maré baixa é de 01 (um) metro de profundidade e na maré alta 2,5 metros (dois metros e meio) de profundidade, sendo o fundo de areia. A causa determinante do naufrágio foi erro de navegação, devido a presença irregular de curral de pesca familiar sem sinalização noturna e sem estar devidamente regularizado pela Autoridade Marítima, conforme NORMAM-11/DPC, oferecendo perigo à navegação. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as manobras marinheiras e o Condutor DEVE ser habilitado e qualificado para a atividade que irá empregar a embarcação, a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) O descumprimento do CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA (CTS) expõe a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) A navegação noturna requer experiência e muita atenção por parte do navegante, deve-se navegar sempre em águas seguras; e
- 4) O Comandante da embarcação empreendeu a singradura em desacordo a regra 5 do RIPEAM.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) **Item 0104 da NORMAM-2/DPC Mod 15 - LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO CTS**
  - a) A tripulação de segurança será estabelecida pela CP, DL ou AG, em decorrência do Laudo Pericial para a emissão do CTS (Anexo 1-B), seguidas as instruções contidas no Anexo 1-C;
  - b) Na elaboração do Laudo Pericial serão considerados parâmetros, tais como: porte da embarcação, tipo de navegação, potência total das máquinas, serviço ou atividade em que será empregada, os diversos sistemas de bordo e sua manutenção, peculiaridades do trecho a navegar e aspectos da operação propriamente dita. Em função desses parâmetros serão estabelecidos os níveis, categorias e quantidades dos tripulantes, de acordo com suas habilitações;
  - c) Deverão ser levantados a bordo os elementos necessários à determinação dos níveis e quantidade de tripulantes para operar a embarcação com segurança. Preferencialmente, a vistoria deve ser procedida com a embarcação navegando e operando na atividade para a qual se destina(rá), de modo que se possa conhecer as tarefas a realizar e quais as que ocorrem simultaneamente;

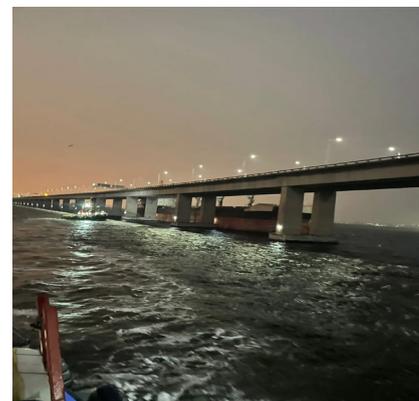
- d) Ao final da vistoria, os dados constantes do Laudo Pericial deverão ser suficientes para permitir a emissão do CTS;
- e) No caso de embarcação em construção, esses dados serão levantados por meio da análise dos planos, antes da emissão da Licença de Construção;
- f) Para embarcações em classe, deverão ser levadas em conta as Notações para Grau de Automação para a Praça de Máquinas (NGAPM), emitidas pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas;
- g) O CTS deverá ser emitido pela CP, DL ou AG;
- h) Sempre que julgar necessário, a DPC poderá executar ou auditar a elaboração do Laudo Pericial de uma embarcação.

3) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO:** Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos 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); e

4) **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.



<b>Nº: 64/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.282/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão de navio mercante estrangeiro contra píer 01 da CDSA
<b>Data:</b>	27/04/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio Mercante
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Manobra de atracação na Companhia Docas de Santana – AP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante de bandeira panamenha, encontrava-se em manobra de atracação na Companhia Docas de Santana – CDSA e após o embarque dos práticos demandou o canal de Santana, fundeando na bacia de evolução, onde foram esperadas as condições ideais de maré para dar início à investida da atracação no Píer nº 1 da mencionada companhia; que enquanto fundeado dentro do canal, o práctico e o Comandante ficaram atentos aos instrumentos do navio, bem como, mantendo contato como Chefe da Divisão de Segurança Portuária da CDSA e com o Comandante do Rebocador, que foi utilizado no auxílio à atracação. Ao ser dado início ao deslocamento rumo à atracação com o apoio do rebocador que estava posicionado na altura da alheta de boreste (BE), a aproximação ocorria com velocidade, corrente e ventos favoráveis a manobra de atracação, com aparente segurança, porém, quando após a proa do navio ter passado pela ponta de cima do Píer nº 1, repentinamente, o navio começou a sofrer um forte abatimento para bombordo (BB), maior do que o esperado para aquela janela de maré, fazendo com que o navio adquirisse uma velocidade lateral acima de segura. O Prático de serviço solicitou, nesse momento, que o ferro de BE fosse largado de maneira a tentar estabilizar a proa e minimizar o caimento lateral que o navio estava sofrendo, que em ato contínuo, o Prático de serviço deu ordem para que o rebocador começasse a puxar a popa do navio para BE. Que ainda foi usado leme e máquina para tentar minimizar o caimento lateral do navio. Após a execução de todos os procedimentos, foi conseguido diminuir sensivelmente o abatimento do navio para BB, contudo, a intensidade inesperada daquela corrente que atingia todo o costado por BE, não foi possível evitar que o navio entrasse em contato com a defesa Yokohama móvel, fixada na junção entre o Píer nº 1 e 2, a qual não suportou o esforço exigido pelo navio e estorou. Após o ocorrido, foi utilizado leme, máquina, rebocador e ferro para movimentar o navio e levá-lo em segurança à posição adequada no berço de atracação do Píer 1da CDSA. A imprudência do Prático de serviço a bordo que mesmo conhecendo o efeito da maré enchente que impulsionava lateralmente o navio em direção ao Píer, foi determinante para a materialização do acidente. O navio sofreu um amassado em dois pontos, tendo como área total afetada cerca de 2,4 metros de largura e 3 metros de comprimento. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o Prático tenha pleno conhecimento das normas de segurança durante as manobras de praticagem, em especial, na atracação/desatracação para não exposição a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de iniciar a manobra de atracação, deve-se verificar as condições meteorológicas e das marés a fim de não expor a risco a segurança do navio e da navegação;
- 3) Durante a aproximação do navio para a atracação, o práctico deve verificar se o ferro do bordo oposto ao de atracação está pronto para largar;
- 4) **Item 0230 da NORMAM-02/DPC Mod 18 - DOS DEVERES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO COM RELAÇÃO AO PRÁTICO**
  - a) A presença do Prático a bordo não desobriga o Comandante e sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação, devendo as ações do Prático serem monitoradas permanentemente.
  - b) Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem:
    - I) Informar ao Prático sobre as condições de manobra da embarcação;
    - II) Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação;
    - III) Fiscalizar a execução do Serviço de Praticagem, comunicando à CP/DL/AG qualquer anormalidade constatada;

IV) Dispensar a assessoria do Prático quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à CP/DL/AG, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão; e

#### 5) ARTE NAVAL - SEÇÃO C – ATRACAR E DESATRACAR

**12.19. Generalidades** – Esta seção apresenta procedimentos básicos para a preparação do navio para atracação e desatracação. Instruções sobre as fainas de atracação e desatracação devem fazer parte dos briefings de navegação, principalmente quando se tratar de portos em que não se está acostumado a frequentar. O planejamento das viagens deve incluir a análise dos locais de atracação, de modo a permitir uma adequada preparação antecipada das estações envolvidas, devendo os seguintes aspectos serem verificados: altura, profundidade e qualidade do cais; variação de maré; existência ou não de defensas; qualidade das defensas; tipo de amarração empregada; pontos disponíveis para a amarração; espaçamento entre cabeações; disponibilidade de prancha; necessidade de se empregar amarreta; e demais informações normalmente disponíveis no Roteiro.

## RECOMENDAÇÕES

1) É de inteira responsabilidade do Comandante do navio adotar as medidas de precaução de segurança quanto às manobras marinheiras de bordo, em especial, durante a manobra de atracação/desatracação;

2) Os elementos de amarração e fundeio e o acesso às máquinas colocadas no convés para efetuar manobras de atracação, fundeio e reboque, devem estar prontos;

3) O acesso à embarcação deverá estar desimpedido, seja na situação de fundeio ou de atracação;

#### 4) **Item 0228 da NORMAM-12/DPC Mod 18 - DOS DEVERES DO PRÁTICO**

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

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

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

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

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

**12.21 do ARTE NAVAL - Preparação para atracação** – Diversas providências devem ser tomadas, sob coordenação do Oficial de Manobra, antes que o navio inicie a aproximação para a atracação, entre elas:

(1) verificar o correto e pronto guarnecimento das estações e dos Postos de Suspender e Fundear;

(2) divulgar para proa, popa e meio-navio o local e bordo de atracação;

(3) **verificar se o ferro do bordo oposto ao de atracação está pronto para largar;**

(4) receber o pronto do teste do cabrestante na proa e do guincho ou cabrestante na popa;

(5) receber o pronto do estabelecimento de comunicações entre as estações envolvidas (proa, popa e manobra) nos circuitos de comunicações interiores e no canal de segurança;

(6) verificar se o Oficial de Segurança guarneceu o bordo oposto ao da atracação;

(7) disseminar para as estações a profundidade e a tença do local da atracação para o caso de ser necessário largar o ferro;

(8) **determinar a adoção de um regime de máquinas que possibilite a execução de todas as manobras necessárias, passando a utilizar o telégrafo de manobra;**

(9) **verificar a corrente e a variação de maré no local de atracação (carta de corrente de maré, efeitos visíveis da corrente em boias, tábua de marés etc.);**

(10) **determinar a direção e intensidade do vento verdadeiro próximo ao local de atracação; e**

(11) **verificar se foram arriadas as defensas no bordo da atracação.**

Nº: 65/2022	PROCESSO Nº 31.252/2016
Acidente / Fato:	Exposição a risco de mergulhadores profissionais
Data:	06/05/2015
Tipo da Embarcação:	Rebocador
Atividade:	Apoio Marítimo
Local:	Guaricema, litoral do estado de Sergipe – SE
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante operação de mergulho profissional em plataforma, na área de exploração de petróleo de Guaricema, litoral do estado de Sergipe, em área com cerca de trinta e cinco metros (35) de profundidade, próximo a uma das plataformas, um rebocador classificado para Apoio Marítimo, teve um Mergulhador arrastado pelo umbilical. Ao iniciar a manobra de fundeio, quando o primeiro mergulhador desceu para localizar um equipamento instalado no fundo denominado “árvore de natal”, que ficava sobre o poço e aguardar o segundo mergulhador que levaria o cabo para que fizessem a amarração do navio, quando sentiu um impacto no umbilical e foi arrastado pela embarcação, perdendo a comunicação com o rebocador, ficando enroscado nos estojos do oleoduto. Quando conseguiu se desvencilhar começou a subida e encontrou no caminho o segundo mergulhador e seguiram para bordo, foram para câmara hiperbárica. O Comandante decidiu encerrar as atividades de mergulho, tendo em vista a dificuldade de comunicação com a equipe de mergulho e depois que desembarcaram em Aracaju e os mergulhadores fizeram uma visita ao médico, que os deixou de folga um dia apenas por segurança, mas não tiveram nenhuma sequela. Consta nos Autos do Processo que o rebocador tinha um problema nos manetes e não conseguia se manter sob máquinas. Já teriam tido outro acidente, inclusive com uma boia no litoral de Alagoas. A falha mecânica nos manetes de comando foi determinante para a ocorrência do fato da navegação. Que o Comandante agiu de forma imprudente uma vez que era sabedor do defeito no equipamento e deu a embarcação como pronta para a operação mesmo assim. Descumpriu as boas práticas operacionais necessárias para garantir a segurança da navegação no momento em que sua embarcação se envolveu na operação mesmo ciente dos problemas que essa tinha, assumindo, assim, o risco na produção de um resultado danoso. Por sorte, a ocorrência não resultou em danos de qualquer natureza..

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Comandantes de embarcações DEVEM OBSERVAR rigorosamente as boas práticas operacionais e Normas da Autoridade Marítima quanto aos procedimentos de segurança ao fundear sua embarcação ou ficar sob máquinas a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;
- 2) **ATENÇÃO Comandante! Não negligencie a manutenção dos equipamentos de bordo, suspender com o navio com falha de manutenção pode facilitar a ocorrência de acidentes graves;**
- 3) Para o sistema DP funcionar bem, é necessário realizar a manutenção preventiva dos equipamentos e manetes de comando do referido sistema; e
- 4) Os Comandantes devem observar o ANEXO 1-C da NORMAM 02/DPC Mod 14 que trata sobre a Tripulação de Segurança para o Sistema de Máquinas.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os Comandantes de embarcações verifiquem as condições de funcionamento dos equipamentos para a condução segura do navio e não exposição a risco das vidas humanas e segurança da navegação;
- 2) **ATENÇÃO COMANDANTE!** Mesmo que sua embarcação não apresente problemas técnicos cumpra o ciclo de manutenção preventiva previsto para todos os equipamentos de máquinas, de navegação e/ou de fundeio;
- 3) **Sistema de Posicionamento Dinâmico**, ou Sistema DP, é um sistema que controla automaticamente a posição e aproamento de uma embarcação por meio de propulsão ativa. Em linhas gerais, corresponde a um complexo sistema de controle de posição dinâmica, composto por várias variáveis capazes de tornar seu posicionamento mais preciso (GPS, DGPS, Anemômetros, Giroscópios, etc.) Seus atuadores para mantê-los na posição são propulsores, thrustes azimutáveis ou fixos, com ou sem controles de velocidade e leme e um computador central é responsável pela execução das correções de posição e pela interface com o operador. Este sistema é muito utilizado nas operações off-shore da indústria do Petróleo e Marinha Mercante para posicionamento de navios-tanque, navios de construção de linhas de petróleo, navios de perfuração ou qualquer embarcação que necessite ficar parado no meio do mar;

- 4) O sistema de posicionamento dinâmico pode ser absoluto, onde a posição é muito importante sendo mantida em relação a um ponto fixo em terra DGPS, ou relativa a um determinado objeto móvel, tal como um outro navio-tanque ou um equipamento submerso. Também é utilizado para posicionamento de navios num ângulo favorável em relação à direção dos ventos, correntezas e ondulações; e
- 5) Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos. Esse sistema deverá incluir um registro da manutenção efetuada disponível para fiscalização a qualquer tempo. Todos os sistemas e equipamentos instalados a bordo deverão ser mantidos em condições normais de operação.



<b>Nº: 66/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.314/2018</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Escalpelamento
<b>Data:</b>	07/11/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de estudantes
<b>Local:</b>	Rio Tauaré, águas do município de Mocajuba – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 vítima não fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Barco motor (B/M), casco de madeira, usada para navegação interior, conduzida por pessoa não habilitada, navegava no rio Tauaré, transportando estudantes para a zona rural do município de Mocajuba. Consta que logo no início da viagem, o condutor percebeu que havia água no fundo do casco da embarcação e uma menor de idade, que sentava na parte de ré do barco, resolveu pegar uma cuia para esgotar a água. Nesse momento, seu cabelo se enroscou no eixo propulsor da embarcação, que estava sem a devida proteção, causando escalpelamento do couro cabeludo e parte da orelha esquerda da referida vítima. Após o ocorrido, a vítima foi encaminhada para o Hospital Municipal de Mocajuba, onde recebeu os primeiros socorros, sendo transferida posteriormente para a Santa Casa de Misericórdia em Belém – PA, onde recebeu atendimento especializado, permanecendo internada por cerca de trinta dias. O condutor agiu de modo negligente e imprudente, no momento em que suspendeu com a embarcação desprovida de equipamentos adequados à proteção do eixo do motor, em plena inobservância às normas que regulamentam a segurança da navegação, fatos estes que contribuíram para o incidente, colocando em grave risco as vidas a bordo, culminando com o escalpelamento sofrido pela passageira menor de idade, vítima não fatal. .

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo, responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta, devendo zelar sempre pela segurança e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) Durante toda a singradura o navegante NÃO DEVE esquecer-se de manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 3) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança quanto à proteção das partes móveis da embarcação, em especial, da proteção do eixo; e
- 4) O proprietário da embarcação NÃO devia ter suspenso sem a proteção das tubulações de descarga dos motores, eixos propulsores e partes móveis do motor, navegar sem essas proteções, significa colocar em risco as pessoas a bordo.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO** - Leia e conheça as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-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) **ANEXO 3-O da NORMAM-02/DPC Mod. 14** - Quaisquer polias, correias e demais partes móveis utilizadas para acionamento de máquinas e/ou mecanismos deverão ser dotadas de dispositivos adequados de proteção para as pessoas;
- 3) A Lei Federal nº 11.970/2009, obriga instalar a cobertura no volante e no eixo dos motores dos barcos ribeirinhos. A Lei contribuiu para reduzir os acidentes com escalpelamentos na Amazônia e desencadeou inúmeras ações de prevenção e reparação; e
- 4) **Os acessórios da embarcação tipo, descarga dos motores, eixos propulsores e partes móveis do motor deverão ser protegidos, a fim de evitar acidentes durante sua operação, principalmente, queimaduras e escalpelamento.**

<b>Nº: 67/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 30.674/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Encalhe
<b>Data:</b>	15/07/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio supridor
<b>Atividade:</b>	Apoio marítimo
<b>Local:</b>	Praia de Itaipu, Niterói - RJ.
<b>Área de Navegação:</b>	Interior 2
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio supridor de bandeira estrangeira, classificado para atividade de transporte de carga e navegação de apoio marítimo, suspendeu da Base Operacional da empresa CAMORIM, na Cidade de Niterói – RJ, para realizar teste de mar e, por volta das 18h, fundeou nas proximidades das Ilhas de Pai e Mãe. Ao amanhecer do dia seguinte, cerca de 06h45min, o navio garrou do ponto de fundeio e foi em direção à Praia de Itaipu. O mar estava agitado, em fortes rajadas de vento e com pouca visibilidade. O navio então encalhou na Praia de Itaipu. Durante o episódio os motores foram colocados em funcionamento, a fim de tentar evitar que o navio fosse em direção a praia. O ferro foi içado e arriado novamente para que pudesse unhar. Segundo consta nos autos do processo, mesmo com essas providências, não foi possível evitar o encalhe do navio. Após tomar ciência do fato a empresa Armadora do navio enviou apoio à embarcação e realizar contenção de vazamentos. A embarcação foi desencalhada às 11h40min do dia do encalhe, com apoio de rebocadores. Após o desencalhe, foi realizada uma minuciosa inspeção nos tanques, praça de máquinas e máquina do leme e não constatou avarias. O navio foi conduzido para a Base Operacional da empresa CAMORIM Serviços Marítimos Ltda, onde ficou à disposição da Autoridade Marítima. Cabe ressaltar que havia seis tripulantes a bordo, enquanto o CTS preconiza onze tripulantes, não atendendo às necessidades da embarcação para realização do teste de mar, pois não havia a quantidade mínima preestabelecida para o suspender do navio. O fato ocorreu em virtude da inobservância das medidas de precaução de segurança e vigilância da embarcação por parte do Comandante e do Marinheiro de serviço no passadiço; falta de cautela, em não adotar as medidas necessárias na preparação do navio para o mau tempo; falha no acompanhamento da posição do navio durante o fundeio e adoção de providências, em tempo hábil, para evitar o encalhe da embarcação, e a deficiência do guarnecimento quantitativo da sua tripulação de segurança. Todo esse conjunto de falhas foi determinante para a materialização do ocorrido, decorrente de negligência do Comandante do navio e do Marinheiro de serviço no passadiço.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante do navio é o responsável por tudo e por todos a bordo. Devendo ter pleno conhecimento das manobras marinheiras e de segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) NÃO se deve abandonar os postos de fundeio, sem antes ter a absoluta certeza que o ferro unhou e o navio está seguro no ponto de fundeio;
- 3) Durante a permanência do navio no fundeadouro, a vigilância deve ser constante, o homem de serviço no passadiço e os comandantes podem ser responsabilizados caso autorizem esta manobra em situação de risco ou em caso de acidentes por ela ocasionados.
- 4) **Atenção navegante!** As embarcações deverão fundear, aproadas ao vento ou à corrente, com motor de propulsão em posição neutra, isto é, fora de marcha. A âncora/ferro deverá ser lançada quando a embarcação perder o segmento, usando uma extensão de cabo/amarra com comprimento aproximado de cinco a sete vezes a profundidade local; e
- 5) O vigia do ferro NÃO pode descuidar, principalmente, quando as condições climáticas não forem favoráveis.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Os proprietários/Comandantes de embarcações DEVEM cumprir as Normas da Autoridade Marítima, a fim de aplicar procedimentos de segurança atinentes às manobras marinheiras e serviços de bordo;
- 2) Item 0458 da NORMAM-01/DPC Mod 41 - Caberá ao responsável técnico pela embarcação o dimensionamento do sistema de amarração e fundeio, utilizando tabelas e/ou métodos de cálculo com comprovada eficiência prática. Fatores ambientais adversos tais como correntezas, corredeiras, tipos de fundo, ventos e ondas deverão ser levados em consideração;
- 3) 12.40. ARTE NAVAL Fundeadouro – Um elemento muito importante a considerar no fundeio é a natureza do fundo. Os fundos de “pedra” são maus fundeadouros, devendo ser evitados tanto quanto possível, não só pela dificuldade que o ferro tem em unhar, como também porque o ferro e a amarra correm o risco de se prenderem nas pedras; o ferro pode partir-se ao cair sobre as pedras, sobretudo em águas profundas;

4) Os melhores fundos, chamados de boa tença, são os de areia dura, lodo macio e os de lama e areia. Os fundos de areia fina e de lodo mole também são bons, se bem que não inspirem a mesma confiança para segurar o ferro; São os seguintes os requisitos de um bom fundeadouro:

- (1) ser abrigado, sem ou com pouco vento, corrente e vagas;
- (2) ser de pouca profundidade, evitando largar um grande filame;
- (3) apresentar fundo de boa tença;
- (4) o fundo não deve possuir gradiente acentuado, porque é mais difícil para o ferro unhar e o navio fica sujeito a garrar quando estiver portando pela amarra no lado de maior profundidade; e

(5) deve haver bastante espaço para o giro do navio fundeado. A área livre de obstruções que um navio necessita para fundear é equivalente a um círculo de raio igual à soma do filame mais o comprimento do navio.

5) Acordo NPCP/RJ –

a) É de total responsabilidade dos solicitantes ou representantes, bem como práticos, analisarem previamente se os pontos de fundeio solicitados e autorizados pelas CP/DL/AG a manobra de fundeio, devendo a solicitação de mudança de local de fundeio ser solicitada previamente;

b) Os comandantes das embarcações que necessitarem fundear nesta área, antes de atingir o fundeadouro, deverão solicitar autorização a esta Capitania por meio do telefone (21)2197-2555 ou por meio do e-mail cprj.despacho@marinha.mil.br;

4) ANEXO 4-B da NORMAM-03/DPC Ver. 2 - RECOMENDAÇÕES AO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

1.1-Cumprir e fazer cumprir a bordo os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação;

1.2- Comunicar a Autoridade Marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes ocorridos com sua embarcação (naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, água aberta, explosão, incêndio ou varação); e

c) infração à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação; e

5) **PROCEDIMENTOS PARA FUNDEAR A EMBARCAÇÃO** - As embarcações deverão fundear, aproadas ao vento ou à corrente, com motor de propulsão em posição neutra, isto é, fora de marcha. A âncora/ferro deverá ser lançada quando a embarcação perder o segmento, usando uma extensão de cabo/amarra com comprimento aproximado de cinco a sete vezes a profundidade local;

<b>Nº: 68/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 32.064/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Acidente com pessoa a bordo
<b>Data:</b>	10/11/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Praia de Pipa, Baía dos Golfinhos - RN
<b>Área de Navegação:</b>	Interior 2
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima não fatal (Fratura de Coluna)



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

A lancha conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Convés suspendeu da Vila dos Pescadores, na Praia de Pipa, tendo a bordo 14 passageiros, com destino a Baía dos Golfinhos e depois para a Praia da Ponta do Madeiro, devendo retornar para a Vila dos Pescadores. Durante o retorno, uma passageira que se encontrava ajoelhada no assento do banco de proa da embarcação, quando uma onda atingiu a lancha pela frente, tendo a embarcação subido e batido na água. Após o choque da lancha com a água, a passageira que estava sentada no banco de proa, queixou-se de dores na coluna, tendo a parada programada para o banho na Praia do Madeiro abortada e a embarcação retornou para a Praia do centro, em Pipa, para que a passageira fosse socorrida e os demais passageiros desembarcassem. Segundo consta nos autos do processo, os peritos consideraram que o fator operacional contribuiu para a ocorrência e que a causa determinante do fato foi o impacto de uma onda na proa da embarcação, decorrente de imprudência e negligência do condutor ao permitir que a passageira acidentada prosseguisse viagem ajoelhada sobre o assento do banco na parte central da proa da lancha, associado ao erro de navegação ao enfrentar de proa as ondas que sabia que a embarcação encontraria, permitindo que a vítima ficasse sentada em local que o próprio reconheceu que não seria seguro, expondo a risco a sua integridade física, além de não prestar socorro à vítima depois do fato em pauta. Lesão grave sofrida por uma passageira, vítima não fatal, não houve registro de danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Comandantes de embarcações devem ser habilitados e qualificados para a função, preservar a segurança da navegação, além disso, conhecer as manobras marinheiras de segurança a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) A vítima NÃO estava em local seguro, isso contribuiu sobremaneira para a materialização do acidente, descumprindo o ANEXO 3-C da NORMAM-3 da DPC Rev. 2;
- 3) O Condutor NÃO devia ter realizado navegação em alta velocidade, tal atitude, fez com que a proa da embarcação subisse e descesse causando impacto com as ondas; e
- 4) **Atenção Condutores!** Empregar embarcações em transporte de passageiros em desacordo com as normas de precaução de segurança a revelia do que preconiza as Normas da Autoridade Marítima, pode trazer sérios prejuízos à segurança das pessoas, da navegação além de expor a segurança da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever do Condutor da embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança das pessoas e da embarcação, bem como das atividades por ela desenvolvidas, 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) Utilizar embarcação somente na área de navegação prevista no Título de Inscrição. As informações sobre a disposição destas áreas podem ser obtidas junto à Capitania, Delegacia ou Agência da sua área de Operação;
- 3) Antes de operar a embarcação, o proprietário ou Condutor deve considerar e ser responsável pela tarefa que a embarcação vai realizar, garantindo a sua adequação para operar de forma segura e legal; e
- 4) **ATENÇÃO CONDUTOR! Antes de suspender com os passageiros, faça um Briefing sobre o que pode e o que não pode a bordo. LMBRE-SE das normas de segurança acordo com o ANEXO 3-C da NORMAM-03/DPC Rev. 2.**

<b>Nº: 69/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 28.962/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Incêndio seguido de explosão
<b>Data:</b>	18/10/2013
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Margens do Rio Matapi Mirim, Santana - AP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	2 VÍTIMAS FATAIS



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de casco de madeira, não inscrita, classificada para transporte de passageiros e carga, navegação interior, encontrava-se realizando faina de abastecimento de barris e corotes (bombonas) com combustíveis no Porto Azelino, quando ocorreu o incêndio seguido de explosão, vindo a atingir as outras duas embarcações que estavam encostadas a contrabordo do Barco sinistrado. No local do acidente foram identificados dois depósitos clandestinos de madeira que armazenavam grande quantidade de combustíveis. O primeiro depósito no Porto Delta do Matapi Mirim era utilizado para o reabastecimento das embarcações, o segundo depósito, servia exclusivamente, para armazenagem de combustíveis. Um desses depósitos clandestinos ficava localizado próximo ao trapiche de madeira utilizado para abastecimento das embarcações. Na parede externa desse depósito há uma tomada de porcelana que fornecia energia elétrica às embarcações atracadas. Segundo consta nos autos, ocorreu uma sobrecarga que causou incêndio no cabo alimentador da embarcação que estava abastecendo barris e carotes no momento da explosão e, em sequência, as outras duas embarcações foram atingidas. Segundo os Peritos, havia no local óleo diesel e gasolina que eram armazenados e vendidos a varejo e de forma irregular; e por ocasião do acidente, houve derramamento de aproximadamente oito mil litros de combustíveis no rio Matapi Mirim, causando danos às Matas Ciliares. O acidente teve como causa determinante: A sobrecarga no cabo alimentador que fornecia energia elétrica externa às embarcações associada à negligência do proprietário do depósito irregular e a negligência e imprudência do Comandante da embarcação que culminou com a perda de duas preciosas vidas humanas.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Comandantes de embarcações, através dos técnicos de segurança do trabalho, observem as medidas de segurança permanentemente, em especial, durante a execução dos serviços de bordo;
- 2) A embarcação estava sendo utilizada para transporte de passageiros e carga sem a devida inscrição junto as CP/DL/AG;
- 3) Embarcação sem tripulação de segurança empregada para transporte inapropriado de carga perigosa a bordo, em desacordo com sua classificação e Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e emprego (MTE);
- 4) Embarcação conduzida por pessoa não habilitada está sujeita se envolver em acidentes;
- 5) Devido à falta de manutenção e material elétrico inadequado, ocorreu o curto-circuito que provocou a explosão e a poluição ambiental por derramamento de cerca oito mil litros de combustíveis no rio Matapi Mirim; e
- 6) Nos circuitos elétricos, deve ser utilizado o material adequado com especificação técnica para suportar a carga. Ao conectar diferentes equipamentos no mesmo ponto, a corrente **elétrica** passa a ser maior do que aquela suportada pelos fios e cabos podendo causar sérios acidentes.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É Imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados, sendo dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana.
- 2) **Norma Regulamentadora 10.1.1** - Esta NR estabelece os requisitos e condições mínimas objetivando a implementação de medidas de controle e sistemas preventivos, de forma a garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores que, direta ou indiretamente, interajam em instalações elétricas e serviços com eletricidade;
- 3) **Norma Regulamentadora 20.1.2** - Esta NR e seus anexos devem ser utilizados para fins de prevenção e controle dos riscos no trabalho com inflamáveis e combustíveis. Para fins de caracterização de atividades ou operações insalubres ou perigosas, devem ser aplicadas as disposições previstas na NR 15 - atividades e operações insalubres e NR 16 - atividades e operações perigosas;
- 4) **Norma Regulamentadora 30.14.2 Cabe ao comandante da embarcação:**
  - a) assegurar a implementação das medidas de prevenção antes do início de qualquer trabalho;

- b) assegurar a realização da Análise de Risco (AR) e, quando aplicável, a emissão da Permissão de Trabalho (PT);
- c) informar aos trabalhadores sobre os riscos da atividade e as medidas de prevenção a serem adotadas;
- d) assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física dos trabalhadores; e
- e) proporcionar condições para que os tripulantes possam colaborar com a implementação das medidas previstas nesta Norma, bem como interromper imediatamente o trabalho, conforme previsto na alínea “d” deste subitem;
- 5) Item 0101 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - Toda embarcação, 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, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes; e
- 6) **Atenção!** A sobrecarga **elétrica** é decorrente do **excesso de carga** ligada em determinado **circuito** e/ou tomada. Em outras palavras, ao conectar diferentes equipamentos no mesmo ponto, a corrente **elétrica** passa a ser maior do que aquela suportada pelos fios e cabos.



<b>Nº: 70/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 33.432/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	29/12/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Em frente a Comunidade de Cametá, Barreirinha - AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>2 VÍTIMAS FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de madeira, tipo canoa, sem nome e não inscrita, sem material de salvatagem (coletes salva-vidas) e condutor não habilitado, suspendeu de Boa Vista do Ramos com destino à Cametá do Ramos, com dois passageiros. Vale ressaltar que consta nos autos do processo, que no dia anterior quando a canoa ainda estava atracada, esta, foi imprensada por outra embarcação, tendo as tábuas da parte de ré por Boreste (BE) sido despregadas. Os donos da embarcação a deixaram no porto da Comunidade e viajaram para Cametá. No mesmo dia, o condutor e os dois passageiros, sendo um, menor de idade, pregaram as tábuas da canoa e viajaram de Boa Vista do Ramos para Cametá. Após navegar por cerca de uma hora e meia, próximo ao cemitério em Cametá, o condutor pediu para que um dos passageiros fizesse o esgotamento, pois foi verificado o embarque de água. Neste momento, os ocupantes observaram que a canoa veio despregar-se da popa a meia nau e foi constatado que estava com mais de um palmo d'água, não tendo condições de efetuar o esgoto. Ao perceber o embarque excessivo de água, o condutor desligou o motor e quando a embarcação ficou sem seguimento, devido ao banzeiro feito pela própria canoa, fez com que mais água embarcasse, iniciando seu processo de afundamento. Os dois passageiros abandonaram a embarcação e tentaram usar o material que traziam a bordo (mochilas e bombona de gasolina) como flutuadores, pois a embarcação não portava coletes salva-vidas. O condutor permaneceu a bordo segurando a manete do motor rabeta, só o fazendo quando ocorreu o afundamento total da canoa. Sendo um dos passageiros o único que sabia nadar, ao perceber que os companheiros de viagem não o acompanhavam na tentativa de chegar à margem mais próxima, viu os dois se afogando, ainda tentou socorrer o menor de idade, puxando-o até onde pode, mas não teve forças para conduzi-lo, vindo os dois a afundar, neste momento perdeu o contato com o menor e ao retornar à superfície, voltou a nadar em direção à margem. Ao recuperar os sentidos após chegar à margem, tomou conhecimento do desaparecimento dos companheiros de viagem. Os corpos das vítimas desaparecidas foram encontrados dois dias depois do naufrágio. As péssimas condições estruturais do casco aliada a ausência dos obrigatórios coletes salva-vidas foram determinantes para a materialização do acidente. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, tanto no que se refere à habilitação dos tripulantes, a guarda da embarcação e quanto às precauções de segurança para a navegação e salvaguarda das preciosas vidas humanas;
- 2) É imprescindível que os **CONDUTORES e TRIPULANTES** de embarcações sejam habilitados;
- 3) Antes de empreender uma singradura, verifique todo o material de salvatagem, em especial, os imprescindíveis coletes salva-vidas em número suficiente para tripulantes e passageiros para não expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas;
- 4) **NÃO** empregue uma embarcação sob sua responsabilidade em atividades sem que a mesma esteja em perfeitas condições de navegabilidade, caso contrário poderá ocorrer acidentes e trazer prejuízos irreversíveis; e
- 5) **NÃO** trafegue com embarcação que não foi inscrita nas CP/DL/AG ou registrada no Tribunal Marítimo (TM) se for acima de 100AB;

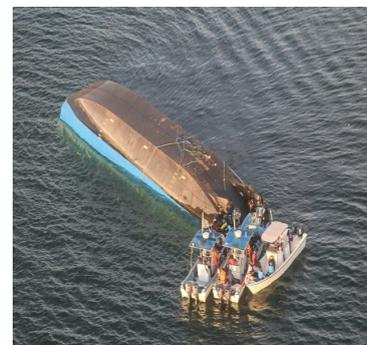
## RECOMENDAÇÕES

- 1) Todo aquele que for operar com embarcações deverá ter habilitação certificada pela Autoridade Marítima, de acordo com a aplicabilidade que a embarcação foi classificada seja ela de esporte e/ou recreio ou de transporte de carga e/ou passageiros;
- 2) **ATENÇÃO!** Não conduza embarcação se não for habilitado para a categoria que a embarcação foi classificada;
- 3) **ATENÇÃO NAVEGANTE!** Ao planejar uma singradura, lembre-se dos imprescindíveis coletes salva-vidas em número suficientes para os tripulantes e passageiros;
- 4) Toda embarcação a propulsão mecânica só poderá trafegar após inscrição nas CP/DL/AG e registro no Tribunal Marítimo (TM) se for acima de 100AB; e
- 5) **Item 0203 da NORMAM-2/DPC Mod 21 - LOCAL DE INSCRIÇÃO**

- **Domicílio do proprietário** - As embarcações serão inscritas e/ou registradas por meio de solicitação do proprietário às CP, DL ou AG em cuja jurisdição ele for domiciliado ou onde as embarcações forem operar. Caso a embarcação com AB menor ou igual a 100 seja construída no Brasil, em local que não seja o domicílio do proprietário e nem o local onde for operar, poderá ser inscrita na CP/DL/AG com jurisdição no local onde a embarcação tiver sido construída. Nessa situação, a CP/DL/AG do local da construção deverá realizar inscrição prévia, obtendo o número da inscrição com a CP/DL/AG de destino (domicílio ou local de operação), emitindo um TIE provisório, de acordo com o Anexo 2-C.



<b>Nº: 71/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 29.045/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio de balsa
<b>Data:</b>	17/08/2013
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Comboio de Empurrador e balsa
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga
<b>Local:</b>	Baía de Marajó, próximo ao Porto de Vila do Conde – PA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por empurrador e balsa, ambas as embarcações classificadas para navegação interior, sob o comando de um Marinheiro Fluvial de Convés (MFC), suspendeu da cidade de Breves, PA, transportando madeira em toras, no convés da balsa. Quando navegava pela baía de Marajó, nas proximidades do porto de Vila do Conde, houve repentina mudança atmosférica, com formação de ventos fortes e águas agitadas, provocando o adernamento e lançando na água cerca de 50% (cinquenta por cento) de sua carga. Os cabos de amarração da balsa ao empurrador foram soltos, ficando o empurrador escoteiro e se mantendo ao largo acompanhando a balsa que naufragava, ainda durante o naufrágio da balsa, o empurrador demandou ao furo do Arrozal, a fim de se abrigar, posteriormente, retornou ao local do naufrágio e já encontrou a balsa semi submersa e sem o resto da carga. O comboio estava sendo conduzido por Comandante com habilitação inferior a exigida pela legislação pertinente, em desacordo com o CTS, Capítulo 1 da NORMAM-2/DPC (a composição fluvial era de 523 AB, quando a habilitação do condutor o credenciava à condução de embarcação com até 10 AB), além de suspender sem o obrigatório despacho de uma OM do Sistema de Segurança de Tráfego Aquaviário (SSTA). A imprudência e negligência do Comandante do comboio e do afretador foram determinantes para a ocorrência do acidente. Por sorte não houve perda de vidas humanas e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados na categoria exigida pelas Normas da Autoridade Marítima a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Item 0101 da NORMAM-2/DPC Mod 15 - CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA - CTS - Toda embarcação 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, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;
- 3) A carga que estava sobre o convés não estava bem peada para impedir seu movimento durante a singradura, isso pode causar acidentes;
- 4) Este acidente da navegação poderia ter sido evitado se o condutor do Empurrador tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança em relação à carga; e
- 5) **ATENÇÃO! Toda carga transportada no convés deve ser bem peada e com material adequado, assegurando a imobilidade da carga.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados, conhecedores das regras de navegação e adotem medidas de segurança a fim de evitar acidentes náuticos e perda de vidas humanas;
- 2) **Item 0101 da NORMAM-2/DPC Mod 15 ESTABELECIMENTO DAS TRIPULAÇÕES DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES** - Toda embarcação, 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, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;
- 3) **0109 - DIREITO AO EXERCÍCIO DE FUNÇÕES A BORDO EXERCIDAS ANTES DE 09/06/1998 (COMANDO, CHEFIA DE MÁQUINAS ETC.) O aquaviário deverá cumprir o previsto no Capítulo 2 da NORMAM-13/DPC.**

4) É dever de todo Condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana, bem como ser qualificado para exercer a atividade para a qual a embarcação foi classificada, estando sujeito a 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; e

5) Amarração da carga no convés:

a) A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo; e

b) As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga.



Nº: 72/2022	PROCESSO Nº 29.112/2014
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	18/01/2014
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Praia do Bosque, Belém - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação com casco de alumínio, classificada para a atividade de esporte e recreio navegação interior, capacidade para um tripulante e oito passageiros, suspendeu do furo Natal do Murubira, ilha de Mosqueiro, transportando mais de nove passageiros com destino à ilha de Cotijuba, ao chegar no local, por volta das 12h, posicionando-se junto à arrebentação para desembarque dos passageiros, com as ondas incidindo contra popa e a concentração dos passageiros na popa da embarcação, aumentou a concentração de peso na parte de ré da lancha, por consequência o embarque de água afetando a estabilidade e flutuabilidade. Todos os passageiros conseguiram desembarcar e seguiram para a praia. Em seguida, o condutor manobrou na tentativa de afastar a lancha da área de arrebentação, quando, cerca de dez metros da margem, o condutor percebeu o volume do embarque de água, afetando a flutuabilidade e deixando a embarcação derrubada para logo naufragar. Um dos passageiros, ao perceber a situação, nadou até o local e conseguiu amarrar um colete salva-vidas no chicote da bossa de proa, demarcando o local do naufrágio, enquanto isso, os demais passageiros que continuavam na praia, informaram o acidente ao Corpo de Bombeiros Militar e à Capitania dos Portos de Belém. Cerca de 14h do mesmo dia chegaram ao local uma lancha do Corpo de Bombeiros, uma lancha da Polícia Fluvial e três motos Aquáticas. Os Bombeiros, após verificarem que não havia feridos entre os passageiros, conduziram todos para a Ilha de Mosqueiro.

Nessa mesma tarde, cerca de 17h, a lancha foi resgatada e rebocada pela lancha da Fiscalização do Tráfego Aquaviário até a Seção de Patromoria da CPAOR, e apreendida. A causa determinante foi a concentração na popa da lancha, durante o desembarque dos passageiros com a embarcação flutuando, parada perto da praia, junto a arrebentação, com ondas incidindo na popa, causando alagamento e posterior naufrágio. Decorrente de imprudência do condutor. Houve danos materiais de pequena monta, mas sem registro de danos pessoais ou ambientais.

## 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) **É importante que sejam observadas a capacidade de lotação da embarcação de acordo com o item 0101 da NORMAM-02/DPC Mod 15 – 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) Falha do proprietário e do condutor ao suspender com excesso de passageiros e em desacordo com a lotação máxima da embarcação; e

4) O Condutor suspendeu com a embarcação com passageiros acima da capacidade prevista em Lei expõe a risco a segurança da vida humana dos tripulantes embarcados e da segurança da navegação;

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e qualificados para não expor a riscos as vidas humanas e a segurança da navegação;
- 2) O proprietário deveria ter equipado sua embarcação de acordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)/TIE a fim de não expor a risco as vidas de bordo e a segurança da navegação;
- 3) Item 0101 da NORMAM-01/DPC Mod 39 – APLICAÇÃO: Toda embarcação 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, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes; e
- 4) **Exercite sua liderança; afinal, você é o comandante da embarcação** e, como tal, é o responsável por todos a bordo. O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas.



Nº: 73/2022	PROCESSO Nº 31.651/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	01/01/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Paraná, Porto São José, distrito de São Pedro do Paraná – PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Lancha motor, casco de alumínio, conduzida por seu proprietário, com capacidade para transportar um tripulante e nove passageiros, classificada para esporte e recreio em navegação interior. O condutor e mais treze pessoas estavam em um banco de areia conhecido por Ilha Mineira quando por volta das 19h começou a formação de mau tempo, obrigando-os a retornar ao Porto de São José, seu porto de origem. As pessoas e, os apetrechos usados na praia (guarda sóis, cadeiras, caixas térmicas, etc.) foram embarcados. O condutor optou por contornar a ilha e percebendo que sofreriam com as ondas, pediu que todos vestissem coletes salva-vidas. Ao tentar atravessar para a outra margem do rio Paraná a embarcação foi atingida por uma sequência de ondas, que causou seu emborcamento com a queda de todos de bordo na água e, em seguida, o naufrágio. Apesar de o condutor afirmar que a bordo havia coletes salva-vidas para todos, quatro pessoas não vestiram o equipamento em decorrência da rapidez com que o naufrágio ocorreu; entre eles, um senhor que desapareceu nas águas. Os passageiros que vestiram colete salva-vidas desceram o rio flutuando e se salvaram. A imprudência do condutor ao autorizar o embarque de excesso de passageiros para enfrentamento de mau tempo durante a singradura, com as bagagens das pessoas, associada à negligência por não exigir que todos vestissem o colete salva-vidas e deixando de cumprir seu dever de comandante, foi determinante para a ocorrência do acidente sendo ceifada uma preciosa vida humana. Houve danos materiais, mas não houve poluição do meio ambiente marinho.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações, SEJAM HABILITADOS e devem 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) O Condutor da embarcação NÃO considerou a capacidade de carga e empreendeu singradura em desacordo a Norma da Autoridade Marítima (CTS), tal ação, expôs a risco a salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação;
- 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 a dos acompanhantes; e
- 5) O condutor suspendeu do local sem a devida prudência em desacordo com a NORMAM-03/DPC Rev. 2.

## RECOMENDAÇÕES

1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, portanto, deve ser habilitado e qualificado à atividade para a qual a embarcação for classificada, 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 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 à 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) Respeite a lotação recomendada pelo fabricante. O emborcamento de embarcações por falta da estabilidade necessária, em virtude de excesso de pessoas a bordo, está entre as causas de acidentes que registram o maior número de vítimas fatais na navegação amadora;

4) **Exercite sua liderança; afinal, você é o comandante da embarcação** e, como tal, é o responsável por todos a bordo. O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas;

5) O ANEXO 4-B da NORMAM-03/DPC Rev.2 constam as recomendações ao navegante que são extremamente importantes conhecer ante de empreender uma singradura;

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

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.**



<b>Nº: 74/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 33.591/2019</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	07/09/2018
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Canoa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Lago do Aleixo, Manaus - AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>2 VÍTIMA FATAIS</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, sem nome, casco de madeira e não inscrita nas CP/DL/AG, sem material de salvatagem a bordo conduzida por pessoa não habilitada, mais três passageiros, navegava em período noturno, quando resolveu fazer a travessia da margem direita para a esquerda do rio Negro. O tempo apresentava ventos fortes e banzeiros, as más condições do tempo assossociadas a conduta imprudente e imperícia do condutor e sem a correta dotação de equipamentos de salvatagem na embarcação. Navegar em condições adversas com embarcação com pouca borda livre, exige muita habilidade do condutor e cuidado dos passageiros quanto ao movimento a bordo da embarcação. Ao trafegar à revelia da Autoridade Marítima, sem adotar as medidas de precaução de segurança e sem os indispensáveis coletes salva-vidas, o condutor expôs as vidas humanas a riscos o que veio materializar o acidente, quando a canoa foi atingida por um banzeiro que causou seu emboracamento, ceifando duas preciosas vidas humanas.

## 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;
- 2) **NÃO** se deve empreender uma singradura sem os obrigatórios coletes salva-vidas a bordo;
- 3) Para uma navegação segura é essencial que o Condutor seja habilitado e conheça as práticas marinheiras para 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 a sanções impostas pelas Normas da Autoridade Marítima; e
- 5) **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.

## 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 Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que irá empreender e número de pessoas a bordo. As embarcações nacionais, em função de seu comprimento e área de navegação, deverão dotar os equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nestas normas. Tais equipamentos devem ser homologados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável. 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 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) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP/DL/AG com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE);

5) 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)"

6) NORMAM-03/DPC Rev. 2 - As Capitânicas dos Portos e as Capitânicas Fluviais poderão estabelecer regras e recomendações adicionais de segurança aos navegantes em suas NPCP/NPCF; e

7) Os navegantes deverão levar em consideração, no planejamento da singradura, as recomendações contidas no anexo 4-B. da NORMAM-3/DPC Ver. 2.



<b>Nº: 75/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.811/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio
<b>Data:</b>	13/09/2015
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote
<b>Atividade:</b>	Pesqueira
<b>Local:</b>	Campo de Pescada – RN
<b>Área de Navegação:</b>	Mar aberto
<b>Vítimas:</b>	1 VÍTIMA FATAL



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote, classificado para navegação interior, suspendeu da cidade de Porto do Mangue – RN no dia 13 de setembro de 2016 com destino ao local conhecido popularmente como “Visgueiro” ou “Pitocos”, nas proximidades das plataformas petrolíferas do Campo de Pescada, localizadas cerca de dezessete milhas náuticas do povoado de Ponta do Mel - RN, município de Areia Branca, com dois tripulantes a bordo. Devido aos ventos fortes no local, a embarcação começou a apresentar instabilidade fazendo com que a embarcação emborcasse. Os dois tripulantes presentes se lançaram ao mar em direção a outra embarcação no qual avistaram a aproximadamente uma milha. Entretanto, apenas um deles conseguiu alcançar com segurança seu objetivo; o outro tripulante veio a falecer, vítima de afogamento. O motivo que levou ao acidente foi um caso fortuito que estava além das condições imagináveis dos tripulantes. Entretanto cabe ressaltar que a embarcação navegava fora de área de classificação, o que por si já colocava em risco a segurança da navegação no local, demonstrando a imprudência na condução da embarcação; outro fator importante foi o transporte de carga sem a adequada peação, que acabou se movimentando, retirando a estabilidade em condições severas de navegação.

## 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 condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana no mar quando suspendeu sem verificar as condições do tempo e navegar em área diferente da qual a embarcação foi classificada. **Verifique a previsão do tempo, disponível em sua localidade;**
- 3) NÃO se deve suspender com uma embarcação sem verificar as condições de peação do material;
- 4) **Transportar carga no convés sem a devida peação, representa risco a estabilidade da embarcação; e**
- 5) **ATENÇÃO NAVEGANTE! Em caso de naufrágio parcial, avalie as condições da embarcação e aguarde o socorro a bordo. Nadar no mar sem direção pode ser fatal para a vida humana.**

## RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve suspender sem antes verificar todas as medidas de precaução de segurança para durante toda a singradura;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, **tome conhecimento da previsão do tempo** e mantenha-se atendo às indicações de mau tempo;
- 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;
- 4) **Item 0515 da NORMAM 01/DPC Mod 45 - REQUISITOS PARA VISIBILIDADE NO PASSADIÇO E TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS**  
**Amarração:**
  - a) A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo.
  - b) As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga.

c) Quando suspender com sua embarcação para mar aberto, porte um telefone celular ou rádio VHF com proteção impermeável, para contato em caso de emergência ou avaria; e

5) Mantenha-se atento; sinalize a sua presença às outras embarcações e busque se afastar das rotas dos grandes navios.



<b>Nº: 76/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.653/2017</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Óbito de pessoa por choque elétrico
<b>Data:</b>	30/01/2017
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha a motor
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
<b>Local:</b>	Terminal Hidroviário de Jutai, Tabatinga – AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação de responsabilidade do Município de Jutai – AM, encontrava-se atracada na balsa agregada ao Terminal Hidroviário de Jutai. Uma pessoa, ao se debruçar em uma janela da embarcação para procurar um tripulante, sofreu um choque elétrico, que provocou sua queda sobre o piso do terminal, seguido de morte por arritmia cardíaca. A vítima estava descalça, molhada e pisando numa poça d'água sobre o terminal quando sofreu a descarga elétrica. Consta nos autos do processo, de acordo com os Peritos, que foi verificado o sistema elétrico do Terminal Hidroviário, onde foram observadas diversas irregularidades e avarias no sistema elétrico, como fios desencapados pendurados sobre sua estrutura metálica, podendo, em ocasiões de vento, fazerem contato com a estrutura eletrificando-a e colocando em risco a vida de passageiros e usuários do referido terminal. Além disso, segundo os peritos, o terminal não possuía comando de emergência, nem pessoal qualificado para operá-lo, conforme preceitua a ABNT NBR 5410, elaborada no Comitê Brasileiro de Eletricidade ABNT/CB-03, pela Comissão de Estudo de Instalações Elétricas de Baixa Tensão. As tomadas não possuíam terminais de aterramento, a extensão utilizada no bebedouro do terminal não prevenia danos derivados de uso e funcionava de modo permanente, todas as lâmpadas apresentavam riscos de choque elétrico, pois não possuíam proteção. Consta também que o local não sofreu qualquer manutenção nos últimos 20 anos, fato este evidente pelo péssimo estado de conservação estrutural. O péssimo estado de conservação do sistema elétrico foi determinante para a materialização da ocorrência, com a perda de uma preciosa vida humana.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os terminais hidroviários funcionem de acordo com as Normas da Autoridade Marítima e Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), a fim de não expor a riscos os usuários e embarcações atracadas ao mesmo;
- 2) A falta de manutenção da preventiva pode ter sido fundamental para a ocorrência do acidente;
- 3) **ATENÇÃO!** Toda instalação elétrica deve ter aterramento adequado e de acordo às Normas Técnicas da ABNT e trabalhistas do MTE;
- 4) Ao realizar uma instalação elétrica, todas as partes desencapadas devem ser isoladas a fim de não expor as pessoas a riscos de choque elétricos; e
- 5) As inspeções periódicas estabelecidas pelas Normas da Autoridade Marítima, devem ser cumpridas a fim de manter as condições de segurança da embarcação e de suas instalações.

## RECOMENDAÇÕES

1) **Item 0523 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - EMBARCAÇÕES SEM PROPULSÃO** - As embarcações sem propulsão deverão atender aos itens: pontões, terminais flutuantes, postos de abastecimento e instalações flutuantes similares deverão, além desses requisitos, ser efetivamente aterrados.

2) **A NR 10 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) - SEGURANÇA EM INSTALAÇÕES E SERVIÇOS EM ELETRICIDADE;**

3) **Instalações elétricas de baixa tensão** - Esta Norma estabelece as condições a que devem satisfazer as instalações elétricas de baixa tensão, a fim de garantir a segurança de pessoas e animais, o funcionamento adequado da instalação e a conservação dos bens;

A norma regulamentadora 10 é uma orientação que governa o trabalho e as atividades que envolvem o uso ou manuseio de energia elétrica. Ela traz regras que esclarecem quais são os cuidados a serem tomados e como fazer isso;

Em suas disposições, estão fatores como medidas de controle, isolamentos, dispositivos de proteção, entre outros que, juntos ou de forma isolada, contribuem para a segurança de quaisquer atividades que precisem fazer uso da energia elétrica ou que sejam realizadas em ambientes energizados;

4) Entre as principais medidas de controle, estão:

- **Desenergização** – práticas para eliminar qualquer sinal de eletricidade em instalações ou equipamentos;
- **Aterramento** – medida de segurança que descarrega a energia elétrica diretamente no solo;
- **Funcional** – ligação específica utilizando os condutores elétricos;
- **Proteção** – aterramento de massas e elementos condutores estranhos à instalação.

5) O aterramento das instalações elétricas deve ser executado conforme regulamentação estabelecida pelos órgãos competentes e, na ausência desta, deve atender às Normas Internacionais vigentes.



<b>Nº: 77/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 29.155/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda na água do passageiro da moto aquática
<b>Data:</b>	18/02/2012
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio
<b>Local:</b>	Reservatório da Usina Hidrelétrica de Volta Grande, Miguelópolis - SP
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um grupo de amigos estava reunido em um rancho localizado no condomínio Pontal do Rio Grande, em dado momento, dois amigos decidiram navegar de moto aquática, um conduzindo a embarcação e o outro como passageiro. Após algum tempo de navegação, a turbina da moto aquática foi obstruída por algas, o condutor desceu e foi tentar removê-las, o passageiro permaneceu embarcado enquanto o condutor estava tentando desobstruir a turbina da embarcação. Quando o condutor foi embarcar novamente a moto aquática emborcou, o garupa caiu na água, vindo a óbito por afogamento, pois o mesmo não sabia nadar nem fazia uso do colete salva-vidas. O condutor agiu em desacordo com os deveres gerais de cautela exigidos para uma navegação segura, atuando de modo imprudente, imperito e negligente, no instante que suspendeu com a embarcação sem conhecer as regras mínimas de navegação da navegação, colocando em grave risco a segurança do tráfego aquaviário e a segurança da embarcação, risco este que se materializou com o óbito do passageiro. Não possuía habilitação formal para condução regular da moto aquática, nem conhecimento das Regras Básicas de Governo e Navegação. Teve como causas determinantes a falta de habilidade do condutor da embarcação ao retornar à moto aquática, após tentar remover algas na turbina da embarcação afetando sua estabilidade; e a inobservância das normas de segurança da navegação, caracterizada pela sua falta de habilidade e falta de emprego de coletes salva-vidas. Não houve registro de danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras a bordo para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor NÃO deveria ter saído com a embarcação sem ser habilitado e sem ter o conhecimento mínimo das Regras de navegação e a habilidade para condução segura da embarcação para não expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana em desacordo a NORMAM-2/DPC Mod 21;
- 3) O colete salva-vidas é obrigatório para o condutor e passageiro de motos aquáticas;
- 4) Antes de qualquer passo, caso você não saiba, para conduzir uma moto aquática, é preciso ser maior de 18 anos e ter carteira de habilitação de motonauta;
- 5) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
- 6) 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;
- 7) Se o condutor tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC), possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana; e
- 8) **MOTONAUTA, atenção!** As manobras radicais podem colocar a sua vida e de sua “garupa” em risco.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas 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) Antes de qualquer passo, caso você não saiba, para conduzir uma moto aquática, é preciso ter **carteira de habilitação de motonauta. Para a habilitação específica na categoria de MTA**, deve-se apresentar o atestado de treinamento náutico para motonauta, conforme anexo 5-E da NORMAM-03/DPC, comprovando que realizou treinamento náutico com, no mínimo, **três horas de duração**, em embarcações do tipo moto aquática;

3) A Chave de segurança deverá está atada ao pulso, ao colete ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento a propulsão seja desligada automaticamente, ou reduzida a aceleração da máquina;

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; e

5) **MANOBRAS RADICAIS** - Irregularidades e imprudências cometidas por pilotos de motos aquáticas colocam as vidas de pessoas 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 em momentos de lazer. Portanto, evite manobras arriscadas e potencialmente perigosas à salvaguarda da vida humana.



<b>Nº: 78/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 28.853/2014</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de veículo na água durante o embarque
<b>Data:</b>	29/07/2013
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Balsa
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros e carga
<b>Local:</b>	Porto das Balsas, margem direita do rio Toca b, Imperatriz - MA
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	Não houve



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da Navegação ocorrido no dia 29 de julho de 2013, envolvendo uma embarcação tipo balsa, classificada para a atividade de transporte de passageiros e carga, navegação interior, quando se encontrava atracada no Porto das Balsas realizando o embarque de veículos. Um caminhão, marca Mercedes Benz, carregado com 1500 tijolos subiu a rampa de acesso à balsa, passou pela primeira cancela cruzando todo o convés da balsa, alcançou a segunda cancela, quebrando o ferrolho de travamento, passou a rampa oposta da entrada, para em seguida cair nas águas do rio Tocantins. Consta nos Autos que o motorista ao perceber que o caminhão estava sem freios, manobrou o veículo para alinhá-lo ao convés, de forma evitar maiores danos às instalações da balsa. Porém, não conseguiu evitar a queda do caminhão nas águas do rio; o motorista do caminhão foi socorrido pelos tripulantes da balsa, os quais o regataram ileso, usando uma boia salva-vidas, já os dois passageiros que se encontravam no veículo pularam para o convés da balsa, antes que o mesmo caísse na água. O condutor do veículo asseverou que tentou acionar o dispositivo do freio quando percebeu que o caminhão não respondia aos seus comandos. A partir daí, o motorista ainda efetuou vários disparos da buzina no intuito de avisar àqueles que estavam à frente e no perímetro que o seu veículo estava sem freios. O mau estado de conservação do caminhão e deficiência na manutenção do sistema de frenagem, somadas a imperícia do seu condutor e negligência do proprietário ao permitir o tráfego de veículo em precárias condições foi determinante para a ocorrência do acidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O condutor de uma embarcação, em especial, balsas de travessia, é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas de bordo. É imprescindível que o condutor e seus marinheiros tenham pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das fazendas de bordo da sua própria vida;
- 2) **NÃO** se deve autorizar o embarque de caminhões na balsa sem que sejam verificadas todas as medidas preventivas de segurança;
- 3) **ANTES** de iniciar o embarque de viaturas em balsas, peça para os condutores de veículos verificarem os freios dos veículos; e
- 4) As embarcações deverão ser dotadas com calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade dos proprietários de viaturas realizar a manutenção preventiva dos seus veículos para o embarque em embarcação de travessia, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) **Item 1007 da NORMAM-02/DPC Mod 18 - REQUISITOS PARA AS EMBARCAÇÕES QUE TRANSPORTAM VEÍCULOS**
  - a) As embarcações deverão ser dotadas com calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem;
  - b) O convés de carga deverá possuir faixas de separação de veículos, de modo que haja espaço suficiente para a abertura de portas ou escotilhas; a faixa deverá possuir largura mínima de 5 cm e sua cor deve contrastar com a cor de fundo do convés;
  - c) As rampas de embarque e desembarque deverão ser obrigatoriamente içadas e travadas, antes de a embarcação suspender e assim deverão permanecer durante toda a travessia, independente se estiver carregada ou não. As que não possuírem rampas içáveis deverão ter balaustradas rebatíveis ou removíveis, que deverão

estar colocadas e travadas durante as travessias;

d) As embarcações que transportam carga e passageiros deverão possuir locais específicos, abrigados e perfeitamente demarcados para passageiros. Esses abrigos devem possuir assentos fixos para o total de passageiros que a embarcação pode transportar, quando empregadas em travessias com mais de 60 minutos de duração. Para embarcações empregadas em travessias com duração entre 30 e 60 minutos, a embarcação deverá ser dotada de assentos fixos para, pelo menos, 50% da capacidade de passageiros que ela pode transportar. Nas travessias com duração menor que 30 minutos a embarcação deverá ser dotada com assentos fixos para, pelo menos, 25% da capacidade de passageiros que ela pode transportar;

e) O motor, incluindo as partes móveis, e seus acessórios (baterias, tanques de combustível etc) serão isolados por meio de cobertura e anteparas adequadas, de forma a reduzir ao mínimo o ruído, o calor e os gases emanados do interior da praça de máquinas para o setor de passageiros, a fim de evitar riscos de incêndio ou de danos pessoais;

f) Não é permitido o transporte de carga em conveses superiores;

g) Os Capitães dos Portos deverão avaliar as condições das travessias em suas áreas de jurisdição, com o intuito de verificar a necessidade de estabelecer o uso obrigatório do radar, do ecobatímetro e do transceptor AIS, incluindo essas exigências na respectiva NPCP/NPCF, bem como de disporem a bordo de tripulante habilitado para sua operação (rever o CTS da embarcação).

- Nesta avaliação deverão ser levados em conta, dentre outros, os seguintes parâmetros:
- a densidade do tráfego;
- a distância a ser percorrida;
- o período que a embarcação irá trafegar; - o índice de nevoeiros na região;
- a velocidade e o porte da embarcação empregada na travessia; e
- a certificação exigida da tripulação, quanto ao uso de radar.

Caso a aplicação seja retroativa às embarcações já em operação, é imprescindível o estabelecimento de um prazo razoável para atendimento ao requerido.

h) Embarcações que transportam veículos no convés principal deverão possuir sistema/mecanismo apropriado para impedir a queda acidental do (s) veículo (s) na água;

3) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas **(o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);**

<b>Nº: 79/2022</b>	<b>PROCESSO Nº 31.217/2016</b>
<b>Acidente / Fato:</b>	Queda de tripulante na água
<b>Data:</b>	29/05/2016
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Rebocador/Empurrador
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros e carga
<b>Local:</b>	Durante a travessia entre as comunidades indígenas de Bom Futuro e Nova Canaã, Município de Tocantins – AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	<b>1 VÍTIMA FATAL</b>



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo rebocador/empurrador, classificada para navegação interior, navegava entre as comunidades indígenas de Bom Futuro e Nova Canaã, realizando o abastecimento de merenda escolar nas escolas localizadas na zona rural de Tocantins. O Comandante da embarcação empregou pessoas sem habilitação para exercer funções típicas de tripulante além de empregar o rebocador em atividade diferente da qual foi classificado no transporte de passageiros e carga, em desacordo com as Normas e permitiu que tripulante irregular exercesse função a bordo. O Comandante da embarcação suspendeu com mais seis pessoas a bordo, em desacordo com o CTS. Um dos tripulantes, foi avistado na popa do rebocador por volta das 16h do dia 29/05/2016, limpando pescados enquanto as outras pessoas encontravam-se no convés superior. Por ocasião da preparação para atracação em Nova Canaã, foi observada a ausência do tripulante a bordo, o Comandante deu início as buscas com o próprio rebocador e com o bote orgânico, contando, ainda, com a ajuda dos moradores do local em suas embarcações. Na mesma data, por volta das 20h30min o corpo da vítima foi encontrado em uma praia local. Consta nos autos do processo que a vítima havia ingerido bebida alcoólica naquele dia. A causa determinante desta ocorrência foi o emprego de pessoas não habilitadas em funções típicas de aquaviários em embarcação não preparada para a atividade em que estava sendo empregada, sem a balastrada da popa, decorrente da imprudência do comandante, uma vida humana foi ceifada. 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 e dos tripulantes 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) O Comandante da embarcação desconsiderou o preconizado na NORMAM -1/DPC Mod 37 que estabelece as Tripulações de Segurança das Embarcações;
  - 3) Atenção Comandante! 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 o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), verifique no Título de Inscrição de Embarcação (TIE) que traz o número de tripulantes específicos para operação segura da embarcação;
  - 4) Uma embarcação não deve ser empregada na navegação sem a proteção dos tripulantes e passageiros; e
  - 5) Item 0326 da NORMAM-2/DPC - 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.

## 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) **Item 0101 da NORMAM-1/DPC – 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/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:

**4) Item 0457 da NORMAM-1/DPC Mod 41 - PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS**

Em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas, que poderão ser removíveis, com altura não inferior a 1 metro (para embarcações com AB maior que 20). Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida sua instalação, a critério da DPC, sempre que interferir na operação normal da embarcação, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e/ou aos passageiros; e

**5) Item 0326 da NORMAM-2/DPC - RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM;**

Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos ou atividade diferente daquela em que estão autorizadas a operar, deverá solicitar à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem.



## "ALERTA AOS NAVEGANTES"

*"Segurança da Navegação - Quem Valoriza a Vida Respeita"*

### SÍNTESE DAS RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGANTES



1. Para uma navegação segura é imprescindível que o condutor da embarcação seja habilitado e preparado para exercer a atividade na qual se propõe;
2. É imprescindível que os proprietários de motos aquáticas não permitam nem facilitem que suas embarcações sejam pilotadas por pessoas sem a devida habilitação;
3. O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; e
4. Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados.



## **TRIBUNAL MARÍTIMO**

“Justiça e Segurança para a Navegação