



Boletim de

Acidentes Julgados

Edição nº 27 - 14 de abril de 2025



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

ABALROAMENTO DE DISPOSITIVO FLUTUANTE

Um dispositivo flutuante rebocado por lancha abalroou uma embarcação fundeada - DF.

ABALROAMENTO ENTRE ESCUNA E VELEIRO.

Veleiro parado atingido por escuna que transportava passageiros - RJ.

COLISÃO DE COMBOIO

O acidente ocorreu durante o percurso, nas proximidades da Comunidade Belmonte - RO

QUEDA DE VEÍCULO TRANSPORTADO EM BALSA

O acidente ocorreu durante o percurso da balsa, nas proximidades de Santa Vitória - MG.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pág. 4 A travessia de veículos em balsas exige atenção e medidas de segurança

Pág. 5 SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS

6 Abalroamento de dispositivo flutuante rebocado por lancha -DF

7 Abalroamento e exposição a risco envolvendo moto aquática - RJ

8 Abalroamento entre canoas durante pescaria - AC

9 Abalroamento entre duas lanchas, Boa Vista da Aparecida - PR

10 Abalroamento entre moto aquática e uma lancha - TO

11 Abalroamento entre moto aquática e uma lancha, camaçari - BA

12 Abalroamento entre rebocador e balsa no rio Amazonas - AM

13 Abalroamento entre uma escuna e um veleiro em Paraty - RJ

14 Abalroamento envolvendo uma lancha e um barco - BA

15 Assalto a comboio durante navegação no rio Amazonas - PA

16 Balsa sofre avaria de máquina por pane seca - PE

17 Colisão de comboio com pedras em Porto Velho - RO

18 Encalhe de embarcação de pesca em Cabedelo - PB

19 Encalhe de seis chatas sem propulsão no Tietê - SP

20 Encalhe de veleiro em Araquari - SC

21 Encalhe e água aberta de um comboio no rio Nhamundá - AM

22 Exposição a bordo de embarcação de apoio marítimo -RJ

23 Naufrágio de canoa em Argominas- TO

24 Queda de veículo e motorista durante travessia de balsa - MG

25 Queda na água seguido de óbito de motorista do caminhão - PA

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

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

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

Revisão Ortográfica: SC Durvalina

Redator Assistente / Diagramação

SC Durvalina / SO-ES **Cleber**

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>

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 27ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 1ª edição do ano de 2025, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados, e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

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

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

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA



A travessia de veículos em balsas exige atenção e medidas de segurança para evitar acidentes e garantir a integridade do veículo e dos passageiros. Aqui estão alguns cuidados essenciais:



- 1) Verifique a capacidade da balsa: Certifique-se de que a embarcação comporta seu veículo com segurança;
- 2) Respeite as orientações da tripulação: Siga as instruções sobre fila de espera, embarque e estacionamento a bordo;
- 3) Estacione corretamente: O veículo deve ficar em ponto morto e com o freio de mão acionado;
- 4) Durante a travessia permaneça na área de passageiros: Evite andar pela balsa sem necessidade;
- 5) É terminantemente proibido aos passageiros viajar no interior dos veículos;
- 6) As crianças menores de 12 (doze) anos deverão estar acompanhadas dos pais ou responsáveis;
- 7) Não fume ou utilize fogo próximo à embarcação: Muitas balsas transportam combustíveis ou materiais inflamáveis;
- 8) No desembarque, aguarde a liberação da tripulação: saia somente quando autorizado;
- 9) Mantenha distância dos veículos à frente: Isso reduz o risco de acidentes na saída; e
- 10) Evite embarcar em balsas superlotadas: Se notar excesso de veículos, aguarde a próxima viagem.

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



| | |
|----------------------------|--|
| Nº: 01/2025 | PROCESSO Nº 34.285/2020 |
| Acidente / Fato: | Abaloamento de dispositivo flutuante rebocado por lancha |
| Data: | 28/09/2019 |
| Tipo da Embarcação: | Lancha a motor |
| Atividade: | Esporte e Recreio |
| Local: | Lago Paranoá, Brasília - DF |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos autos do processo que uma lancha motor conduzida por seu proprietário, habilitado, quando navegava realizando passeio no Lago Paranoá, em Brasília, rebocava um dispositivo flutuante com duas passageiras menores de idade a bordo e ao se aproximar de uma embarcação fundeada com distância inferior ao tamanho do cabo de reboque aliado a velocidade incompatível com a manobra, realizou uma guinada para bombordo, ocasionando a colisão do dispositivo que estava rebocando com a lancha que estava fundeada, e as passageiras menores de idade foram arremessadas ao encontro do costado da embarcação. O condutor finalizou a manobra, retornou e resgatou ambas as jovens e as levou para o late Clube de Brasília, local de onde as menores gravemente feridas foram encaminhadas para o Hospital. Uma das vítimas faleceu. O condutor da embarcação expôs a risco as vidas das passageiras menores de idade e a segurança da navegação ao navegar em alta velocidade, onde cometeu o erro de manobra que se materializou com a colisão e a perda de uma preciosa vida humana. A imprudência e imperícia do condutor foram determinantes para a materialização do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para a segurança dos passageiros e da navegação, é imprescindível que o condutor seja qualificado para a atividade da embarcação e observe com rigor as normas pertinentes à atividade para não haver ocorrência de acidentes;
- 2) DISPOSITIVOS FLUTUANTES - meios de uso individual ou coletivo, desprovido de propulsão, rebocados na água por embarcação para a prática de atividades esportivas ou de recreio, tais como: banana-boat, disc-boat, pranchas para prática de ski aquático e wakeboarding, entre outros. Exige cuidados, segurança preventiva e perícia do condutor;
- 3) O condutor da lancha rebocadora descumpriu o item 1.13.2 da NORMAM-211/DPC;
- 4) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação; e
- 5) Navegar a menos de 200 metros da praia e de embarcações fundeadas, em especial, quando rebocando dispositivo flutuante, expõe a risco os usuários do dispositivo e a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA AS CAPITANIAS DOS PORTOS (NPCP) E CAPITANIAS FLUVIAIS (NPCF) – são regras específicas estabelecidas pelas Capitânicas dos Portos e Capitânicas Fluviais, que complementam as Normas da Autoridade Marítima, adequando-as, no que couber, às peculiaridades regionais de suas áreas de jurisdição;
- 2) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 3) Item 1.13.1. da NORMAM-211/DPC - Regras gerais: caberá aos órgãos municipais/estaduais competentes as regulações relativas às diversões públicas e comerciais;
- 4) Item 1.13.2. da NORMAM-211/DPC - Regras especiais:
 - c) O condutor será responsável pela segurança da embarcação e do(s) usuário(s) do dispositivo, devendo manter uma distância mínima de obstáculos potencialmente perigosos; e
 - d) o condutor da embarcação rebocadora deve manobrá-la com velocidade compatível com a segurança necessária para os banhistas, o(s) usuário(s)/dispositivo e as embarcações em movimento ou fundeadas, considerando os riscos potenciais decorrentes do tráfego aquaviário e das limitações impostas pela geografia do local e pelas condições meteorológicas presentes.

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 02/2024 | PROCESSO Nº 33.599/2019 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento e exposição à risco envolvendo motos aquáticas |
| Data: | 17/03/2019 |
| Tipo da Embarcação: | Duas motos aquáticas |
| Atividade: | Esporte e recreio |
| Local: | Canal de Marapendi - RJ |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 1 vítima não fatal |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento e fato de exposição a risco, envolvendo duas motos aquáticas quando manobravam na entrada do Canal de Marapendi, RJ, Zona de rebentação das ondas no quebra-mar. Em suma, uma moto aquática conduzida pelo seu proprietário de fato, com uma passageira a bordo navegava em direção a Ponte da Joatinga. Guinou para bombordo e, na sequência, outra moto aquática, que também navegava em sentido oposto no mesmo local, ultrapassou uma onda e foi impulsionada para o alto, em seguida abalroou a primeira moto aquática, atingindo a passageira a bordo, que caiu na água. Os dois condutores eram habilitados. Contudo, os peritos constataram que houve falha por parte dos condutores das embarcações envolvidas no acidente no desempenho de suas funções, no que se refere ao cumprimento das regras previstas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM). O acidente resultou em pequenos danos materiais a ambas as embarcações e ferimentos à passageira. A vítima foi levada para a praia e recebeu os primeiros socorros prestados pelo Corpo de Bombeiros, em seguida, foi conduzida para o Hospital. Quanto às causas determinantes: erros de manobra cometidos pelos condutores das motos aquáticas e a condução destas embarcações realizadas sem a devida precaução em canal estreito e sujeito aos efeitos da arrebentação. A imprudência e imperícia dos condutores quase resultou em uma tragédia. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os condutores de embarcações de propulsão mecânica devem ter extrema atenção para o cumprimento das Normas preventivas de segurança, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e da vida humana;
- 2) Infelizmente, mais um acidente ocorrido em virtude do NÃO cumprimento das normas preventivas de segurança. Se os condutores tivessem o cuidado de observar as medidas preventivas de segurança, poderia ter evitado o acidente que quase ceifou uma preciosa vida humana;
- 3) O Condutor empreendeu navegação em desacordo com a NORMAM-211/DPC e das regras 5, 7 e 16 do RIPEAM;
- 4) É fundamental que os condutores de embarcações sejam devidamente habilitados e com conhecimentos das normas de prevenção e segurança a fim de mitigar a ocorrência de acidentes náuticos; e
- 5) ATENÇÃO CONDUTOR! Durante a singradura, esteja atento às demais embarcações ao seu redor, as manobras marinheiras devem ser realizadas com prudência, respeitando uma distância de segurança para evitar abalroamento.

RECOMENDAÇÕES

- 1) CONDUTOR! É importante que Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) Item 4.5 da NORMAM-211/DPC - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO - Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio, a vela ou a motor; e
- 3) REGRA 7 do RIPEAM Risco de Abalroamento - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

| | |
|----------------------------|--|
| Nº: 03/2024 | PROCESSO Nº 32.589/2018 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento entre canoas durante pescaria |
| Data: | 15/07/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Canoa |
| Atividade: | Transporte de passageiros |
| Local: | Rio Japiim, Mancio Lima – AC |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroação envolvendo duas canoas, com óbito de um dos condutores. Proprietário inabilitado navegava subindo o rio Japim, pela margem direita, quando em uma curva colidiu com outra canoa conduzida por seu proprietário, também inabilitado, que navegava descendo o rio pela mesma margem. Ambas as canoas propulsionadas a motor de rabetas e não inscritas. O abalroamento das embarcações causou a queda do condutor/proprietário e passageiros da primeira embarcação na água. O condutor da segunda embarcação e passageiros se jogaram na água na tentativa de resgatar as vítimas. Em seguida, o Corpo de Bombeiros foi acionado e localizou o condutor/proprietário da primeira embarcação já sem vida. Desse modo, foi constatado nos autos que os condutores/proprietários não possuíam conhecimentos mínimos para conduzir as respectivas embarcações, sobretudo navegar em um rio conhecido por suas curvas sinuosas. Além disso, estavam navegando em velocidade excessiva para o local; e não possuíam equipamento individual de salvatagem (colete salva-vidas). O desrespeito às regras de navegação foi a causa determinante do acidente. Demais disso, a imprudência e imperícia dos condutores contribuíram para o ocorrido, tendo como consequência a perda de uma preciosa vida humana. Não foram registrados danos materiais nem poluição hídrica.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que o proprietário de uma embarcação não autorize sua condução por pessoa inabilitada, para não expor a risco a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Os proprietários/condutores das embarcações agiram à revelia das Normas da Autoridade Marítima, conduzindo suas embarcações sem a obrigatória habilitação. A falta de perícia e desconhecimento das manobras marinheiras de segurança da navegação, terminou com a ocorrência do referido acidente, onde foi ceifada uma preciosa vida humana, a vida do próprio condutor;
- 3) A falta de conhecimento de navegação, das Normas em vigor e da habilitação põe em risco a segurança da navegação e da vida humana;
- 4) Os proprietários das embarcações, além de não estarem habilitados, não faziam uso do colete salva-vidas; e
- 5) Ambas as embarcações não eram inscritas nas Capitânicas dos Portos/Delegacias/Agências.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção, Conductor/Proprietário! 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);
- 2) Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos;
- 3) Tenha coletes salva-vidas em número suficiente para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se: o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil;
- 4) Não seja IMPRUDENTE, não entregue o timão da embarcação para crianças ou para inabilitados, é necessário que o condutor seja conhecedor das práticas da boa marinharia, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e
- 5) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação inesperada e evita acidentes. Para embarcações de pequeno porte, recomenda-se o uso constante de coletes salva-vidas pelos passageiros, principalmente para as crianças.

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 04/2024 | PROCESSO Nº 33.802/2019 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento entre duas lanchas |
| Data: | 20/04/2019 |
| Tipo da Embarcação: | Lanchas |
| Atividade: | Esporte e recreio |
| Local: | Rio Iguaçu, Boa Vista da Aparecida - PR |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento envolvendo duas lanchas no rio Iguaçu, nas proximidades do Condomínio Doce Vida, Salto Caxias, Boa Vista da Aparecida-PR, com óbito do condutor de uma das embarcações e danos materiais. Ambas as embarcações, classificadas para atividade de esporte e recreio e navegação interior, estavam sendo conduzidas por seus proprietários, condutores habilitados como Arrais Amadores (ARA). A primeira embarcação suspendeu da Marina do Condomínio Doce Vida, às 11h25min do dia 20/04/2019, sentido sudoeste, com dois tripulantes; e a segunda navegava em outro ponto, no sentido perpendicular à primeira. Por volta das 11h30min houve o abalroamento entre as duas embarcações. O acidente teve como consequência: óbito do condutor da primeira embarcação, que mesmo sendo levado ao hospital, faleceu; o emborcamento da segunda embarcação com a queda na água do condutor, que foi socorrido; e avarias nas duas embarcações. Embora os condutores fossem habilitados e experientes, os dois descumpriram o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – (RIPEAM), o que foi determinante para que ocorresse o acidente. Consta nos autos que ambos os condutores descumpriram a Regra 5 (vigilância) do RIPEAM; o condutor da segunda embarcação também descumpriu a regra 7 (risco de abalroamento); e a vítima que era o condutor da primeira embarcação descumpriu a Regra 15 do RIPEAM, cometendo erro de manobra. Não houve poluição hídrica.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Ao INICIAR a singradura, o Condutor DEVE utilizar todos os recursos de segurança para a proteção da embarcação, dos passageiros, da segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica;
- 2) Cumpra as normas e regulamentos. Se os condutores tivessem observado as Normas de Segurança para a Navegação, este acidente poderia ter sido evitado. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui o fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio;
- 3) Ao planejar uma singradura, o Comandante, Mestre ou Condutor da embarcação DEVE verificar se tem a bordo todo o material de salvatagem, em especial, os coletes salva-vidas em número suficiente para os passageiros e tripulantes; e
- 4) Antes de iniciar a manobra com uma embarcação, verifique se não há outras embarcações no seu entorno, a fim de evitar abalroamentos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e da NORMAM-211/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio;
- 2) 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 da situação e do risco de colisão; e
- 3) REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento - (a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 05/2024 | PROCESSO Nº 31.893/2017 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento entre moto aquática e uma lancha |
| Data: | 06/08/2016 |
| Tipo da Embarcação: | Moto aquática |
| Atividade: | Esporte e recreio |
| Local: | Rio Araguaiana, Araguaianã - TO |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma moto aquática navegava, atravessando o rio em direção ao porto da cidade de Araguaianã-TO, quando abalroou a embarcação que navegava subindo o rio Araguaia em direção à margem esquerda, ao lado do estado do Pará. Das embarcações envolvidas, apenas uma das embarcações é inscrita na Marinha do Brasil. Relatos dos pilotos e passageiros das embarcações afirmaram que a visibilidade era reduzida, o vento era fraco e a correnteza era moderada, no momento do acidente. Ambos os condutores não se avistaram e não realizaram manobras para evitar o abalroamento, infringindo a regra n.º 15 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM). Como resultado, houve danos materiais e pessoais: o condutor da moto aquática quebrou dentes e um passageiro sofreu um corte na cabeça e luxação no ombro. A imprudência do condutor da moto aquática por empreender navegação noturna sem as obrigatórias luzes de navegação em desacordo com a NORMAM-03/DPC e RIPEAM, colocou em risco a segurança da navegação e a vida de terceiros, sendo determinante para a materialização do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura da embarcação e não exposição a risco das vidas humanas e da segurança da navegação;
- 2) Se sua embarcação não estiver autorizada a navegar durante o período noturno, conforme estabelece a NORMAM-211/DPC, não se aventure, pois seu passeio pode virar uma tragédia. Segurança em primeiro lugar;
- 3) Item 4.3.3. da NORMAM-211/DPC - somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite. Os equipamentos ou atividades de recreio que interfiram na navegação somente podem permanecer operando nas águas à luz do dia, isto é, entre o nascer e o pôr do sol;
- 4) O condutor não manteve vigilância adequada durante a singradura, expondo a risco a segurança da navegação e da vida humana;
- 5) As embarcações navegando em águas sujeitas à condições específicas ficam submetidas às prescrições regionais que regulamentam as particularidades para aquela área, além da legislação nacional vigente; e
- 6) O condutor não manteve vigilância adequada durante a singradura, expondo a risco a segurança da navegação e da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) ATENÇÃO Conductor!! Item O 4.18.6. da NORMAM-211/DPC - Luzes de Navegação - todas as embarcações, quando em navegação noturna, deverão exibir luzes de navegação, conforme a parte "C" do RIPEAM. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
 - 2) Só navegue à noite se a embarcação estiver equipada com as luzes previstas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM);
 - 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às manobras emergenciais da navegação;
 - 4) Antes de suspender com sua embarcação, informe-se sobre a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de condições adversas; e
 - 5) Item 4.5. da NORMAM-211/DPC - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO
- Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio, a vela ou a Motor.

| | |
|----------------------------|--|
| Nº: 06/2024 | PROCESSO Nº 33.139/2019 |
| Acidente / Fato: | Abaloamento entre moto aquática e uma lancha |
| Data: | 25/12/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Moto aquática |
| Atividade: | Esporte e recreio |
| Local: | Distrito de barra do Jacuípe, Camaçari/BA |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 1 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abaloamento entre moto aquática e lancha na margem do Rio Jacuípe, Distrito de Barra do Jacuípe, Camaçari/BA. Ambas as embarcações possuem casco de fibra de vidro e são classificadas para atividades de esporte e recreio na navegação interior. Segundo depoimentos, o motonauta seguiu com a moto aquática para as proximidades da boca da Barra do Rio Jacuípe, mas retornou para perto da margem esquerda do rio, aproximadamente 15 (quinze) metros de distância, próximo à bóia amarela que delimita a área dos banhistas e da barraca "CAMPING", onde estavam seus familiares. Atendendo ao aceno de um familiar, o condutor da moto aquática guinou repentinamente para bombordo, cruzando a proa da lancha, que navegava nas proximidades da margem a cerca de 50 km/h, resultando no abaloamento. O acidente teve como consequências danos materiais às duas embarcações e a perda de uma preciosa vida humana. Consta nos autos que o erro de manobra de ambos os condutores foi a causa determinante. Assim, foi constatado que o acidente de navegação, tipificado no art. 14, alínea "a", da Lei nº 2.180/54, decorreu de imprudência, imperícia e negligência dos condutores, com menor parcela de culpa atribuída ao condutor da moto aquática. Não houve registro de poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os condutores de embarcações conheçam plenamente as normas da Autoridade Marítima e as regras de manobras marinheiras, a fim de não expor a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar a riscos;
- 2) Ao navegar em áreas de banhistas e em locais com pouco espaço para manobrar a embarcação, redobre a atenção e mantenha vigilância visual e auditiva;
- 3) **ATENÇÃO, CONDUTOR!** Lembre-se de que a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui o fator causal mais importante de acidentes com embarcações de esporte e recreio; e
- 4) A não observância das regras de governança por parte de ambos os condutores das embarcações resultou em erro de manobra, ocasionando o acidente e a perda de uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação, antes de mais nada, deve ser habilitado e conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar;
- 2) Ao suspender com uma embarcação, em especial a moto aquática, requer também muito cuidado e perícia. Afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair por aí; é necessário adotar algumas regras para garantir a própria segurança e dos outros navegantes e banhistas;
- 3) Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor de uma embarcação seja habilitado e mantenha atenção redobrada, com vigilância constante durante a singradura. Além disso, deve conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas; e
- 4) Ao navegar em área de banhistas é obrigatório que o condutor respeite a distância estabelecida na Norma da Autoridade Marítima, para evitar acidentes pessoais que poderão ser fatais.

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 07/2024 | PROCESSO Nº34.131/2020 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento entre rebocador e balsa |
| Data: | 18/01/2019 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio e balsa |
| Atividade: | Empurrador |
| Local: | Porto de São Raimundo no Rio Negro, Manaus - AM |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um rebocador e uma balsa, com as máquinas em ré, abalroou com outro REM, causando o naufrágio parcial da embarcação. Após o ocorrido, o comboio deixou o local sem prestar socorro ao REM. O acidente aconteceu durante a noite, mas as condições meteorológicas eram estáveis. Segundo os peritos, o comboio estava sendo conduzido, no momento do acidente, por um Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MMA), que não estava habilitado para operar esse tipo de embarcação. Dessa forma, o fator humano colaborou de maneira significativa para a ocorrência do acidente, já que o comboio deveria ser conduzido por um Contra Mestre Fluvial (CMF). Além disso, o fator material também teve papel importante, devido ao péssimo estado em que se encontravam ambas as embarcações. A imperícia do condutor, ao navegar sem a habilitação adequada, resultou em erro de manobra, sendo essa a causa determinante do acidente. A imprudência do aquaviário que conduzia o comboio sem a devida habilitação e com os Certificados Estatutários e TIE da embarcação vencidos pode ter contribuído para a materialização do acidente, que, por sorte, não resultou em vítimas. Não houve registro de poluição hídrica nem acidentes pessoais

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o condutor de uma embarcação esteja habilitado conforme a atividade para a qual a embarcação foi classificada e tenha pleno conhecimento das normas de segurança, a fim de não expor a risco as vidas humanas e as fazendas de bordo.
- 2) Atenção, Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da viagem e procure conhecer as Normas da Autoridade Marítima e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário a fim de não expor a risco seus tripulantes;
- 3) Não se deve abdicar da segurança, em especial, não permitir que os tripulantes exerçam atividades a bordo além daquelas que estão qualificados; e
- 4) O proprietário da embarcação DEVE observar o Cartão de Tripulação de Segurança, para não expor a risco a segurança da embarcação e da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Proprietário/Comandante da embarcação estabelecer as medidas de precaução de segurança quanto às atividades desenvolvidas pelos seus tripulantes, NÃO podendo ser diferentes daquelas para as quais a embarcação foi classificada pelo representante da Autoridade Marítima;
- 2) Comandante, lembre-se de que você é o responsável pela segurança de sua embarcação, bem como de seus tripulantes. Seja prudente! NÃO autorize seus tripulantes a executarem atividades a bordo para as quais não estão qualificados;
- 3) Item 1.1 da NORMAM-201/DPC - Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominada tripulação de segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A; e
ITEM 1.2 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS
1.2.1. As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no artigo 1.4. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

| | |
|---------------------|--|
| Nº: 08/2024 | PROCESSO Nº 32.604/2018 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento entre uma escuna e um veleiro |
| Data: | 14/01/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Escuna contra veleiro |
| Atividade: | Esporte e recreio |
| Local: | Ilha da Bexiga, Paraty – RJ |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve. |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Abalroamento com danos materiais a uma das embarcações ocorrido nas proximidades da Ilha da Bexiga, em Paraty–RJ. O acidente envolveu uma escuna que transportava 70 (setenta) passageiros e um veleiro parado, com danos materiais a segunda embarcação. A escuna saiu de uma marina e navegava com destino a Praia Vermelha, em Paraty. Nas proximidades da Ilha da Bexiga, o veleiro, que estava parado e iniciando a manobra de velejo, foi atingido pela escuna, que se aproximou repentinamente, culminando no abalroamento. O veleiro foi arrastado pela escuna e sofreu diversas avarias. Consta nos autos, que a escuna estava irregular, com a tripulação em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS). Por outro lado, o veleiro estava regularizado e o condutor possuía a habilitação necessária. O proprietário da escuna agiu de forma negligente ao autorizar a saída da embarcação com a tripulação de segurança incompleta, em desacordo com o CTS. A escuna foi conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Convés, quando o previsto seria um Marinheiro de Convés para a função. Além disso, houve imprudência por parte do condutor da escuna, que descumpriu as regras 5 e 7 do RIPEAM, navegando em área restrita sem manter vigilância adequada, e não manobrou para evitar o abalroamento. A navegação desatenta da escuna, conduzida por um marinheiro não habilitado para a função, foi a causa determinante para o acidente. Não houve registro de danos pessoais e poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que o proprietário de uma embarcação não autorize sua condução por pessoa não habilitada, ou com habilitação inferior ao Cartão de Tripulação de Segurança(CTS) para não expor a risco a segurança da navegação e das vidas humanas. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 3) Durante toda a singradura, esteja atento e vigilante. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos; e
- 4) É essencial que os aquaviários de serviço mantenham vigilância constante à navegação e às manobras sendo realizadas, evitando distrações ou a realização de outras tarefas que possam interferir com a condução segura da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) 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-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br.
- 2) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a vida dos de bordo, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 3) Item 1.4. da NORMAM-202/DPC - LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO (CTS)
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; e
- 4) Informe seu plano de navegação e a lista das pessoas a bordo ao seu iate clube. Caso não seja associado a nenhuma entidade, informe à sua família, amigos e/ou vizinhos sobre o seu destino e a previsão de retorno.

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 9/2024 | PROCESSO Nº 29.955/2015 |
| Acidente / Fato: | Abalroamento envolvendo uma lancha e um barco |
| Data: | 31/12/2014 |
| Tipo da Embarcação: | Lancha motor |
| Atividade: | Transporte de passageiros |
| Local: | Ilha de Enéas, Valença - BA |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor, conduzida por um aquaviário não habilitado, partiu da Ilha de Enéas, no sentido de Valença, com destino ao Morro de São Paulo, navegando pelo canal. O condutor avistou um barco pesqueiro e, ao se aproximar, guinou para boreste (BE). No entanto, o condutor do pesqueiro também manobrou em direção à lancha. O condutor do pesqueiro relatou que estava tentando evitar a colisão, ao perceber o risco iminente, mas, devido à proximidade das embarcações e ao espaço limitado, não conseguiu evitar o acidente e, para se proteger, pulou na água com seu filho de 15 anos. Rapidamente, as embarcações se aproximaram, resultando na colisão entre elas. As embarcações estavam em alta velocidade e com a arrumação inadequada das bagagens na lancha, restringindo a visibilidade do condutor, fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente. Além disso, condutores inabilitados foram contratados pelos proprietários das embarcações, atitude imprudente, considerando que se tratava de embarcações destinadas ao transporte de passageiros, colocando várias vidas em risco. As causas determinantes para o acidente foram: erro de manobra, excesso de velocidade e contratação de condutores inabilitados. Houve danos materiais nas embarcações, mas sem vítimas ou poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o Condutor de uma embarcação seja habilitado e dobre a atenção mantendo vigilância constante durante a singradura, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Ao navegar em área restrita é obrigatório que o condutor respeite a distância e a velocidade estabelecida na Norma da Autoridade Marítima e a NPCP da Capitania dos Portos da jurisdição, para evitar acidentes pessoais que poderão ser fatais;
- 3) É imprescindível que estabeleça medidas de precaução de segurança quando navegar em área de manobra restrita, e o Condutor deve conhecer as regras do RIPEAM para NÃO expor a risco as vidas humanas e a segurança da navegação;
- 4) O Condutor de uma embarcação deve conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar; e
- 5) O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento Mar (RIPEAM-72), deve ser estudado por todos os navegantes, em especial, as regras específicas para evitar abalroamentos e colisões.

RECOMENDAÇÕES

- 1) ANTES DE INICIAR A SINGRADURA: 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-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) 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
- 3) REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento
 - (a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Nº: 10/2024 | PROCESSO Nº 32.763/2018 |
| Acidente / Fato: | Assalto a comboio durante navegação |
| Data: | 21/10/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio |
| Atividade: | Empurrador |
| Local: | Rio Amazonas- Belém - PA |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Assalto ao comboio, formado por um rebocador e uma balsa, que navegava pela margem esquerda do rio Amazonas, Belém–PA. O roubo foi realizado por nove assaltantes: três estavam armados e em uma bajara com motor de rabeta, dirigindo-se até o comando do empurrador, fazendo reféns dois tripulantes que estavam de serviço. Os outros seis atacaram por bombordo da balsa em um barco B/M “SEM NOME” e se dirigiram às carretas baú. Arrombaram oito carretas baú, mas somente de uma levaram toda a carga. Após o assalto, que durou aproximadamente 3 horas, os assaltantes desatracaram do comboio com a carga roubada e se dirigiram para a cidade de Santarém–PA. As autoridades policiais resolveram o crime, identificando sua materialidade e autoria. A prova técnica do IAFN apontou que o assalto ocorreu devido ao repasse de informações fornecidas pelo Comandante a estranhos sobre a carga transportada. Consta nos autos que a causa determinante foi ação dolosa. Houve danos materiais, mas não houve registros de poluição hídrica.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura da carga e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e segurança da navegação para não exposição a risco as vidas humanas e fazendas de bordo.
- 2) Se sua embarcação transportar cargas, quando for suspender, verifique se há cargas valiosas, procure manter sigilo da carga transportada e redobre a segurança a bordo;
- 3) É dever de todo Condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança dos passageiros, da carga, tripulantes e da segurança da navegação estando sujeito a pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas Normas da Autoridade Marítima além de sanções penais previstas em Lei; e
- 4) O Comandante de um comboio deverá manter vigilância constante quanto a segurança da navegação e aproximação de outras embarcações suspeitas com provável intenção de entrar a bordo do empurrador/balsa.

RECOMENDAÇÕES

- 1) NAVEGAÇÃO é a Ciência e a Arte de conduzir, com segurança, um navio, uma embarcação de um ponto a outro da superfície da terra.
- 2) O armador/proprietário de uma embarcação é o responsável por todos a bordo. Se você for o comandante da embarcação, deverá estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes, da navegação e da embarcação devendo 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;
- 3) Há algum tempo, vem sendo registradas ocorrências de assaltos em embarcações, em especial, aquelas que transportam cargas valiosas, não só na área marítima, mas também nas áreas fluviais. Os condutores devem redobrar a atenção e implementarem medidas preventivas de segurança para proteção da carga transportada;
- 4) O aumento deste tipo de ações ilegais fez com que a IMO viesse a legislar de forma a preencher este vazio legislativo existente, trazendo assim o entendimento sobre o local do ato, separando o que é pirataria, e o que é considerado assalto a mão armada contra navios. A pirataria ocorre em alto mar, na Zona Econômica Exclusiva e Zona Contígua, de acordo com o art. 58º, enquanto os assaltos a mão armada contra navios, são realizados dentro da jurisdição territorial de um Estado; e
- 5) Antes de cada viagem, o comandante de toda embarcação/comboio deverá assegurar que a derrota pretendida, do porto de partida até o primeiro porto de escala, seja planejada utilizando as medidas de segurança apropriadas, necessárias para a viagem pretendida, contendo informações precisas e às limitações à navegação e aos riscos que forem de natureza permanente ou previsíveis.

| | |
|---------------------|-----------------------------------|
| Nº: 11/2024 | PROCESSO Nº32.443/2018 |
| Acidente / Fato: | Avaria de máquina, por pane seca |
| Data: | 12/03/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Balsa de travessia |
| Atividade: | Transporte de carga e passageiros |
| Local: | Rio Timbó / Maria Farinha - PE |
| Área de navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma balsa, classificada para navegação interior e transporte de passageiros e carga, fazia a travessia do rio Timbó, nas proximidades da Praia de Maria Farinha, PE. Durante o percurso, sofreu uma avaria de máquinas (pane seca), deixando a embarcação à deriva e logo depois sendo a mesma fundeada para aguardar o abastecimento. De acordo com os relatos constantes no processo, após fundear, um tripulante embarcou numa lancha com uma “bombona” para providenciar o combustível. Após seu retorno, a embarcação foi abastecida e seguiu viagem normalmente até o desembarque de todos os ocupantes. Além disso, a embarcação trafegava com a tripulação incompleta, pois a bordo estavam somente dois Marinheiros Auxiliares de Convés, sendo a mesma conduzida por um deles. A negligência no abastecimento de combustível resultou na pane do motor. A causa determinante para que ocorresse o acidente foi a deficiência no abastecimento, decorrente da imprudência do Condutor e do Proprietário de fato. A embarcação não dispunha da quantidade de combustível correta para a singradura, o que comprometeu a segurança da navegação e expôs as vidas de bordo a risco. Não houve registro de acidentes pessoais nem poluição ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o Condutor e os tripulantes de uma embarcação sejam habilitados de acordo com suas funções a bordo de acordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e tenham pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da viagem e procure conhecer as Normas da Autoridade Marítima e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário a fim de não expor a risco seus tripulantes, os passageiros e a carga transportada;
- 3) Não se deve abdicar da segurança, em especial, não permitir que os tripulantes exerçam atividades a bordo além daquelas que estão qualificados; e
- 4) O Condutor/proprietário da balsa empreenderam singradura sem a quantidade de combustível necessária para realizar o trajeto, expondo a risco os passageiros, tripulantes e as fazendas de bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender, reabasteça a embarcação com combustível suficiente para realizar o trajeto programado e inspecione-a quanto a vazamentos de combustível, especialmente no compartimento dos motores;
- 2) Calcule o consumo de combustível para ir e voltar. Faça o cálculo em três partes: um terço para ir, outro para voltar e um de reserva;
- 3) Item 1.4. da NORMAM-202/DPC - LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO CTS
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;
- 4) 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;
- 5) A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;
- 6) Tenha a bordo todo o material de salvatagem em boas condições de conservação e nas quantidades previstas; e
- 7) Mantenha os coletes de salva-vidas em local de fácil acesso. Antes de suspender, faça a demonstração aos passageiros sobre o seu uso.

| | |
|---------------------|---|
| Nº: 12/2024 | PROCESSO Nº33.647/2019 |
| Acidente / Fato: | Colisão de comboio com pedras |
| Data: | 12/09/2018 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio |
| Atividade: | Empurrador |
| Local: | Pedral do Silveira, Rio Madeira, Porto Velho – RO |
| Área de navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O comboio, composto por um empurrador e duas balsas, partiu do Porto Levi, em Porto Velho-RO, com destino a Manaus-AM. Conforme relatado nos autos do processo, a visibilidade estava restrita devido à fumaça proveniente das queimadas na região, com vento fraco; no entanto, os equipamentos de navegação e as luzes estavam funcionando adequadamente. O acidente ocorreu durante o trajeto, nas proximidades da Comunidade Belmonte, quando o comboio atravessou o Pedral Silveira e contornou o Pedral do Brilhante. A balsa de maior calado acabou colidindo com o Pedral, ficando à sua esquerda (bombordo). Para evitar a perda total da carga e o afundamento da balsa, além de reduzir o prejuízo causado pela perda da carga transportada, o Comandante optou por encalhar intencionalmente o comboio na praia, próximo ao local da colisão. A causa determinante do acidente foi o fato de o Comandante ter assumido o risco de navegar de maneira imprudente, deixando o Pedral do Brilhante à esquerda (bombordo), ao invés de seguir pelo canal de navegação, com o referido Pedral à direita (boreste). Esse erro básico de manobra, decorrente da imperícia do Comandante, resultou na colisão e nos danos materiais, sem registros de danos pessoais ou ambientais

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de embarcação que opera com comboio deve ter atenção quanto a segurança da navegação e da carga assegurando-se que a singradura seja realizada de acordo com as normas de preventivas de segurança e salvaguarda da vida humana;
- 2) Para segurança da navegação e da embarcação, antes de iniciar uma singradura de travessia, é imprescindível que o Comandante do empurrador mande verificar se as cargas foram devidamente peadas a fim de que não se desloquem a bordo;
- 3) O treinamento contínuo dos tripulantes garante uma qualidade à segurança da navegação, considerando que uma grande parcela das causas de acidentes vem de erros humanos;
- 4) A navegação deve ser realizada utilizando-se as vias e canais navegáveis. Os atalhos podem trazer sérios riscos a segurança da navegação; e
- 5) Em casos especiais, onde ocorrem curvas muito fechadas ou obstáculos que devam ser desviados, há a possibilidade de desmembramento do comboio (do conjunto de barças) para realizar a passagem com menor risco. Perde-se mais tempo, mas não perde a carga.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção Comandante! Antes de suspender com o seu comboio, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Leia e conheça o RIPEAM, as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação onde estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações, com acesso na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) Também é comum haver variação de calados das barças em função da época do ano. O Comandante do empurrador deve ter sua derrota muito bem traçada para desviar dos obstáculos e a carga devidamente peada para evitar deslocamento a bordo;
- 3) O Comandante do empurrador deve ter as informações sobre as profundidades de todos os trechos da via navegável, assim como informações meteorológicas atualizadas para enfrentar as intempéries da navegação;
- 4) Para garantir boa manobrabilidade ao comboio, o empurrador deve obrigatoriamente possuir alta potência total instalada e no mínimo dois propulsores, com eixos o mais espaçados possível. Devendo evitar navegação em trechos desconhecidos e que não conste como via navegável; e
- 5) Comboios fluviais são embarcações especiais que devem se adaptar à via navegável e às suas restrições específicas e temporais, a fim de transportarem cargas com eficiência e segurança.

| | |
|----------------------------|----------------------------------|
| Nº: Nº 13/2024 | PROCESSO Nº 33.038/2018 |
| Acidente / Fato: | Encalhe de embarcação de pesca |
| Data: | 15/08/2018 |
| Tipo da Embarcação: | Barco |
| Atividade: | Pesqueiro |
| Local: | Terminal Pesqueiro / Cabedelo-PB |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Encalhe envolvendo um barco pesqueiro nas proximidades do Terminal Público Pesqueiro/Cabedelo–PB. A embarcação se despreendeu do local onde estava abarrancada após o rompimento da amarra, que se encontrava em estado precário. Conforme consta no processo, a embarcação envolvida era um B/P, classificado para pesca em áreas de navegação de longo curso. O acidente ocorreu quando a embarcação se despreendeu do local onde estava abarrancada e ficou à deriva, encalhando em um banco de areia a cerca de 400 metros do terminal de pesca. Após o encalhe, a Capitania dos Portos da região foi avisada e enviou uma equipe de Inspeção Naval. Segundo os peritos, o fator material contribuiu para o acidente, uma vez que não houve manutenção nas amarras da embarcação, não havia aparelho de fundeio, nem equipamentos de navegação. Assim, a negligência dos proprietários contribuiu para a ocorrência do acidente, pois a falta de vigilância sobre a embarcação e a falta de inspeção no estado das espias foram determinantes para que se materializasse o acidente. Não houve registros de acidentes pessoais, danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações, redobrem a atenção e mantenham vigilância constante, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) O condutor/proprietário de uma embarcação deve conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima, a serem utilizadas por ocasião da singradura. Caso a embarcação esteja atracada ou amarrada, fazer inspeções de rotina na amarração da embarcação e manter vigilância constante, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar;
- 3) Os cabos ou espias de amarração de uma embarcação que estiver atracada ou amarrada, NÃO podem sofrer desgaste, devendo estar em boas condições para não comprometer a segurança da embarcação e da navegação; e
- 4) Quando uma embarcação estiver atracada ou amarrada, deve-se manter uma pessoa qualificada a bordo para cuidar da segurança da embarcação, quanto a alagamento, incêndio e segurança da amarração.

RECOMENDAÇÕES

1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;

2) MEDIDAS SOBRE USO, CONSERVAÇÃO E INSPEÇÃO DE CABOS

Os representantes dos armadores deverão ter pleno conhecimento das recomendações sobre uso, conservação e inspeção de cabos, conforme critérios mínimos descritos abaixo:

- a) Cabos de nylon e polipropileno são indicados pela alta durabilidade, baixa absorção de água e resistência à deterioração;
- b) Devem ser estivados longe de fontes de calor e mantidos livres de contato com produtos químicos e/ ou oleosos;
- c) Os cabos deverão evitar exposição à luz do sol por longos períodos quando não estiverem em uso, de forma a armazená-los em local apropriado;
- d) Os cabos de amarração deverão ser inspecionados pela tripulação, de forma antecipada a cada atividade de amarração;
- e) Se houver uma pernada inteira rompida ou desgaste superior a 20%, o cabo deve ser retirado imediatamente de uso;
- f) Um grande número de cordões partidos indica o uso excessivo e redução de resistência; e
- g) Após cada manobra, recomenda-se uma reunião entre os tripulantes para a avaliação de falhas de procedimentos e discussão de métodos corretivos/preventivos.

| | |
|---------------------|---------------------------------|
| Nº: 14/2024 | PROCESSO Nº 33.902 /2020 |
| Acidente / Fato: | Encalhe de chatas sem propulsão |
| Data: | 24/02/2018 |
| Tipo da Embarcação: | Balsas |
| Atividade: | Transporte de carga |
| Local: | Rio Tietê, Pereira Barreto – SP |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Seis chatas, sem propulsão, estavam amarradas a uma peça de um muro guia desativado, sob a ponte de Pereira Barreto-SP. Consta no processo que as embarcações se desprenderam da amarração e ficaram à deriva, vindo posteriormente a encalhar. Segundo os peritos, o cabo de amarração do comboio se soltou, fazendo com que as balsas fossem levadas pela correnteza por aproximadamente mil metros até encalharem nas margens do rio Tietê, onde permaneceram até o dia seguinte. Além disso, a mudança repentina no tempo, com fortes chuvas e ventos atingindo a localidade no momento do acidente, pode também ter contribuído para o ocorrido. Uma equipe da Capitania, com o apoio de funcionários de um areeiro local e de um rebocador, foi enviada para retirar as chatas de onde se encontravam e levá-las de volta ao local onde estavam anteriormente amarradas. A causa determinante do acidente foi a deficiência na amarração. A empresa proprietária foi apontada como responsável pelo ocorrido, devido à sua conduta negligente, por não zelar pelas embarcações, deixando-as abandonadas e sem manutenção. Houve registro de danos materiais, mas não ocorreram acidentes pessoais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Armadores, proprietários e comandantes devem assegurar-se sempre que foram realizadas análises de risco das principais operações e atividades de bordo. As fainas marinheiras exigem conhecimento e medidas preventivas de segurança ;
- 2) O pessoal que realiza operações de amarração/ou fundeio de uma embarcação bem como as atividades rotineiras de bordo, devem ser devidamente treinados nessas fainas e aptos na resolução de problemas, principalmente falhas que possam afetar segurança da navegação;
- 3) Os encalhes são normalmente provocados por erros da navegação (navegação por rumos práticos, utilização de bóias como referência ao invés da observação de pontos notáveis) ou até por falha na amarração da embarcação quando atracada ou abarrancada; e
- 4) Os comboios de balsas devem ter uma amarração reforçada para não haver o desprendimento de balsas que estão atreladas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 4.29. da NORMAM-202/DPC - GENERALIDADES
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.
As amarras poderão ser de elos malhetados ou não, cabos de aço ou materiais sintéticos.
Para as embarcações classificadas, deverão ser seguidos os requisitos previstos nas regras da Sociedade Classificadora.
- 2) As espias para amarração da embarcação ou conjunto de balsas deverão estar em bom estado de conservação e possuir dimensões adequadas e alças permanentes. Lembre-se, segurança nunca é demais;
- 3) As condições ambientais adversas (ondas e ventos) pode aumentar perigosamente os ângulos de inclinação e de jogo, se o conjunto de balsas estiver amarrado ao cais ou em outro local, reforce a amarração e como garantia da segurança, todas as amarras do comboio devem ser verificadas por mais de uma pessoa da tripulação ou da operação; e
- 4) Os comboios fluviais de chatas, sem dirigibilidade e locomoção próprias, que são unidos rigidamente por meio de cabos de amarração e impulsionados por um ou mais empurradores, deve-se ficar atento às condições meteorológicas quando amarrados ou atracados ao cais, a fim de, se necessário, aumentar as medidas de precaução de segurança para não comprometer a segurança da navegação."

| | |
|----------------------------|---|
| Nº: 15/2024 | PROCESSO Nº33.158/2019 |
| Acidente / Fato: | Encalhe de veleiro |
| Data: | 14/09/2018 |
| Tipo da Embarcação: | Veleiro |
| Atividade: | Esporte recreio |
| Local: | Praia de Itapocu Itapocu/ Araquari - SC |
| Área de Navegação: | Interior 2 |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um veleiro, classificado para esporte e recreio em navegação de mar aberto, suspendeu de Bombinhas-SC com destino a Santos-SP e encalhou na praia, no município de Araquari-SC. A embarcação estava sendo conduzida por um Mestre Amador/Motonauta, com dois passageiros a bordo (seus dois filhos). Conforme consta no processo, o veleiro navegava há cerca de 5 horas, mesmo com o condutor tendo conhecimento da emissão de um aviso pelo Serviço Meteorológico Marinho sobre mau tempo, mar grosso e ressacas nas proximidades. A embarcação prosseguiu viagem até o momento em que ficou à mercê do vento, momento em que o condutor resolveu "rizar" as velas. O veleiro navegava apenas por visibilidade, já sem sinal do GPS e do aplicativo NAVIONIC, até encalhar. Após o encalhe, o veleiro ficou sujeito à ação do mar grosso e da ressaca. O acidente resultou em perda total da embarcação e ferimentos leves em um dos passageiros, sendo que todos a bordo sofreram com hipotermia. Constatou-se nos autos que a imprudência do condutor ao tomar a decisão deliberada de enfrentar o mar, mesmo ciente das condições meteorológicas adversas, foi determinante para que o acidente se concretizasse. Houve danos pessoais e materiais, mas não houve registros de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A falta de experiência aliada a não utilização dos equipamentos de auxílio a navegação pode ser um fator contribuinte para um acidente náutico. Utilize os equipamentos de auxílio a navegação para navegação noturna ou navegação entre portos nacionais ou costeira;
- 2) Antes de iniciar a singradura, faça uma leitura do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) e das Normas da Autoridade Marítima, isso, ajuda o navegante a sanar algumas dúvidas quanto as medidas preventivas de segurança da navegação;
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos; e
- 4) É crucial para os Comandantes terem conhecimento das condições meteorológicas prevalentes ou previstas bem como qual é o estado do mar, de modo a determinar se sua embarcação será capaz de suportar tais condições quando navegando.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O proprietário de uma embarcação deve ter o constante cuidado com a manobra e condução segura da embarcação, em especial, quando for realizar navegação entre portos, a fim de NÃO colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Mantenha uma leitura atualizada do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e da NORMAM-03/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas - cujo conteúdo contempla as experiências obtidas em acidentes anteriores; sobretudo, cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte recreio;
- 3) Encalhes são normalmente provocados por erros da navegação (navegação por rumos práticos, utilização de bóias como referência ao invés da observação de pontos notáveis); e
- 4) Acesse o Aplicativo de visualização de Informações de Segurança Marítima - "Boletim ao Mar", foi desenvolvido pelo Instituto Rumo ao Mar (RUMAR), em parceria com a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e o Abrigo do Marinheiro, para disseminação dos boletins meteorológicos, avisos de mau tempo, cartas sinóticas e modelos numéricos de previsão do tempo, bem como os Avisos Rádio Náuticos e SAR.

| | |
|---------------------|--|
| Nº: 16/2024 | PROCESSO Nº 33.393/2019 |
| Acidente / Fato: | Encalhe seguido de água aberta de um comboio |
| Data: | 19/04/2018 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio formado por empurrador e balsa |
| Atividade: | Empurrador |
| Local: | Rio Nhamundá, Nhamundá – AM |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | Não houve |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por rebocador/empurrador e balsa suspendeu do município de Faro com destino à Terra Santa-PA, transportando resíduos de óleo queimado e filtros usados para a cidade de Belém. O acidente ocorreu quando o comboio se aproximou de Nhamundá, a cerca de 100 metros da margem, e o fundo do empurrador colidiu com pedras, o que provocou água aberta e o encalhe da embarcação. Além disso, as embarcações navegavam sob o comando de um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAF), cuja habilitação não era adequada para a função, uma vez que o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) previa que fosse comandado por um Contramestre. O desencaixe foi feito com o auxílio de duas embarcações não identificadas, sendo constatada uma fenda no casco do empurrador. Felizmente, não houve derramamento de óleo. O erro de manobra do condutor, cuja qualificação era inferior à exigida, combinado com a falta de uso dos equipamentos de navegação que tinha a bordo, como o ecobatímetro, durante passagem por região com pedras, foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos materiais, mas sem registro de acidentes pessoais nem poluição ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É crucial que os Comandantes de embarcações conheçam às Normas da Autoridade Marítima e tenham conhecimento dos equipamentos e recursos da navegação existentes a bordo, e façam uso desses equipamentos a fim mitigar a possibilidade de ocorrência de acidentes;
- 2) As Tripulações de Segurança devem estar de acordo com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), para que todos tenham qualificação compatível com as funções de bordo;
- 3) HABILITAÇÃO - Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação/qualificação para navegar. Há um grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida qualificação, pondo em risco a segurança da navegação, da vida humana e das fazendas de bordo; e
- 4) Se o condutor soubesse utilizar o ecobatímetro, poderia ter evitado o acidente. Para tanto, é crucial que todos os aquaviários que formam as Tripulações de Segurança a bordo, sejam qualificados conforme o CTS.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação, antes de mais nada, deve ser habilitado/qualificado para a função de bordo e conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2) Item 1.2. da NORMAM-201/DPC - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS
As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no Artigo 1.4. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);
- 3) 1.4 NORMAM-202/DPC - LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO CTS
1.4.1. 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;
- 4) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 5) Tenha atenção redobrada com crianças e idosos a bordo, não exponha a risco o seu garupa.

| | |
|----------------------------|--|
| Nº: 17/2024 | PROCESSO Nº 32.687/2018 |
| Acidente / Fato: | Explosão a bordo de embarcação de apoio marítimo |
| Data: | 21/02/2017 |
| Tipo da Embarcação: | Suplay |
| Atividade: | Apoio marítimo |
| Local: | Campos de Lula, Baía de Santos - Rio de Janeiro - RJ |
| Área de Navegação: | Mar aberto |
| Vítimas: | 1 vítima fatal |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação estava fundeada no Campo de Lula, na Baía de Santos, área do pré-sal, no litoral do Estado do Rio de Janeiro, quando ocorreu uma explosão a bordo. Técnicos de uma empresa contratada estavam a bordo da embarcação realizando o pré-comissionamento das linhas do poço de Lula Extremo Sul, trecho 1, com a limpeza e verificação da integridade das linhas. No momento do acidente, a operação se encontrava na última fase de despressurização da linha de pré-comissionamento. A explosão causou o rompimento, a corrosão e avarias em diversas tubulações de aço; danificou válvulas de bloqueio e de alívio; e rasgou mangotes de alta pressão (com capacidade de 2.500 psi) do sistema de pré-comissionamento, rompendo também a malha de aço desses componentes. O acidente resultou na morte de um tripulante, em lesões corporais em outros quatro, e em danos materiais. Conforme apurado, a causa determinante do acidente foi a sobrepressão pontual interna à tubulação ou a formação de uma névoa externa de MEG, que foi inflamada por uma fonte de ignição desconhecida, assemelhando-se a casos de natureza fortuita. O acidente foi classificado como acidente de navegação, conforme o art. 14, alínea "a", da Lei nº 2.180/54. É importante destacar que as empresas envolvidas devem adotar medidas para mitigar os efeitos de acidentes semelhantes em futuras atividades de pré-comissionamento de dutos de gás, incluindo a avaliação da necessidade de substituir o MEG por uma substância mais estável. Não houve registro de poluição.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Comandantes de navios sejam conhecedores das fainas realizadas a bordo e seus tripulantes qualificados para a atividade para a qual a embarcação é classificada, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Os trabalhadores aquaviários devem ficar atentos as medidas preventivas de segurança para a preservação da vida, da embarcação e da segurança da navegação;
- 3) A realização das fainas de bordo, é importante serem precedidas de briefing, a fim de evitar erros e acidentes que podem ser fatais às vidas dos tripulantes;
- 4) Para operar os sistemas de bordo, é fundamental que os operadores tenham profundo conhecimento e familiarização na operação do sistema, a fim de evitar acidentes; e
- 5) Ao trabalhar com produtos químicos, é fundamental seguir rigorosas normas de segurança para evitar acidentes e exposições perigosas. A sobrepressão interna à tubulação, por motivos desconhecidos, foi crucial para ceifar uma preciosa vida humana de um tripulante e deixar outros quatro com lesões corporais

RECOMENDAÇÕES

- 1) Ao trabalhar com MEG, os trabalhadores envolvidos devem seguir rigorosamente as instruções do fabricante e do Safety Data Sheet (SDS). Lembre-se: A segurança é responsabilidade de todos. Os aquaviários que trabalham com produtos químicos, em especial, ETILENO GLICOL (MEG), devem realizar treinamentos regulares sobre a segurança com o MEG, e verificar regularmente a manutenção dos equipamentos de proteção;
- 2) De acordo com a empresa Quimesp Química Ltda, o ETILENO GLICOL (MEG)
 - Perigos específicos provenientes da substância ou mistura:
 A combustão do produto químico ou de sua embalagem pode formar gases irritantes e tóxicos como monóxido e dióxido de carbono. Os vapores podem ser mais densos que o ar e tendem a se acumular em áreas baixas ou confinadas, como bueiros e porões. Os contêineres podem explodir se aquecidos.
- 3) Condições de armazenamento seguro, incluindo qualquer incompatibilidade
 - Prevenção de incêndio e explosão: Não é esperado que o produto apresente perigo de incêndio ou explosão.
 - Condições adequadas: Armazene em local bem ventilado e longe da luz solar. Mantenha o recipiente fechado. Manter armazenado em temperatura ambiente que não exceda 35°C
 - Condições a serem evitadas: Temperaturas elevadas. Contato com materiais incompatíveis; e
 - Materiais incompatíveis: Ácidos Fortes, Bases Fortes, Oxidantes fortes e Sódio.

| | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Nº: 18/2024 | PROCESSO Nº 29.844/2015 |
| Acidente / Fato: | Naufrágio de canoa |
| Data: | 18/10/2014 |
| Tipo da Embarcação: | Canoa |
| Atividade: | Transporte de passageiros |
| Local: | Rio Araguaia, Aragominas – TO |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 Vítima fatal |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma canoa a motor, sem nome e não inscrita, com três pessoas a bordo e sem nenhum material de salvatagem, navegava conduzida por um condutor não habilitado no rio Araguaia, durante o período noturno, sem as luzes de navegação obrigatórias. Quando se aproximava do Município de Aragominas–TO, a embarcação naufragou, lançando os passageiros nas águas do rio. Dois ocupantes conseguiram nadar até a margem, mas, infelizmente, um deles faleceu, sendo encontrado no dia seguinte, já sem vida. O acidente também resultou na perda da embarcação. De acordo com os peritos, as condições climáticas contribuíram para o acidente, pois houve uma repentina alteração do tempo. Como era noite e o condutor não estava habilitado, ele não tinha o conhecimento necessário para realizar uma leitura do tempo, encontrando-se despreparado para a navegação nesse trecho do rio. A negligência e a imperícia do condutor, que estava conduzindo a embarcação sem ser habilitado e com passageiros a bordo sem coletes salva-vidas, resultaram no naufrágio e na perda da embarcação, além de ceifar uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Antes de suspender com uma embarcação, tenha pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção às Normas da Autoridade Marítima durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Navegação em período noturno com embarcação não preparada para essa atividade, representa sérios riscos para a segurança da navegação, das pessoas e, principalmente se não estiver fazendo uso do colete salva-vidas;
- 3) 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; e
- 4) Suspender com sua embarcação sem o material de salvatagem, em especial, os imprescindíveis coletes salva-vidas, expõe todos de bordo a risco desnecessários, podendo ocorrer acidentes fatais.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Leia e conheça o RIPEAM, as normas da Capitania dos Portos de sua área dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAN 211/DPC, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações, acesso na página www.dpc.mar.mil.br;
 - 2) Faça o planejamento do seu trajeto. Verifique se a sua embarcação possui condições para navegar em período noturno. Se sua embarcação for autorizada pela autoridade marítima para navegar em período noturno, conheça as características dos faróis e da sinalização náutica;
 - 3) Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos. Seja vigilante na condução de sua embarcação;
 - 4) Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mau tempo;
 - 5) Antes de suspender com sua embarcação, inspecione seu material de salvatagem e verifique se há coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que irão embarcar; e
 - 6) Verifique, cuidadosamente, se a embarcação possui as luzes e sinais sonoros (apito/buzina), de acordo com o previsto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), e em perfeitas condições.
- “Segurança da navegação: quem valoriza a vida, respeita.”

| | |
|----------------------------|--|
| Nº: 19/2024 | PROCESSO Nº 35.099/2021 |
| Acidente / Fato: | Queda de veículo e motorista durante travessia de balsa |
| Data: | 18/06/2020 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio (empurrador/ balsa) |
| Atividade: | Transporte de passageiros e carga |
| Local: | Rio Tijuco entre os municípios de Ipiáçu/Santa Vitória-MG. |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador e uma balsa, classificado para a atividade de transporte de passageiros e carga em área de navegação interior, navegava sem a tripulação de segurança exigida pela Norma da Autoridade Marítima. A bordo da balsa, além do motorista do caminhão, encontravam-se um Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MAM), e no empurrador, um Marinheiro Fluvial de Convés (MFC), que estava conduzindo a embarcação. No entanto, faltava o contramestre. A balsa transportava um caminhão carregado com milho, além do condutor do veículo, e realizava a travessia no rio Tijuco, entre os municípios de Tijuco e Santa Vitória (MG). Por volta de 200 metros da margem, o motorista do caminhão subiu no veículo e deu partida. Ato contínuo, o caminhão deu marcha à ré, mas a balsa não conseguiu sustentar o peso do veículo, fazendo com que a proa se erguesse e, conseqüentemente, o caminhão fosse lançado na água pela popa. O acidente resultou no óbito do motorista por afogamento, na perda da carga e nos danos ao veículo. Embora a tripulação de segurança devesse ser composta por três tripulantes, estavam presentes apenas dois, o que prejudicou a instrução e o controle das rotinas a bordo e da travessia. Assim, a manobra imprudente do condutor do caminhão, que deu partida e moveu o veículo em direção à popa da balsa, causou o levantamento da popa e a queda do caminhão na água, sendo esse o fator determinante para a materialização do acidente. Não houve registros de poluição ao meio ambiente hídrico, mas ocorreram danos materiais significativos e foi ceifada uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo. Para tanto, é fundamental que seja habilitado pela Marinha do Brasil, na categoria a qual exercerá suas funções;
- 2) O embarque e desembarque de passageiros e veículos deverão ser feitos com a embarcação totalmente atracada e com as espias passadas;
- 3) Durante a travessia, RECOMENDA-SE que as pessoas não permaneçam dentro dos veículos os mesmos NÃO DEVEM ser movimentados, ou seja, nenhum veículo poderá ser deslocado de sua posição de estacionamento e estar com o (freio de mão) acionado;
- 4) O Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) deve ser cumprido rigorosamente, para evitar a ocorrência de acidentes com os tripulantes e comprometimento da segurança da navegação; e
- 5) Os veículos deverão estar calcados ou com peias e cunhas para evitar deslocamento a bordo, o que compromete a estabilidade da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

1) 10.8. da NORMAM-202/DPC - 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, devendo permanecer assim durante toda a travessia, independente de a embarcação estar carregada ou não. As que não possuírem rampas içáveis deverão ter balaustradas rebatíveis ou removíveis, que deverão estar colocadas e travadas durante as travessias; e

2) Item 10.10.da NORMAM-202/DPC - TRAVESSIA

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

| | |
|---------------------|--|
| Nº: 20/2024 | PROCESSO Nº 35.120/2021 |
| Acidente / Fato: | Queda na água e óbito do motorista do caminhão |
| Data: | 09/07/2020 |
| Tipo da Embarcação: | Comboio formado por rebocador e balsa |
| Atividade: | Rebocador e empurrador |
| Local: | no furo Ituquara, município de Breves - PA |
| Área de Navegação: | Interior |
| Vítimas: | 01 VÍTIMA FATAL |



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de Navegação envolvendo um comboio formado por rebocador/empurrador, com queda na água e óbito de passageiro (motorista/carreteiro). O comboio havia saído do porto, na orla fluvial de Santarém - PA, transportando cinco motoristas carreteiros, que, indevidamente, viajavam nas cabines de suas carretas a bordo da balsa. O comboio também transportava cerca de 35 carretas baús e cinco cavalos (caminhões), além de seis tripulantes e dois seguranças, com destino à cidade de Belém - PA. O acidente ocorreu quando um dos caminhoneiros, que havia ido jantar no rebocador, ao retornar para a balsa, caiu entre o empurrador e a balsa, sendo atingido pela hélice. O Comandante do comboio, ao ser informado, tomou as providências necessárias e pediu auxílio nas buscas aos moradores ribeirinhos. O corpo do motorista foi encontrado oito dias após o acidente, nas proximidades do local do ocorrido. Conforme consta nos autos, o motorista estava alojado em local inadequado, pois deveria estar acomodado a bordo do rebocador e não no convés da balsa, na cabine do caminhão. A inobservância da normatização vigente, foi determinante para a materialização do acidente e resultou na perda de uma preciosa vida humana. Fatores humanos, materiais e operacionais contribuíram para a ocorrência do acidente. Não houve registro de poluição ao meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante do comboio é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras durante o carregamento e descarregamento de cargas a bordo e da segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
 - 2) Quando na realização de travessia, empregues os tripulantes mais habilidosos e qualificados na operação da embarcação para realização das manobras e implementação de medidas preventivas de segurança;
 - 3) As embarcações que transportam carga e passageiros deverão possuir locais específicos, abrigados e perfeitamente demarcados para passageiros;
 - 4) Os empurradores que operam com balsas de transporte de veículos, deve ter refeitório e alojamento para os passageiros a fim de evitar o trânsito pelos conveses, em especial, no período noturno; e
 - 5) Se o Comandante do empurrador estivesse tomado as medidas preventivas de segurança, de acordo a Norma da Autoridade Marítima, poderia ter evitado o acidente e não haveria a perda de uma preciosa vida humana.
- Atenção! O Comandante é o responsável pela segurança do comboio, dos tripulantes e passageiros da embarcação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Armador/Comandante da embarcação estabelecer as medidas preventivas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, dos tripulantes, passageiros e daqueles que realizam qualquer trabalho a bordo;
- 2) 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;
- 3) 10.10 da NORMAM-202/DPC - TRAVESSIA
 - a) Para maior segurança, recomenda-se que os passageiros permaneçam fora dos veículos durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé;
 - b) Nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balaustrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada; e
- 4) O empurrador deve ter (acomodações) alojamentos próprio para os motoristas das carretas e caminhões embarcadas de modo que esses passageiros não necessitem transitar pelo convés no período noturno.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”