



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 2 - 15 de março de 2019.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 02 – 15 DE MARÇO DE 2019

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

Foi com grande interesse e, para não dizer, satisfação, que o Tribunal Marítimo viu a repercussão nas comunidades marítima, náutica, portuária e, principalmente, dos profissionais do Direito Marítimo, da Edição nº 1 deste nosso Boletim de Acidentes Julgados. Editado em 11 de dezembro de 2018, acreditamos que o propósito de sua implementação foi alcançado. Assim sendo, a Edição nº 2 que ora se segue nos apresentará a mesma linha de abordagem.

Portanto, acidentes e fatos da navegação são acontecimentos que se pretende evitar no mar e águas interiores. Com os esforços dos vários segmentos do poder público, especialmente da Marinha do Brasil, para reduzir estas ocorrências. Entretanto, a conscientização da sociedade em geral e dos condutores de embarcações em particular é o fator que julgamos de maior relevância. Sendo a vida humana o bem jurídico tutelado mais importante, o papel do Tribunal Marítimo se torna essencial, pois estabelece as causas determinantes, circunstâncias e extensão dos acidentes e fatos da navegação, podendo propor, inclusive, medidas preventivas e de segurança da navegação (Lei nº 2.180/1954 – Art. 13).

Dentro do mesmo propósito do Boletim Edição nº 1, procuraremos levar ao conhecimento de nossa comunidade uma síntese dos principais casos julgados no Tribunal, através da análise dos respectivos acórdãos¹. Assim, os navegantes, homens e mulheres que utilizam embarcações em atividades profissionais ou de lazer, desde os condutores de motos aquáticas aos Comandantes de Navios Mercantes, poderão tomar conhecimento de ocorrências,

suas causas determinantes e ações que poderiam ter sido tomadas para evitar acidentes, e, principalmente, a perda de preciosas vidas humanas. Como já afirmamos na edição anterior, não serão publicados todos os acidentes; divulgaremos apenas aqueles portadores de lições importantes para os navegantes.

Deste modo, solicitamos a você, nosso leitor, que continue a disseminar junto à sua empresa, entidade náutica ou sua tripulação os ensinamentos colhidos e recomendações aqui apresentadas, para que unamos esforços no sentido que acidentes como estes a serem comentados não se repitam. Relembro que a maioria dos acidentes da navegação são decorrentes de falha humana, conseqüentemente, fruto da desobediência às Normas da Autoridade Marítima. Nós, integrantes da Corte do Mar brasileira, seguimos trabalhando pela justiça e segurança da navegação esperando que cada vez mais se reduza o número de processos a julgar, o que indicará um decréscimo no número de acidentes. O seu papel, seja como aquaviário ou amador, é fundamental. Se você quiser conhecer mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

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

Naveguem com segurança! Boa leitura!

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo

Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO - Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ - Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria) – E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br

¹ Documentos proferidos pelo colegiado do Tribunal Marítimo. Todos ou a maioria entram em acordo para que a decisão seja aprovada. Este tipo de decisão final leva justamente o nome de acórdão por não ser tomada apenas por uma pessoa ou instituição, mas sim a partir do acordo entre todos os membros do colegiado (conjunto de julgadores), que após deliberações chegam a uma sentença em conjunto.

Acidentes / Fatos da Navegação

01/2019	ACIDENTE/FATO	Naufágio	DATA:	06/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:		30.042/2015			ATIVIDADE:	xxxxxx
LOCAL:		Rio Guamá – Belém - PA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Em uma travessia de cerca de dez minutos no Rio Guamá, com águas agitadas, uma embarcação miúda com seu condutor (não habilitado), dois passageiros e carga, sem coletes salva vidas, veio a naufragar com afogamento dos dois passageiros.			VÍTIMAS:	2 mortos (passageiros)
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		(1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura. (2) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas. (3) Uma curta singradura, seja em distância ou tempo, apresenta os mesmos perigos que uma singradura maior.				
RECOMENDAÇÕES:		(1) Nunca exceder a lotação de passageiros e a capacidade de carga de uma embarcação. (2) O material de salvatagem previsto para uma embarcação deve estar dotado a bordo. (3) Em embarcações miúdas, que perdem a estabilidade com facilidade, é importante que os passageiros usem coletes salva vidas. (4) A condução de uma embarcação deve ser exercida por pessoal habilitado. (5) Sempre que as águas estiverem agitadas os passageiros e tripulantes devem portar/usar os coletes salva vidas.				

02/2019	ACIDENTE/FATO	Encalhe	DATA:	04/05/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:		30.624/2016			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros e carga
LOCAL:		Baía de Marajó – proximidades da Ilha do Capim – São Sebastião da Boa Vista - PA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Embarcação com excesso de passageiros teve afastado seu condutor pelo proprietário, por ter se negado a transportar o excedente de 50% de passageiros. Foi substituído por outro condutor inabilitado, pegou mau tempo na travessia e encalhou em um banco de areia em virtude de diminuição da reserva de fluabilidade pelo excesso de passageiros e erro de navegação.			VÍTIMAS:	xxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:		(1) A lotação de passageiros tem que ser sempre obedecida de modo a garantir a segurança; (2) A condução de embarcações tem que ser exercida por pessoal habilitado.				
RECOMENDAÇÕES:		(1) Nunca exceder a lotação de passageiros e a capacidade de carga de uma embarcação. (2) A condução de uma embarcação deve ser exercida por pessoal habilitado. (3) Quando os usuários perceberem excesso de passageiros, devem prontamente ligar para CP/DL/AG.				

03/2019	ACIDENTE/FATO	Ferimento na mão de trabalhador portuário	DATA:	16/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Mercante
Nº PROCESSO:	30.474/2016			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Porto de Santos – Santos - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Trabalhador portuário ao iniciar faina de limpeza de tanques de N/M, colocou a mão em uma tampa de agulheiro que não estava travada e se deslocou, esmagando quatro dedos de sua mão direita.			VÍTIMAS:	1 ferido	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Durante as fainas de carga/descarga de uma embarcação a tripulação deve, previamente, preparar os equipamentos e acessórios a serem utilizados pela estiva de modo a estarem em segurança.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)Trabalhadores portuários devem ser devidamente acompanhados por seus supervisores nas fainas a bordo. (2)Devem estar usando EPI. (3)Escotilhas, agulheiros e outros acessórios devem ser travados e contrapinnados antes de sua utilização.					

04/2019	ACIDENTE/FATO	Ferimento na perna de tripulante.	DATA:	25/11/2011	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de pesca
Nº PROCESSO:	27.760/2013			ATIVIDADE:	Pesca de Alto Mar	
LOCAL:	Litoral entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Tripulante de barco de pesca atingido pela “tesoura” de rede de pesca que estava sendo lançada, sofrendo lesão no pé esquerdo. Tripulante não usava EPI (botas) e não era habilitado, bem como toda a tripulação também não era. CTS não atendido.			VÍTIMAS:	1 ferido	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> 1) O não cumprimento do CTS compromete a segurança. 2) A não utilização de EPI pela tripulação coloca em risco a integridade física do pessoal. 3) Comprometimento da segurança da tripulação em virtude de falta de atenção nas fainas em andamento. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Para qualquer singradura o CTS deve sempre ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação. (2) A supervisão das fainas a bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação. (3) O uso de EPI pela tripulação durante as fainas em andamento é mandatório. 					

05/2019	ACIDENTE/FATO	Queda n`água e morte de passageiro que foi atingido pelo hélice da embarcação	DATA:	22/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:	29.832/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros e carga	
LOCAL:	Rio Parnaíba, porto da localidade Ilha das Canárias, Araiões - MA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Condutor da embarcação guinou para bombordo sem verificar se os passageiros estavam devidamente sentados em seus lugares, fazendo com que um passageiro, que estava em pé na borda da lancha, caísse n`água e fosse arrastado pela correnteza para debaixo do casco e então atingido pelo hélice.			VÍTIMAS:	1 morto	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> (1) A condução de passageiros em uma embarcação deve ser feita com muita atenção pelo condutor e tripulação, tendo em vista o desconhecimento pelos passageiros dos perigos a que poderão vir a ser expostos, em função de partidas, paradas e guinadas que poderão ocorrer; (2) A realização de manobras em uma embarcação que transporta passageiros deve ser precedida da verificação pelo condutor e tripulação se os passageiros estão em segurança. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1)Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor esse pessoal. (2)O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado. 					

06/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento em DP	DATA:	12/08/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Supridor e Navio Sonda
Nº PROCESSO:	30.748/2016			ATIVIDADE:	Exploração de Petróleo	
LOCAL:	Poço 9 – SEP-RJS – Bacia de Santos			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento entre o Navio Supridor e o Navio Sonda, em transferência de calcário por mangote, provocando avarias em ambas embarcações, devido a falha no sistema de posicionamento dinâmico (DP) do Supridor. Essa falha foi proveniente da perda do MCP de BB, o que provocou o deslocamento da proa do Supridor para BE e o contato da amura do Supridor com o verdugo do navio sonda.			VÍTIMAS:	xxxxxxx	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) Descuido e desatenção na condução da manobra e na vigilância sobre a posição da embarcação. (2) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança, não utilização dos meios e recursos disponíveis e não adoção de medidas e providências necessárias para evitar o abalroamento.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)O serviço de passadiço em navios posicionados junto às plataformas de exploração de petróleo, assim como junto a outros navio/embarcações que apóiam essas atividades, deve ser conduzido com extrema atenção, vigilância e observação das medidas de segurança, bem como com a aplicação dos recursos disponíveis que as garantam; (2)Da mesma forma, é fundamental a certificação dos sistemas DP e a qualificação dos operadores DP em consonância com a NORMAN 13/DPC.					

07/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	22/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de pesca
Nº PROCESSO:	30.184/2015			ATIVIDADE:	Pesca interior	
LOCAL:	Águas costeiras de Paracuru (CE)			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Perda de estanqueidade pela proa junto à quilha em virtude de pequena abertura por calafetagem deficiente nas obras vivas, em embarcação navegando em mar aberto mas classificada para navegação interior, e conduzida por pessoal inabilitado.			VÍTIMAS:	xxxxxxx	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) As manutenções periódicas e preventivas devem ser cumpridas de modo a assegurar a segurança da embarcação; (2) O emprego de uma embarcação em área de navegação que não é classificada compromete sobremaneira a segurança; (3) A tripulação deve estar condizente com o estipulado no CTS da embarcação e deve estar habilitada.					
RECOMENDAÇÕES:	(1)O proprietário e o condutor de uma embarcação são os responsáveis por sua operação segura, devendo manter a manutenção em dia e atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada, empregando-a em área de navegação para que está classificada. (2)Inspeções diurnas devem ser realizadas em embarcações de modo a manter a segurança da navegabilidade. (3)Navegar somente em áreas de navegação para as quais a embarcação está classificada.					

08/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento e naufrágio	DATA:	08/02/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoas de alumínio
Nº PROCESSO:	29.083/2014			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Paraná do Aduacá – Nhamundá - AM			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroamento entre duas embarcações de alumínio, tipo voadeiras, conduzidas por condutores não habilitados, com o naufrágio de uma das embarcações que transportava 4 pessoas, vindo a óbito uma dessas pessoas em virtude do choque entre as canoas, e não por afogamento. Os demais passageiros sofreram lesões corporais.			VÍTIMAS:	1 morto	
ENSINAMENTO COLHIDO:	A condução de embarcações deve ser feito exclusivamente por pessoal habilitado.					
RECOMENDAÇÕES:	Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve estar habilitado e, assim, familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e NORMANs da DPC.					

09/2019	ACIDENTE/FATO	Encalhe	DATA:	15/02/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Mercante
Nº PROCESSO:	31.137/2016			ATIVIDADE:	Transporte de óleo	
LOCAL:	Terminal Aquaviário de São Sebastião - TEBAR			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Encalhe no canal de acesso ao Terminal de São Sebastião			VÍTIMAS:	xxxxxxx	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>(1) O práctico deve ser recebido a bordo no local previsto na NPCP. No caso do práctico não estar em seu local de embarque, o Comandante do navio deverá aguardá-lo sem demandar o canal de acesso;</p> <p>(2) A velocidade de evolução do navio no canal de acesso não poderá exceder a máxima prevista na NPCP.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	O Comandante e o Prático são responsáveis pela condução segura de uma embarcação quando em rumos práticos, devendo seguir todas as recomendações previstas na NPCP para evolução em canal de acesso de portos e terminais portuários.					

10/2019	ACIDENTE/FATO	Acidente de mergulho	DATA:	21/07/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	xxxxxxx
Nº PROCESSO:	28.276/2013			ATIVIDADE:	xxxxxxx	
LOCAL:	Ponte do Rio Negro - Manaus			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Morte de mergulhador por embolia gasosa em mergulho com equipamento irregular, em total desobediência às normas de segurança, sendo o profissional não habilitado. Mergulho para colocação de defensas na ponte do Rio Negro.			VÍTIMAS:	1 morto	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Falta de planejamento para a realização de mergulho e cumprimento das normas que regulam a atividade.					
RECOMENDAÇÕES:	No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAN-15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade.					

11/2019	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	23/02/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa a motor
Nº PROCESSO:	29.051/2014			ATIVIDADE:	Não definida por não ser inscrita	
LOCAL:	Lago São Raimundo – Pindaré-Mirim - MA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Perda de estabilidade da embarcação quando transportando 5 pessoas, vindo a naufragar, em virtude de um ocupante ter sentado em um dos bordos. Com a não disponibilidade de coletes salva vidas, 3 vieram a óbito por afogamento.			VÍTIMAS:	3 mortos	
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<p>(1) Em embarcações miúdas, a movimentação de ocupantes pode acarretar perda de estabilidade.</p> <p>(2) A não existência de salva vidas em uma embarcação compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana.</p>					
RECOMENDAÇÕES:	<p>(1) Em embarcações miúdas, que perdem a estabilidade com facilidade, é importante que os passageiros usem coletes salva vidas e evitem mudar de posição durante a singradura;</p> <p>(2) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas;</p> <p>(3) O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta.</p>					

12/2019	ACIDENTE/FATO	Queda de veículo n'água	DATA:	05/10/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Balsa
Nº PROCESSO:	32.048/2017				ATIVIDADE:	Travessia
LOCAL:	Porto do Demétrio – Colônia Oliveira Machado – Manaus - AM				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Queda de veículo n'água com pessoa no seu interior, que teve morte por afogamento. Essa pessoa estava alcoolizada e provocou a queda do seu veículo intencionalmente.				VÍTIMAS:	1 morto
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) Nas embarcações de travessia o controle dos veículos embarcados deve ser rigoroso, de modo a evitar que seus proprietários ou passageiros permaneçam no seu interior e venham manobrá-los depois de totalmente estacionados. (2) A colocação de calços nos veículos estacionados é fundamental.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) A tripulação de embarcações de travessia deve estar atenta e deve recomendar para que os ocupantes dos veículos estacionados não permaneçam nos seus interiores; (2) Os veículos estacionados em embarcações de travessia devem estar calçados em seus pontos de estacionamento, de modo a evitar seus deslocamentos voluntários ou involuntários.					

13/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento em DP	DATA:	13/09/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	PSV (Plataform Supply Vessel) X Navio Sonda
Nº PROCESSO:	30.015/2015				ATIVIDADE:	Extração de Petróleo
LOCAL:	Bacia de Santos				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	O PSV e o Navio Sonda estavam em operação de transferência de tubos entre eles, quando ao se aproximarem foi notada a perda de comunicação e controle dos azimutais de BB e BE, ficando apenas os bow thrusters habilitados. Quando o controle foi passado do sistema DP para <i>joystick</i> ocorreu o abalroamento entre as embarcações em virtude da perda de controle. Quando o controle foi passado do sistema DP para manual, sendo restabelecido apenas o propulsor de BE, a embarcação PSV conseguiu se afastar do Navio Sonda.				VÍTIMAS:	xxxxxxx
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	(1) O sistema DP nunca deve ser desguarnecido quando em utilização, mesmo que o seja por instantes; (2) Quando em operação com o sistema DP e ocorrer perda inopinada do sistema, imediatamente o operador deve passá-lo para “manual” e se afastar, em segurança, do local de operação.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) As perdas inopinadas do sistema DP (Posicionamento Dinâmico) exigem do seu operador uma reação imediata para manter o controle da embarcação. Para tal, sua qualificação, sua experiência e sua atenção devem respaldar suas ações. (2) A certificação dos sistemas DP, bem como a qualificação e treinamento dos operadores dos sistemas DP é fundamental, em consonância com o estabelecido na NORMAN 13/DPC.					

14/2019	ACIDENTE/FATO	Queda de pessoa no mar	DATA:	07/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Transatlântico
Nº PROCESSO:	29.810/2015				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Em trânsito entre Búzios – RJ e Salvador - BA				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Passageiro se atirou deliberadamente ao mar, a partir da varanda de sua cabine. Comandante da embarcação não procedeu aos procedimentos de “Homem ao Mar” por ter levado em consideração que o passageiro estaria perdido à bordo, quando testemunhas viram um homem cair ao mar e assim informaram à tripulação.				VÍTIMAS:	1 morto
ENSINAMENTO COLHIDO:	Sempre que chegar ao conhecimento do Comandante de uma embarcação que um tripulante ou passageiro foi visto cair ao mar, prontamente devem ser iniciados os procedimentos de “Homem ao Mar”.					
RECOMENDAÇÕES:	As tripulações devem ser adestradas para, ao receberem a informação de “Homem ao Mar”, dar tratamento de urgência para que tal informação seja <u>prontamente</u> levada ao Passadiço/Comandante, para que ele possa tomar as providências decorrentes em consonância com a Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).					

15/2019	ACIDENTE/FATO	Abalroamento	DATA:	29/01/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquáticas
Nº PROCESSO:	27.489/2012				ATIVIDADE:	Esporte e Recreio
LOCAL:	Represa do Alagados – Ponta Grossa - PR				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Esse fato da navegação decorreu em virtude da condução de duas moto-aquáticas por condutores não habilitados, risco materializado pelo abalroamento que resultou em danos materiais e ferimentos em um dos condutores. O abalroamento também foi caracterizado por uma marola provocada por uma lancha que navegava perto das motoaquáticas.				VÍTIMAS:	1 ferido
ENSINAMENTO COLHIDO:	É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo .					
RECOMENDAÇÕES:	Um dos pilares da segurança da navegação é de uma embarcação conduzida por pessoal habilitado.					

16/2019	ACIDENTE/FATO	Explosão e incêndio	DATA:	04/04/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:	29.513/2015				ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:	Igarapé das Pedrinhas – Comunidade de Arapixi - AP				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Armazenamento improvisado de grande quantidade de combustível dentro do porão da embarcação, que criou uma atmosfera explosiva e que entrou em combustão quando tentaram dar partida no motor do barco de pesca.				VÍTIMAS:	1 morto 5 feridos
ENSINAMENTOS COLHIDOS:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Durante o abastecimento de uma embarcação com combustível todos os cuidados devem ser tomados de modo a evitar o acúmulo de gases explosivos em ambientes confinados; (2) Após uma faina de embarque ou abastecimento de combustível em uma embarcação o compartimento dos motores deve ser previamente ventilado de modo que os gases remanescentes sejam retirados; (3) O armazenamento de combustível a bordo de uma embarcação deve ser feito em recipientes próprios e adequados a esse tipo de material. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Os compartimentos envolvidos em uma faina de abastecimento ou armazenagem de combustível em uma embarcação devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo vazamento ou acúmulo de gases, em consonância com o estabelecido pela NORMAN ; (2) As instalações elétricas destes compartimentos devem ser muito bem mantidas e sofrer inspeções constantes com a finalidade de prevenção de ocorrência de centelhamento; (3) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamento elétricos serem ligados, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados. 					

“ALERTA AOS NAVEGANTES”

“Segurança da Navegação - Quem Valoriza a Vida Respeita”



TODOS JUNTOS EM PROL DA REDUÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



SÍNTESE DAS RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGANTES

ATENÇÃO

1

- (1) Nunca exceder a lotação de passageiros e a capacidade de carga de uma embarcação.
- (2) O material de salvatagem previsto para uma embarcação deve estar dotado a bordo.
- (3) Em embarcações miúdas, que perdem a estabilidade com facilidade, é importante que os passageiros usem coletes salva vidas.
- (4) A condução de uma embarcação deve ser exercida por pessoal habilitado.
- (5) Sempre que as águas estiverem agitadas os passageiros e tripulantes devem portar/usar os coletes salva vidas.
- (6) Quando os usuários perceberem excesso de passageiros, devem prontamente ligar para CP/DL/AG.

2

- (1) A tripulação de embarcações de travessia deve estar atenta e recomendar que os ocupantes dos veículos estacionados não permaneçam em seus interiores;
- (2) Os veículos estacionados em embarcações de travessia devem estar calçados em seus pontos de estacionamento, de modo a evitar seus deslocamentos voluntários ou não;
- (3) O embarque e o desembarque de veículos em balsas de travessia devem ser devidamente controlados e supervisionados pela tripulação, uma vez que os motoristas não sabem lidar convenientemente com essa situação e, principalmente, que maus funcionamentos do veículo podem acontecer.

3

- (1) Trabalhadores portuários devem ser devidamente acompanhados por seus supervisores nas fainas a bordo.
- (2) Devem estar usando EPI.
- (3) Escotilhas, agulheiros e outros acessórios devem ser travados e contrapinnados antes de sua utilização.

4	<p>(1) Para qualquer singradura o CTS deve sempre ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação.</p> <p>(2) A supervisão das fainas a bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação.</p> <p>(3) O uso de EPI pela tripulação durante as fainas em andamento é mandatório.</p>
5	<p>(1) Nas embarcações que transportam passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar e evitar a ocorrência de perigos que venham expor esse pessoal.</p> <p>(2) O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado.</p>
6	<p>(1) O serviço de passadiço em navios posicionados junto às plataformas de exploração de petróleo, assim como junto a outros navio/embarcações que apóiam essas atividades, deve ser conduzido com extrema atenção, vigilância e observação das medidas de segurança, bem como com a aplicação dos recursos disponíveis que as garantam;</p> <p>(2) Da mesma forma, é fundamental a certificação dos sistemas DP e a qualificação dos operadores DP em consonância com a NORMAN 13/DPC.</p>
7	<p>(1) O proprietário e o condutor de uma embarcação são os responsáveis por sua operação segura, devendo manter a manutenção em dia e atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada, empregando-a em área de navegação para que está classificada.</p> <p>(2) Inspeções diurnas devem ser realizadas em embarcações de modo a manter a segurança da navegabilidade.</p> <p>(3) Navegar somente em áreas de navegação para as quais a embarcação está classificada.</p>
8	<p>Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve estar habilitado e, assim, familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e NORMANs da DPC.</p>
9	<p>O Comandante e o Prático são responsáveis pela condução segura de uma embarcação quando em rumos práticos, devendo seguir todas as recomendações previstas na NPCP para evolução em canal de acesso de portos e terminais portuários.</p>
10	<p>No exercício da atividade de mergulho devem ser rigorosamente seguidas as prescrições previstas na NORMAN-15/DPC, o que, em caso contrário, compromete a segurança do pessoal empregado na atividade.</p>
11	<p>(1) Em embarcações miúdas, que perdem a estabilidade com facilidade, é importante que os passageiros usem coletes salva vidas e evitem mudar de posição durante a singradura;</p> <p>(2) O material de salvatagem sempre deve estar a bordo, no caso coletes salva vidas.</p> <p>(3) O condutor será sempre o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta.</p>
12	<p>(1) As perdas inopinadas do sistema DP (Posicionamento Dinâmico) exigem do seu operador uma reação imediata para manter o controle da embarcação. Para tal, sua qualificação, sua experiência e sua atenção devem respaldar suas ações;</p> <p>(2) A certificação dos sistemas DP, bem como a qualificação e treinamento dos operadores desses sistemas é fundamental, em consonância com o estabelecido na NORMAN 13/DPC.</p>
13	<p>As tripulações devem ser adestradas para, ao receberem a informação de “Homem ao Mar”, dar tratamento de urgência para que tal informação seja <u>prontamente</u> levada ao Passadiço/Comandante, para que ele possa tomar as providências decorrentes em consonância com a Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).</p>
14	<p>(1) Os compartimentos envolvidos em uma faina de abastecimento ou armazenagem de combustível em uma embarcação devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo vazamento ou acúmulo de gases, em consonância com o estabelecido pela NORMAN ;</p> <p>(2) As instalações elétricas destes compartimentos devem ser muito bem mantidas e sofrer inspeções constantes com a finalidade de prevenção de ocorrência de centelhamento;</p> <p>(3) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamento elétricos serem ligados, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados.</p>