



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 7-15 de abril de 2020.

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação”

“Todos juntos na luta contra o novo coronavírus”



Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 07 – 15 DE ABRIL DE 2020.

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

O Tribunal Marítimo lança sua 7ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelo seu colegiado de juízes, levando ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que foram julgados no decorrer do ano de 2019 e por suas nuances, necessitam serem divulgados em busca do melhor entendimento sobre as falhas ocorridas e as possíveis atitudes para evitá-las.

Com o aprendizado colhido nas últimas edições, podemos ressaltar alguns dos principais motivos e causas de acidentes envolvendo as embarcações, principalmente, de esporte e recreio:

- 1 - Falta de atenção e vigilância do Comandante;
- 2 - Comandante inexperiente;
- 3 - Velocidade excessiva;
- 4 - Falha na propulsão;
- 5 - Uso de bebidas alcoólicas;
- 6 - Navegação em locais perigosos (falta de uso da carta náutica);
- 7 - Más condições atmosféricas (imprudência ao navegar);
- 8 - Não utilização das Regras do RIPEAM; e
- 9 - Fenômenos da natureza e negligência do condutor.

As naturezas mais comuns dos acidentes ocorridos apresentados são:

- 1 - Naufrágio;
- 2 - Abalroamento;
- 3 - Escalpelamento por falta de proteção no eixo da embarcação;
- 4 - Colisão com objeto fixo; e
- 5 - Queda de pessoa na água.

Sendo este Tribunal órgão maior da estrutura da “Justiça Marítima” de nosso país, concentra esforços na elucidação dos fatos empregando os resultados dos julgamentos nas recomendações apropriadas e previstas em lei, dos fatores e causas que lhes deram origem, disseminando-os à Autoridade Marítima, seus representantes, bem como toda a comunidade aquaviária, propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação.

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores com a certeza que a valorosa contribuição irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas.

Se você quiser conhecer mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

<https://www.marinha.mil.br/tm/> Inclusive, por intermédio da ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

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

Acidentes / Fatos da Navegação

01/2020	ACIDENTE/FATO	Acidente – colisão de lancha com banhista.		10/01/2016		Lancha tipo voadeira 
Nº PROCESSO:		31.222/2016			ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:		Rio Macauã nas proximidades de Sena Madureira – AC.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Fluvial
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Ocorreu a colisão de lancha tipo voadeira, sem nome, com banhista provocando lesões nas duas pernas da vítima. A ocorrência se deu pelo fato do condutor não conhecer as medidas preventivas de segurança, não ser habilitado e não ter observado a presença de banhistas que estavam próximos da lancha em movimento.			VÍTIMAS:	1 vítima não fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo; 2) Durante a condução de uma embarcação não se deve realizar manobras radicais para não expor a riscos a segurança da navegação e das preciosas vidas humanas; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo ficar atento à navegação durante toda a singradura; e 4) O condutor não deveria ter acelerado o motor da lancha enquanto o banhista estivesse próximo da embarcação.						
RECOMENDAÇÕES:		1) Para uma navegação segura é imprescindível que o condutor da embarcação seja habilitado e preparado para exercer a atividade na qual se propõe; 2) Manter o motor da embarcação desligado quando em área com a presença de banhistas; 3) Manter a vigilância e atenção antes de dar partida no motor, verificando sempre a presença de banhistas; 4) Toda embarcação deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados; e 5) Manter distância segura de navegação a mais de 200 metros da praia, ou de áreas onde tenham banhistas.				

02/2020	ACIDENTE/FATO	Abalroamento de moto aquática contra embarcação fundeada.	DATA:	07/02/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto aquática 
Nº PROCESSO:	28.312/2013				ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:	Nas proximidades da praia da Cachoeira do Bom Jesus – Florianópolis – SC.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Abalroação de moto aquática contra embarcação fundeada. Proprietário permitiu que sua moto aquática fosse pilotada por pessoa não habilitada realizando manobras arriscadas em alta velocidade, culminando no abalroamento com outra embarcação que se encontrava fundeada, colocando em risco a segurança da navegação e a incolumidade da embarcação, das vidas e fazendas de bordo. O condutor da moto aquática caiu no mar e sofreu ferimentos leves, houve avarias em ambas as embarcações, sem registro de poluição ao meio ambiente aquaviário.				VÍTIMAS:	1 vítima não fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo; 2) Durante a condução de uma embarcação, especialmente motos aquáticas, não se deve realizar manobras radicais para não expor a riscos a segurança da navegação e das preciosas vidas humanas; e 3) Os proprietários de motos aquáticas não devem permitir e nem facilitar que suas embarcações sejam pilotadas por pessoas sem a devida habilitação.						
RECOMENDAÇÕES:		1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado e não deve realizar manobras radicais para não expor a riscos a segurança da navegação e das preciosas vidas humanas; 2) Para a habilitação na categoria de MTA, de acordo a NORMAM-03/DPC (Mod 29) , o candidato deve apresentar o atestado de treinamento náutico para motonauta, comprovando que realizou treinamento com, no mínimo, três horas de duração, em embarcações do tipo moto aquática; 3) É imprescindível que os proprietários de motos aquáticas não permitam nem facilitem que suas embarcações sejam pilotadas por pessoas sem a devida habilitação; 4) Proprietário é a pessoa física ou jurídica em cujo nome a embarcação de esporte e/o recreio está inscrita numa CP, DL ou AG e/ou registrada no Tribunal Marítimo, sendo ele, o responsável por tudo o que venha acontecer com a embarcação mesmo que momentaneamente ela esteja arrendada ou cedida à outra pessoa; e 5) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura.				

CONDUTORES



Evitar altas velocidades em áreas que concentram banhistas e embarcações paradas



Não navegar a menos de 100m da margem



Verificar os equipamentos de segurança: a embarcação deve conter coletes salva-vidas suficientes para todos os ocupantes



Evitar consumo de bebidas alcoólicas: a Marinha faz teste de bafômetro e proíbe



Priorizar a segurança dos banhistas: o maior cuida do menor



03/2020	ACIDENTE/FATO	Queda n'água de passageiro menor de idade seguida de morte por afogamento.	DATA:	29/09/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco motor 
Nº PROCESSO:		30.149/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:		Porto de Picote – Colônia Itacoatiara – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Enquanto atracado no porto de Picote, Colônia Itacoatiara – AM, por volta das 23 horas, do dia 29/09/2014, uma passageira que estava com seu neto menor de idade, de sete anos, percebeu a ausência do mesmo que dormia em uma rede no mesmo convés, foi procurá-lo no banheiro, mas ele não estava lá, imediatamente pediu por socorro, pois, suspeitou que seu neto havia caído na água, sendo ajudada por tripulantes de outra embarcação e, minutos depois encontrou o corpo da vítima, que foi a óbito por afogamento. Os tripulantes da embarcação não se encontravam a bordo deixando a embarcação em período noturno sem qualquer vigilância, com passageiros a bordo expondo-os a risco, que se materializou no trágico acidente. Não houve danos materiais nem poluição ambiental.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) O proprietário/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e dos usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto as precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas; 2) O condutor de uma embarcação deve verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem de bordo; e 3) Se o portaló estivesse fechado, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana.						
RECOMENDAÇÕES:		1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; 2) Verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem para não expor a risco as preciosas vidas humanas; 3) A tripulação de uma embarcação de passageiros não deve se ausentar de bordo e deixar os passageiros sozinhos a bordo.				



EMBARQUE COM SEGURANÇA

Cuidados que devem ser tomados ao navegar no mar



VISTORIA DA EMBARCAÇÃO

Fazer a manutenção correta e periódica. Antes de sair, checar se estão em boas condições itens como casco, rádio, baterias, equipamento de combustível e nível de óleo. Nada de gambiarras ou consertos improvisados



EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA

Verificar se o barco está equipado com coletes e botes salva-vidas, além de extintores. Todos os materiais devem estar dentro do prazo de validade e em suficiente quantidade para os tripulantes



DIÁRIO DE BORDO

Entregar o aviso de saída ao iate clube ou marina e seguir o planejamento possibilita o resgate em caso de emergência. Na falta de ambos, avisar alguém em terra sobre o destino e horário de retorno



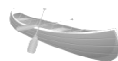
DIREÇÃO SEGURA

O comandante é o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta. É importante que esteja sempre atento à condução do barco e não permita o uso por pessoas não habilitadas ou que consumiram bebidas alcoólicas



CHUVA OU SOL

Conhecer a previsão do tempo e ficar alerta quanto às indicações de mudança para evitar surpresas no mar. É fundamental também conhecer o regime de ventos da área de navegação

04/2020	ACIDENTE/FATO	Naufrágio seguido de desaparecimento de criança.	DATA:	21/08/2011	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Embarcação tipo canoa 
Nº PROCESSO:		29.584/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:		Rio Madeira, próximo a comunidade de São Vicente, Humaitá – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		O condutor inabilitado encontrava-se navegando numa canoa de propulsão a motor, sem nome, não inscrita, transportando cinco pessoas da comunidade Fortaleza Bom Intento, Humaitá - AM com destino a comunidade de Boca do Acará, Humaitá – AM, quando foi surpreendido pela ação de mau tempo e pela formação de banzeiros, provocando o naufrágio da embarcação. Os passageiros não estavam usando colete salva-vidas, tendo culminado para o desaparecimento de uma criança nas águas do Rio Madeira.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo; 2) Se todos estivessem fazendo uso do colete salva-vidas, não teria havido a perda de uma preciosa vida humana; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo sempre ficar atento a navegação durante toda a singradura; e 4) A embarcação não era inscrita numa CP, DL ou AG, por isso, o condutor desconhecia a lotação da mesma e não dispunha do material de salvatagem necessário e essencial para a preservação da vida humana.						
RECOMENDAÇÕES:		1) Antes de empreender qualquer navegação o condutor de uma embarcação deve verificar os avisos de mau tempo; 2) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo; 3) Conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar; e 4) Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar normalmente na área para qual foi classificada.				



Fica a Dica!

Para uma navegação segura é imprescindível o uso do colete salva-vidas.

05/2020	ACIDENTE/FATO	Abalroamento entre Comboio de empurrador atrelado às Balsas e uma draga.	DATA:	08/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Comboio de balsas 
Nº PROCESSO:		30.595/2016			ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:		Rio Madeira, nas proximidades da comunidade de São Raimundo, Humaitá – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		O Comboio navegava à margem esquerda do Rio Madeira quando iniciou as condições de mau tempo em face da intensa cerração e com visibilidade restrita, como consequência abalroou com uma draga que estava abarrancada junto à beira do rio. Houve danos estruturais na draga, sem registro de danos pessoais e ambientais.			VÍTIMAS:	não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Antes de qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve verificar e considerar as condições e avisos de mau tempo; 2) Toda embarcação deve assegurar permanentemente uma vigilância visual e auditiva apropriada, utilizando igualmente todos os meios disponíveis adequados às circunstâncias e condições existentes, de modo a permitir uma apreciação completa da situação e do risco de abalroamento; 3) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias o permitirem, ser executada de uma forma clara, com larga antecedência e de acordo com os usos e costumes marítimos; e 4) O termo “visibilidade restrita” designa qualquer condição na qual a visibilidade é prejudicada por nevoeiro, névoa, nevada, chuvas pesadas, tempestades de areia ou qualquer causa semelhante (Regra 3) do RIPEAM.						
RECOMENDAÇÕES:		1) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação; 2) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura; 3) 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 (Regra 5) do RIPEAM; 4) Toda embarcação fundeada ou abarrancada próximo aos canais de navegação devem durante a noite exibir as luzes de navegação acesas e uma Luz circular que significa uma luz contínua visível num arco de 360 graus; 5) Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita – REGRA 27: d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (I), (II) e (III) desta Regra, e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente: (I) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução; (II) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar; e (III) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30.				

06/2020	ACIDENTE/FATO	Colisão de embarcação contra banhista.	DATA:	16/06/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha motorizada 
Nº PROCESSO:		28.471/2013			ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:		Lago Puraquequara – Manaus – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		O condutor inabilitado e proprietário da lancha motor não inscrita junto à Capitania quando durante navegação pelo lago Puraquequara, Manaus – AM se aproximou perigosamente em alta velocidade em área sabidamente de grande concentração de banhistas, deste modo expondo em grave risco as vidas daqueles que ali se encontravam no momento de lazer. Que devido sua imprudência e imperícia, o que culminou na colisão da embarcação com um banhista, causando-lhe graves lesões corporais. Não houve danos materiais nem há registro de poluição ao meio ambiente aquático.			VÍTIMAS:	1 vítima não fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo; 2) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo sempre ficar atento à navegação durante toda a singradura; 3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; e 4) A embarcação foi indevidamente empregada na atividade de esporte e recreio sem antes ser inscrita e classificada quanto ao emprego e capacidade de carga pelo agente da Autoridade Marítima local.						
RECOMENDAÇÕES:		1) A condução de embarcações deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada; 2) Aos condutores de embarcações de esporte e recreio não é permitido se aproximar a menos de 200 metros de distância da praia, ou de área com grande concentração de banhistas, respeitem os banhistas; 3) Tenha sempre em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios, confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo; 4) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes; e 5) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitánias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados.				



07/2020	ACIDENTE/FATO	Abalroamento entre duas lanchas.	DATA:	02/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha motorizada 
Nº PROCESSO:		29.247/2014			ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:		Próximo à praia de Tabatinga - Caraguatatuba – SP.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior 2
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Abalroamento causado por lancha a motor, quando navegava próximo à praia de Tabatinga em direção à Ilha de Tamanduá – Caraguatatuba – SP. Foi surpreendida por outra lancha que se aproximou em alta velocidade pela popa causando o abalroamento e em decorrência do acidente, danos materiais severos e óbito de um dos condutores. Não houve registro de poluição do meio ambiente marinho.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das vidas humanas e das fazendas de bordo, devendo sempre ficar atento à navegação durante toda a singradura; 2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura; e 3) Que houve falta da cautela do condutor, inobservância de medidas preventivas de segurança para evitar o abalroamento, conforme previsto no RIPEAM, se tais medidas tivessem sido tomadas, não teria ceifada uma preciosa vida humana.						
RECOMENDAÇÕES:		1) 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 (REGRA 5 do RIPEAM); 2) 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 (REGRA 6 do RIPEAM). 3) Os seguintes fatores deverão ser considerados ao determinar uma velocidade de segurança apropriada: (a) por todas as embarcações: (I) o grau de visibilidade; (II) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pescadores ou quaisquer outras embarcações; (III) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes; (IV) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação; (V) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação; e (VI) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível. 4) 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; (b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados. (c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade; e (d) Por ocasião da determinação de existência de risco de abalroamento as seguintes considerações deverão ser levadas em conta: (I) deve ser presumido que tal risco existe caso a marcação de uma embarcação que se aproxima não se altere de modo apreciável; (II) às vezes tal risco pode existir mesmo quando for observada apreciável variação na marcação, particularmente quando da aproximação de uma embarcação muito grande ou um reboque, ou quando da aproximação de uma embarcação à distância muito próxima; 5) REGRA 8 do RIPEAM - Manobras Para Evitar Abalroamentos: (a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as				

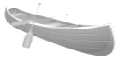
	regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de Marinharia; (b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade; (c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva; (d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem à distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safe; e 6) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação.
--	--

8/2020	ACIDENTE/FATO	Queda n'água de motorista de carreta seguida de morte por afogamento.	DATA:	04/09/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Comboio de empurrador e balsas 
Nº PROCESSO:	29.895/2015				ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:	Próximo da ilha das Araras, no curso entre Macapá e Belém - PA.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Queda n'água de um motorista de carreta durante a travessia do comboio entre Macapá e Belém - PA, próximo a ilha das Araras, que resultou no óbito por afogamento do motorista; a causa determinante apurada foi que a vítima desceu da cabine do caminhão para utilizar o banheiro, tropeçou nos cabos de amarração e acabou caindo na água. Descumprimento da NPCP da CPAOR - 2006, em vigor à época do acidente.				VÍTIMAS:	1 vítima fatal

ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Sendo o Comandante de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é fundamental o cumprimento da NPCP e Normas da Autoridade Marítima; 2) Nas embarcações de travessia o controle dos veículos deve ser rigoroso, de modo a evitar que seus proprietários ou passageiros permaneçam no seu interior; e 3) 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 durante a singradura, principalmente se tratando de travessias de veículos embarcados. Os passageiros deverão ser direcionados ao local próprio, não sendo permitida sua permanência no interior dos veículos.						
RECOMENDAÇÕES:	1) Nas embarcações que transportam cargas/passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar ocorrências durante a singradura; 2) O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado; 3) NORMAM-02/DPC Mod. 11 - item 0427 - PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO a) Para as embarcações que não seja exigida a atribuição de uma borda-livre conforme definido no item 0601, deverá ser prevista uma passagem permanentemente desobstruída de proa à popa, a qual não poderá ser efetivada por cima de tampas de escotilhas; b) Em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas, que poderão ser removíveis, com altura não inferior a 1 metro. Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida sua instalação, a critério da Capitania da jurisdição onde a embarcação estiver inscrita, sempre que interferir na operação normal da embarcação, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e ou aos passageiros;					

	c) A abertura inferior da balastrada deverá apresentar altura menor ou igual a 230mm e os demais vãos não poderão apresentar espaçamento superior a 380mm. No caso de embarcações com bordas arredondadas, os suportes das balastradas deverão ser colocados na parte plana do convés. d) Este item se aplica apenas nos seguintes casos: - embarcações tripuladas ou que transportem passageiros; e - embarcações não tripuladas que, por razões operacionais, necessitem de pessoal a bordo durante sua operação normal.
--	---

9/2020	ACIDENTE/FATO	Acidente sofrido por dois tripulantes envolvidos na faina de recebimento de carga (contêineres).	DATA:	16/07/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Supridor 
Nº PROCESSO:		27.922/2013			ATIVIDADE:	Apoio marítimo
LOCAL:		Bacia de Vitória - ES.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Acidente sofrido por dois tripulantes durante o transbordo de um contêiner em uma Plataforma posicionada na bacia de Vitória – ES, para o navio supridor, foram prensados contra uma cesta metálica que se encontrava no convés, sofrendo ferimentos de natureza grave, sem registro de danos à embarcação e sem poluição do meio ambiente aquaviário.			VÍTIMAS:	2 vítimas não fatais
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Durante a realização de fainas com deslocamento de pesos a bordo, a falha na supervisão da faina compromete a segurança da tripulação em virtude da falta de atenção a manobra em andamento; 2) Durante a realização de manobra de peso a bordo, todos os envolvidos devem utilizar o EPI; 3) Item 0403 da NORMAM 13/DPC - O Imediato deverá sempre supervisionar a movimentação de cargas no convés; e 4) Antes de iniciar qualquer faina marinheira a bordo que envolva riscos a segurança da tripulação, é importante a realização de um Briefing, passando todas as informações do trabalho a ser realizado aos executores, bem como aos aquaviários que estiverem na área onde será desencadeada a tarefa, evitando assim riscos desnecessários a pessoas desprevenidas.						
RECOMENDAÇÕES:		1) O fator operacional e a boa comunicação é indispensável durante a realização de fainas com uso de guindastes a bordo. As comunicações por rádio ou sinais deverão ser claras e objetivas, sempre buscando a certeza da mensagem transmitida, no intuito de minimizar os riscos de acidentes; 2) Agregar esforços de toda a tripulação para que a embarcação possa ser considerada local seguro de trabalho; e 3) Antes da execução de fainas com o uso de guindaste e manobras de peso a bordo, verificar as condições do tempo no local. Interferências das marés são comuns, entretanto é de extrema relevância o conhecimento para execução das atividades de bordo, de maneira que não exponham a risco a tripulação.				

10/2020	ACIDENTE/FATO	Naufrágio.	DATA:	12/10/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Canoa 
Nº PROCESSO:	31.196/2016				ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:	Orla de Alenquer - PA.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Naufrágio de canoa, sem nome, em atividade de pescaria, quando um dos tripulantes movimentou-se a bordo provocando o adernamento da embarcação e consequentemente o seu naufrágio, arremessando os seus tripulantes na água e provocando óbito por afogamento de um tripulante. Não há registro de poluição ambiental.				VÍTIMAS:	1 vítima fatal

ENSINAMENTOS COLHIDOS:	
1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transportam e das fazendas de bordo; 2) É fundamental que o condutor da embarcação seja habilitado para uma navegação segura; 3) Toda embarcação motorizada antes de navegar deverá ser inscrita nas CP/DL/AG; 4) A dotação de coletes salva-vidas deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as Classes (Item 0414 da Normam 03/DPC); e 5) Se o condutor e todos os passageiros estivessem usando coletes salva-vidas não teria havido vítima fatal.	
RECOMENDAÇÕES:	1) O material de salvação é indispensável a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; 2) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados; 3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela distribuição e segurança dos passageiros a bordo, de modo a não concentrá-los em um bordo provocando a inclinação da embarcação, o que comprometerá a estabilidade durante a navegação; e 4) Nunca é demais lembrar que o uso do colete salva-vidas é indispensável para uma navegação segura e para integridade física da vida humana; ele faz a diferença!!!

11/2020	ACIDENTE/FATO	Queda n'água da carga durante operação de carregamento.	DATA	19/08/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Mercante 
Nº PROCESSO:		26.779/2012			ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:		Porto de Vitória – ES.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior I
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Queda de carga durante operação de carregamento de granito, utilizando sistema de ponte rolante, quando um bloco de granito escorregou do seio da corrente e caiu sobre a carroceria da carreta transportadora que estava estacionada no cais, atingindo também o costado da embarcação. A causa determinante do acidente foi a falha na execução da faina de amarração da lingada do bloco de granito durante o carregamento. Não houve registro de danos pessoais nem ambientais.			VÍTIMAS:	não houve

ENSINAMENTOS COLHIDOS:	
1) Durante a realização de manobra de peso embarque/desembarque de carga, a atenção e a cautela são essenciais para a segurança da carga e do pessoal envolvido; 2) Os equipamentos e aparelhos de carga e descarga de bordo devem ser testados sempre que sofrerem algum reparo ou substituição de qualquer peça do conjunto, antes de serem utilizados nas fainas de manobra de peso; e 3) É imprescindível que o condutor de uma embarcação faça o planejamento de embarque de material pesado a bordo, devendo manter o constante controle da manobra de peso a fim de evitar a perda da carga a ser transportada.	
RECOMENDAÇÕES:	1) Qualquer faina marinha de manobra de peso a bordo, seja no embarque ou desembarque, deve ser precedida de uma reunião de planejamento a fim de que todas as medidas preventivas e de segurança sejam aplicadas durante a realização da faina; 2) Item 0403 da NORMAM 13/DPC - O Imediato é o responsável pelo planejamento do embarque e desembarque da carga e pela sua segurança, devendo informar ao Comandante qualquer irregularidade no plano de carregamento; 3) Para adequar os equipamentos e acessórios necessários à manipulação das cargas, os operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço, deverão obter com a devida antecedência o seguinte: a) peso dos volumes, unidades de carga e suas dimensões; b) tipo e classe do carregamento a manipular; e c) características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.

12/2020	ACIDENTE/FATO	Acidente pessoal em navio de bandeira estrangeira.	DATA:	25/11/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio mercante 
Nº PROCESSO:		31.612/2017			ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:		Em águas costeiras de Pernambuco - PE.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Acidente pessoal ocorrido com tripulante estrangeiro a bordo de navio de bandeira Panamenha, quando o Marinheiro cortava uma tela do funil de ventilação da cozinha do navio, durante o corte da peça o disco da esmerilhadeira quebrou e os estilhaços foram arremessados na direção da face esquerda da vítima, provocando lesões no lado esquerdo de sua face. A vítima utilizava o EPI completo e que o fator material contribuiu para o ocorrido, por falta de manutenção do equipamento, haja vista que de acordo com o Laudo Pericial, o parafuso de fixação da capa de proteção da esmerilhadeira estava avariado, desgastado. Não houve registro de danos ambientais.			VÍTIMAS:	1 vítima não fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1. Pela falta de manutenção adequada no equipamento o tripulante colocou em risco sua própria vida; 2. O tripulante usava o EPI (máscara) adequado ao risco da atividade que hora exercia, mas não foi feita a manutenção prévia do equipamento, se a correta e preventiva manutenção estivesse em dia, poderia ter evitado o acidente.						
RECOMENDAÇÕES:		1) Manutenção preventiva é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos equipamentos de sua embarcação antes de suspender; 2) Os tripulantes devem sugerir procedimentos que contemplem medidas de segurança do trabalho, especialmente quando se tratar de atividades que envolvam risco; e 3) Ressalta-se que a realização de qualquer faina a bordo com equipamentos que envolvam risco, deve ser antecedida de verificação das precauções de segurança e de manutenção preventiva dos equipamentos, assim, podendo evitar a arribada do navio e o atraso na singradura planejada.				

13/2020	ACIDENTE/FATO	Abalroamento.	DATA:	14/07/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio mercante 
Nº PROCESSO:		30.330/2015			ATIVIDADE:	
LOCAL:		Baía de São Marcos – MA.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior 2
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Navio Mercante ao demandar a Baía de São Marcos para fundear na área 4, a fim de aguardar instruções para o carregamento, seu Comandante, foi alertado por um navio fundeado quanto ao iminente risco de abalroamento. Mesmo assim, por erro de navegação não mudou o rumo de seu navio com a devida antecedência o que culminou com a concretização do abalroamento com o navio fundeado, por ter deixado de cumprir regras do RIPEAM, ensejando conduta imperita, imprudente e negligente. Não houve registro de danos pessoais e poluição ambiental do ambiente marinho.			VÍTIMAS:	não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Quando demandar um porto, as embarcações deverão utilizar-se de sinais sonoros, visuais e comunicação em VHF, para definir antecipadamente movimentações, especialmente no caso de manobras próximas; 2) As embarcações, quando em movimento no canal, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, mantendo prontidão para ser largado em caso de emergência; e 3) 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 abalroamento. Na aproximação, é importante estar atento na seleção do ponto de fundeio, levando-se em conta o “giro” de navios já fundeados.						
RECOMENDAÇÕES:		1) REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento: a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia; b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade; c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva; d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem à distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safe; e) Caso necessário, para evitar um abalroamento ou permitir mais tempo para avaliação da situação, uma embarcação deve diminuir sua velocidade ou cortar seu seguimento, parando ou invertendo seus meios de propulsão; 2) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda de vida humana e das fazendas de bordo; e 3) 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.				

14/2020	ACIDENTE/FATO	Acidente – lesão gravíssima sofrida por pescador não habilitado	DATA:	13/05/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de pesca 
Nº PROCESSO:	29.457/2015				ATIVIDADE:	Pesca
LOCAL:	Nas águas costeiras do estado do Rio Grande do Sul - RS.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Durante a faina de lançamento de redes de pesca ao mar, próximo da caixa de redes, na popa da embarcação, onde ficam as redes de pesca, o cabo que vai amarrado na ponta da rede e em um aparelho chamado “tesoura”, ficou preso e devido a falta de habilitação e treinamento do tripulante e a falha no procedimento de liberação do cabo da rede de pesca que ficou preso a bordo, quando era largada, a vítima tentou soltá-lo com o pé direito, quando o cabo soltou, seu pé ficou preso na tesoura e o cabo da rede de pesca enrolou em seu tornozelo causando gravíssima lesão com fratura exposta no tornozelo direito da vítima.				VÍTIMAS:	1 vítima não fatal

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo;
- 3) É imprescindível que o Comandante de uma embarcação cumpra rigorosamente o CTS, o não cumprimento do CTS compromete a segurança da navegação e do pessoal de bordo; e
- 4) A não utilização de EPI pela tripulação e falta de atenção durante a realização das fainas em andamento, coloca em risco a segurança e integridade física dos tripulantes.

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 para a atividade para que está classificada;
- 2) A supervisão das fainas de bordo de um barco de pesca é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação;
- 3) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e
- 4) O uso de EPI pela a tripulação durante a realização das fainas em andamento é mandatório.

15/2020	ACIDENTE/FATO	Naufrágio.	DATA:	25/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco motor 
Nº PROCESSO:	29.386/2015				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Lago Grande, comunidade do Perê – Santarém - PA.				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	A embarcação não inscrita nas CP/AG, suspendeu do Retiro de Taberebá com destino a comunidade de Uruari, tendo a bordo, além do condutor e o motorista, mais 15 passageiros e um animal bovino vivo. Quando de repente ocorreu uma brusca mudança do tempo, com chuva e ventos fortes provocando entrada de água a bordo. Devido ao excesso de carga e de passageiros, o embarque de água afetou a estabilidade da embarcação o que contribuiu para o naufrágio, ceifando duas preciosas vidas.				VÍTIMAS:	2 vítimas fatais

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo, bem como pela arrumação da carga a bordo e por não exceder o limite de carga;
- 2) Toda embarcação tem sua capacidade de carga estabelecida pelos cálculos de arqueação efetuados por engenheiro naval e ratificados pelas CP/DL/AG e devem ser estritamente cumpridos por seus condutores;

3) Uma embarcação de transporte de carga deve ter a carga bem estivada e peada para evitar deslocamento do seu centro de gravidade e não expor a riscos a segurança da própria embarcação; 4) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A sua não existência compromete a salvaguarda da vida humana. Se os dois passageiros estivessem utilizando os coletes possivelmente, não teriam morrido; 5) Que toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG; e 6) A falta de material de salvatagem compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo.	
RECOMENDAÇÕES:	1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) Antes de suspender para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve verificar se a carga a ser transportada não excede a capacidade da embarcação e se está bem estivada e peada; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; 4) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em número acima da lotação é terminantemente proibido; e 5) O material de salvatagem deve estar a bordo, o que vem garantir a salvaguarda da vida humana.

16/2020	ACIDENTE/FATO	Incêndio a bordo e morte de 2 trabalhadores	DATA:	05/05/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio transporte 
Nº PROCESSO:		29.364/15			ATIVIDADE:	Transporte marítimo
LOCAL:		Baía de Guanabara – RJ.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Acidente de trabalho a bordo provocado por incêndio, decorrente do serviço de corte e solda em rede hidráulica de comando à distância durante o serviço de troca de tubulações da referida rede, que ao ser submetida ao calor do maçarico para folgar os parafusos para desmontagem do flange, o óleo hidráulico pressurizado vazou em forma de spray e, em contato com a chama do maçarico, inflamou instantaneamente, incendiando os dois operários, ocasionando-lhes graves queimaduras e posterior óbito. Não houve registro de poluição ambiental.			VÍTIMAS:	2 vítimas fatais

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Cap – 4 da NORMAM – 01/DPC - Estabelece requisitos e dotação de material de segurança para as embarcações empregadas na navegação de mar aberto, visando minimizar os riscos de acidentes e prover a salvaguarda da vida humana no mar. Tais equipamentos devem ser homologados pela DPC, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável;
- 2) As operações de corte e solda a quente somente podem ser realizadas por trabalhadores qualificados;
- 3) Antes de iniciar o serviço de soldagem e corte a quente a bordo das embarcações, deve-se fazer o delineamento do local e estabelecer todas as medidas de precauções de segurança;
- 4) O uso adequado dos Equipamentos de Proteção Individual – EPI, é primordial para a proteção das vidas dos aquaviários que realizam serviços de risco a bordo.

RECOMENDAÇÕES:	1) Todo trabalhador quando realizando serviço de corte e solda a quente a bordo, deve garantir a efetiva implementação das medidas de proteção estabelecidas para a preservação de sua vida e da segurança da navegação, antes do início dos trabalhos; 2) Assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física e psíquica dos trabalhadores; 3) Providenciar a realização da Análise Preliminar de Risco, quando aplicável, antes do início das atividades operacionais, contemplando as atividades que serão desenvolvidas, com as medidas de proteção e precauções de segurança; e 4) Todos os aquaviários envolvidos nas operações de soldagem e corte a quente a bordo devem utilizar os Equipamentos de Proteção Individual – EPI, a fim de não se expor a risco.
-----------------------	--

17/2020	ACIDENTE/FATO	Acidente de trabalho com tripulante.	DATA:	21/12/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Plataforma 
Nº PROCESSO:		31.169/2016			ATIVIDADE:	Extração de petróleo
LOCAL:		Bacia de Campos dos Goytacazes – RJ.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		Durante a movimentação de um tanque na praça de máquinas para realizar solda, após a retirada dos parafusos da base, a talha foi tensionada e o tanque se moveu no sentido horizontal pressionando o braço do mestre de cabotagem sobre o corrimão de uma escada, causando-lhe fratura no antebraço. O acidente foi decorrente da desatenção do mestre de cabotagem na manobra. Não houve danos materiais nem poluição ao meio ambiente marinho.			VÍTIMAS:	1 vítima não fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) De acordo com a NORMAM 29/DPC - Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou manuseio de cargas perigosas a bordo deverão ser treinados para não expor a risco a vidas das pessoas e segurança da navegação; 2) Durante a movimentação de cargas a bordo todos devem estar atentos aos requisitos de segurança nos locais de trabalho, o manuseio de materiais, tanto de forma mecânica quanto manual, com a finalidade de prevenir acidentes do trabalho; e 3) A utilização de Equipamentos de Proteção Individual – EPIs é obrigatória sempre que as condições de trabalho o exigirem, objetivando resguardar a saúde e a integridade física dos trabalhadores aquaviários.						
RECOMENDAÇÕES:		1) Os serviços que envolvam risco de acidentes de trabalho em máquinas e equipamentos, devem ser planejados e realizados em conformidade com os procedimentos de trabalho e segurança, sob supervisão e anuência expressa de profissional habilitado ou qualificado; 2) O Supervisor de uma faina de manobra de peso a bordo, deve ter o conhecimento, avaliação, monitoramento e controle dos riscos existentes, de forma a garantir permanentemente a segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários que compõem sua equipe de trabalho; e 3) Os aquaviários envolvidos em faina de risco, devem receber orientação que aborde os perigos a que estão expostos e as medidas de proteção existentes e necessárias, para a prevenção de acidentes.				

18/2020	ACIDENTE/FATO	Naufrágio.	DATA:	12/03/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco motor 
Nº PROCESSO:		28.783/2014			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros e carga
LOCAL:		Largo do Gurupá - Careiro da Várzea – AM.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		A embarcação não inscrita e conduzida por condutor não habilitado transportava passageiros e carga sem a devida autorização da Autoridade Marítima. Devido ao excesso de carga houve o embarque de água pelos espaços internos da embarcação decorrente da imprudência do condutor ao autorizar o embarque de carga e passageiros além da capacidade de carga da embarcação, culminando no naufrágio da embarcação e desaparecimento de dois passageiros, sendo um menor de idade. Sem registro de danos ao meio ambiente.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Para uma navegação segura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) Toda embarcação tem sua capacidade de carga estabelecida pelos cálculos de arqueação efetuados por engenheiro naval e ratificados pelas CP/DL/AG e devem ser estritamente cumpridos por seus condutores; 3) Toda embarcação deve ter a bordo o material de salvatagem, em especial coletes salva-vidas; 4) O condutor não adotou as medidas de segurança para salvaguarda da vida humana;						

5) É essencial que a bordo existam coletes salva-vidas em números suficientes para toda a tripulação e passageiros. A não existência compromete a segurança e a salvaguarda da vida humana; e 6) Se os passageiros estivessem utilizando o colete salva-vidas, poderia ter sido evitada a perda de duas preciosas vidas humanas.	
RECOMENDAÇÕES:	1) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas; 2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança e salvaguarda da vida humana; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, pelas vidas humanas que transporta e fazendas de bordo. Em caso de mau tempo ou situação que possa colocar em risco as vidas humanas deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; e 4) Não esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas.

19/2020	ACIDENTE/FATO	Exposição à risco das vidas e fazendas de bordo.	DATA:	19/01/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio mercante 
Nº PROCESSO:		30.716/2016			ATIVIDADE:	Transporte de carga
LOCAL:		Águas costeiras do Cabo de Santa Marta.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		O Navio suspendeu do porto de Suape – PE com destina ao porto de Nueva Palmira – Uruguai. Ao navegar nas águas costeiras do Cabo de Santa Marta – RS, o Navio Mercante adentrou em área perigosa, destinada para exercícios militares, conforme Aviso-Rádio Náutico S004415, por imprudência do Comandante, colocou em exposição de risco as vidas e fazendas de bordo. Somente se afastando após contato realizado por navio da Marinha do Brasil.			VÍTIMAS:	não houve
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) O Comandante é o responsável pela vigilância e segurança da navegação. O acompanhamento e verificação da derrota empreendida durante o curso da navegação, jamais deverá negligenciado, bem como a utilização de Cartas Náuticas devidamente atualizadas; e 2) Cabe ressaltar a importância do Comandante da embarcação acompanhar o “Aviso aos Navegantes”, verificando a existência de exercícios militares em áreas previamente definidas.						
RECOMENDAÇÕES:		1) PLANEJAMENTO DA DERROTA - Efetuar um estudo prévio, detalhado, da derrota que se deseja seguir, utilizando, principalmente, as CARTAS NÁUTICAS da área em que se vai transitar e as PUBLICAÇÕES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO (Roteiros, Lista de Faróis, Lista de Auxílios-Rádio, Tábuas das Marés, Cartas-Piloto, Cartas de Correntes de Marés, etc.); 2) No mar, durante a EXECUÇÃO DA DERROTA, determinar a POSIÇÃO DO NAVIO sempre que necessário, ou projetá-la no futuro imediato, empregando técnicas da Navegação Estimada, a fim de se assegurar que o navio está, de fato, percorrendo a derrota planejada, com a velocidade de avanço prevista e livre de quaisquer perigos à navegação; e 3) PRINCÍPIO DA DERROTA SEGURA - Uma derrota de navegação é uma reta que o navegador traça em uma carta náutica indicando o seu ponto de partida e de chegada, observando os perigos previstos e imprevistos. Este princípio traduz em navegar em condições seguras para a tripulação, passageiros e para a sua embarcação, com observação que não há riscos iminentes na derrota a ser planejada e ao executar a navegação. Além disso, é importante ficar atento aos Avisos aos Navegantes (publicação quinzenal), em caso de dúvidas recorrerem ao Roteiro, Lista de Faróis, Lista de Auxílios-Rádio e Tábua de Marés. Mantendo-se na escuta do canal 16 do VHF.				

20/2020	ACIDENTE/FATO	Queda n'água seguida de óbito do condutor.	DATA:	31/07/2016	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto aquática 
Nº PROCESSO:		31.700/2017			ATIVIDADE:	Esporte e recreio
LOCAL:		Rio Teles Pires, Município de Carlinda – MT.			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:		O condutor inabilitado não tinha autorização do proprietário para conduzir a embarcação (moto aquática), porém, o proprietário havia deixado a chave no contato, facilitando o acesso e a condução da embarcação pela vítima. O condutor vitimado, além de inabilitado, teria ingerido bebida alcoólica e não fazia uso do colete salva-vidas; com o agravante de transportar uma passageira, realizando manobras radicais, culminando na queda n'água e posterior afogamento.			VÍTIMAS:	1 vítima fatal
ENSINAMENTOS COLHIDOS:						
1) Para conduzir uma moto aquática é imprescindível que o condutor seja habilitado; 2) Se o condutor estivesse utilizando o colete salva-vidas corretamente não teria ceifado sua preciosa vida humana; 3) O proprietário de uma embarcação, especialmente moto aquática, não deve cedê-la para pessoa que não seja devidamente habilitada. Tal atitude, compromete severamente a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; e 4) Durante a condução de uma moto aquática não se deve realizar manobras radicais pois expõe a risco a segurança do condutor e passageiros.						
RECOMENDAÇÕES:		1) Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar moto aquática; 2) Na condução de uma embarcação tipo moto aquática, é indispensável o uso de colete salva-vidas; 3) Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação; 4) Lembre-se, após o uso, <u>JAMAIS</u> deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática; 5) Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática; 6) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro. Não consuma bebida alcoólica quando for conduzir sua embarcação; e 7) Infrações às normas de tráfego: conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias;				

"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



"A prevenção é o melhor salva-vidas"

1
Ref.:
(07/2020)

- 1) Para uma navegação segura é imprescindível que o condutor da embarcação seja habilitado e preparado para exercer a atividade na qual se propõe;
- 2) Manter o motor da embarcação desligado quando em área com a presença de banhistas;
- 3) Manter a vigilância e atenção antes de dar partida no motor, verificando sempre a presença de banhistas;
- 4) Toda embarcação deve ser inscrita nas Capitânicas, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados; e
- 5) Manter distância segura de navegação a mais de 200 metros da praia, ou de áreas onde tenham banhistas.

2
Ref.:
(07/2020)

- 1) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado e não deve realizar manobras radicais para não expor a riscos a segurança da navegação e das preciosas vidas humanas;
- 2) Para a habilitação na categoria de MTA, de acordo a **NORMAM-03/DPC (Mod 29)**, o candidato deve apresentar o atestado de treinamento náutico para motonauta, comprovando que realizou treinamento com, no mínimo, três horas de duração, em embarcações do tipo moto aquática;
- 3) É imprescindível que os proprietários de motos aquáticas não permitam nem facilitem que suas embarcações sejam pilotadas por pessoas sem a devida habilitação;
- 4) Proprietário é a pessoa física ou jurídica em cujo nome a embarcação de esporte e/o recreio está inscrita numa CP, DL ou AG e/ou registrada no Tribunal Marítimo, sendo ele, o responsável por tudo o que venha acontecer com a embarcação mesmo que momentaneamente ela esteja arrendada ou cedida à outra pessoa; e
- 5) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura.

3 Ref.: (07/2020)	1) O proprietário/conductor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; 2) Verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem para não expor a risco as preciosas vidas humanas; e 3) A tripulação de uma embarcação de passageiros não deve se ausentar de bordo e deixar os passageiros sozinhos a bordo.
4 Ref.: (7/2020)	1) Antes de empreender qualquer navegação o condutor de uma embarcação deve verificar os avisos de mau tempo; 2) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo; 3) Conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar; e 4) Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar normalmente na área para qual foi classificada.
5 Ref.: (7/2020)	1) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação; 2) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura; 3) 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 (Regra 5) do RIPEAM; 4) Toda embarcação fundeada ou abarrancada próximo aos canais de navegação devem durante a noite exibir as luzes de navegação acesas e uma Luz circular que significa uma luz contínua visível num arco de 360 graus; 5) Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita - REGRA 27 do RIPEAM: d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (I), (II) e (III) desta Regra , e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente: (I) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução; (II) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar; e (III) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30 do RIPEAM.
6 Ref.: (7/2020)	1) A condução de embarcações deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada; 2) Aos condutores de embarcações de esporte e recreio não é permitido se aproximar a menos de 200 metros de distância da praia, ou de área com grande concentração de banhista, respeitem os banhistas; 3) Tenha sempre em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios, confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo; 4) Conduza sua embarcação com velocidade segura. Isso permite a realização de manobras em caso de situação imprevista e evita acidentes; e 5) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados.
7 Ref.: (7/2020)	1) 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 (REGRA 5 do RIPEAM); 2) 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 (REGRA 6 do RIPEAM); 3) Os seguintes fatores deverão ser considerados ao determinar uma velocidade de segurança apropriada: (a) por todas as embarcações: (I) o grau de visibilidade; (II) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações; (III) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes; (IV) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação; (V) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação; e

	(VI) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível. 4) 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; (b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados. (c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade; e (d) Por ocasião da determinação de existência de risco de abalroamento as seguintes considerações deverão ser levadas em conta: (I) deve ser presumido que tal risco existe caso a marcação de uma embarcação que se aproxima não se altere de modo apreciável; (II) às vezes tal risco pode existir mesmo quando for observada apreciável variação na marcação, particularmente quando da aproximação de uma embarcação muito grande ou um reboque, ou quando da aproximação de uma embarcação à distância muito próxima; 5) REGRA 8 do RIPEAM - Manobras Para Evitar Abalroamentos: (a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de Marinharia; (b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade; (c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva; (d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem à distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja sã; 6) A efetiva vigilância da linha do horizonte e o controle da distância e rumo mantido pelas embarcações no visual é primordial para garantir a segurança da navegação.
--	---

8 Ref.: (7/2020)	1) Nas embarcações que transportam cargas/passageiros a atenção exercida pelo condutor e tripulação quanto a segurança dos passageiros deve ser rigorosa e contínua, de modo a antecipar ocorrências durante a singradura; 2) O condutor será sempre o responsável pela segurança do pessoal embarcado; 3) NORMAM-02/DPC Mod. 11 - item 0427 - PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO c) Para as embarcações que não seja exigida a atribuição de uma borda-livre conforme definido no item 0601, deverá ser prevista uma passagem permanentemente desobstruída de proa à popa, a qual não poderá ser efetivada por cima de tampas de escotilhas; d) Em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas, que poderão ser removíveis, com altura não inferior a 1 metro. Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida sua instalação, a critério da Capitania da jurisdição onde a embarcação estiver inscrita, sempre que interferir na operação normal da embarcação, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e ou aos passageiros; c) A abertura inferior da balaustrada deverá apresentar altura menor ou igual a 230mm e os demais vãos não poderão apresentar espaçamento superior a 380mm. No caso de embarcações com bordas arredondadas, os suportes das balaustradas deverão ser colocados na parte plana do convés. d) Este item se aplica apenas nos seguintes casos: - embarcações tripuladas ou que transportem passageiros; e - embarcações não tripuladas que, por razões operacionais, necessitem despessoal a bordo durante sua operação normal.
---------------------------------	--

9 Ref.: (7/2020)	1) O fator operacional e a boa comunicação é indispensável durante a realização de fainas com uso de guindastes a bordo. As comunicações por rádio ou sinais deverão ser claras e objetivas, sempre buscando a certeza da mensagem transmitida, no intuito de minimizar os riscos de acidentes; 2) Agregar esforços de toda a tripulação para que a embarcação possa ser considerada local seguro de trabalho; e 3) Antes da execução de fainas com o uso de guindaste e manobras de peso a bordo, verificar as condições do tempo no local. Interferências das marés são comuns, entretanto é de extrema relevância o conhecimento para execução das atividades de bordo, de maneira que não exponham a risco a tripulação.
---------------------------------	---

10 Ref.: (7/2020)	1) O material de salvatagem é indispensável a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana; 2) Toda embarcação antes de navegar deve ser inscrita nas Capitânias, Delegacias ou Agências, afim de que seja estabelecida sua classificação e capacidade de carga ou passageiros a serem transportados; 3) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela distribuição e segurança dos passageiros a bordo, de modo a não concentrá-los em um bordo provocando a inclinação da embarcação, o que comprometerá a estabilidade durante a navegação; e Nunca é demais lembrar que o uso do colete salva-vidas é indispensável para uma navegação segura e para integridade física da vida humana; ele faz a diferença!!!
11 Ref.: (7/2020)	1) Qualquer faina marinha de manobra de peso a bordo, seja no embarque ou desembarque, deve ser precedida de uma reunião de planejamento a fim de que todas as medidas preventivas e de segurança sejam aplicadas durante a realização da faina; 2) Item 0403 da NORMAM 13/DPC - O Imediato é o responsável pelo planejamento do embarque e desembarque da carga e pela sua segurança, devendo informar ao Comandante qualquer irregularidade no plano de carregamento; 3) Para adequar os equipamentos e acessórios necessários à manipulação das cargas, os operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço, deverão obter com a devida antecedência o seguinte: a) peso dos volumes, unidades de carga e suas dimensões; b) tipo e classe do carregamento a manipular; e c) características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.
12 Ref.: (7/2020)	1) Manutenção preventiva é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos equipamentos de sua embarcação antes de suspender; 2) Os tripulantes devem sugerir procedimentos que contemplem medidas de segurança do trabalho, especialmente quando se tratar de atividades que envolvam risco; e 3) Ressalta-se que a realização de qualquer faina a bordo com equipamentos que envolvam risco, deve ser antecedida de verificação das precalções de segurança e de manutenção preventiva dos equipamentos, assim, podendo evitar a arribada do navio e o atraso na singradura planejada.
13 Ref.: (7/2020)	1) REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento: a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia; b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade; c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva; d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem à distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safe; e) Caso necessário, para evitar um abalroamento ou permitir mais tempo para avaliação da situação, uma embarcação deve diminuir sua velocidade ou cortar seu seguimento, parando ou invertendo seus meios de propulsão; 2) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda de vida humana e das fazendas de bordo; e 3) 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.
14 Ref.: (7/2020)	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 para a atividade para que está classificada; 2) A supervisão das fainas de bordo de um barco de pesca é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação; 3) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e O uso de EPI pela a tripulação durante a realização das fainas em andamento é mandatório.

15 Ref.: (7/2020)	1) Para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve ser habilitado; 2) Antes de suspender para uma navegação segura, o condutor de uma embarcação deve verificar se a carga a ser transportada não excede a capacidade da embarcação e se está bem estivada e peada; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e pelas vidas humanas que transporta. Em caso de mau tempo deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; e 4) O condutor é o responsável pela segurança da embarcação. O transporte de passageiros em número acima da lotação é terminantemente proibido; e O material de salvatagem deve estar a bordo, o que vem garantir a salvaguarda da vida humana.
16 Ref.: (7/2020)	1) Todo trabalhador quando realizando serviço de corte e solda a quente a bordo, deve garantir a efetiva implementação das medidas de proteção estabelecidas para a preservação de sua vida e da segurança da navegação, antes do início dos trabalhos; 2) Assegurar que os trabalhos sejam imediatamente interrompidos quando houver mudanças nas condições ambientais que os tornem potencialmente perigosos à integridade física e psíquica dos trabalhadores; 3) Providenciar a realização da Análise Preliminar de Risco, quando aplicável, antes do início das atividades operacionais, contemplando as atividades que serão desenvolvidas, com as medidas de proteção e precauções de segurança; e 4) Todos os aquaviários envolvidos nas operações de soldagem e corte a quente a bordo devem utilizar os Equipamentos de Proteção Individual – EPI, a fim de não se expor a risco.
17 Ref.: (7/2020)	1) Os serviços que envolvam risco de acidentes de trabalho em máquinas e equipamentos, devem ser planejados e realizados em conformidade com os procedimentos de trabalho e segurança, sob supervisão e anuência expressa de profissional habilitado ou qualificado; 2) O Supervisor de uma faina de manobra de peso a bordo, deve ter o conhecimento, avaliação, monitoramento e controle dos riscos existentes, de forma a garantir permanentemente a segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários que compõem sua equipe de trabalho; e 3) Os aquaviários envolvidos em faina de risco, devem receber orientação que aborde os perigos a que estão expostos e as medidas de proteção existentes e necessárias, para a prevenção de acidentes.
18 Ref.: (7/2020)	1) É de responsabilidade do proprietário de uma embarcação que a condução seja exercida por pessoa habilitada e que as normas de segurança sejam cumpridas, entre elas a existência de coletes salva-vidas; 2) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas, o que vem garantir a segurança e salvaguarda da vida humana; 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, pelas vidas humanas que transporta e fazendas de bordo. Em caso de mau tempo ou situação que possa colocar em risco as vidas humanas deve orientar os tripulantes e passageiros para usarem seus coletes salva-vidas; e 4) Não esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas.
19 Ref.: (7/2020)	1) PLANEJAMENTO DA DERROTA - Efetuar um estudo prévio, detalhado, da derrota que se deseja seguir, utilizando, principalmente, as CARTAS NÁUTICAS da área em que se vai transitar e as PUBLICAÇÕES DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO (Roteiros, Lista de Faróis, Lista de Auxílios-Rádio, Tábuas das Marés, Cartas-Piloto, Cartas de Correntes de Marés, etc.); 2) No mar, durante a EXECUÇÃO DA DERROTA, determinar a POSIÇÃO DO NAVIO sempre que necessário, ou projetá-la no futuro imediato, empregando técnicas da Navegação Estimada, a fim de se assegurar que o navio está, de fato, percorrendo a derrota planejada, com a velocidade de avanço prevista e livre de quaisquer perigos à navegação; e 3) PRINCÍPIO DA DERROTA SEGURA - Uma derrota de navegação é uma reta que o navegador traça em uma carta náutica indicando o seu ponto de partida e de chegada, observando os perigos previstos e imprevistos. Este princípio traduz em navegar em condições seguras para a tripulação, passageiros e para a sua embarcação, com observação que não há riscos iminentes na derrota a ser planejada e ao executar a navegação. Além disso, é importante ficar atento aos Avisos aos Navegantes (publicação quinzenal), em caso de dúvidas recorrerem ao Roteiro, Lista de Faróis, Lista de Auxílios-Rádio e Tábua de Marés. Mantendo-se na escuta do canal 16 do VHF.

20
Ref.:
(7/2020)

- 1) Assim como acontece quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar moto aquática;
- 2) Na condução de uma embarcação tipo moto aquática, é indispensável o uso de colete salva-vidas;
- 3) **Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação;**
- 4) **Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática;**
- 5) Os modelos “classe V” são coletes aprovados para uso esportivo, em situações de VELOCIDADE e IMPACTO, modelo obrigatório para moto aquática;
- 6) De acordo com o item 0309 da NORMAM-07/DPC Mod 10 - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro. Não consuma bebida alcoólica quando for conduzir sua embarcação; e
- 7) Infrações às normas de tráfego: conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.