



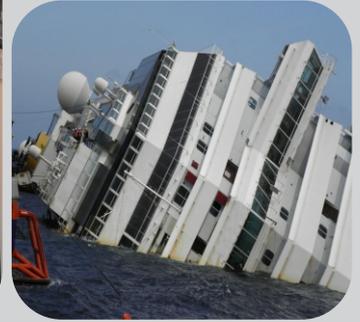
TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Ano I - nº 01 - 11 de dezembro de 2018

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação”

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

ANO 1 – Nº 01 – 11 DE DEZEMBRO DE 2018*

*“No dia 11 de dezembro de 1997 foi promulgada a Lei nº 9.537/1997, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), que marcou uma mudança de paradigma na segurança do tráfego aquaviário no Brasil”

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

Acidentes e fatos da navegação são acontecimentos que se pretende evitar no mar e águas interiores. Há esforços de vários segmentos do poder público, especialmente da Marinha do Brasil, para reduzir estas ocorrências. A conscientização da sociedade em geral e dos condutores de embarcações em particular é o fator que julgo 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).

Para o julgamento dos acidentes e fatos da navegação existe então o nosso Tribunal Marítimo, que é um órgão autônomo, com jurisdição em todo o território nacional, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Poder Executivo por meio da Marinha do Brasil (Ministério da Defesa).

Dentro deste contexto, este Tribunal decidiu implementar o “Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo”. O propósito deste boletim é levar ao conhecimento das comunidades marítima, náutica e portuária uma síntese dos principais casos julgados no Tribunal, após 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. Não serão publicados todos os acidentes; divulgaremos apenas aqueles portadores de lições importantes para os navegantes.

Assim, solicito a você, leitor deste boletim, que procure 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, consequentemente, 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

01/2018	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	26/12/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a Motor
Nº PROCESSO:	30.690/2016			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Baía de Todos os Santos			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Entrada de água sem controle por dois furos laterais localizados na plataforma de popa e a embarcação não possuir anteparas estanques por erro de projeto. A bomba de esgoto não deu vazão ao volume de água que entrava.			VÍTIMAS:	xxxxxx	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Necessidade de inspeção da embarcação antes de qualquer singradura.					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Condutor deverá inspecionar toda a embarcação antes de empreender sua navegação. (2) Engenheiro responsável pelo projeto deverá especificar anteparas estanques em compartimentos que o volume de água proveniente de alagamento seja maior que a capacidade de débito das bombas de esgoto da embarcação. (3) É de responsabilidade do engenheiro que aprovou o projeto da embarcação o cumprimento das normas técnicas incidentes na construção. 					

02/2018	ACIDENTE/FATO	Naufrágio	DATA:	26/07/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Chata c/propulsão
Nº PROCESSO:	29.780/2015			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Rio Teles Pires – Sinop - MT			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Entrada de água com a embarcação a matroca. Abandono da embarcação pelos passageiros e condutor (5 pessoas) mas somente um deles fazia uso de colete salva vidas. Afogamento de um passageiro.			VÍTIMAS:	1 morto (passageiro)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Apesar de existirem a bordo, os coletes salva vidas não foram utilizados para o abandono da embarcação, à exceção de um.					
RECOMENDAÇÕES:	Antes do abandono de uma embarcação o condutor deve fazer com que os passageiros e ele próprio usem o colete salva vidas.					

03/2018	ACIDENTE/FATO	Queda n'água de condutor de Moto Aquática	DATA:	18/03/2012	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquática
Nº PROCESSO:	27.260/2012			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Lagoa de Camapuã – Araçoiaba da Serra - SP			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Erro na condução de Moto Aquática em virtude da inabilidade e não habilitação do condutor, causando a queda n'água dos ocupantes e morte do condutor.			VÍTIMAS:	1 morto (condutor)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Necessidade de habilitação do condutor e conhecimento das reações de uma Moto Aquática. (2) Uso adequado de colete salva vidas quando conduzindo embarcação desse tipo. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Habilitar-se na condução de Moto Aquática e habituar-se às reações que esse tipo de embarcação tem em guinadas, partidas e paradas bruscas. (2) Uso do colete salva vidas pelos ocupantes. 					

04/2018	ACIDENTE/FATO	Naufágio Parcial	DATA:	02/02/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:	28.175/2013			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Represa da Usina Passo do São João – Rio Ijuí – Roque Gonzales - RS			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação rebocava uma bóia com dois adultos; navegava com duas crianças no interior da embarcação, além dos três ocupantes da lancha. Ao fazer uma curva acentuada para bombordo adernou com a consequente entrada franca de água pela popa, seguido do naufrágio parcial e queda n`água dos ocupantes da embarcação e da bóia. O adernamento foi decorrente do cabo de reboque da bóia estar amarrado a somente um bordo.			VÍTIMAS:	xxxxxx	
ENSINAMENTO COLHIDO:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Cuidados que o condutor deve ter ao fazer guinadas bruscas com uma embarcação rebocando algum dispositivo flutuante. (2) Cabo de reboque deve estar bem talingado à embarcação, sem possibilidade de alterar o centro de gravidade (CG) e perda da estabilidade. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Condução cautelosa de modo a não realizar guinadas bruscas. (2) Conhecimento das possibilidades que podem acarretar perda de estabilidade. 					

05/2018	ACIDENTE/FATO	Naufágio parcial	DATA:	14/07/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a Motor
Nº PROCESSO:	28.511/2013			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Igarapé da Carnaúba – Boca do Alegre – Humberto de Campos - MA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação com excesso de passageiros (10 adultos e 5 crianças) (50% a mais) e carga estivada de maneira não apropriada no convés, com tripulação incompleta, derrabou e adernou para boreste, provocando alagamento pela popa e pelo bordo adernado, naufragando e fazendo com que seus ocupantes se atirassem n`água e um deles ficasse preso na casaria. Afogamento de 2 adultos e 1 menor de idade.			VÍTIMAS:	3 mortos (2 adultos e 1 criança)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	<ol style="list-style-type: none"> (1) A tripulação de uma embarcação contida no CTS/TIE deve ser sempre cumprida. Navegar com tripulação incompleta compromete a segurança. (2) A lotação de passageiros não pode ser ultrapassada. A segurança de todos não estará garantida. (3) A carga deve ser estivada conforme o plano de carga da embarcação. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) O CTS/TIE deve ser cumprido rigorosamente. (2) O controle do ingresso de passageiros a bordo deve ser realizado com eficiência de modo que a lotação prevista não seja excedida. (3) A carga a ser transportada deve ser fiscalizada pela tripulação, com controle de peso e local de estivagem. 					

06/2018	ACIDENTE/FATO	Queda n`água	DATA:	06/09/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco de Pesca
Nº PROCESSO:	28.968/2014			ATIVIDADE:	Pesca de Alto Mar	
LOCAL:	Águas costeiras de Itajáí - SC			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Tripulante de barco de pesca foi arrastado pelo cabo da rede de pesca durante seu lançamento, afogando-o. Esse tripulante não era habilitado e não fazia parte na relação de pessoal embarcado. Embarcação operando sem despacho, ou seja, indevidamente.			VÍTIMAS:	1 morto (tripulante não habilitado)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Durante as fainas no convés em embarcação de pesca a tripulação deve estar atenta aos movimentos de apetrechos e dispositivos envolvidos nas fainas. Além disso, deve existir uma supervisão das fainas em andamento. (2) A tripulação deve estar habilitada para o exercício da profissão. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) A supervisão das fainas a bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação. (2) Verificar sempre se os tripulantes são habilitados, antes de qualquer singradura. 					

07/2018	ACIDENTE/FATO	Ferimentos em Tripulante	DATA:	02/12/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Mercante
Nº PROCESSO:	28.731/2014			ATIVIDADE:	Transporte de carga	
LOCAL:	Entre Santos (SP) e Maceió (AL)			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Ferimentos nos olhos de tripulante com soda cáustica com que fazia limpeza dos tanques de carga, apesar de estar usando equipamentos de proteção individual. Entretanto, o tripulante segurou o balde com soda cáustica pela borda ao invés de segurar pela alça de transporte, o que fez com que o balde caísse e atingisse o tripulante com o produto de limpeza.			VÍTIMAS:	1 tripulante ferido	
ENSINAMENTO COLHIDO:	É indispensável o uso de EPI para o manuseio de líquidos e substâncias nocivas e prejudiciais.					
RECOMENDAÇÕES:	Equipar a tripulação com material adequado às fainas de bordo, assegurando a segurança e integridade do pessoal, especialmente no manuseio de cargas perigosas.					

08/2018	ACIDENTE/FATO	Queda n`água de condutor e passageira de Moto Aquática	DATA:	07/12/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquática
Nº PROCESSO:	29.224/2014			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Barragem do Bezerra – José de Freitas - PI			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Condução de Moto Aquática por condutor inabilitado, com passageira, ambos sem coletes salva vidas e alcoolizados. Afogamento do condutor e da passageira.			VÍTIMAS:	2 mortos (condutor e passageira)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Proprietário da Moto Aquática entregou a embarcação à pessoa não habilitada e não forneceu aos ocupantes coletes salva vidas.					
RECOMENDAÇÕES:	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.					

09/2018	ACIDENTE/FATO	Queda de passageiros através de escotilha aberta em corredor de passagem.	DATA:	18/07/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a Motor
Nº PROCESSO:	29.290/2014			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Trapiche do Costinha – Rio Paraíba – Lucena - PB			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Passageiros ao embarcar caíram na praça de máquinas em virtude da escotilha estar aberta no corredor de passagem para o embarque. Área de passagem não sinalizada e não isolada em virtude da escotilha aberta.			VÍTIMAS:	2 passageiros feridos (1 adulto e 1 criança)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	(1) As fainas de manutenção a bordo de embarcações devem ser conduzidas, preferencialmente, sem a presença de passageiros. (2) O isolamento e sinalização de áreas onde estão sendo realizadas ações de manutenção são imprescindíveis para a segurança do pessoal, em especial dos passageiros.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) Realizar inspeção em toda a embarcação imediatamente antes de permitir o ingresso de passageiros a bordo, verificando a possibilidade de empecilhos, dificuldades ou perigos nos seus deslocamentos. (2) Isolar e sinalizar áreas em que são realizadas ações de manutenção a bordo.					

10/2018	ACIDENTE/FATO	Avaria em gasoduto submerso	DATA:	22/01/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Navio Tanque
Nº PROCESSO:	29.603/2015			ATIVIDADE:	Transporte de óleo	
LOCAL:	Quebra mar do porto de Mucuripe – Fortaleza - CE			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Navio Tanque ao lançar o ferro/amarra atingiu gasoduto submerso, causando vazamento de gás no duto que liga o campo de Curimã à Empresa Lubrificante do Nordeste (LUBNOR). A localização real e atualizada do gasoduto não foi informada à Marinha do Brasil após o lançamento do gasoduto no leito do mar, fazendo com que a sua representação gráfica nas cartas náuticas do local, que foi a do projeto do gasoduto, ficasse deslocada em até um quilometro de distância da posição real de lançamento, deixando o fundeadouro praticamente sobre o referido duto, com distância de apenas 50 metros.			VÍTIMAS:	xxxxxx	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Os dutos submersos devem estar perfeitamente representados nas cartas náuticas respectivas, de modo a não se constituírem empecilhos à navegação.					
RECOMENDAÇÕES:	As empresas responsáveis pela instalação e lançamento de dutos submersos devem informar à Marinha do Brasil, através das Capitânicas, Delegacias e/ou Agências da área de localização desses dutos, a real posição no leito do mar onde ficarão instalados, para que possam ser representados em cartas náuticas e Aviso aos Navegantes.					

11/2018	ACIDENTE/FATO	Acidente de mergulho	DATA:	25/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Bote
Nº PROCESSO:	29.672/2015			ATIVIDADE:	Pesca	
LOCAL:	Ao largo da costa de São Miguel Gostoso - RN			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Embarcação classificada para pesca na navegação interior usada para pesca ilegal de lagostas em área além da qual era classificada, contrariando a Lei 9.605/98 (Atividades Lesivas ao Meio Ambiente) e Instrução Normativa nº 138/IBAMA, causando acidente de mergulho em um dos seus ocupantes (doença descompressiva) ao subir à superfície sem cumprir os tempos previstos para descompressão. A vítima do acidente não era habilitada para mergulho. A pesca de lagosta por mergulho e utilizando compressor de ar para o mergulho é crime ambiental, conforme previsto na lei e instrução normativa do IBAMA.			VÍTIMAS:	1 ferido (mergulhador)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	Embora a prática da pesca de lagosta por mergulho e utilizando compressor de ar para esse fim seja ilegal, com relação ao acidente de mergulho objeto do Processo assinalado são os seguintes ensinamentos colhidos: (1) Na atividade de mergulho os tempos necessários para descompressão antes do retorno à superfície devem ser criteriosamente cumpridos, em função da profundidade do mergulho. (2) A atividade de mergulho deve ser exercida por pessoal habilitado para esse fim. (3) Embarcações só podem ser empregadas em áreas de navegação em que estejam classificadas. (4) Para a atividade de mergulho profissional deve ser cumprida a NORMAN-15(DPC) – Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAN-15 (DPC). (2) Todos os procedimentos para atividades subaquáticas devem obedecer a NORMAN-15 (DPC). (3) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à descompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos, também, pelo mergulhador - ver NORMAN-15 (DPC). (4) Somente empregar as embarcações em áreas de navegação em que estejam classificadas.					

12/2018	ACIDENTE/FATO	Ferimentos em tripulante	DATA:	01/03/2013	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a Motor
Nº PROCESSO:	29.480/2015			ATIVIDADE:	Transporte de passageiros	
LOCAL:	Entre Salvador e Morro de São Paulo - BA			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Tripulante sem usar EPI (luva) ao descer à praça de máquinas apoiou acidentalmente a mão direita no rotor da turbina do motor que se encontrava sem o filtro de ar (tampa) e teve amputação traumática de dedo.			VÍTIMAS:	1 ferido (tripulante)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	(1) O uso de EPI pela tripulação é essencial para preservar a segurança do pessoal. (2) Os equipamentos da embarcação devem estar montados com seus dispositivos de proteção.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) Rigoroso acompanhamento do uso de EPI pela tripulação quando em operação e fainas da embarcação. (2) Inspeção dos equipamentos de bordo quanto sua integridade para proteção dos tripulantes.					

13/2018	ACIDENTE/FATO	Explosão e incêndio	DATA:	29/11/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:	29.674/2015			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Pier da Marina Motonáutica – Pontal da Barra – Maceió - AL			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Mar aberto	
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Falha nos procedimentos de abastecimento de lancha a motor de Esporte/Recreio, com vazamento de gasolina para o interior do compartimento do motor pelo suspiro do tanque de combustível, suspiro esse que estava irregular. Mesmo com a lavagem do piso do motor os gases que ainda permaneceram foram suficientes para provocar a explosão com a ignição dos motores. Tripulante ferido com queimaduras de 1º, 2º e 3º graus.			VÍTIMAS:	1 ferido (tripulante)	
ENSINAMENTO COLHIDO:	(1) Durante uma faina de abastecimento de combustível todos os cuidados devem ser tomados de modo a garantir que não ocorrerão vazamentos internos e/ou externos à embarcação. (2) Após uma faina de combustível em uma embarcação o compartimento dos motores deve ser previamente ventilado de modo que os gases de combustível remanescentes sejam retirados.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) Uma faina de abastecimento de combustível em uma embarcação deve ser acompanhada por pessoal habilitado em seus procedimentos, do início ao fim. (2) Os compartimentos e equipamentos envolvidos em uma faina de abastecimento a bordo devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura tenham ocorrido, tipo vazamento ou acúmulo de gases. (3) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados.					

14/2018	ACIDENTE/FATO	Explosão	DATA:	28/12/2014	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Lancha a motor
Nº PROCESSO:	30.016/2015			ATIVIDADE:	Esporte/Recreio	
LOCAL:	Angra dos Reis			ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:		
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Explosão durante o abastecimento de combustível em lancha a motor, que permaneceu com o motor ligado e exaustor desligado durante a faina, provocando incêndio e queimaduras gravíssimas nas pessoas que estavam a bordo, com um óbito.			VÍTIMAS:	1 passageiro morto e 6 feridos	
ENSINAMENTO COLHIDO:	(1) Durante uma faina de abastecimento de combustível em lancha a motor com compartimento de máquinas fechado, os motores devem estar obrigatoriamente desligados. (2) Depois do abastecimento de combustível de uma lancha a motor, para que os motores sejam ligados o compartimento do motor deve ser previamente ventilado. (3) Durante uma faina de abastecimento de uma lancha a motor os passageiros devem ser desembarcados e permanecerem afastados até o seu final.					
RECOMENDAÇÕES:	(1) Iniciar o abastecimento com combustível com os motores desligados. (2) Somente ligar os motores depois de uma faina de abastecimento com combustível depois que o compartimento do motor for ventilado. (3) Afastar para o mais longe possível os passageiros durante uma faina de abastecimento com combustível.					

15/2018	ACIDENTE/FATO	Amputação traumática de dedos da mão de tripulante	DATA:	26/06/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Barco a motor
Nº PROCESSO:	30.511/2016				ATIVIDADE:	Transporte de passageiros
LOCAL:	Rio Caripi – Maracanã - PA				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Tripulante de máquinas tentou verificar possível vazamento de água do tanque que refrigera o motor, colocando a mão muito próxima do volante do motor com ele ligado. Com um balanço da embarcação a mão foi colhida pelo volante, causando a amputação traumática de três dedos.				VÍTIMAS:	1 ferido (tripulante)
ENSINAMENTO COLHIDO:	Toda a inspeção em equipamentos em funcionamento deve ser conduzida visualmente ou por leitura de medidores, manômetros e indicadores.					
RECOMENDAÇÕES:	Antes de manusear motores ou equipamentos, mesmo com a finalidade de inspeção, deve ser verificado se esses equipamentos estão parados e não pressurizados. Todo o cuidado é pouco.					

16/2018	ACIDENTE/FATO	Queda n`água de passageira	DATA:	20/12/2015	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	Moto Aquática
Nº PROCESSO:	30.884/2016				ATIVIDADE:	Esporte/Recreio
LOCAL:	Lagoa da Mata Fresca – Guaiuba - CE				ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	Interior
SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:	Condutor inexperiente e inabilitado, ao fazer uma curva com a moto aquática fez com que a passageira caísse n`água e se afogasse, embora usando colete salva vidas. Com o impacto na água o colete se desprende do corpo da passageira, que afundou rapidamente.				VÍTIMAS:	1 morto
ENSINAMENTO COLHIDO:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Necessidade de habilitação do condutor. (2) Necessidade de conhecer as reações de uma Moto Aquática. (3) Uso adequado de colete salva vidas quando conduzindo embarcação desse tipo. 					
RECOMENDAÇÕES:	<ol style="list-style-type: none"> (1) Habilitar-se na condução de Moto Aquática. (2) Condutor deve ter conhecimento das reações que esse tipo de embarcação tem em guinadas, partidas e paradas bruscas. (3) O colete salva vidas deve estar muito bem atado ao corpo para o seu uso correto. 					

"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) Condutor deverá inspecionar toda a embarcação antes de empreender sua navegação.
- (2) Engenheiro responsável pelo projeto deverá especificar anteparas estanques em compartimentos que o volume de água proveniente de alagamento seja maior que a capacidade de débito das bombas de esgoto da embarcação.

2

- (1) Antes do abandono de uma embarcação o condutor deve fazer com que os passageiros e ele próprio usem o colete salva vidas.

3

- (1) O condutor de uma Moto Aquática deve estar habilitado para a área de navegação que for operar.
- (2) Deve estar familiarizado às reações que esse tipo de embarcação tem em guinadas, partidas e paradas bruscas.
- (3) Deve realizar uma condução cautelosa evitando guinadas bruscas e repentinas.

4

- (1) É recomendado aos condutores de embarcações ter atenção quanto a perda da estabilidade, com a possibilidade de ocorrer adernamento e/ou emborcamento.
- (2) O reboque de qualquer dispositivo, pela popa ou a contrabordo, pode provocar a perda da estabilidade.
- (3) Em embarcações miúdas, que perdem a estabilidade com facilidade, com, até mesmo, a mudança de posição de um passageiro (por exemplo, se sentado para em pé), o uso de colete salva vidas é fundamental.

5

- (1) O controle de passageiros a bordo deve ser realizado com eficiência, de modo a não ocorrerem acidentes com esse pessoal como também não permitir o embarque que exceda a lotação prevista.
- (2) A carga a ser transportada deve ser fiscalizada pela tripulação, com controle de peso e local de estivagem.

6

- (1) A supervisão das fainas em curso a bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação.
- (2) Verificar sempre se os tripulantes são habilitados, antes de qualquer singradura, e se está sendo cumprido o CTS/TIE.

7

Equipar a tripulação com material adequado às fainas de bordo, assegurando a segurança e integridade do pessoal, especialmente com relação ao manuseio de substâncias nocivas e perigosas.

8

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.

9

- (1) É fundamental fazer inspeção em toda a embarcação imediatamente antes de permitir o ingresso de passageiros, verificando a possibilidade de empecilhos, dificuldades ou perigos nos seus deslocamentos.
- (2) É imprescindível isolar e sinalizar áreas em que são realizadas ações de manutenção a bordo, com relevância para a circulação de passageiros.
- (3) As fainas de manutenção a bordo de embarcações devem ser conduzidas preferencialmente sem a presença de passageiros.

10

As empresas responsáveis pela instalação e lançamento de dutos submersos devem informar à Marinha do Brasil, através das Capitânicas, Delegacias e/ou Agências da área de localização desses dutos, a real posição no leito do mar onde ficarão definitivamente instalados, de modo que esses dispositivos sejam devidamente cartografados nas cartas de navegação e incluídos em Aviso aos Navegantes.

11

- (1) O pessoal empregado na atividade de mergulho deve estar habilitado e registrado conforme a NORMAN-15/DPC – Atividades Subaquáticas .
- (2) O mergulho deve ser supervisionado por pessoal habilitado também em mergulho, com controle dos tempos necessários à descompressão antes do retorno à superfície, bem como o controle de tempo de permanência na superfície antes de um novo mergulho. Esses controles devem ser feitos, também, pelo próprio mergulhador.

12

- (1) Iniciar o abastecimento com combustível com os motores desligados e exaustores ligados.
- (2) Os compartimentos e equipamentos envolvidos em uma faina de abastecimento a bordo devem ser inspecionados de modo a verificar falhas que porventura venham ocorrer ou tenham ocorrido, tipo vazamento ou acúmulo de gases.
- (3) Antes dos motores elétricos/combustão ou mesmo equipamentos elétricos serem ligados em embarcações que passaram por abastecimento de combustível, os compartimentos onde estão localizados esses equipamentos devem ser ventilados ou exaustados para retirar gases acumulados.

13

- (1) Rigoroso acompanhamento do uso de EPI pela tripulação quando em operação e fainas da embarcação.
- (2) Inspeção dos equipamentos de bordo quanto a sua integridade relativa a montagem e funcionamento, de modo a garantir a proteção dos tripulantes