



Edição nº 32, de 24 de julho de 2026

TRIBUNAL MARÍTIMO



tribunal.maritimo

A CORTE DO MAR BRASILEIRA

“Justiça e Segurança para a Navegação”



Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 32, de 24 de julho de 2026



“As imagens das embarcações utilizadas neste boletim são meramente ilustrativas e não correspondem aos acidentes ou fatos de navegação descritos neste periódico, tendo como única finalidade indicar o tipo de embarcação empregada.”



ABALROAMENTO

com naufrágio e vazamento de óleo diesel próximo ao Porto do Cujubim, Porto Velho-RO



CONTRABANDO

Abordagem e apreensão de barco em Salvador-BA



NAVEGAÇÃO IMPRUDENTE

Lancha colide com pedra no Rio Guaíba - RS

Síntese de ocorrências, Ensinamentos Colhidos e Recomendações extraídas dos Acórdãos julgados no Tribunal Marítimo

PROCESSO Nº 38.389/2024 - Abalroamento com naufrágio e vazamento de óleo diesel – CFPV.....	6
PROCESSO Nº 37.345/2023 - Abalroamento por imprudência, com vítima fatal – Delltacuruçá.....	7
PROCESSO Nº 37.367/2023 - Abalroamento entre lancha e traineira por condução irregular – CPSP....	8
PROCESSO Nº 36.913/2023 - Abalroamento entre moto aquática e flutuante – CFAT.....	9
PROCESSO Nº 36.193/2022 - Abalroamento entre motos aquáticas por navegação imprudente – CPSE	10
PROCESSO Nº 38.011/2024 - Abalroamento entre saveiro e lancha fundeada – AGParaty.....	11
PROCESSO Nº 36.354/2022 – Abordagem e apreensão de barco por contrabando – CPBA.....	12
PROCESSO Nº 37.938/2024 – Acidente com moto aquática por imprudência, vítima fatal - Dellhéus	13
PROCESSO Nº 37.918/2024 - Adernamento e variação de balsa motorizada – CPAOR.....	14
PROCESSO Nº 38.124/2024 - Colisão de lancha com pedra por navegação imprudente – CFPA.....	15
PROCESSO Nº 37.272/2023 - Colisão de lancha com passageiro, vítima fatal – CFPF.....	16
PROCESSO Nº 36.577/2023 - Encalhe de barco por condução irregular, vítima fatal – CFAOC.....	17
PROCESSO Nº 37.413/2023 - Encalhe de escuna por erro de navegação – CPRS.....	17
PROCESSO Nº 36.438/2023 - Incêndio e naufrágio por transferência irregular de combustível – CFAOC.	19
PROCESSO Nº 36.692/2023 - Naufrágio de lancha por falha mecânica e negligência – CFGO.....	20
PROCESSO Nº 37.172/2023 - Naufrágio parcial de bote por imprudência e irregularidades – CPMA..	21
PROCESSO Nº 37.214/2023 - Queda de carreta em balsa por falha na amarração – DelFurnas.....	22
PROCESSO Nº 38.846/2025 - Queda de tripulante em operação de arrasto - CPM.....	23
PROCESSO Nº 37.157/2023 - Queda e deriva de condutor de moto aquática – Delltajaí.....	24
PROCESSO Nº 37.267/2023 - Queda e afogamento de pescador, vítima fatal – DelPirapora.....	25

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa
Redator: CC (RM1-AA) Bonfim
Revisão Ortográfica: CC (T) Laura Couto
Redator Assistente / Diagramação: 2ºSG-SC Natalia Xavier

TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/nº, Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000, Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)
E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br

Conheça mais sobre o Tribunal
Marítimo na nossa página na internet: [https://
www.marinha.mil.br/tm/](https://www.marinha.mil.br/tm/).

Acesse o nosso Boletim também pelo
Portal de Periódicos da Marinha: [https://portal
deperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribun
almaritimo](https://portal.deperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo).

Contribua com sugestões de
aprimoramento por meio de nossa ouvidoria:

(TM.OUVIDORIA@MARINHA.MIL.BR)

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança a sua **32ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados**, correspondente à 2ª edição do ano de 2026, mantendo o propósito de disseminar conhecimento a toda a comunidade marítima, náutica e portuária, em especial aos aquaviários e amadores.

Os acidentes e fatos da navegação julgados, por suas peculiaridades, demandam ampla divulgação, com vistas à melhor compreensão das falhas ocorridas e à adoção de medidas eficazes para preveni-las.

Ao estimado leitor, espera-se que os ensinamentos colhidos e as recomendações contidas nesta edição sirvam como importante alerta, contribuindo para evitar a repetição das ocorrências submetidas ao julgamento deste Tribunal. Ademais, solicita-se que o conteúdo seja amplamente divulgado em empresas, entidades náuticas e entre tripulações, de modo a fortalecer a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana em nossas águas jurisdicionais.

Ressalta-se que o cumprimento das Normas da Autoridade Marítima constitui condição essencial. Nesse contexto, a participação ativa de amadores, aquaviários e armadores na observância das medidas de segurança é imprescindível para a mitigação dos acidentes e fatos da navegação.

Nessa edição apresento a minha despedida. Agradeço às comunidades marítima, fluvial, náutica e portuária, bem como aos profissionais do Direito Marítimo, aos Distritos Navais, Capitânias, Delegacias e Agências pela valorosa divulgação do “Boletim de Acidentes Julgados”, colaborando, assim, para o incremento da mentalidade de segurança da navegação em nossa sociedade.

Bons ventos e Mares tranquilos!!

“Tribunal Marítimo, Justiça e Segurança para a Navegação.”

Acesse o Boletim em nossa página oficial: <https://www.marinha.mil.br/tm>; também disponível no Portal de Periódicos da Marinha: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>



Tribunal Marítimo Recebe Visita Oficial do Comitê Marítimo Internacional (CMI)

Histórico encontro no Rio de Janeiro fortalece os laços institucionais e promove o intercâmbio sobre o desenvolvimento do direito marítimo global.



Comitiva internacional reunida com autoridades do Tribunal Marítimo no Rio de Janeiro.

O Tribunal Marítimo (TM) teve a honra de receber a comitiva organizadora do Comitê Marítimo Internacional (CMI) e da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM). A visita ocorreu no âmbito da reunião internacional do CMI no Rio de Janeiro, evento de extrema relevância para a unificação do Direito Marítimo global.

Durante o encontro, o Presidente do Tribunal Marítimo proferiu uma palestra detalhando a estrutura, a composição e o papel fundamental desta Corte na segurança da navegação e nas atividades marítimas nacionais.

A prestigiada comitiva do Conselho Executivo do CMI (Executive Council) foi liderada por sua Presidente, Ann Fenech, acompanhada pela Secretária-Geral, Rosalie Balkin, e pelos Conselheiros Frank Stevens e Bernardo Mendes Vianna. Representando a ABDM, estiveram presentes o Presidente, Luís Felipe Galante, o Secretário-Geral, Werner Rizk e a Vice-Presidente Luciana Marques.



INTERCÂMBIO JURÍDICO

Em um momento de grande simbolismo, a Presidente do CMI, Ann Fenech, presenteou o Tribunal Marítimo com o livro "Beijing Convention on the International Effects of Judicial Sales Of Ships"





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



Acidente / Fato:	Abalroamento
 Data:	03/04/2024
 Tipo da Embarcação:	Rebocador
 Atividade:	Transporte de passageiros
 Local:	Rio Madeira, Porto Velho-RO
 Área de Navegação:	Interior
 Vítimas:	Sem ocorrências pessoais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de abalroamento ocorrido em 3 de abril de 2024, por volta das 4h, no Rio Madeira, próximo ao Porto do Cujubim, Porto Velho-RO, envolvendo um comboio composto por um rebocador e duas balsas, que colidiu com uma balsa flutuante não sinalizada e sem iluminação adequada, resultando no naufrágio desta. Apesar do vazamento de cerca de 2.000 litros de óleo diesel, não houve registro de acidentes pessoais. A visibilidade prejudicada devido à escuridão da madrugada dificultou a percepção da embarcação não identificada. A perícia indicou negligência dos tripulantes da balsa flutuante quanto à ausência de sinalização no canal de navegação, porém a responsabilidade direta não pôde ser atribuída a pessoa identificada, pois o proprietário da balsa não foi localizado. Diante da insuficiência de provas para identificação da causa e autoria, a Procuradoria Especial da Marinha solicitou o arquivamento do inquérito, o que foi acolhido por unanimidade pelo Tribunal Marítimo.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A ausência de sinalização e iluminação adequada da balsa flutuante no canal de navegação constitui falha grave, aumentando consideravelmente o risco de colisões em condições de baixa visibilidade.
- 2) A negligência dos tripulantes da balsa flutuante não mantendo a embarcação devidamente identificada e segura no canal contribuiu diretamente para a ocorrência do abalroamento.
- 3) A operação em período noturno, com visibilidade reduzida, exige maior rigor na adoção de medidas de segurança para identificação e sinalização das embarcações.
- 4) A falta de localização e identificação do proprietário responsável pela balsa flutuante dificulta a responsabilização e a tomada de medidas corretivas eficazes.
- 5) A ausência de medidas emergenciais para contenção do vazamento de óleo diesel agravou o impacto ambiental do acidente.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Estabelecer rigorosamente a sinalização luminosa e visual adequada quando operando embarcações fundeadas ou ancoradas em canais de navegação, especialmente em períodos noturnos.
- 2) Promover inspeções regulares nas embarcações antes de navegar em áreas críticas de tráfego aquaviário para garantir o cumprimento das normas de segurança da navegação e sinalização náutica.
- 3) Implementar treinamentos específicos para tripulantes sobre procedimentos de segurança e manutenção da embarcação, enfatizando a importância da visibilidade e sinalização adequadas.
- 4) Desenvolver protocolos operacionais para atuação imediata em casos de vazamento de óleo ou outras substâncias poluentes, incluindo contenção e comunicação às autoridades competentes.

Acidente / Fato:	Abaloamento	
 Data:	01/01/2023	
 Tipo da Embarcação:	Lancha	
 Atividade:	Transporte de passageiros	
 Local:	Ilha de Itacuruçá - RJ	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	1 vítima fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 1º de janeiro de 2023, na Ilha de Itacuruçá (RJ), ocorreu abaloamento entre uma lancha e um bote empregados no transporte de passageiros e carga, resultando em avarias em ambas as embarcações e no desaparecimento do condutor do bote, posteriormente localizado sem vida por equipe de busca e salvamento, tendo a perícia apontado traumatismo crânio-facial como causa da morte. Os exames periciais identificaram danos compatíveis com colisão frontal da lancha contra a lateral do bote e concluíram que o acidente decorreu da imprudência e negligência dos condutores, associadas à deficiência de vigilância, possível excesso de velocidade e erro de manobra em situação de roda a roda, com descumprimento de regras do RIPEAM-72 relativas à vigilância, velocidade de segurança, manobras para evitar colisão e procedimentos de cruzamento. Constatou-se que as luzes de navegação funcionavam regularmente e não foi possível determinar a velocidade exata das embarcações. O Tribunal Marítimo recebeu a Representação da Procuradoria Especial da Marinha – PEM, caracterizado o abaloamento com danos materiais e vítima fatal, reconhecendo que a conduta do condutor da lancha contribuiu para o evento por imperícia, ao navegar sem a vigilância necessária e executar manobra inadequada. Ao final, julgou parcialmente procedente a representação, responsabilizando-o pelo acidente da navegação e aplicando-lhe as penalidades de repreensão e multa.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A deficiência de vigilância durante a navegação constitui fator crítico para a ocorrência de colisões, reduzindo a capacidade de percepção antecipada de riscos e comprometendo a adoção tempestiva de manobras preventivas;
- 2) A realização de manobras inadequadas em situação de encontro entre embarcações aumenta significativamente o risco de abaloamento, especialmente quando não são observados os procedimentos previstos nas regras de governo e navegação;
- 3) A navegação em velocidade incompatível com as condições operacionais e de tráfego compromete a segurança da derrota, reduzindo o tempo disponível para avaliação da situação e reação diante de embarcações próximas; e
- 4) O descumprimento das disposições do RIPEAM relativas à vigilância, velocidade de segurança e prevenção de colisões favorece a materialização de acidentes graves, evidenciando a importância da estrita observância das normas internacionais de navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Reforçar a observância permanente dos procedimentos de vigilância durante a navegação, assegurando que os condutores mantenham monitoramento contínuo do tráfego, das condições ambientais e dos riscos à navegação, de forma a possibilitar a identificação antecipada de situações de perigo;
- 2) Promover treinamento periódico e avaliação prática dos condutores em manobras de prevenção de colisões, com ênfase na correta aplicação das regras de governo e navegação, procedimentos de cruzamento, encontro e ultrapassagem, bem como na tomada de decisão em situações de risco;
- 3) Estabelecer velocidades seguras, compatíveis com as condições locais de navegação, considerando densidade de tráfego, visibilidade, características da via navegável e capacidade de manobra; e
- 4) Manter atenção redobrada, zelando pela manutenção de distância segura, comunicação situacional e ações preventivas para evitar acidentes da navegação.

Acidente / Fato:	Abalroamento	
 Data:	02/09/2022	
 Tipo da Embarcação:	Lancha	
 Atividade:	Transporte de Passageiros	
 Local:	Barra de Itanhaém - SP	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Ferimentos leves	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 2 de setembro de 2022, ocorreu um abalroamento entre uma lancha e uma traineira na barra de Itanhaém, SP, resultando em lesões leves em uma passageira da lancha, sem danos materiais ou ambientais. A lancha estava fundeada fora do canal de navegação, enquanto a traineira, de maior porte, era conduzida por pessoa não habilitada e sem manter vigilância adequada em condições diurnas e de boa visibilidade. O condutor da traineira alegou não ter visto a lancha fundeada, atribuindo a culpa a esta por ocupar local indevido, e afirmou ter sinalizado via buzina. O proprietário da traineira permitiu que pessoa não habilitada assumisse o comando da embarcação. O inquérito concluiu que a causa foi imprudência, negligência e imperícia do condutor não habilitado, agravada pela exposição a risco decorrente da deficiência de equipagem. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação, condenando o condutor e o proprietário à pena de repreensão e multa, reconhecendo a culpa por falta de vigilância e condução irregular.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação por pessoa não habilitada compromete a segurança da navegação, aumentando o risco de acidentes decorrentes de falta de conhecimento e prática;
- 2) A falha na supervisão e controle por parte do proprietário, ao permitir que indivíduo não habilitado operasse a embarcação, resulta em injustificada exposição a riscos;
- 3) A navegação com falta de vigilância constante, especialmente em áreas de tráfego ou navegabilidade restrita, constitui fator determinante para a ocorrência de abalroamentos; e
- 4) Fundear a embarcação fora do canal de navegação, ainda que aparentemente em local permitido, pode gerar situações de risco para outras embarcações, sendo necessário observar as áreas de fundeio estabelecidas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Cumprir rigorosamente as Normas da Autoridade Marítima para condução de embarcações de transporte de passageiros, garantindo que o condutor possua a habilitação adequada;
- 2) Garantir que a embarcação não seja utilizada sem a autorização devida do proprietário, sobretudo por pessoa não habilitada;;
- 3) Atentar para as características específicas da área empreendida, evitando exposição a riscos e acidentes; e
- 4) Fortalecer programas de treinamento e capacitação contínua para condutores acerca de regras de navegação, vigilância constante e técnicas de comunicação eficazes.

PROCESSO Nº 36.913/2023 - Abalroamento entre moto aquática e flutuante – CFAT.

Acidente / Fato:	Abalroamento	
Data:	17/07/2022	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte e lazer	
Local:	Rio Tocantins - TO	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Ferimentos leves	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 17 de julho de 2022, no rio Tocantins, ocorreu abalroação entre uma moto aquática e um flutuante durante manobra de reboque realizada por uma barcaça. A barcaça preparava-se para rebocar o flutuante usando um cabo de aproximadamente cinco metros. O condutor da barcaça, ao mergulhar para retirar a âncora do flutuante, deixou a embarcação com máquina em ponto morto e sem tripulação suficiente, sem sinalização adequada da manobra. Enquanto isso, uma moto aquática aproximou-se rapidamente e colidiu com o cabo de reboque, arremessando seu condutor na água, que sofreu ferimentos leves e danos materiais na embarcação. Testemunhas confirmaram ausência de procedimentos de segurança e alta velocidade da moto aquática na área. A perícia e o inquérito concluíram que o acidente decorreu da imprudência, imperícia e negligência dos condutores, destacando a falha do condutor da barcaça por operar sozinho e sem sinalização, e do piloto da moto aquática por navegar de forma descuidada e sem vigilância adequada. O Tribunal Marítimo, com base no conjunto probatório, julgou procedente a representação, condenando os responsáveis por imprudência e imperícia, aplicando multa e repreensão conforme previsto na legislação vigente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação a motor em manobra de reboque requer tripulação adequada e presença constante do comandante para garantir a segurança operacional;
- 2) A ausência de sinalização apropriada durante manobras de reboque compromete a segurança das embarcações vizinhas e aumenta o risco de abalroação;
- 3) O abandono da embarcação em manobra, mesmo que temporário, sem deixar pessoal para controlar riscos, constitui negligência e compromete a segurança da navegação;
- 4) A navegação em alta velocidade e a falta de vigilância adequada em áreas com manobras de reboque representa imprudência grave, comprometendo a prevenção de acidentes; e
- 5) A comunicação ineficaz entre as embarcações envolvidas em uma manobra de reboque compromete a tomada de decisão, dificultando a prevenção de acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Garantir a presença de tripulação mínima adequada durante manobras de reboque, assegurando que sempre haja pessoal responsável pelo controle e supervisão da operação;
- 2) Implementar procedimentos específicos para sinalização visível e audível durante manobras de reboque, alertando embarcações próximas sobre a operação em curso;
- 3) Garantir a vigilância constante da embarcação, sem abandoná-la de forma alguma, a fim de evitar riscos à navegação; e
- 4) Estabelecer velocidade segura e vigilância contínua em áreas de manobras e tráfego intenso.

PROCESSO Nº 36.193/2022 - Abalroamento entre motos aquáticas por navegação imprudente – CPSE

Acidente / Fato:	Abalroamento
 Data:	23/01/2022
 Tipo da Embarcação:	Moto aquática
 Atividade:	Esporte e recreio
 Local:	Rio Vaza-Barris - SE
 Área de Navegação:	Interior
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 23 de janeiro de 2022, ocorreu abalroação entre duas motos aquáticas no estuário do Rio Vaza-Barris, em alta velocidade e navegando próximas. A primeira moto aquática realizou uma manobra brusca, surpreendendo a segunda, que tentou evitar a colisão sem sucesso. Não houve danos pessoais nem poluição hídrica. A perícia e o relatório do IAFN concluíram que o acidente resultou da imprudência e imperícia de ambos os condutores, infringindo a Regra 6 do RIPEAM-72 ao navegarem em alta velocidade e sem manutenção de distância segura. A Procuradoria responsabilizou ambos, destacando maior culpa do condutor da moto aquática que provou desconhecimento das regras do RIPEAM, embora a defesa tenha atribuído culpa ao outro condutor por manter alta velocidade. A investigação e provas demonstraram que ambos praticavam navegação esportiva arriscada, culminando na abalroação. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação, reconhecendo a culpa pela imprudência e imperícia e aplicando multa aos condutores, condenando-os por danos materiais resultantes do abalroamento entre as motos aquáticas.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de motos aquáticas em alta velocidade e em proximidade reduzida aumenta significativamente o risco de abalroação, sendo necessário o respeito à distância mínima segura prevista nas normas de navegação;
- 2) A realização de manobras radicais e bruscas, sem adequada vigilância e controle, compromete a segurança da navegação, dificultando ações preventivas por outras embarcações próximas;
- 3) O desconhecimento ou descumprimento das regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), especialmente da Regra 6, está diretamente ligado à ocorrência de acidentes, reforçando a importância do treinamento e capacitação dos condutores; e
- 4) A falta de adaptação da velocidade às condições ambientais e à proximidade de outras embarcações caracteriza imprudência, aumentando a probabilidade de acidentes.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Instituir programas regulares de capacitação e reciclagem para condutores de motos aquáticas, com ênfase no conhecimento e cumprimento das normas do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM);
- 2) Limitar a velocidade das embarcações em áreas com proximidade de outras embarcações, visando à redução do risco de abalroação;
- 3) Estabelecer comunicação e coordenação entre condutores durante navegações em grupo de embarcações, para promover a conscientização mútua e evitar manobras imprevisíveis; e
- 4) Reforçar a fiscalização e supervisão das atividades de navegação recreativa, assegurando a observância das regras de segurança e a responsabilização em caso de violações a essas regras.

PROCESSO Nº 38.011/2024 - Abalroamento entre saveiro e lancha fundeada – AGParaty

Acidente / Fato:	Abalroamento	
 Data:	22/04/2023	
 Tipo da Embarcação:	Saveiro	
 Atividade:	Transporte de Passageiro	
 Local:	Baía de Paraty - RJ	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Ferimentos leves	



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acórdão refere-se ao abalroamento ocorrido em 22 de abril de 2023 na baía de Paraty, envolvendo um saveiro destinado ao transporte de passageiros, com aproximadamente 42 pessoas a bordo, e uma lancha fundeada. Durante a manobra de atracação, o condutor do saveiro foi surpreendido por uma embarcação cruzando à sua frente, e ao tentar guinar para bombordo, abalroou a lancha fundeada, causando danos materiais em ambas as embarcações e ferimento leve em um passageiro. A perícia e o relatório do Encarregado do Inquérito indicaram que o acidente resultou da imperícia na condução do saveiro, associada à ausência de vigilância adequada e ao descumprimento das regras do RIPEAM sobre risco de abalroamento. O condutor foi responsabilizado pelo erro de manobra e condenado à multa e pagamento das custas processuais. O julgamento do Tribunal Marítimo, considerando o acidente como decorrente da imperícia do condutor, sem ocorrência de poluição ambiental.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A falta de vigilância adequada durante a aproximação para atracação contribuiu diretamente para o abalroamento, evidenciando falha operacional do condutor;
- 2) A condução imprudente, caracterizada pelo erro de manobra ao tentar evitar uma embarcação cruzando a proa, demonstrou falta atenção à situação do tráfego local;
- 3) O não cumprimento das normas estabelecidas pelo RIPEAM sobre vigilância e prevenção de colisões foi fator determinante para o acidente; e
- 4) A ausência de comunicação eficiente e a imperícia na execução da manobra agravou o risco de acidente.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Manter treinamentos periódicos para condutores de embarcações de transporte de passageiros, com foco em manobras seguras e cumprimento das normas do RIPEAM;
- 2) Dobrar a atenção ao realizar manobras de aproximação e atracação, incluindo avaliação rigorosa do tráfego aquaviário e comunicação preventiva;
- 3) Estar atento às áreas com alto fluxo de embarcações, garantindo o cumprimento das regras de vigilância e prevenção de abalroamentos; e
- 4) Promover campanhas educativas sobre a importância da atenção contínua e do respeito às normas de navegação entre os condutores, visando reduzir erros humanos.

Acidente / Fato:	Ato ilícito	
 Data:	14/03/2022	
 Tipo da Embarcação:	Barco a motor	
 Atividade:	Transporte de carga	
 Local:	Salvador - BA	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais	



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 14 de março de 2022, um barco a motor de casco de madeira, com aproximadamente 25 metros de comprimento, foi abordado a cerca de 180 milhas de Salvador-BA durante inspeção realizada por navio da Marinha do Brasil. A embarcação transportava grande quantidade de caixas de cigarros estrangeiros sem nota fiscal, configurando contrabando e descaminho. A fiscalização constatou indícios de falsificação dos documentos da embarcação e deficiência na equipagem, com tripulação em parte sem habilitação formal, expondo a embarcação a risco. A defesa alegou desconhecimento da carga por alguns tripulantes, mas tal argumento foi rejeitado diante da volumosa mercadoria transportada. O Tribunal julgou que a embarcação foi empregada em ato ilícito, associado ao descumprimento das normas de segurança. Constatou-se a ação dolosa dos tripulantes como causa principal do fato, não sendo possível individualizar culpa pela deficiência de equipagem. A decisão condenou os envolvidos à pena de repreensão e multa, isentando-os de custas processuais.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A deficiência de equipagem e a presença de tripulantes sem habilitação formal comprometeram a segurança da embarcação, expondo-a a riscos durante a navegação;
- 2) A utilização da embarcação para transporte irregular de mercadorias, sem documentação fiscal adequada, caracteriza infração e prática dolosa dos acusados, determinando o resultado da condenação;
- 3) Além da exposição a risco pela falta de habilitação do condutor, a embarcação também foi empregada para a prática de ilícitos, com o contrabando e descaminho; e
- 4) A falta de definição das responsabilidades dos tripulantes dificulta a identificação de responsáveis e a aplicação das normas.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Manter a embarcação devidamente registrada perante à Autoridade Marítima;
- 2) Assegurar que toda a tripulação possua habilitação adequada e treinamento específico para suas funções, promovendo assim o cumprimento das normas de segurança e reduzindo riscos à navegação;
- 3) Garantir que a tripulação da embarcação seja habilitada e completa, na quantidade mínima exigida pela Autoridade Marítima; e
- 4) Certificar-se de que a embarcação não será utilizada em práticas ilícitas e no transporte irregular de mercadorias.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
Data:	10/02/2024	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte e recreio	
Local:	Ilha do Goiό, Maraú - BA	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Vítima fatal	



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acórdão trata de acidente ocorrido em 10 de fevereiro de 2024 nas proximidades da Ilha do Goiό, distrito de Barra Grande, Maraú-BA, envolvendo uma moto aquática, conduzida pelo proprietário, que sofreu queda em consequência de ondas geradas por uma lancha próxima, resultando em sua morte por traumatismo craniano e hemorragia intracraniana. A vítima, que utilizava colete salva-vidas e havia ingerido bebida alcoólica antes do acidente, possuía pouco conhecimento da área e da condução da moto aquática. A perícia concluiu que o acidente decorreu da perda de controle da moto aquática em alta velocidade ao enfrentar a marola, configurando imprudência e imperícia por parte do condutor. A Procuradoria Especial da Marinha recomendou o arquivamento do processo, reconhecendo a culpa exclusiva da vítima e extinguindo a punibilidade devido ao óbito. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, determinou o arquivamento do processo. Não houve danos ambientais decorrentes.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A inexperiência e o pouco conhecimento do condutor da moto aquática sobre a área de navegação contribuíram para a perda de controle da embarcação diante das condições adversas;
- 2) A condução em alta velocidade próxima a ondas geradas por outra embarcação revelou a imprudência do condutor, aumentando o risco de acidente;
- 3) O consumo prévio de bebida alcoólica pelo condutor, influenciou negativamente na condução da embarcação, contriuint para o acidente; e
- 4) A falta de atenção adequada às condições do entorno durante a navegação em área recreativa aumentou a exposição ao risco.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Somente conduza uma moto aquática se for regularmente habilitado e possua perícia necessária para navegar na área pretendida;
- 2) Conduza uma moto aquática sempre a uma velocidade segura, a fim de que possa manobrar conforme as circunstâncias de nevegação exijam. Evite áreas de risco, ventos fortes e águas agitadas!;
- 3) Não realize manobras radicais ou navegue em velocidades excessivas. Essas manobras geram dúvidas e incertezas para outros navegantes e podem causar acidentes graves, normalmente com vítimas fatais; e
- 4) Obedeça as Normas da Autoridade Marítima: ao conduzir qualquer tipo de embarcação não faça uso de bebida alcoólica!

PROCESSO Nº 37.918/2024 - Adernamento e varação de balsa motorizada – CPAOR

Acidente / Fato:	Varação e exposição a risco de embarcação	
 Data:	15/06/2023	
 Tipo da Embarcação:	Balsa	
 Atividade:	Transporte de carga	
 Local:	Belém - PA	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 15 de junho de 2023, uma balsa motorizada classificada para transporte de carga sofreu adernamento e varou próximo à praia do Chapéu Virado, Belém-PA, devido à entrada de água pelos porões de bombordo, causada pela falta de manutenção das vedações das tampas dos elipses e pelo excesso de carga. A embarcação desatracou com documentação irregular, tripulação incompleta e inapta, sob comando de um contramestre fluvial sem habilitação exigida para o cargo. Após detectar o problema, o comandante decidiu varar a balsa para evitar naufrágio, resultando na perda parcial da carga e alagamento dos porões, sem danos pessoais ou ambientais. A perícia constatou que a falta de manutenção e a navegação em condições inadequadas foram as causas determinantes do acidente. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação contra a empresa proprietária e o comandante, condenando-os por negligência e imprudência com pena de repreensão e multa, além de recomendar diligências para apurar as infrações administrativas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A ausência de manutenção preventiva adequada nas vedações das tampas dos elipses dos porões compromete a estanqueidade da embarcação, possibilitando a entrada de água e o consequente adernamento;
- 2) A navegação com excesso de carga, sem a devida avaliação da capacidade da embarcação, contribui para a perda de estabilidade e aumento do risco de acidentes;
- 3) A falta de inspeção prévia e sistemática do estado das vedações e demais componentes estruturais revela falhas graves nos procedimentos operacionais e de segurança da embarcação; e
- 4) A condução da embarcação por pessoa não habilitada, em desacordo com as exigências do Cartão de Tripulação de Segurança, impacta negativamente na segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Implementar programa rigoroso de manutenção preventiva, especialmente para vedações das tampas dos porões, assegurando estanqueidade e evitando o ingresso de água;
- 2) Estabelecer procedimentos para avaliação e controle da carga transportada, respeitando os limites de capacidade da embarcação;
- 3) Realizar inspeções prévias completas antes da navegação, focando no estado estrutural e funcional dos dispositivos de segurança e estanqueidade; e
- 4) Garantir que todos os condutores estejam habilitados conforme as exigências legais e que suas habilitações sejam rigorosamente verificadas e atualizadas.

PROCESSO Nº 38.124/2024 - Colisão de lancha com pedra por navegação imprudente – CFPA

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
Data:	03/02/2024	
Tipo da Embarcação:	Lancha	
Atividade:	Transporte de Passageiro	
Local:	Rio Guaíba - RS	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acórdão trata de acidente envolvendo uma lancha no Rio Guaíba, Porto Alegre, em 03/02/2024, quando a embarcação colidiu com uma pedra durante navegação a 20 nós próximo à Ilha Francisco Manoel, resultando em avarias no motor de popa e início de alagamento, sem vítimas ou poluição hídrica. A perícia constatou que o local da colisão é área de risco conhecida, onde é recomendado o acesso pela parte norte da ilha, diferente da rota seguida, evidenciando imprudência ou imperícia do condutor por navegação sem o devido conhecimento e consulta à carta náutica. A Procuradoria Especial da Marinha concluiu que o condutor expôs a embarcação e os ocupantes a risco, imputando-lhe responsabilidade pela colisão e exposição ao risco conforme a Lei nº 2.180/54. A defesa alegou fenômeno natural imprevisível, sendo rejeitada por falta de provas. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, julgou procedente a representação contra o condutor, aplicando-lhe pena de repreensão cumulada com multa. O erro de navegação e ignorância do local foram causas determinantes deste acidente da navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A navegação em área conhecida por riscos, como presença de pedras, demanda prévia consulta e conhecimento detalhado da carta náutica correspondente para garantir segurança ao navegar;
- 2) A ausência de planejamento adequado da rota e a escolha de percurso por região perigosa, expôs a embarcação e tripulantes a riscos que poderiam ter sido evitados;
- 3) A inobservância de informações cartográficas compromete a avaliação correta das condições do ambiente de navegação; e
- 4) A condução da embarcação em velocidade incompatível com o risco presente no local contribui diretamente para a ocorrência de colisões e outros acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Consultar previamente a carta náutica da região em que se pretende navegar, a fim de conhecer as características do local, como profundidades e perigos presentes;
- 2) Restringir a navegação a áreas comprovadamente com condições seguras, respeitando os limites de velocidade e avaliando constantemente os riscos envolvidos;
- 3) Promover capacitação e treinamento contínuos para condutores, enfatizando a navegação segura, interpretação de cartas náuticas e avaliação correta das condições ambientais e de risco; e
- 4) Manter a qualificação de condutores, garantindo que estejam devidamente habilitados e preparados para conduzir embarcações em áreas e situações mais complexas.

PROCESSO Nº 37.272/2023 - Colisão de lancha com passageiro, vítima fatal – CPFP.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
 Data:	11/03/2023	
 Tipo da Embarcação:	Lancha	
 Atividade:	Esporte e recreio	
 Local:	Rio Grande, Rifaina - SP	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Vítima fatal	

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA**

O acórdão refere-se à colisão de uma lancha contra um passageiro que havia pulado na água sem autorização, ocorrida em 11 de março de 2023, no rio Grande, Rifaina-SP, resultando na morte por afogamento da vítima. A lancha, destinada a esporte/recreio e conduzida por condutor habilitado, transportava 11 passageiros. Durante uma parada não autorizada para banho, o passageiro desobedeceu à ordem do comandante e pulou na água. Ao ligar o motor, o condutor não verificou a presença de pessoas na água, provocando a colisão fatal com o hélice. Testemunhas confirmaram o consumo de bebida alcoólica a bordo e divergências sobre o comportamento da vítima. A perícia concluiu que a causa determinante foi a imprudência do condutor ao não certificar-se da segurança antes de dar partida, e a culpa concorrente da vítima pela desobediência. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, condenou o condutor à pena de repreensão e multa, declarando extinta a punibilidade da vítima devido ao óbito.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS**

- 1) A desobediência do passageiro à ordem expressa do comandante em não entrar na água contribuiu diretamente para o risco e o desfecho fatal do acidente;
- 2) A ausência de confirmação prévia do condutor sobre a presença de pessoas na água antes de ligar o motor configurou negligência e imprudência, agravando a ocorrência;
- 3) A falta de comunicação clara e efetiva entre o condutor e os passageiros sobre as regras de segurança da navegação foi fator relevante para o acidente; e
- 4) O consumo de bebida alcoólica a bordo, ainda que não diretamente comprovado como causa, pode ter influenciado a atenção e comportamento dos envolvidos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Garantir a confirmação se há pessoas na água antes da partida do motor em embarcações de recreio;
- 2) Estabelecer protocolos de comunicação eficazes entre condutores e passageiros sobre normas de segurança e comportamentos permitidos durante a navegação;
- 3) Promover campanhas educativas direcionadas a usuários de embarcações recreativas sobre os riscos da desobediência às orientações do comandante; e
- 4) Treinar periodicamente condutores de embarcações que transportam passageiros em atividade de esporte e recreio, com foco na prevenção de acidentes.

PROCESSO Nº 36.577/2023 - Encalhe de barco por condução irregular, vítima fatal – CFAOC.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
Data:	25/09/2021	
Tipo da Embarcação:	Barco a motor	
Atividade:	Transporte de passageiro e carga	
Local:	Parintins - AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	vítima fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 25 de setembro de 2021, um barco a motor de 15 metros encalhou no Paraná do Igarapé Grande, próximo a Boca da Valéria, Parintins-AM. A embarcação, classificada para transporte de passageiros e carga, era conduzida por seu proprietário não habilitado, que errou o canal e não respeitou normas de segurança. Não havia tripulação mínima e equipamentos adequados para navegação noturna. Após o encalhe, uma operação de desenganche foi realizada com auxílio de outras embarcações e voluntários locais, expondo todos a riscos. Durante a manobra, um dos envolvidos escorregou e foi fatalmente atingido pela hélice em funcionamento. A perícia concluiu que o acidente decorreu da imperícia, negligência e imprudência do condutor, que também violou normas e regulamentos de segurança da navegação. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação e condenou o proprietário/condutor à multa por violação das normas de segurança e falhas na condução da embarcação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação por pessoa não habilitada compromete a segurança da navegação, aumentando a probabilidade de erros de navegação e acidentes;
- 2) A falta de tripulação mínima exigida expõe embarcação e os ocupantes a riscos desnecessários;
- 3) A navegação noturna sem equipamentos adequados, como luzes de navegação por exemplo, é proibida e oferece risco elevado à navegação; e
- 4) O erro de navegação ao escolher o trajeto inadequado em área de águas rasas indica falhas na preparação e conhecimento das condições locais, por parte dos condutores.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Conduzir uma embarcação somente se for habilitado para o tipo de embarcação, atividade e área de navegação pretendida;
- 2) Garantir a tripulação mínima exigida pelas normas vigentes, com pessoal treinado para a condução segura da embarcação;
- 3) Utilizar equipamentos adequados para navegação noturna, como luzes de navegação e ecobatímetros, priorizando a segurança em áreas com variações de profundidade; e
- 4) Realizar o planejamento prévio e detalhado das condições locais de navegação, incluindo profundidade e obstáculos, para evitar erros e riscos à navegação.

PROCESSO Nº 37.413/2023 - Encalhe de escuna por erro de navegação – CPRS.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
 Data:	28/10/2022	
 Tipo da Embarcação:	Escuna	
 Atividade:	Transporte de passageiro	
 Local:	Lagoa dos Patos - RS	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais	



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Encalhe de uma escuna de 14,47 metros, ocorrida em 28 de outubro de 2022, nas proximidades do farolete diamante, no canal da Lagoa dos Patos, RS. Durante a navegação no sentido Pelotas/Rio Grande, o mestre, de habilitação amadora, conduziu a embarcação muito próximo à margem do canal, local onde há um baixio sinalizado, o que configurou erro de navegação por imperícia. Tentativas de reboque por embarcações locais foram necessárias para desencalhar a escuna, que sofreu danos materiais leves, sem afetar pessoas ou o meio ambiente. A perícia e o encarregado do inquérito concluíram que a causa determinante foi a imperícia do mestre, reafirmada pela Procuradoria Especial da Marinha, que propôs a responsabilização do condutor com base na Lei nº 2.180/54. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, condenou o mestre à pena de repreensão, destacando atenuantes como ausência de antecedentes e baixa gravidade dos danos.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A falta de conhecimento detalhado da área de navegação por parte do mestre contribuiu para a aproximação excessiva da margem e subsequente encalhe;
- 2) O uso exclusivo de aplicativo de navegação eletrônico, sem associá-lo à outros meios de informação, foi insuficiente para prevenir os riscos à navegação;
- 3) A falta de atenção contínua para manter a embarcação dentro do canal de navegação adequado, especialmente em áreas com baixios conhecidos, caracterizou imperícia do condutor; e
- 4) A navegação em áreas restritas exige habilidade e maior concentração por parte do condutor.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Garantir a condução de embarcações por pessoa habilitada e capacitada a navegar em canais estreitos, enfatizando o uso combinado de cartas náuticas tradicionais e aplicativos eletrônicos;
- 2) Estimular a verificação prévia detalhada da área de navegação, incluindo o estudo das características locais, como baixios e outros obstáculos, para planejamento de rota segura;
- 3) Reforçar a atenção e aumentar a vigilância a fim de manter a embarcação sempre dentro dos limites do canal de navegação; e
- 4) Promover treinamentos específicos para condutores de embarcações de transporte de passageiros, com foco nas condições de segurança e manobras em áreas de risco.

PROCESSO Nº 36.438/2023 - Incêndio e naufrágio por transferência irregular de combustível – CFAOC.

Acidente / Fato:	Exposição a risco envolvendo barco a motor	
Data:	24/08/2021	
Tipo da Embarcação:	Barco a motor	
Atividade:	Transporte	
Local:	Lago do Anamã, AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 24 de agosto de 2021, ocorreu um incêndio durante a transferência de combustível entre um barco a motor (B/M) com 5.000 litros de combustível no convés e um flutuante, ambos atracados no Lago do Anamã, Amazonas. O incêndio resultou no naufrágio do B/M e danos materiais às duas embarcações, sem vítimas ou dano ambiental. Apurou-se que o B/M, de casco de madeira e não registrado, apresentava defeitos nas instalações elétricas e hidráulicas, e que a tripulação não estava treinada para combate a incêndio. A negligência do comandante, que não fiscalizou a transferência conforme a atual NORMAM-101/DPC, foi considerada a causa primordial do acidente. A defesa negativa geral não afastou as evidências da Procuradoria da Marinha, que requereu a responsabilização. O Tribunal Marítimo, com base em provas periciais, depoimentos e normas, condenou o comandante por negligência, aplicando multa e repreensão, destacando também infração por falta de registro da embarcação. Foram recomendadas comunicações aos órgãos competentes para prevenção e fiscalização futura.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A ausência de fiscalização e vigilância adequadas durante a transferência de combustível configura falha operacional, podendo contribuir para o desencadeamento de um incêndio;
- 2) A falta de treinamento específico da tripulação para combate a incêndio prejudicou a resposta rápida e eficaz diante do sinistro, agravando as consequências do evento;
- 3) A presença de defeitos nas instalações elétricas e hidráulicas da embarcação aumentou o risco de ignição durante operações de abastecimento, evidenciando falhas na manutenção tanto preventiva e quanto corretiva; e
- 4) O não cumprimento das atribuições do comandante quanto à supervisão de operações de risco, conforme as normas vigentes, revelou negligência na gestão a bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Implementar fiscalização e supervisão contínua durante operações de transferência de combustível, garantindo o cumprimento das normas vigentes;
- 2) Promover treinamentos específicos e periódicos de combate a incêndio para toda a tripulação, capacitando-os a responder eficazmente a emergências;
- 3) Realizar inspeções regulares e manutenções preventivas nas instalações elétricas e hidráulicas das embarcações, assegurando condições seguras para operações de abastecimento; e
- 4) Reforçar as responsabilidades do comandante quanto à supervisão das operações de risco, tais com a transferência de combustível, conforme as atribuições normativas.

PROCESSO Nº 36.692/2023 - Naufrágio de lancha por falha mecânica e negligência – CFGO.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
 Data:	27/02/2022	
 Tipo da Embarcação:	Lancha	
 Atividade:	Esporte e recreio	
 Local:	Lago Corumbá, Abadiânia - GO	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais	



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 27 de fevereiro de 2022, uma lancha de 6,39 metros naufragou no lago Corumbá, próximo a Abadiânia-GO, após apresentar problemas mecânicos e elétricos no motor. A condutora, habilitada, percebeu o defeito e tentou alcançar a margem, mas a embarcação começou a entrar água e naufragou, sem feridos, apenas danos materiais na popa. A perícia apontou que o motor instalado não era compatível com o casco, havendo avarias numa peça de acrílico na popa, fator que contribuiu para o acidente. A condutora foi considerada negligente por insistir na navegação mesmo percebendo falhas. O inquérito indicou infrações às normas de segurança e legislação marítima. O proprietário permitiu a saída da embarcação nessas condições. Ambos permaneceram revel durante o processo. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação, responsabilizando-os pela imprudência e descumprimento de normas, aplicando pena de repreensão e custas processuais.



ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A instalação de equipamento incompatível com as especificações técnicas da embarcação compromete sua integridade estrutural e a segurança, aumentando o risco de acidente;
- 2) A negligência da condutora ao insistir na navegação mesmo ao perceber falhas operacionais agravou a situação, evidenciando falta de prudência e julgamento inadequado da situação;
- 3) A atitude do proprietário em permitir a operação da embarcação sem condições adequadas demonstra falta de gestão e de prudência quanto à segurança da navegação; e
- 4) A ausência de manutenção preventiva eficaz contribuiu para o agravamento do defeito mecânico que contribuiu para o naufrágio.



RECOMENDAÇÕES

- 1) Garantir que todos os equipamentos instalados nas embarcações estejam compatíveis com as especificações do casco e homologados pelas autoridades competentes;
- 2) Estabelecer procedimentos para a imediata interrupção da navegação ao detectar qualquer anomalia técnica que comprometa a segurança da embarcação;
- 3) Implementar programas de manutenção preventiva e inspeção regular dos sistemas mecânicos e estruturais para identificar e corrigir falhas antecipadamente; e
- 4) Reforçar a responsabilidade do proprietário na supervisão e autorização da operação somente em condições seguras, incluindo a garantia da habilitação e capacitação do condutor.

PROCESSO Nº 37.172/2023 - Naufrágio parcial de bote por imprudência e irregularidades – CPMA.

Acidente / Fato:	Naufrágio e exposição a risco	
Data:	15/04/2022	
Tipo da Embarcação:	Bote	
Atividade:	Transporte de passageiros	
Local:	Porto do Garrancho, MA	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 15 de abril de 2022, ocorreu o naufrágio parcial de uma embarcação tipo bote a gasolina, não inscrita na época, durante embarque de cinco passageiros no Porto do Garrancho, MA. O acidente foi provocado pela avaria do verdugo, que ficou preso à estrutura do cais sem o uso de defensas, aliado à concentração brusca dos passageiros de um lado da embarcação, causando seu desequilíbrio e queda na água dos ocupantes, sem vítimas. A embarcação, de casco de madeira e 7,60m de comprimento, era empregada para transporte de passageiros, embora classificada para pesca e com documentação irregular, incluindo habilitação vencida do comandante e tripulação incompleta. A falta de atenção do comandante no acompanhamento do embarque e manutenção das condições básicas de segurança foi apontada como causa principal. O Tribunal Marítimo concluiu que o naufrágio decorreu de imprudência, negligência e descumprimento das normas de segurança, condenando o proprietário e comandante à repreensão e multa, além de determinar o cumprimento de sanções administrativas relacionadas às irregularidades documentais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A utilização de embarcação irregular e classificada para atividade de pesca, diversa daquela que era exercida (transporte de passageiros) contribui para a exposição a riscos;
- 2) A ausência de defensas durante a atracção demonstra falha nas medidas básicas de segurança, contribuindo para a avaria do verdugo e, consequentemente, para o acidente;
- 3) A falta de acompanhamento do embarque dos passageiros, por parte Comandante da embarcação, demonstra negligência de suas responsabilidades quanto à segurança dos passageiros; e
- 4) Uma tripulação incompleta compromete a capacidade de manobra da embarcação e expõe em risco todos aqueles que se encontram a bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Assegurar que todas as embarcações estejam devidamente registradas e que sua classificação corresponda à atividade exercida, evitando operações irregulares;
- 2) Utilizar sempre defensas adequadas em manobras de atracção para prevenir danos estruturais e garantir uma manobra segura;
- 3) Exigir que o comandante acompanhe e supervise diretamente o embarque e desembarque de passageiros, garantindo a segurança e a estabilidade da embarcação; e
- 4) Garantir que o Comandante e seus tripulantes estejam devidamente habilitados e familiarizados com as embarcações que irão operar.

Acidente / Fato:	Exposição a risco	
 Data:	26/10/2022	
 Tipo da Embarcação:	Balsa de travessia	
 Atividade:	Transporte de passageiros e carga	
 Local:	Cássia-MG	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 26 de outubro de 2022, ocorreu no rio Grande, município de Cássia-MG, a queda de uma carreta bitrem de aproximadamente 54 toneladas ao ingressar em balsa de travessia. O comboio formado por rebocador e balsa encontrava-se atracado para realizar travessia entre dois municípios, quando a balsa se afastou do píer no momento do embarque do caminhão, devido à não amarração das espas de atracação, resultando na queda da parte dianteira da carreta na água e danos na rampa da balsa. Depoimentos e perícia confirmaram que a ausência de amarração no cabeço foi a causa principal do acidente, ocorrido em condições climáticas favoráveis. A operação incorreta, com falta de comunicação entre o comandante do comboio e tripulantes da balsa responsáveis pela amarração, evidenciou imprudência dos três responsáveis pela condução e assistência no embarque. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação, condenando os envolvidos à pena de repreensão, isentos das custas processuais, por descumprimento das normas de segurança no embarque de veículos.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A não amarração das espas de atracação compromete a estabilidade da balsa durante o embarque de veículos, aumentando o risco de acidentes graves;
- 2) A falta de comunicação eficaz entre comandante e tripulação durante operações críticas prejudica a coordenação e a tomada de decisões preventivas;
- 3) A ausência de supervisão rigorosa na execução dos procedimentos de embarque expõe a operação a falhas evitáveis; e
- 4) A prática recorrente de operar balsas sem observar integralmente as normas vigentes demonstra falhas na prestação de serviços e na preservação da segurança.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Assegurar a passagem e amarração das espas de atracação antes do início do embarque ou desembarque de veículos;
- 2) Estabelecer comunicação clara e eficiente entre comandante, tripulação e auxiliares, afim de assegurar a troca de informações necessárias durante a operação desse tipo;
- 3) Promover treinamento contínuo para a tripulação e auxiliares, enfatizando a importância das normas de segurança e práticas adequadas no embarque e desembarque de veículos e passageiros; e
- 4) Estabelecer supervisão das operações de embarque, com designação clara de responsáveis pelo cumprimento das normas e procedimentos específicos para evitar acidentes.

PROCESSO Nº 38.846/2025 - Queda de tripulante em operação de arrasto - CPM

Acidente / Fato:	Queda e exposição a risco	
 Data:	04/02/2025	
 Tipo da Embarcação:	Pesqueiro	
 Atividade:	Pesca	
 Local:	Bacia de Campos – RJ	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Ferimentos leves	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acórdão analisa a queda de um tripulante a bordo de um pesqueiro no Campo de Roncador, bacia de Campos, ocorrido em 04 de fevereiro de 2025. Durante a operação de arrasto, o tripulante escorregou ao descer uma escada no convés e caiu de costas, resultando em lesões corporais. A embarcação estava em bom estado de manutenção e sua documentação estava regular. As condições ambientais, favoráveis, não contribuíram para o acidente. Peritos e autoridades concluíram que o evento configurou caso fortuito, considerando a experiência do tripulante e a ausência de fatores externos que pudessem ter causado a queda. A Procuradoria Especial da Marinha solicitou o arquivamento do processo, o que foi julgado por unanimidade pelo Tribunal Marítimo, que reconheceu a imprevisibilidade e inevitabilidade do acidente, determinando o arquivamento dos autos, uma vez que não se configurou culpa ou negligência da tripulação ou da embarcação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A ocorrência de queda a bordo, mesmo em condições ambientais favoráveis e com tripulante experiente, evidencia a necessidade permanente de atenção aos riscos inerentes às atividades operacionais no convés;
- 2) A inexistência de falhas na manutenção da embarcação e a documentação regular não eliminam o risco de acidentes durante manobras rotineiras, destacando a importância de medidas preventivas específicas;
- 3) Em que pese ter ocorrido um caso fortuito, caracterizado pela imprevisibilidade do acidente, é relevante ter controles rigorosos no ambiente de trabalho, como sinalização adequada e uso de equipamentos de segurança pessoal; e
- 4) As circunstâncias deste caso revelou que fatores humanos, tais como escorregões e tropeços, podem ocasionar acidentes a bordo, mesmo para profissionais experientes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Implementar treinamentos regulares sobre segurança no convés, focando na prevenção de quedas e uso correto de escadas e passadiços durante operações de pesca;
- 2) Adotar práticas seguras a bordo, assim como supervisão durante atividades com maior risco de acidentes, assegurando que os procedimentos de segurança sejam observados de forma contínua;
- 3) Garantir a sinalização clara e adequada das áreas de risco no convés e a manutenção constante das superfícies para evitar escorregamentos, mesmo em condições normais de operação; e
- 4) Reforçar o uso obrigatório de equipamentos de proteção individual específicos para atividades em áreas elevadas ou escadas, visando minimizar lesões em eventuais quedas.

PROCESSO Nº 37.157/2023 - Queda e deriva de condutor de moto aquática – Delltajaí

Acidente / Fato:	Queda e exposição a risco	
 Data:	26/03/2023	
 Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
 Atividade:	Esporte e recreio	
 Local:	Itapema-SC	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Ferimentos leves	

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA**

Queda do condutor de uma moto aquática em mar agitado próximo à Meia Praia, Itapema-SC, em 26 de março de 2023, quando o condutor, navegando a aproximadamente 30 nós, perdeu o controle da embarcação e caiu na água, ficando à deriva por cerca de uma hora e meia até ser resgatado. O condutor portava colete salva-vidas e a moto aquática estava equipada com o sistema de corte de ignição, que desligou a embarcação na queda. A perícia apontou que as condições ambientais adversas, agravadas pela navegação em alta velocidade, foram determinantes para o acidente, caracterizando imperícia e imprudência do condutor. A Procuradoria Especial da Marinha representou o condutor, que não apresentou defesa, e o Tribunal Marítimo julgou procedente a representação, condenando-o à pena de repreensão e multa, responsabilizando-o pelo fato da navegação.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS**

- 1) A condução da moto aquática em alta velocidade, em condições de mar agitado comprometeu a estabilidade e o controle da embarcação, evidenciando a imprudência do condutor;
- 2) A imperícia do condutor ao manejar a embarcação em ambiente adverso e sua imprudência contribuíram para a queda na água, caracterizando a falha humana;
- 3) A utilização de equipamentos de segurança, como colete salva-vidas e cabo de corte de ignição, evitou consequências mais graves por ocasião desse Fato da Navegação; e
- 4) O resgate oportuno dos guardas-vidas foi essencial para minimizar os efeitos da queda do homem na água, indicando que navegar em áreas com apoio náutico é mais seguro.

**RECOMENDAÇÕES**

- 1) Conduzir moto aquática apenas se for regularmente habilitado, empreendendo sempre uma velocidade segura conforme as condições de navegabilidade exigir;
- 2) Evitar empreender alta velocidade ao conduzir moto aquática em condições ambientais desfavoráveis, como mar agitado e ventos fortes. O risco de um acidente nessas condições é grande!;
- 3) Utilizar corretamente a chave/pulseira de segurança, garantindo que a embarcação desligue imediatamente em caso de queda do condutor;
- 4) Realizar inspeção prévia dos equipamentos de segurança antes da navegação, assegurando o pleno funcionamento de todos os dispositivos;

PROCESSO Nº 37.267/2023 - Queda e afogamento de pescador, vítima fatal – DelPirapora.

Acidente / Fato:	Queda e afogamento	
 Data:	13/05/2023	
 Tipo da Embarcação:	Canoa	
 Atividade:	Pesca	
 Local:	Pirapora - MG	
 Área de Navegação:	Interior	
 Vítimas:	Vítima fatal	

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA**

O acórdão trata da queda na água e morte por afogamento de um pescador inabilitado a bordo de uma canoa não inscrita, ocorrida em 13 de maio de 2023 no rio São Francisco, município de Pirapora, MG. Durante a pesca, a canoa abalroou outra embarcação fundeada na margem, provocando o emborcamento e a queda da vítima, que desapareceu na água e foi localizada dias depois. Não havia a bordo equipamentos de salvatagem, ambos os ocupantes eram inabilitados e o motor apresentava má conservação. A perícia atribuiu a causa ao erro de manobra e à imprudência do condutor, agravada pela ausência de coletes salva-vidas e da utilização de embarcação inadequada e sem registro. O proprietário da embarcação, que não conduzia no momento, foi eximido de responsabilidade direta. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, condenou o condutor pela imprudência e desrespeito às normas de segurança, aplicando multa e custas processuais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS**

- 1) A condução da embarcação por pessoa inabilitada contribuiu para o erro de manobra que resultou na colisão e posterior afogamento;
- 2) A falta de equipamentos de salvatagem a bordo, em especial coletes salva-vidas, agravou as consequências do acidente, impossibilitando ações de resgate eficazes;
- 3) A utilização de embarcação não inscrita e em condições precárias, incluindo motor deteriorado, evidenciou falhas de manutenção e infração às Normas da Autoridade Marítima; e
- 4) A falta de cuidados essenciais com a embarcação e com as normas de segurança da navegação foram fatores decisivos para esta ocorrência.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Conduzir uma embarcação, seja qual for o tamanho, capacidade ou atividade, apenas se for formalmente habilitado;
- 2) Obter informações seguras sobre a área que pretende navegar, tendo atenção ao tráfego de embarcações no local;
- 3) Ter a bordo equipamentos de salvatagem completos e em perfeito estado de conservação, em quantidade suficiente para atender a quantidade de passageiros embarcados; e
- 4) Zelar pelas condições de funcionamento da embarcação, promovendo a manutenção constante do casco e dos equipamentos necessários para uma navegação segura.