EDIÇÃO Nº 26, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2024

# TRIBUNAL MARÍTIMO

tribunal.maritimo

A CORTE DO MAR BRASILEIRA

"Justiça e Segurança para a Navegação"

# Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 26 - 16 de dezembro de 2024

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

## ABALROAMENTO ENTRE LANCHAS

Uma lancha navegando em período noturno, abalroou outra ebarcação no canal do Porto de Santos - SP

## ABALROAMENTO ENTRE MOTOS AQUÁTICAS

Excesso de velocidade, condutor inabilitado, falta de cautela, tendo como resultado uma vítima fatal - PR.

## ALAGAMENTO E NAUFRÁGIO

Embarcação em mau estado de conservação naufraga no píer por falhas na bomba de esgoto - SP

## MERGULHADOR ATINGIDO POR HÉLICE

Durante atividade de mergulho, em Fernando de Noronha - PE

## RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pág.4/5 Operação Verão da Marinha do Brasil.
Pág.6 Recomendações de Segurança para os navegantes

## SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS

Pág. 7
8 Abalroamento entre duas lanchas – PI
9 Abalroamento entre lancha e duas bateiras – Guaratuba – PR
10 Abalroamento de lancha seguido de naufrágio – PA
11 Acidente hiperbárico em mergulho profundo – RN
12 Colisão com objeto submerso – Porto de Santos – SP
13 Colisão de moto aquática contra uma criança – PR
14 Colisão de navio supridor, seguido de apagão – SC
15 Colisão de embarcação, seguida de naufrágio parcial – RJ
16 Condução de moto aquática por menor de idade – RJ
17 Encalhe de rebocador na Enseada de Suá – ES
18 Encalhe de lancha – Guarujá – SP
19 Encalhe de rebocadores durante reboque de plataforma – BA
20 Encalhe de lancha durante navegação – Angra dos Reis - RJ
21 Excesso de passageiros a bordo de balsa – MG
22 Explosão seguida de incêndio em lancha – DF
23 Exposição a risco – Ferry Boat – Tefé, AM
24 Naufrágio do bote – MG
25 Naufrágio e abandono de jangada – PE
26 Naufrágio de jangada utilizada para transporte de passageiros – AL
27 Queda na água de condutora de moto aquática – seguida de escalpelamento – MG

**BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS**
Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) **Ralph Dias** da Silveira Costa
Redator: CC (RM1) Benedito Ferreira de **Farias**
Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas** Jardim Gabriel
SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho
Redator Assistente / Diagramação
SO-ES **Cleber** Luiz de Carvalho

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

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet: https://www.marinha.mil.br/tm/, Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha: https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo

# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 26ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 4ª edição do ano de 2024, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados, e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

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

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

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!

OperaçãoVerão

2024

Esta Corte Marítima, com foco na segurança da navegação, periodicamente leva ao conhecimento dos leitores, em especial da comunidade aquaviária de todo o Brasil, relatos de acidentes aquáticos, com o objetivo de evitar que se repitam. Os ensinamentos colhidos nos processos aqui julgados servem como experiência para minimizar a possibilidade de novos desastres náuticos. A Operação Verão, conduzida pela Marinha do Brasil, destaca a valorização da vida e a responsabilidade dos proprietários e condutores de embarcações, especialmente durante as atividades de lazer.

Lembre-se: "A prevenção é o seu melhor salva-vidas."

Segurança da Navegação, uma corrente que conta com elos fortes!

Para garantir um verão mais seguro em nossas águas, os Agentes da Autoridade Marítima brasileira darão início a campanha neste mês de dezembro, abrangendo as áreas de maior concentração de embarcações do País por meio dos Distritos Navais, Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências.

A ação intensificará a fiscalização do tráfego aquaviário com o objetivo de alertar os navegadores e a população sobre os riscos de acidentes nos mares, rios, represas, lagos e lagoas durante a estação do ano em que aumenta o fluxo de embarcações, principalmente as de esporte e recreio.

# Objetivos Principais da Operação Verão:

**Preservação da Vida Humana:** A principal missão da Operação Verão é garantir a segurança dos tripulantes, passageiros e banhistas. Para isso, a Marinha fiscaliza o cumprimento das normas de segurança, como a obrigatoriedade do uso de coletes salva-vidas, a habilitação correta dos condutores de embarcações e a manutenção adequada dos equipamentos de bordo;

**Coibir Ilegalidades:** A operação também visa combater práticas ilegais, como a navegação de embarcações sem registro, a condução por pessoas não habilitadas, o excesso de lotação e o uso de álcool pelos condutores. A Marinha do Brasil intensifica a fiscalização para garantir que todas as normas marítimas sejam respeitadas, prevenindo a ocorrência de acidentes que podem ter consequências graves;

**Segurança da Navegação:** Durante a Operação Verão, a Marinha verifica se as embarcações estão em conformidade com as regras estabelecidas para garantir uma navegação segura. Isso inclui a verificação de documentos da embarcação, equipamentos de salvatagem, condições estruturais e o cumprimento dos limites de velocidade em áreas de risco e quantitativo de passageiros permitidos na embarcação; e

**Proteção dos Banhistas:** A operação também atua para proteger os banhistas, fiscalizando o tráfego de embarcações em áreas onde o banho de mar, rios ou lagos é frequente. O objetivo é evitar a aproximação perigosa de embarcações em áreas destinadas ao lazer, prevenindo acidentes.

# A Importância da Operação Verão:

**Redução de Acidentes:** Ao intensificar a fiscalização, a Operação Verão contribui significativamente para a redução de acidentes e fatalidades no período de maior movimentação de embarcações. A conscientização e o respeito às normas de navegação são fundamentais para evitar desastres;

**Educação e Conscientização:** Além da fiscalização, a Marinha do Brasil realiza campanhas de conscientização, orientando a população sobre a importância de respeitar as regras de segurança e promover uma cultura de prevenção. Esse trabalho educativo ajuda a reduzir o número de imprudências que resultam em acidentes; e

**Valorização da Vida:** A Operação Verão reafirma o compromisso da Marinha com a preservação da vida humana no mar e em áreas de navegação interior, alertando para a responsabilidade dos proprietários e condutores de embarcações de cumprir rigorosamente as normas de segurança.

*****EM CASO DE EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS/FLUVIAIS - DISQUE 185*****

# RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Durante o período de verão, o aumento do tráfego de embarcações e a presença de banhistas em áreas próximas às praias tornam essencial a adoção de medidas rigorosas de segurança no mar. As seguintes recomendações visam garantir a segurança de navegantes, banhistas e praticantes de esportes aquáticos:

1) **Habilitação:** Certifique-se de que o condutor da embarcação possui a habilitação necessária para operar o tipo específico de embarcação em áreas costeiras.

2) **Respeitar as Áreas de Navegação e Banhistas:**

- Distância de Segurança: Mantenha uma distância mínima de 200 metros de áreas designadas para banhistas. Isso evita colisões e acidentes com nadadores; e

- Áreas Restritas: Respeite as áreas delimitadas por boias ou sinalizações que indicam zonas de exclusão de embarcações.

3) **Uso de Equipamentos e medidas de Segurança:**

- Coletes Salva-Vidas, dispositivos de Flutuação e cuidados com a Chave de Segurança ( uso do Cordão de Desligamento).;

4) **Velocidade Segura:**

- Navegue em baixa velocidade em áreas próximas à costa e evite fazer manobras bruscas, especialmente em locais com grande movimento de banhistas e outras embarcações;

5) **Manutenção da Embarcação:**

- Realize a manutenção preventiva da embarcação, checando o funcionamento do motor, sistema elétrico, hélices e equipamentos de segurança.

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

| Nº: 01/2024 | PROCESSO Nº 34.785/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Abalroamento entre duas lanchas – PI |
| **Data:** | 11/01/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha a motor |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros |
| **Local:** | Próximo a Ilha Sauninha, Rio Parnaíba – PI |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 2 vítimas não fatais |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada suspendeu do Porto dos Tatus, no município de Ilha Grande, PI, realizando o transporte de passageiros com destino à Ilha das Canárias, no município de Araioses – MA, sendo conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), e transportando quatro passageiros. Por volta das 19h30, a lancha navegava pela margem direita do Rio Parnaíba, em frente à Ilha Sauninha, local que possui uma curva leve e aberta, quando colidiu com outra lancha que transportava passageiros e retornava da Ilha das Canárias rumo ao Porto dos Tatus, também conduzida por um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC). O abalroamento entre as duas embarcações ocorreu durante a navegação noturna, sendo causado principalmente pelo excesso de velocidade em condições de pouca visibilidade, além da falha na ação evasiva, resultante da imperícia e imprudência dos condutores. O incidente causou danos materiais em ambas as embarcações e ferimentos leves em duas pessoas. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras a bordo, a fim de não expor a riscos as vidas humanas, a segurança da navegação e fazendas de bordo;
2) Sendo habilitados e conhecedores das Regras de navegação, os condutores das embarcações NÃO deveriam navegar em período noturno com excesso de velocidade, a condução da embarcação deve ter vigilância conste e velocidade de segurança para reagir com segurança as intempéries da navegação e não expor a risco a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
3) ATENÇÃO CONDUTOR! O melhor é definir com antecedência a sua manobra, a uma distância segura de outras embarcações, como estabelecido no RIPEAM. Cabe lembrar que, em caso de acidente, o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
4) Antes de suspender com uma embarcação, deve-se verificar as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação (se a embarcação for equipada para navegação noturna) e do equipamento rádio de VHF; e
5) Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros condutores de embarcações que podem tomar decisões equivocadas, com prejuízo para ambos.

## RECOMENDAÇÕES

1) Respeitar os limites de velocidade, obedecendo a REGRA 6 do RIPEAM e mantendo uma Velocidade de Segurança durante a navegação noturna é crucial. Com a visibilidade reduzida, a velocidade deve ser ajustada para que os condutores tenham tempo suficiente para reagir a obstáculos ou outras embarcações.
Em áreas com curvas, como o Rio Parnaíba, é essencial reduzir a velocidade para garantir a segurança, evitando manobras bruscas;
2) - REGRA 5 do RIPEAM Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
3) Planeje a navegação de acordo com as condições de visibilidade e as características do trajeto. Mapear áreas de risco, como curvas e trechos estreitos, é fundamental para evitar surpresas no caminho;
4) Seguir rigorosamente as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP) e o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), que estabelecem regras para o tráfego em vias aquáticas e instruções sobre manobras seguras; e
5) Durante a navegação, especialmente à noite, os condutores devem manter vigilância constante sobre o ambiente, estar atentos a sinais de outras embarcações e possíveis obstáculos, como bancos de areia ou formações rochosas.

| Nº: 02/2024 | PROCESSO Nº 33.280/2019 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Abalroamento entre lancha e duas bateiras – Guaratuba – PR |
| **Data:** | 27/07/2018 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha contra bateiras |
| **Atividade:** | Pesca |
| **Local:** | Rio Boguaçu, Guaratuba – PR |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 1 vítima fatal |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O abalroamento envolveu duas bateiras fundeadas, sem nome e não inscritas, que estavam em faina de pescaria com rede, na saída do Rio Boguaçu para a Baía de Guaratuba-PR, e uma lancha motorizada. Uma das bateiras tinha dois tripulantes a bordo, enquanto a outra tinha apenas um. Consta nos autos do processo, relatado pelos tripulantes das bateiras, que avistaram ao longe uma lancha navegando em alta velocidade no sentido contrário. Eles tentaram chamar a atenção da lancha acenando e gritando, mas a embarcação não reduziu a velocidade nem alterou seu curso. Antes do abalroamento, os dois tripulantes de uma das bateiras pularam na água para tentar se salvar. A lancha acabou passando por cima dessa bateira, parando somente quando a rede de pesca se enroscou em um de seus motores. Dos dois tripulantes que pularam na água, apenas um conseguiu emergir. O Corpo de Bombeiros foi acionado, mas o condutor da bateira acabou falecendo, e a embarcação foi destruída. A lancha, por sua vez, não sofreu danos. Quanto à causa do acidente, não foi possível apurá-la com certeza absoluta. Houve danos materiais e uma vítima fatal, mas não houve registro de poluição no meio aquaviário. Segundo os peritos, o condutor da lancha deixou de observar as regras 5, 6, 7 e 8 do RIPEAM. A inobservância das Normas da Autoridade Marítima e das regras de navegação pode resultar em acidentes fatais, como este, com a perda de vidas humanas

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) A não observância das regras de navegação, como as regras 5, 6, 7 e 8 do RIPEAM (que tratam da vigilância, da velocidade segura, da avaliação de riscos de colisão e de ações para evitar colisões), foi um fator determinante no acidente. O cumprimento rigoroso dessas normas pode prevenir tragédias;
2) A perda de uma vida humana e a destruição de uma das bateiras reforçam o impacto grave que a negligência pode ter em acidentes aquaviários. Esse caso mostra que a imprudência na navegação pode causar danos irreparáveis;
3) Durante a singradura, a vigilância deve ser constante. Os abalroamentos são normalmente provocados pela inobservância do Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamentos no Mar - RIPEAM, de vigilância e iluminação deficientes e da navegação com tripulante não habilitado; e
4) O condutor da lancha não apenas desrespeitou as normas de navegação, mas também colocou em risco a vida de outras pessoas, o que evidencia a responsabilidade que recai sobre quem está no comando de uma embarcação. Um comportamento negligente pode levar a consequências fatais.

## RECOMENDAÇÕES

1) Familiarize-se e siga rigorosamente as normas e regulamentos de navegação, como o RIPEAM, que incluem regras sobre velocidade, sinalização e vigilância;
2) Como medidas preventivas de acidentes, realize inspeções e manutenções periódicas em sua embarcação, incluindo o casco, motores, sistemas de segurança e equipamentos de navegação;
3) Mantenha uma vigilância constante enquanto navega. Designar um tripulante para manter a atenção ao redor da embarcação pode ajudar a evitar colisões;
4) Diminua a velocidade ao passar por áreas de pesca, marinas e locais com muitas embarcações, onde o risco de colisão é maior; e
5) Antes de suspender com a embarcação, faça uma análise dos riscos potenciais, como outros barcos, obstáculos submersos e condições de visibilidade, e planeje a rota com segurança.

| Nº: 03/2024 | PROCESSO Nº 35.201/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Abalroamento de lancha seguido de naufrágio - PA |
| **Data:** | 24/11/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha motor e canoa |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Rio Trombetas, Barreirinhas, Oriximiná – PA |
| **Área de Navegação:** | Interior |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada, com casco de alumínio, classificada para esporte, recreio e navegação interior, foi conduzida por seu proprietário, que não possuía habilitação, com sete passageiros a bordo, e partiu da Comunidade Cristo Redentor com destino à cidade de Oriximiná. Ao navegar pelo Rio Trombetas, nas proximidades da localidade de Barreirinhas, em Oriximiná – PA, a lancha abalroou com outra embarcação, uma canoa sem nome e não registrada, movida a motor e conduzida por seu proprietário, que transportava sua esposa e uma criança como passageiros. A canoa descia o rio próximo à margem, a aproximadamente trinta metros, quando ocorreu a colisão entre as duas embarcações. Devido ao impacto, a passageira da canoa caiu na água e veio a óbito. A canoa, devido aos danos provocados pelo choque, acabou naufragando. Ambas as embarcações navegavam à noite, sem as luzes de navegação obrigatórias e sem o material de salvatagem necessário, especialmente os coletes salva-vidas. A imprudência e negligência do proprietário da lancha motorizada, ao conduzir a embarcação sem a devida habilitação, sem as luzes de navegação e sem a vigilância adequada, resultaram no abalroamento com a canoa, que naufragou, causando a morte da passageira. Esse conjunto de falhas foi determinante para a ocorrência do acidente e a perda de uma preciosa vida humana.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) A condução de embarcações por pessoas não habilitadas é uma das causas principais de acidentes. A habilitação não só comprova o conhecimento das regras de navegação, mas também prepara o condutor para lidar com situações de risco. O proprietário da lancha, sem habilitação, não estava qualificado para conduzir a embarcação de forma segura;
2) A ausência de luzes de navegação obrigatórias em ambas as embarcações foi um fator crítico no acidente. Navegar à noite sem sinalização adequada dificulta a visualização por outras embarcações e aumenta significativamente o risco de colisões;
3) A falta de material de salvatagem, especialmente coletes salva-vidas, foi um erro fatal que poderia ter sido evitado; e
4) A imprudência do condutor da lancha, ao não manter a vigilância adequada durante a navegação, foi determinante para o acidente.

## RECOMENDAÇÕES

1) Todos os condutores de embarcações devem ser devidamente habilitados. A formação adequada proporciona o conhecimento necessário sobre as normas de navegação, manobras seguras e como lidar com emergências. Proprietários de embarcações devem garantir que, ao operar, possuam as habilitações exigidas pela legislação marítima, como a de Arrais Amador para navegação interior;
2) Todas as embarcações, independentemente do tamanho, devem possuir coletes salva-vidas e outros materiais de salvatagem em boas condições e em número suficiente para todos a bordo;
3) A canoa envolvida no acidente não estava registrada. Todo proprietário de embarcações deve manter o registro de sua embarcação atualizado e realizar a manutenção preventiva regularmente. O registro oficial garante que as embarcações estejam em conformidade com os requisitos de segurança e permite uma melhor fiscalização; e
4) Instalar e manter em funcionamento as luzes de navegação obrigatórias é essencial, especialmente para navegações noturnas. As luzes permitem que as embarcações sejam vistas à distância, reduzindo o risco de colisões. Navegar sem elas em período noturno é um grave fator de risco e deve ser evitado a qualquer custo.

| Nº: 04/2024 | PROCESSO Nº 34.946/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Acidente hiperbárico em mergulho profundo - RN |
| **Data:** | 18/08/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Barco de pesca |
| **Atividade:** | Pesqueira |
| **Local:** | Proximidade da Praia de Pirangi do Sul, Parnamirim- RN |
| **Área de Navegação:** | Mar aberto |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação, classificada para a atividade de pesca em área de navegação de mar aberto (cabotagem), deixou a Praia de Potengi do Sul por volta das 07h, comandada por um Pescador Profissional (POP) e com mais dois tripulantes, com destino a uma área de pesca submarina chamada "Pedra de Antônio Novo", localizada a cerca de seis milhas náuticas da praia. Por volta das 09h, a embarcação chegou ao local, e a pescaria foi iniciada utilizando cilindro de oxigênio, máscara e nadadeiras. Um dos pescadores realizou sucessivos mergulhos a uma profundidade de 40 metros, cada um com duração de 15 a 20 minutos. Após o sexto mergulho, ele começou a sentir mal-estar e dormência nos membros inferiores. Ele tentou realizar a descompressão no próprio local, sem sucesso. Diante da situação, o comandante da embarcação decidiu retornar à Praia de Pirangi do Sul, onde chegaram por volta das 19h. A vítima foi encaminhada inicialmente para um hospital local e, posteriormente, transferida para o Hospital Naval de Natal, onde foi tratada na câmara hiperbárica. Após o tratamento, ele retornou ao hospital de sua cidade, onde ficou em observação por mais 24 horas. A imprudência e imperícia do pescador, ao realizar mergulhos em grande profundidade sem o conhecimento adequado das técnicas de mergulho, resultaram em danos à sua saúde, incluindo parestesia, uma condição física tratada com o uso da câmara hiperbárica. Além disso, a imprudência do proprietário da embarcação, ao empregar a embarcação para pesca submarina com equipamentos de mergulho autônomo sem que os pescadores tivessem a qualificação necessária, expondo suas vidas a riscos, foi um fator determinante para a ocorrência do acidente. O pescador mergulhou a uma profundidade de 40 metros sem seguir as tabelas de descompressão recomendadas.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O pescador não possuía os conhecimentos adequados sobre técnicas de mergulho profundo, o que foi determinante para o acidente. O treinamento adequado, com certificação em mergulho autônomo, é essencial para quem pratica atividades de mergulho a grandes profundidades, garantindo a segurança do mergulhador;
2) O uso de equipamentos de mergulho autônomo exige não apenas a verificação prévia do estado dos cilindros e reguladores, mas também o treinamento para utilizar esses equipamentos corretamente;
3) O proprietário da embarcação tem a responsabilidade de garantir que as atividades realizadas a bordo estejam em conformidade com as regras de segurança. Permitir que mergulhos profundos sejam realizados sem a devida qualificação dos tripulantes expõe todos a riscos desnecessários; e
4) As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM 222/DPC), de mergulho, devem ser rigorosamente seguidas, tanto em relação à operação da embarcação quanto às atividades realizadas a bordo. O cumprimento dessas normas reduz significativamente o risco de acidentes graves.

## RECOMENDAÇÕES

1) É imprescindível seguir as tabelas de descompressão, que indicam o tempo necessário em diferentes profundidades para evitar a doença descompressiva (bends). Todo mergulho em profundidade deve ser monitorado, respeitando os intervalos de segurança entre os mergulhos;
2) Item 1.48. da NORMAM-222/DPC - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL)

Atividade de mergulho profissional (comercial) efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação; e
3) O proprietário da embarcação deve garantir que apenas profissionais qualificados realizem atividades de mergulho.

| Nº: 05/2024 | PROCESSO Nº 33.952/2020 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Colisão com objeto submerso - Porto de Santos - SP |
| **Data:** | 30/06/2018 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha a motor |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros |
| **Local:** | Canal 6, na Ponta da Praia, Santos – SP |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação, conduzida por seu proprietário, Mestre Amador, suspendeu por volta das 20h30min de uma marina localizada no município de São Vicente – SP, com destino a Santos – SP. A bordo estavam também cinco passageiros. Ao navegar próximo às ruínas do farol, localizado no Canal 6, na Ponta da Praia, por volta das 21h30min, o casco da embarcação colidiu com um objeto não identificado e não sinalizado. Com o impacto, a embarcação perdeu o leme e a capacidade de manobra; logo após, foi constatada a entrada de água na embarcação, levando à solicitação de socorro à marina e ao Corpo de Bombeiros. Os bombeiros chegaram rapidamente com sua embarcação e realizaram o reboque até a Praia do Goés, no município de Guarujá – SP. No local, aguardaram a chegada da embarcação da marina, que completou o reboque até sua sede.

De acordo com o Laudo de Exame Pericial, os peritos destacaram que uma obra havia sido realizada pela Prefeitura Municipal na área, e o responsável pela obra não providenciou a sinalização exigida pela Norma da Autoridade Marítima, colocando em risco a vida das pessoas e a segurança da navegação local. A falta de sinalização adequada para os objetos deixados na área de grande tráfego de embarcações, especialmente durante o período noturno, foi considerada a causa determinante do acidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O Comandante/Condutor de uma embarcação deve implementar todas as medidas de precaução de segurança para evitar expor a segurança da embarcação, da navegação e da salvaguarda da vida humana;
2) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigo à navegação que poderiam ter sido previstos;
3) Mesmo que o navegante conheça a área por onde irá navegar, deve-se observar tudo ao redor, inclusive se há existência de algum obstáculo ou perigo à segurança da navegação; e
4) Cautela em Áreas de Visibilidade Reduzida: Reduzir a velocidade em períodos noturnos ou em condições de baixa visibilidade, permitindo mais tempo de reação para manobras de emergência.

## RECOMENDAÇÕES

1) Em caso de objetos identificados submersos, é necessário garantir a instalação de sinalização visível e apropriada, especialmente em locais com grande tráfego de embarcações. Uso de luzes de sinalização que sejam visíveis à noite para advertir sobre objetos ou obstáculos na água.
2) Conscientização dos Proprietários de Embarcações: Incentivar a importância de estar sempre atento às condições de navegação e aos avisos sobre obras ou obstruções na água;
3) Capacitar a tripulação para agir rapidamente em situações de emergência, como a perda de leme ou entrada de água na embarcação, criando e disseminando protocolos claros de emergência, incluindo quem deve ser contatado e quais ações devem ser tomadas imediatamente;
4) Incentivar a documentação e o relato de incidentes e quase-acidentes para que lições possam ser aprendidas e aplicadas na prevenção futura; e
5) Anexo 4-B da NORMAM-211/DPC - Comunicar a Autoridade Marítima: Qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar - Na ocorrência de acidentes envolvendo embarcações, comunicar o fato à CP/DL/AG e à Autoridade Policial mais próxima.

| Nº: 06/2024 | PROCESSO Nº 34.968/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Colisão de moto aquática contra uma criança – PR |
| **Data:** | 05/11/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Moto aquática |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Município de Entre Rios do Oeste – PR |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Ocorrência envolvendo uma moto aquática, classificada para atividade de esporte e recreio, devidamente inscrita, mas foi vendida a uma terceira pessoa, que não regularizou a situação da embarcação junto à Autoridade Marítima. Foi apurado que a moto aquática estava sendo compartilhada entre amigos e familiares do atual proprietário, sem qualquer controle sobre os condutores. A embarcação era utilizada fora da área de banhistas, e cada pessoa embarcava e realizava passeios que duravam cerca de dez minutos, sem supervisão adequada por parte do proprietário. Em um desses passeios, o irmão do proprietário, de apenas 15 anos de idade, assumiu o comando da moto aquática sem passageiros e começou a realizar manobras. Poucos minutos depois, ele perdeu o controle da embarcação e colidiu com uma criança de seis anos que estava na margem do rio, com os pés submersos, brincando de lançar pedras. A vítima sofreu traumatismo cranioencefálico grave, lesão axonal difusa severa, além de contusão pulmonar bilateral e fraturas nas costelas do lado direito, resultando em pneumotórax. Embora os familiares da vítima e do adolescente estivessem próximos ao local, eles não presenciaram o momento exato da colisão, mas agiram rapidamente ao ouvir o barulho e os gritos de socorro do condutor. A causa determinante do acidente foi a condução imprudente da moto aquática por um adolescente não habilitado, que perdeu o controle da embarcação próximo à área onde estavam os banhistas. Além disso, a responsabilidade recai sobre o proprietário da moto aquática, que permitiu deliberadamente o uso da embarcação por um menor de idade sem habilitação. Não houve registro de danos materiais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Somente pessoas habilitadas devem conduzir embarcações. É essencial que os condutores tenham a formação adequada para operar embarcações, principalmente em áreas próximas a banhistas;
2) As normas de segurança e regulamentação da Autoridade Marítima não devem ser negligenciadas;
3) O proprietário da moto aquática deve garantir que apenas pessoas devidamente habilitadas e capacitadas conduzam a embarcação. Permitir que um adolescente sem habilitação conduza a moto aquática foi uma decisão imprudente que resultou em um grave acidente;
4) O condutor menor de idade se aproximou da área de banhistas sem tomar as devidas medidas de precaução de segurança expondo a risco a vida dos banhistas; e
5) É essencial que os condutores de embarcações mantenham vigilância constante à navegação e às manobras realizadas, evitando distrações que possam interferir com a condução segura da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

1) Os proprietários/condutores de embarcações devem ter o constante cuidado com a condução segura da embarcação. Ele é o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas de bordo e dos banhistas;
2) Conforme a norma da Autoridade Marítima, o condutor nunca DEVE navegar a menos de 200 metros da praia;
3) A navegação em áreas próximas a banhistas ou à margem deve ser feita em baixa velocidade para evitar acidentes; e
4) Todos os ocupantes da moto aquática devem usar coletes salva-vidas durante a navegação.

| Nº: 07/2024 | PROCESSO Nº 33.996/2020 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Colisão de navio supridor, seguido de apagão - SC |
| **Data:** | 30/10/2014 |
| **Tipo da Embarcação:** | Navio supridor |
| **Atividade:** | Apoio marítimo |
| **Local:** | Rio Itajaí-Açu, Itajaí – SC |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante a saída de um navio supridor do dique flutuante, sem autorização da Autoridade Marítima e sem cumprir as exigências da NORMAM-204/DPC, ocorreu um apagão inesperado que resultou na perda de controle dos comandos do navio. A embarcação ficou à deriva no rio Itajaí-Açu – SC e colidiu com o píer de uma empresa de gás, causando danos materiais tanto no navio quanto no píer, mas sem feridos ou poluição ambiental. O comandante tentou conter a deriva lançando a âncora de bombordo, mas a manobra foi ineficaz. O incidente foi agravado pelo fato de o navio estar com tripulantes de convés de outras embarcações e sem um operador habilitado para as máquinas, em desacordo com o Certificado de Segurança da Tripulação (CTS). O apagão, cuja causa não foi esclarecida, foi determinante para o acidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) A operação do navio sem autorização da Autoridade Marítima, estando na condição de "laid-up" (docado) e sem cumprir as vistorias exigidas pela NORMAM-204/DPC, foi um fator crítico. Seguir rigorosamente as normas e realizar inspeções preventivas são fundamentais para garantir a segurança da navegação;
2) A embarcação estava sem tripulantes habilitados na máquina, o que comprometeu a capacidade de resposta ao apagão. É essencial garantir que a tripulação esteja devidamente qualificada e em conformidade com o Certificado de Segurança da Tripulação (CTS); e
3) Embora tenham sido realizados testes antes da manobra, a falha inesperada do sistema de propulsão indica a necessidade de manutenção preventiva rigorosa e verificação contínua dos equipamentos para evitar apagões e falhas durante a navegação.

## RECOMENDAÇÕES

1) O Comandante, o gerente de reparos do supridor e a administração do estaleiro movimentaram o navio à revelia das Normas da Autoridade Marítima, sem antes realizar as vistorias necessárias à operação do navio, representando risco à segurança da navegação e das vidas humanas;

2) Item 1.1. da NORMAM-201/DPC - APLICAÇÃO:

3) Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A. Ressalta-se que o descumprimento da Norma da Autoridade Marítima, o Comandante/ Armador responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal;

4) Um navio que se encontrar na condição de Navio docado, só poderá retornar a operar, após a Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência realizar as Vistorias pertinentes à condição do navio; e

5) EMBARCAÇÃO EM CONDIÇÃO "LAID-UP" - É a embarcação temporariamente docada ou atracada em instalações portuárias ou estaleiros, parcial ou totalmente desguarnecida, que esteja aguardando o seu retorno às atividades comerciais após vistoriada pela Autoridade Marítima.

| Nº: 08/2024 | PROCESSO Nº 35.328/2022 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Colisão, seguida de naufrágio parcial |
| **Data:** | 07/01/2021 |
| **Tipo da Embarcação:** | Bote |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros |
| **Local:** | Foz do Rio Perequê-Açu, Paraty - RJ |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo bote, classificada para transporte de passageiros e navegação interior, suspendeu da margem do Rio Perequê-Açu, no bairro Pontal, por volta das 13h30, com um grupo de cinco turistas para um passeio pela Baía de Paraty, com previsão de duração de uma hora. No retorno, ao se aproximar da foz do Rio Perequê-Açu para subir o rio, a embarcação colidiu com uma pedra, ficando parcialmente submersa devido às avarias. Os cinco passageiros foram rapidamente socorridos por uma embarcação que subia o rio logo após o acidente, e foram levados em segurança para a margem do Rio Perequê-Açu. Segundo as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP), o rio é considerado navegável apenas para embarcações de pequeno porte e pouco calado. De acordo com a perícia, ao analisar as circunstâncias do acidente, como a maré e as condições de navegabilidade, foi constatado que o condutor agiu sem a devida cautela ao tentar subir o rio durante a maré baixa. Essa decisão colocou em risco a vida humana, a segurança da navegação e a integridade da embarcação, já que a navegação foi realizada em um período de grande baixa do rio, com condições ambientais desfavoráveis e em uma região não cartografada. A causa determinante do acidente foi o erro de navegação, decorrente da imprudência do condutor. Houve danos materiais na embarcação, mas não foram registrados acidentes pessoais nem poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) A navegação em rios ou áreas de baixa profundidade exige cautela redobrada, especialmente durante a maré baixa. O condutor deve sempre estar atento às condições ambientais, como maré, correnteza e profundidade;
2) A decisão de subir o rio durante a maré baixa foi imprudente e expôs tanto os passageiros quanto a embarcação a riscos desnecessários. O condutor deve sempre agir com cautela, avaliando os riscos antes de tomar decisões;
3) Antes de qualquer navegação, especialmente em passeios turísticos, é fundamental planejar a viagem com base nas condições climáticas e de maré. A ausência de um planejamento adequado pode levar a acidentes como o ocorrido; e
4) Navegar em áreas inapropriadas para a embarcação, como rios com calado insuficiente, pode causar danos materiais e colocar a vida dos passageiros em risco.

## RECOMENDAÇÕES

1) Planeje a Viagem: Sempre planeje a navegação levando em consideração as condições do tempo e a navegabilidade da área. Utilize cartas náuticas, se disponíveis, e esteja atento a mudanças no ambiente;
2) Condutores devem conhecer bem as áreas de navegação, especialmente locais não cartografados, verificando a existência de obstáculos submersos, como pedras e bancos de areia;
3) A navegação deve ser evitada quando as condições ambientais forem desfavoráveis, como períodos de maré extremamente baixa ou tempestades iminentes;
4) Verifique regularmente as condições da embarcação, incluindo o motor, estrutura e equipamentos de segurança, para garantir que esteja apta a operar em áreas de navegação interior com possíveis obstáculos; e
5) Não sobrecarregue a embarcação com passageiros ou carga além da capacidade permitida. O excesso de peso pode comprometer a estabilidade e a flutuabilidade, especialmente em rios de pouca profundidade.

| Nº: 9/2024 | PROCESSO Nº 32.925/2018 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Condução de moto aquática por menor de idade - RJ |
| **Data:** | 15/12/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Moto aquática |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Lagoa Azul, Ilha Grande, Angra dos Reis – RJ |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante uma atividade de Inspeção Naval na Ilha Grande, Angra dos Reis, a equipe de inspetores da Capitania dos Portos foi informada sobre motos aquáticas realizando manobras perigosas perto de banhistas. Ao chegar à Freguesia de Santana, os inspetores avistaram uma moto aquática com três ocupantes, sendo conduzida por um menor de idade. Ao abordar a embarcação, um homem se apresentou como Capitão Médico do Corpo de Bombeiros e confirmou que o condutor era menor de idade, mas afirmou que não havia problemas no local. A inspetora solicitou a apreensão da moto aquática por falta do Título de Inscrição de Embarcação (TIE) ou de seu protocolo de inscrição.

Logo após, o suposto proprietário da embarcação se aproximou de maneira hostil, afirmando que não permitiria a apreensão. Outros três indivíduos que se identificaram como policiais e um agente da Receita Federal também chegaram, juntamente com um suposto advogado, e tentaram intimidar a equipe, utilizando palavras ofensivas e ameaçando os inspetores, na tentativa de impedir o prosseguimento dos procedimentos legais.

A proprietária da embarcação foi negligente ao permitir que um menor conduzisse a moto aquática sem colete salva-vidas, colocando as vidas a bordo em risco. Além disso, a embarcação não possuía o TIE no momento da abordagem e não havia habilitação adequada para o condutor. Esse conjunto de infrações das Normas da Autoridade Marítima foi considerado a causa determinante do incidente.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Somente pessoas habilitadas devem conduzir embarcações, especialmente motos aquáticas. Permitir que um menor de idade, sem a devida habilitação e sem o uso de coletes salva-vidas, conduza uma embarcação coloca em risco as vidas a bordo e os banhistas próximos;

2) A falta de documentação necessária, como o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), pode acarretar penalidades graves e consequências legais. Manter a embarcação regularizada junto à Autoridade Marítima é fundamental para garantir a segurança e o cumprimento das leis; e

3) Tentativas de intimidar ou interferir no trabalho de inspetores navais são inaceitáveis e podem agravar a situação. A cooperação e respeito às autoridades durante fiscalizações são essenciais para garantir a segurança de todos e o cumprimento da lei.

## RECOMENDAÇÕES

1) Somente condutores habilitados devem operar embarcações, especialmente motos aquáticas. Menores de idade ou pessoas sem qualificação não podem conduzir embarcações, e os responsáveis devem garantir que apenas pessoas devidamente habilitadas assumam o controle;

2) Item 1.4 da NORMAM-212/DPC - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA - Coletes salva-vidas e outros materiais de salvatagem são obrigatórios para todos os ocupantes da embarcação. O uso desses equipamentos é crucial para preservar a vida em caso de acidente, e sua utilização deve ser estritamente observada;

3) Garantir que a embarcação esteja registrada e com a documentação em dia, como o Título de Inscrição de Embarcação (TIE). A apresentação do TIE ou de seu protocolo é uma exigência legal e navegar sem ele pode resultar em apreensão e penalidades; e

4) Evitar manobras arriscadas em áreas próximas a banhistas ou outras embarcações. Manobras perigosas colocam em risco a segurança de outras pessoas e dos ocupantes da embarcação, devendo ser evitadas a todo custo.

| Nº: 10/2024 | PROCESSO Nº 34.533/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Encalhe de rebocador na Enseada de Suá – ES |
| **Data:** | 02/10/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Rebocador |
| **Atividade:** | Apoio marítimo |
| **Local:** | Enseada do Suá, Vitória - ES |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um rebocador de apoio marítimo, classificado para navegação interior e conduzido por um Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), estava em deslocamento para o estaleiro da Colônia de Pescadores da Enseada do Suá. No entanto, não foi possível subir a rampa do estaleiro devido à maré baixa. Diante disso, o Mestre decidiu fundear o rebocador entre o muro da Capitania dos Portos do Espírito Santo e o cais da Colônia de Pescadores da Enseada do Suá. A embarcação foi fundeada deliberadamente no local, aguardando o momento adequado para subir a rampa do estaleiro sem risco. Devido ao calado da embarcação e à maré baixa, o rebocador assentou no leito do canal durante a maré seca, sem que isso fosse caracterizado como um acidente de navegação, pois não envolveu nenhum risco. Não houve registro de acidentes pessoais, danos materiais, nem poluição do meio ambiente hídrico. Os peritos concluíram que o rebocador estava em bom estado de conservação, sem indícios de entrada de água, e que o encalhe ocorreu devido à baixa maré somada ao calado da embarcação, sendo considerado um evento de força maior.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O planejamento adequado, levando em consideração as condições de maré e o calado da embarcação, é essencial para evitar situações de encalhe. A antecipação de problemas, como a maré baixa, deve sempre ser considerada ao planejar deslocamentos, especialmente ao se aproximar de áreas rasas ou estaleiros;
2) A manutenção regular e o bom estado de conservação da embarcação foram fatores importantes, pois garantiram que o encalhe não resultasse em um incidente mais grave, como a entrada de água ou danos estruturais. Manter a embarcação em boas condições minimiza os riscos em situações adversas; e
3) Os ensinamentos dessa ocorrência reforçam a importância do planejamento prévio, do monitoramento constante das condições de maré, da tomada de decisões prudentes para evitar riscos e a necessidade de manter as embarcações em bom estado de conservação.

## RECOMENDAÇÕES

1) A ocorrência apresentada resalta a importância do Planejamento com antecedência no deslocamento da embarcação, levando em conta o calado da embarcação e as condições locais do canal ou estaleiro. Este planejamento deve considerar a maré baixa e a possibilidade de fundear, se necessário, para aguardar melhores condições;
2) Quando for necessário interromper a navegação devido a condições ambientais desfavoráveis, é importante escolher um local seguro para fundear a embarcação, empregando baixa velocidade na manobra. Esse local deve oferecer espaço suficiente para manobra e não obstruir o tráfego de outras embarcações;
3) Manter a embarcação em bom estado de conservação é essencial. Isso inclui a verificação regular de todos os sistemas de bordo (propulsão, governo, âncoras, etc.), garantindo assim que, em caso de encalhe, a embarcação permaneça segura e protegida contra danos;
4) Treinamentos periódicos para a tripulação sobre procedimentos de emergência, como o fundeio em situações adversas e a resposta a eventos de encalhe, são fundamentais. Uma tripulação bem treinada pode responder de forma eficiente, minimizando os riscos;
5) Manter comunicação regular com a Autoridade Marítima locais para obter informações atualizadas sobre as condições do canal, especialmente em áreas de intenso tráfego ou operações de dragagem.
6) ARTE NAVAL 12.39. Definições – Chama-se fundear ou ancorar à manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra; e
7) Ao fundear, o faça a baixa velocidade e utilize um comprimento de amarra adequado, considerando a profundidade, a amplitude da maré e a proximidade de outras embarcações.

| Nº: 11/2024 | PROCESSO Nº 35.477/2019 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Encalhe de lancha – Guarujá – SP |
| **Data:** | 02/01/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha motor |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Praia do Saco do Major, Guarujá – SP |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha motorizada, classificada para atividades de esporte e recreio em área de navegação interior, era conduzida por um Arrais Amador (ARA). A bordo estavam o proprietário da embarcação e mais três familiares. Eles suspenderam a navegação com destino à Praia do Saco do Major, onde permaneceram por algumas horas. No momento do retorno, o condutor não conseguiu dar partida no motor da embarcação devido a uma pane mecânica e a lancha permaneceu fundeada na praia. Uma moto aquática não identificada estava no local e prestou auxílio, levando o condutor até a Praia do Guaiúba para buscar um mecânico. Enquanto isso, o proprietário afastou-se do local para conseguir sinal de telefone e entrou em contato com o Corpo de Bombeiros. Quando retornou à praia, percebeu que a embarcação havia sido atingida por algumas ondas, resultando no seu encalhe. A lancha danificada foi rebocada pelo Corpo de Bombeiros até a faixa de areia, e os passageiros foram transportados por outra embarcação até uma área abrigada da praia. No momento do desembarque na Praia do Guaiúba, uma das passageiras prendeu sua aliança em uma parte metálica da tampa do motor, localizada a bombordo (BB) da embarcação, o que ocasionou a avulsão (arrancamento violento) de seu dedo anelar da mão esquerda. A vítima foi encaminhada para atendimento médico e submetida a procedimento cirúrgico. Conforme consta nos autos do processo, segundo a Polícia Militar Ambiental (PMA), houve imperícia por parte do condutor, que executou o fundeio de maneira inadequada, resultando no encalhe da embarcação. Além disso, o condutor agiu com imprudência ao deixar a embarcação para buscar auxílio, colocando-a em uma situação de vulnerabilidade diante da ação do mar. A causa determinante foi o encalhe da lancha, porém, não foi possível apurar com precisão os detalhes. Houve pequenas avarias estruturais na lancha, mas não houve registro de poluição no meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) A pane mecânica que impediu o funcionamento do motor destaca a importância de realizar manutenções regulares e inspeções preventivas antes de iniciar qualquer viagem. Problemas técnicos como esse podem ser evitados se a embarcação estiver em boas condições;
2) O condutor da embarcação tem a responsabilidade de garantir a segurança de todos a bordo, além de zelar pela integridade da embarcação. Qualquer ação que envolva abandono da embarcação ou decisões mal planejadas pode colocar vidas em risco e causar danos materiais; e
3) A imprudência observada no processo, como deixar a embarcação exposta ao mar sem supervisão, mostra a necessidade de os condutores conhecerem e seguirem as normas e boas práticas marítimas. Isso inclui a correta execução de fundeios e a responsabilidade contínua sobre a segurança da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

1) É dever de todo Condutor de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução de segurança para a completa segurança da embarcação, da navegação e salvaguarda da vida humana, bem como ser qualificado para exercer a atividade e área de navegação para a qual a embarcação foi classificada, estando sujeito a pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sansões penais previstas em Lei;
2) Antes de suspender faça uma manutenção preventiva da embarcação, englobando o motor e os equipamentos necessários para uma navegação segura, a manutenção preventiva é essencial para o bom funcionamento do motor e dos equipamentos de bordo; e
3) ATENÇÃO NAVEGANTE! Procure um fundeadouro abrigado de ventos e marés e com bastante lugar para girar. Os melhores fundos, chamados de boa tença, são os de areia dura, lodo macio e os de lama e areia. Os fundos de areia fina e de lodo mole também são bons, se bem que não inspirem a mesma confiança para segurar o ferro.

| Nº: 12/2024 | PROCESSO Nº 29.492/2018 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Encalhe de rebocadores durante reboque de plataforma – BA |
| **Data:** | 28/03/2015 |
| **Tipo da Embarcação:** | Rebocadores |
| **Atividade:** | Apoio marítimo |
| **Local:** | Terminal Hidroviário de Mar Grande, Vera Cruz – BA |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante a operação de reboque de uma plataforma pelo interior da Baía de Todos os Santos, aproximadamente 1,14 milhas náuticas (MN) do Terminal Hidroviário de Mar Grande, em Vera Cruz – BA, uma plataforma saiu da Base Naval de Aratu em plena baixa-mar, demandando o canal de saída com correnteza contrária, a uma velocidade de cerca de 1 nó. A plataforma era rebocada por um rebocador principal e auxiliada por mais dois. O prático, que estava na baleeira da plataforma junto com o comandante da manobra, deu a ordem para que o conjunto deixasse o último navio fundeado na Baía de Todos os Santos a bombordo (BB), a fim de evitar congestionamento com outras embarcações. Após essa ultrapassagem, o acesso à barra estaria livre. Durante o trajeto, o rebocador alertou a plataforma sobre a presença de áreas de baixo calado mais à frente, consideradas de risco. Mesmo assim, o prático seguiu com a operação, conforme os rumos práticos previamente determinados. Em dado momento, o conjunto guinou para BB para ultrapassar um navio fundeado. Contudo, o rumo escolhido não favorecia a manobra, e o navio fundeado, que até então mostrava apenas suas luzes de fundeio, começou a iluminar a superestrutura, acendendo e apagando para chamar a atenção do conjunto. Nesse momento, aparentemente, a plataforma tocou o fundo. Os rebocadores foram orientados a guinar novamente para BB, afastando-se de qualquer risco de boreste (BE). Diante da situação, o técnico de estabilidade baixou as pernas da plataforma para aumentar o calado e evitar a deriva da estrutura. Entretanto, não havia mais tempo para que os rebocadores manobrassem e escapassem das águas rasas. Os rebocadores encalharam e a plataforma ficou "pinada" sobre suas pernas. Com a elevação da maré, os rebocadores começaram a flutuar novamente e, após constatar a inexistência de danos às embarcações, a manobra foi retomada e concluída sem outras anormalidades. As causas determinantes não foram completamente apuradas. Não houve avarias às embarcações, acidentes pessoais, nem registro de poluição ao meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Em áreas com risco de baixo calado, como a Baía de Todos os Santos, é essencial um planejamento detalhado da rota que considere a profundidade disponível ao longo do trajeto. Verificar as condições de maré e calado em cada ponto é crucial para evitar encalhes e garantir uma passagem segura;

2) A presente ocorrência destaca a necessidade de uma comunicação eficaz entre o prático, comandante e operadores de rebocadores. Avisos de risco, como a presença de águas rasas, devem ser claramente comunicados e acatados para garantir a segurança de toda a operação; e

3) Navegar em baixa-mar sem considerar a amplitude de maré aumenta o risco de encalhe. A previsão de contingências para a subida da maré permite que a tripulação e o prático ajustem as manobras com base nas condições ambientais, especialmente em áreas críticas como canais rasos.

## RECOMENDAÇÕES

1) É de inteira responsabilidade do Comandante da embarcação adotar as medidas de precaução de segurança quanto às manobras marinheiras de bordo, em especial, durante a manobra de reboque, a fim de não expor a risco a segurança da embarcação, da navegação e das fazendas de bordo;

2) Item 2.28 da NORMAM-211/DPC - DOS DEVERES DO PRÁTICO 2.28.1.

- Compete ao Prático no desempenho das suas funções:

a) assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;

b) manter-se atualizado quanto às particularidades do governo, da propulsão e das condições gerais das embarcações, a fim de prestar com segurança e eficiência o Serviço de Praticagem;

c) Manter-se apto a prestar o Serviço de Praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP, observada a restrição prevista no inciso 2.24.16 do artigo 2.24; e

3) Durante a operação, adotar avaliações de risco em tempo real. Isso inclui o ajuste do plano de navegação caso condições adversas ou imprevistos sejam identificados, como águas rasas ou obstáculos. Decisões devem ser baseadas em análises situacionais e na segurança dos envolvidos.

| Nº: Nº 13/2024 | PROCESSO Nº 31.441/2017 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Encalhe de lancha durante navegação - Angra dos Reis - RJ |
| **Data:** | 12/01/2016 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha a motor |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Baía de Ilha Grande, Angra dos Reis – RJ |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada, conduzida por um Capitão Amador, classificada para esporte e recreio em navegação de mar aberto, suspendeu da Armação dos Búzios – RJ, com três passageiros a bordo, no dia 11 de janeiro de 2016, às 20h, com destino a Paraty – RJ. A navegação transcorria normalmente até que, por volta das 2h do dia seguinte (12/01/2016), ao entrar no canal de acesso ao Terminal da Petrobras (TEBIG), o condutor avistou uma boia de sinalização e, ao tentar desviar, encalhou em uma pedra, localizada na Ilha da Aroeira, pelo bombordo (BB). O desencalhe ocorreu ao amanhecer, durante a preamar. Contudo, devido às avarias no sistema de propulsão e governo, além de danos nas obras vivas, na altura da popa, a embarcação precisou ser rebocada até Paraty, sem que outras anormalidades ocorressem. O acidente resultou em danos materiais, sem registro de feridos ou de poluição ao meio hídrico. A causa determinante foi a falha de vigilância e a falta de cuidados redobrados para uma navegação segura no período noturno, com visibilidade restrita devido ao tempo chuvoso e em velocidade incompatível com as circunstâncias, contrariando os princípios da boa marinharia, decorrendo de imprudência e imperícia do condutor da embarcação.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1)Em navegações noturnas, é fundamental manter uma vigilância constante e cuidadosa, especialmente em canais e áreas próximas a obstáculos naturais ou sinalizações. A atenção visual e a identificação antecipada de boias ou rochas podem ajudar a evitar colisões;

2) O Comandante da embarcação NÃO considerou que a navegação noturna exige cuidados redobrados, navegava com velocidade incompatível às circunstâncias e houve falha na vigilância. Em desacordo com RIPEAM e a Norma da Autoridade Marítima, tal ação expõe a risco a salvaguarda da vida humana e da segurança da navegação;

3) Se o comandante tivesse observado a Norma da Autoridade Marítima, NORMAM-211/DPC, possivelmente não teria ocorrido esse acidente; e

4) A navegação noturna sob chuva e visibilidade reduzida exige atenção redobrada e manter permanentemente vigilância apropriada às condições predominantes.

## RECOMENDAÇÕES

1) Manter uma vigilância atenta e contínua, especialmente em períodos de baixa visibilidade, como durante a noite ou em condições de chuva. Todos os ocupantes devem colaborar, quando possível, para identificar obstáculos e sinais;

2) Ler e conheçeer o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC (Anexo 4B) que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;

3) Reduzir a velocidade em áreas de visibilidade limitada (REGRA 6 do RIPEAM), ou em condições climáticas adversas, como chuva e neblina, e ao passar por canais estreitos ou áreas desconhecidas. A velocidade controlada permite que o condutor tenha mais tempo para identificar e reagir a obstáculos;

4) Realizar manutenção preventiva e revisões regulares do sistema de propulsão, direção e estrutura da embarcação. Esse cuidado é essencial para garantir o desempenho adequado em situações adversas e evitar falhas durante a navegação; e

5) Planejar a navegação noturna com antecedência, incluindo os horários de maré e preamar, condições meteorológicas e opções de paradas de emergência, quando disponíveis.

| Nº: 14/2024 | PROCESSO Nº 31.384/2017 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Excesso de passageiros a bordo de balsa - MG |
| **Data:** | 12/10/2016 |
| **Tipo da Embarcação:** | Comboio |
| **Atividade:** | Empurrador |
| **Local:** | Proximidades do Porto do Município de Manga- MG |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por um empurrador e uma balsa, classificada para transporte de carga e passageiros em área de navegação interior, sob o comando de um Contramestre Fluvial, participava de um evento religioso denominado "Procissão das Águas". Na ocasião, constatou-se que a balsa transportava mais de 250 passageiros, enquanto a lotação autorizada para a referida embarcação era de apenas 53 passageiros. Consta nos autos do processo, no depoimento do comandante da embarcação, que, antes de partir do porto e iniciar a viagem, não foi realizada a contagem dos passageiros embarcados. O comandante declarou ainda que não foi mantida vigilância no porto para coibir o embarque de passageiros excedentes, atribuindo a responsabilidade ao gerente-geral da empresa proprietária das embarcações envolvidas. Os peritos confirmaram que a balsa navegava com 197 passageiros acima do limite permitido pela documentação da embarcação. Não houve acidentes pessoais, danos materiais, tampouco poluição do meio ambiente hídrico. A causa determinante foi a falta de controle no embarque e no acesso de passageiros a bordo da balsa. A imprudência e negligência do comandante e do gerente-geral da embarcação poderiam ter causado uma tragédia com a perda de valiosas vidas humanas. Por sorte, a fiscalização da Marinha do Brasil, por meio da equipe de Inspeção Naval da Capitania Fluvial de São Francisco, interceptou a embarcação e evitou um desastre.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) É essencial implementar um controle rigoroso na contagem de passageiros antes do embarque e durante o acesso à embarcação. O registro de todos os passageiros a bordo é fundamental para garantir que a capacidade autorizada não seja excedida, reduzindo o risco de sobrecarga e preservando a segurança de todos;
2) Manter uma equipe responsável pela supervisão e controle do acesso ao porto e à embarcação é essencial para prevenir embarques não autorizados. A vigilância contínua ajuda a impedir a entrada de passageiros extras e a manter a segurança da operação;
3) A ação da equipe de Inspeção Naval foi fundamental para interceptar e corrigir a situação, evitando um potencial acidente. Esse fato sublinha a importância da fiscalização e o papel crucial das autoridades marítimas na prevenção de incidentes, reforçando a segurança e o cumprimento das normas; e
4) O caso ensina que o respeito às normas de segurança e limites de passageiros não é apenas uma exigência regulatória, mas uma prática essencial para proteger a vida dos ocupantes e garantir a integridade da embarcação. A negligência em seguir esses padrões pode levar a tragédias evitáveis.

## RECOMENDAÇÕES

1) É dever de todo Comandante de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como evitar a realização de operação que venham expor a risco a vida humana embarcada e a segurança da navegação, sob pena de infração prevista na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sansões penais previstas em Lei;
2) Controle de Embarque Rigoroso - A embarcação autorizada a conduzir passageiros deverá afixar em lugar bem visível, no convés principal, placa indicativa contendo a lotação de passageiros e o peso máximo de carga que poderá transportar, o número de tripulantes e o número do telefone da CP, DL ou AG de inscrição para eventuais contatos. Adicionalmente, deverá existir em cada convés outra placa indicando o número máximo de passageiros que poderá ser transportado naquele convés (NORMAM-202/DPC); e
3) Cabe lembrar que o proprietário/condutor responderá por qualquer atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;

| Nº: 15/2024 | PROCESSO Nº 33.949/2020 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Explosão seguida de incêncio em lancha - DF |
| **Data:** | 01/09/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Lancha a motor |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Cais de uma Marina, no Lago Paranoá, Brasília – DF |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada encontrava-se em uma marina no Lago Paranoá, com o condutor e uma passageira a bordo, ambos funcionários da marina. Quando a lancha foi descida na rampa e, assim que flutuava fora do berço da carreta, o condutor deu partida no motor, momento em que ocorreu uma explosão na casa de máquinas. As pessoas a bordo abandonaram a lancha, deixando-a à deriva até a chegada de um senhor em outra embarcação, que utilizou extintores portáteis para o primeiro combate ao incêndio. O fogo só foi completamente extinto com o auxílio de uma embarcação da marina equipada com baldes de água.

A passageira sofreu queimaduras de primeiro grau em um dos membros superiores, foi tratada com pomada e, segundo seu próprio depoimento, não ficou com sequelas. A lancha teve danos nos bancos e na praça de máquinas. A explosão foi causada pelo acúmulo de gases no porão da embarcação, provenientes do tanque de combustível localizado em compartimento contíguo à casa de máquinas. Ao acionar a chave de ignição, o centelhamento do motor de partida provocou a explosão e o incêndio.

O acidente resultou em danos materiais e queimadura de primeiro grau na passageira. A causa determinante foi a ignição dos gases acumulados na praça de máquinas no momento do acionamento do motor. Não houve registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Realizar inspeções frequentes no tanque de combustível e nos sistemas de vedação é fundamental para evitar vazamentos que podem resultar no acúmulo de gases. É Pequenas fissuras e vazamentos devem ser corrigidos prontamente para evitar o risco de incêndio;

2) Antes de ligar o motor, é essencial verificar e ventilar o compartimento da casa de máquinas para evitar a concentração de gases inflamáveis. A ventilação adequada ajuda a dispersar vapores de combustível que podem causar explosões; e

3) Cuidados com a parte elétrica: Toda fiação elétrica dos motores principais, auxiliares e equipamentos acessórios deverá ser protegida por eletrodutos ou acondicionada em “chicotes” apropriados;

## RECOMENDAÇÕES

1) O proprietário/Mestre de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das pessoas e das fazendas de bordo, portanto, deve ser habilitado e qualificado a atividade para a qual a embarcação for classificada, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;

2) Todos os circuitos de luz e força, terminando num espaço que contenha tanques de combustível, ou material inflamável, deverão ser dotados de chave colocada por fora do referido espaço, para desconectar tais circuitos.

3) Item 5.23.3 da NORMAM-212/DPC - Requisitos e Procedimentos de Segurança

4) Motores à combustão interna, empregados, não deverão utilizar combustíveis com ponto de fulgor inferior à 60º C (como álcool ou gasolina) e devem ser providos com inibidores de centelha;

5) Verificar os eletrodutos ou chicotes da fiação elétrica dos motores principais, auxiliares e equipamentos acessórios;

6) Verificar o estado da instalação elétrica quanto à existência de fios soltos, desencapados ou qualquer outra condição que possa vir a provocar curto-circuito ou choque elétrico; e

7) NORMAM-211/DPC - USO DE EQUIPAMENTOS E CUIDADOS ADICIONAIS RECOMENDÁVEIS

PRECAUÇÕES COM EMBARCAÇÕES QUE POSSUEM MOTOR DE CENTRO À GASOLINA

- Vapores de gasolina podem causar explosão no momento da partida do motor, caso o compartimento de máquinas não esteja ventilado. Portanto, recomenda-se que as embarcações que empregam motor de centro a gasolina, para propulsão ou geração de energia, sejam equipadas com sistemas de ventilação nos compartimentos do motor e do tanque de combustível.

| Nº: 16/2024 | PROCESSO Nº 34.981/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Exposição a risco - Ferry Boat, Tefé-AM |
| **Data:** | 13/02/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Ferry boat |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros e carga |
| **Local:** | Lago de Tefé, Tefé - AM |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo Ferry Boat suspendeu do Porto de Tefé com destino a um pontão situado no Lago de Tefé, conduzida por um Condutor de Máquinas, ou seja, sem a habilitação necessária e sem a tripulação de segurança completa a bordo. Durante a navegação, a equipe de Inspeção Naval da Agência Fluvial de Tefé observou as irregularidades e procedeu à notificação e apreensão da embarcação, pois o comandante estava operando em desacordo com a Norma da Autoridade Marítima, colocando em risco as vidas e bens a bordo.
Nos autos do processo, consta que, ao ser questionado sobre o conhecimento dos riscos que sua conduta gerava para a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, o condutor afirmou estar ciente, pois aprendeu sobre as normas de segurança durante seu curso de formação ministrado pela Marinha do Brasil. A análise dos autos indica que a causa determinante da exposição ao risco foi o descumprimento da legislação de segurança em vigor e das normas de operação estabelecidas no TIE, fato admitido pelo próprio condutor.
A imprudência e o descumprimento das normas de segurança por parte do condutor criaram uma situação de risco que, felizmente, não resultou em acidente graças à ação eficiente da fiscalização exercida pela Autoridade Marítima. Não houve registro de danos materiais, acidentes pessoais ou poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Somente profissionais devidamente habilitados devem conduzir embarcações, especialmente em áreas de transporte de passageiros. A falta de qualificação necessária compromete a segurança da navegação e aumenta os riscos de incidentes;
2) Embarcações devem contar com a tripulação de segurança completa e adequada, conforme as exigências normativas. Isso garante a pronta resposta a emergências e evita situações de risco para os ocupantes e a embarcação;
3) A ação da equipe de inspeção foi essencial para evitar um possível acidente. A fiscalização proativa das autoridades marítimas demonstra sua importância na identificação de irregularidades e prevenção de tragédias; e
4) A observância das Normas da Autoridade Marítima e a regularização do TIE são fundamentais para a segurança no ambiente aquaviário. O caso evidencia que o descumprimento dessas regras coloca vidas e bens em risco e que as normas de segurança devem ser seguidas à risca.

## RECOMENDAÇÕES

1) Garantir que apenas profissionais devidamente habilitados conduzam embarcações, especialmente aquelas que transportam passageiros. Realizar verificações periódicas para assegurar que todos os condutores possuam as qualificações e certificações exigidas;
2) Item 1.1.1. da NORMAM-202/DPC  Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A;
3) Item  1.1.2. da NORMAM-202/DPC A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não tripulantes;
4) NORMAM-202/DPC CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA – CTS
- 1.2. EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS
As embarcações com AB menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no Artigo 1.4. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

| Nº: 17/2024 | PROCESSO Nº 35.148/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Naufrágio do bote – MG |
| **Data:** | 04/09/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Bote |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros |
| **Local:** | Rio São Francisco, Município de Buritizeiro - MG |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 1 VÍTIMA FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um grupo de seis pessoas se deslocou de Betim/MG para um rancho da família em Buritizeiro, onde havia uma embarcação tipo bote, sem nome, não registrada e conduzida por uma pessoa não habilitada. Decidiram navegar no Rio São Francisco e partiram no bote, sem o uso de coletes salva-vidas.

Durante o retorno ao rancho, de acordo com os depoimentos, a embarcação navegava normalmente quando parou repentinamente e começou a fazer água pela proa. Nesse momento, o bote emborcou, fazendo com que todos caíssem na água e tentassem se salvar nadando em direção à margem, que estava a cerca de cinco metros de distância. Uma outra embarcação chegou e prestou socorro aos sobreviventes. No entanto, a partir desse momento, um dos passageiros não foi mais visto.

A equipe SAR da Delegacia Fluvial de Pirapora e o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais iniciaram as buscas pela vítima. Dois dias após o incidente, o corpo foi encontrado próximo ao local do acidente e reconhecido pelo irmão da vítima. O fato de a embarcação ter partido sem que os ocupantes estivessem usando coletes salva-vidas, um item essencial de segurança para a proteção das vidas a bordo, contribuiu para a perda de uma vida humana. O uso de coletes salva-vidas é obrigatório, conforme a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-211/DPC).

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O uso de coletes salva-vidas é essencial para a segurança em embarcações e pode salvar vidas em situações de emergência. Este caso reforça que o uso dos coletes, conforme exigido pela Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-211/DPC), não deve ser negligenciado;

2) Apenas pessoas devidamente habilitadas devem conduzir embarcações, independentemente do tipo ou tamanho. A ausência de habilitação contribui para o aumento dos riscos, especialmente em áreas de navegação fluvial, onde as condições podem variar; e

3) CUIDADOS COM A MANUTENÇÃO - A embarcação deve estar em boas condições de navegabilidade e regularmente revisada para evitar problemas como vazamentos e outros defeitos que possam levar a acidentes.

## RECOMENDAÇÕES

1) Antes de suspender com sua embarcação, inspecione seu material de salvatagem e verifique se há coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que embarcarão;

2) ATENÇÃO! Não empregue uma embarcação em atividade diferente da qual a embarcação foi classificada. O proprietário/condutor está sujeito à pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima, além de sansões penais previstas em Lei;

3) Toda embarcação a propulsão mecânica só poderá trafegar após inscrição nas CP/DL/AG e registro no Tribunal Marítimo (TM) se for acima de 100AB;

4) Somente pessoas devidamente habilitadas devem conduzir embarcações. A habilitação do condutor garante que ele possua o conhecimento técnico necessário para navegar com segurança e responder adequadamente em situações de risco;

5) Avaliar as condições de navegação, como o clima, a maré e a visibilidade, antes de suspender. Evitar navegar em condições desfavoráveis que possam aumentar o risco de incidentes;

6) Item 0203 da NORMAM-2/DPC Mod 21 - LOCAL DE INSCRIÇÃO

- Domicílio do proprietário - As embarcações serão inscritas e/ou registradas por meio de solicitação do proprietário às CP, DL ou AG em cuja jurisdição ele for domiciliado ou onde as embarcações forem operar;

7) Item 0206 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - SEGURO OBRIGATÓRIO DE EMBARCAÇÕES Estão obrigados a contratar o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas (DPEM) todos os proprietários ou armadores de embarcações nacionais ou estrangeiras sujeitas à inscrição e ou registro nas CP, DL ou AG.

| Nº: 18/2024 | PROCESSO Nº 33.041/2018 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Naufrágio e abandono de jangada – PE |
| **Data:** | 21/10/2017 |
| **Tipo da Embarcação:** | Jangada |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Proximidade da praia do Janga, Paulista – PE |
| **Área de Navegação:** | Mar aberto |
| **Vítimas:** | Não houve |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo jangada, com casco de fibra de vidro, classificada para atividade de esporte e recreio e navegação interior, devidamente inscrita, suspendeu da Marina Rio Mar, na praia do Janga, por volta das 09h, e navegava mar adentro com três ocupantes (pescadores), a cerca de duas milhas náuticas da praia do Janga, em Paulista-PE. Às 14h45 do mesmo dia, decidiram retornar para terra, quando perceberam que a embarcação estava alagando e o motor começou a falhar. Os tripulantes colocaram os coletes salva-vidas e pularam na água antes da embarcação naufragar completamente.

No dia seguinte, após nadarem por cerca de quinze horas, os náufragos conseguiram chegar à praia de Mangue Seco, em Igarassu–PE, por volta das 06h do dia 22/10/2017. O condutor da embarcação agiu de forma imprudente e negligente, pois, na posição em que se encontrava, era responsável pela segurança e vidas a bordo. Ele cometeu um erro de navegação ao navegar em área não permitida para a classificação da embarcação, o que resultou no naufrágio.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) O condutor NÃO adotou as medidas mínimas adequadas para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar quando suspendeu para mar aberto com uma embarcação classificada para navegar em águas interiores;

2) NÃO se deve navegar com uma embarcação em área para a qual ela não foi classificada, essa aventura pode trazer graves prejuízos, inclusive perdas de vidas humanas e danos materiais; e

3) Atenção, Condutor! Conheça muito bem a área por onde navegará. É importante fazer uma leitura das normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-211/DPC que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br; e

4) É importante levar sempre um equipamento de comunicação. Navegar é bom, mas mantenha contato com a terra firme.

## RECOMENDAÇÕES

1)O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas e NÃO deve suspender sem antes verificar todas as medidas de precaução de segurança para durante toda a singradura, em especial, só navegue em área consoante a classificação da embarcação;

2) Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da Singradura, evitando perigo à navegação que poderiam ter sido previstos;

3)Item 2.16. da NORMAM-202/DPC CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES.

4) As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas, sua propulsão e ao tipo;

5)NORMAM-201/DPC - CLASSIFICAÇÃO DAS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

a) ÁREA 1 - Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não são verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

b) ÁREA 2 - Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

c) ÁREA 3 - Mar aberto (serviço irrestrito);

6) Utilize a embarcação somente na área de navegação prevista no Título de Inscrição. As informações sobre a disposição destas áreas podem ser obtidas junto à Capitania, Delegacia ou Agência da sua área de Operação.

| Nº: 19/2024 | PROCESSO Nº 32.863/2018 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Naufrágio de jangada utilizada para transporte de passageiros |
| **Data:** | 12/08/2019 |
| **Tipo da Embarcação:** | Jangada |
| **Atividade:** | Transporte de passageiros |
| **Local:** | Praia da Lage, Porto de Pedras – AL |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo jangada, classificada para transporte de passageiros em navegação interior, com capacidade para um tripulante e dez passageiros, movida a motor e devidamente inscrita na Capitania dos Portos, foi conduzida por uma pessoa não habilitada. A jangada suspendeu da praia da Lage, em Porto das Pedras – AL, com destino às piscinas naturais, levando a bordo dez passageiros, além do proprietário e do condutor, totalizando doze pessoas. Quando a embarcação estava a cerca de 150 metros da praia, o motor parou repentinamente. Enquanto o condutor e o proprietário tentavam religá-lo, a embarcação girou devido à influência da maré, ficando de través para as ondas, com o lado bombordo (BB) exposto. Com o deslocamento dos passageiros para boreste (BE), o peso causou o emborcamento da embarcação. Os peritos concluíram que a imperícia do condutor, que não era habilitado e não possuía o conhecimento necessário para uma navegação segura, contribuiu diretamente para o acidente. O condutor agiu de forma imprudente ao comandar a jangada para o transporte de turistas sem habilitação e foi negligente ao permitir o embarque de passageiros em excesso e ao não lançar o ferro após o desligamento inesperado do motor, o que poderia ter evitado o emborcamento. A falha do motor, que deixou a embarcação à mercê das ondas sem fundeio, foi determinante para o acidente, decorrendo da imprudência do proprietário ao permitir que uma pessoa não habilitada comandasse sua jangada. Houve danos materiais e um turista sofreu escoriações leves. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Para embarcações de turismo, é importante que o condutor realize um briefing com os passageiros antes do embarque. Durante o embarque/desembarque, deve-se determinar que a entrada, a saída ou o deslocamento de pessoas a bordo seja feito de forma gradual, ou seja, por pequenos grupos de cada vez.
2) NÃO se deve autorizar o embarque de pessoas além da capacidade constante no Título de Inscrição da Embarcação (TIE). Um controle rigoroso e preciso de passageiros a bordo diminui a possibilidade de ocorrência de acidentes.
3) Realize uma manutenção preventiva eficaz, sem adaptações improvisadas. É essencial saber se sua embarcação oferece segurança ou não. Não se engane a esse respeito, nem deixe para amanhã. Faça o que deve ser feito hoje e tenha uma embarcação confiável.
4) ATENÇÃO! Comandantes ou proprietários de embarcações devem estar cientes de suas responsabilidades e agir com prudência, observando as Normas da Autoridade Marítima e as regras básicas de marinharia.

## RECOMENDAÇÕES

1)Respeite a lotação recomendada pelo fabricante. O emborcamento de embarcações por falta da estabilidade necessária, em virtude de excesso de pessoas a bordo, está entre as causas de acidentes que registram o maior número de fatalidades na navegação amadora;
2)Antes de suspender, inspecione sua embarcação quanto a vazamentos de combustível, principalmente no compartimento dos motores; verifique as fiações elétricas e os fusíveis dos quadros elétricos; substitua as tubulações de combustível gastas; isto evitará um incêndio a bordo;
3) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal; e
4) NORMAM-202/DPC - A embarcação autorizada a conduzir passageiros deverá afixar em lugar bem visível, placa indicativa contendo a lotação de passageiros e o peso máximo de carga que poderá transportar, o número de tripulantes e o número do telefone da CP, DL ou AG de inscrição para eventuais contatos.

| Nº: 20/2024 | PROCESSO Nº 34.901/2021 |
|---|---|
| **Acidente / Fato:** | Queda e escalpelamento de motonauta – MG |
| **Data:** | 12/07/2020 |
| **Tipo da Embarcação:** | Moto aquática |
| **Atividade:** | Esporte e recreio |
| **Local:** | Represa Magalhães, Mariana – MG |
| **Área de Navegação:** | Interior |
| **Vítimas:** | 01 VÍTIMA NÃO FATAL |

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma condutora inabilitada, durante navegação pela represa Magalhães, no município de Mariana-MG, utilizava uma moto aquática emprestada, sem nome e não inscrita nas Capitanias dos Portos, Delegacias ou Agências. A condutora, que não usava colete salva-vidas (item obrigatório para a condução segura do equipamento, conforme a NORMAM-34/DPC), também não prendeu o tirante da chave de segurança em seu corpo. Ao realizar uma manobra, foi lançada na água e teve seus cabelos sugados pela turbina da moto aquática, sofrendo graves lesões (perda de 70% do couro cabeludo e múltiplos traumatismos).

O proprietário da moto aquática agiu de forma negligente e imprudente ao permitir que uma pessoa sem experiência e não habilitada conduzisse sua embarcação, desprovida de medidas de segurança e em desrespeito às normas que regulamentam a segurança da navegação. Esses fatores contribuíram diretamente para o acidente, colocando em grave risco a vida da ocupante e culminando no escalpelamento sofrido pela condutora.

A causa determinante do acidente foi a inobservância das normas da Autoridade Marítima sobre segurança da navegação e salvaguarda da vida humana, por parte do proprietário, ao permitir que uma pessoa inabilitada e sem experiência conduzisse a moto aquática. Além disso, houve provável erro de manobra por parte da condutora inabilitada, expondo a risco a própria integridade física, a segurança da embarcação, bem como a de terceiros e o tráfego aquaviário. O acidente resultou em danos à embarcação, sem registro de poluição do meio ambiente aquaviário.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

1) Apenas condutores habilitados e devidamente treinados devem operar embarcações, especialmente motos aquáticas. A habilitação assegura o conhecimento técnico necessário para manobrar com segurança e evitar acidentes;

2) Equipamentos de segurança, como o colete salva-vidas e o tirante da chave de segurança, são essenciais para proteger a integridade física dos ocupantes. O não uso desses itens aumenta o risco de ferimentos graves e afogamentos em caso de quedas ou acidentes;

3) O proprietário da embarcação é responsável por garantir que apenas pessoas habilitadas e preparadas conduzam sua embarcação. Permitir que uma pessoa inexperiente e não habilitada assuma o comando é uma atitude negligente que coloca vidas em risco; e

4) O proprietário deixou de cumprir o compromisso legal e os requisitos de segurança previstos nas normas Autoridade Marítima de acordo com o Termo de Responsabilidade, ao autorizar que uma pessoa sem a obrigatória habilitação conduzisse sua embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

1) ATENÇÃO PROPRIETÁRIO DE EMBARCAÇÃO!!! Negue o uso de sua embarcação a pessoas inabilitadas;

2) **Controle e Responsabilidade do Proprietário:** O proprietário deve assegurar que a embarcação seja operada apenas por pessoas qualificadas e seguir as normas de segurança da navegação. Permitir que uma pessoa inexperiente assuma o comando sem supervisão é uma atitude negligente;

3) **Obediência às Normas de Segurança da Navegação:** É fundamental que tanto o proprietário quanto o condutor estejam cientes e cumpram as Normas da Autoridade Marítima, incluindo todas as diretrizes estabelecidas na NORMAM. Isso ajuda a prevenir acidentes e a proteger tanto a vida dos ocupantes quanto o tráfego aquaviário;

4) A embarcação deve ser devidamente registrada e mantida em condições adequadas de uso. O proprietário deve realizar inspeções regulares para garantir que a embarcação esteja segura e em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima.

TRIBUNAL MARÍTIMO

"Justiça e Segurança para a Navegação