



Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 29 - 13 de outubro de 2025



“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

Um bote abalroou uma lancha nas proximidades da Ilha do Sandri, Angra dos Reis (RJ), por erro de manobra causando danos materiais.

ESCALPELAMENTO DE MENOR DE IDADE

A ocorrência se deu em área do Município de Muaná - PA, quando um barco com 17 pessoas realizava uma travessia local.

NAUFRÁGIO DE BOTE

Um bote realizando travessia de rio no Município de Itaporã - MS naufragou com três ocupantes, desaparecendo nas águas com a correnteza.

REBOQUE INDEVIDO DE MOTO AQUÁTICA

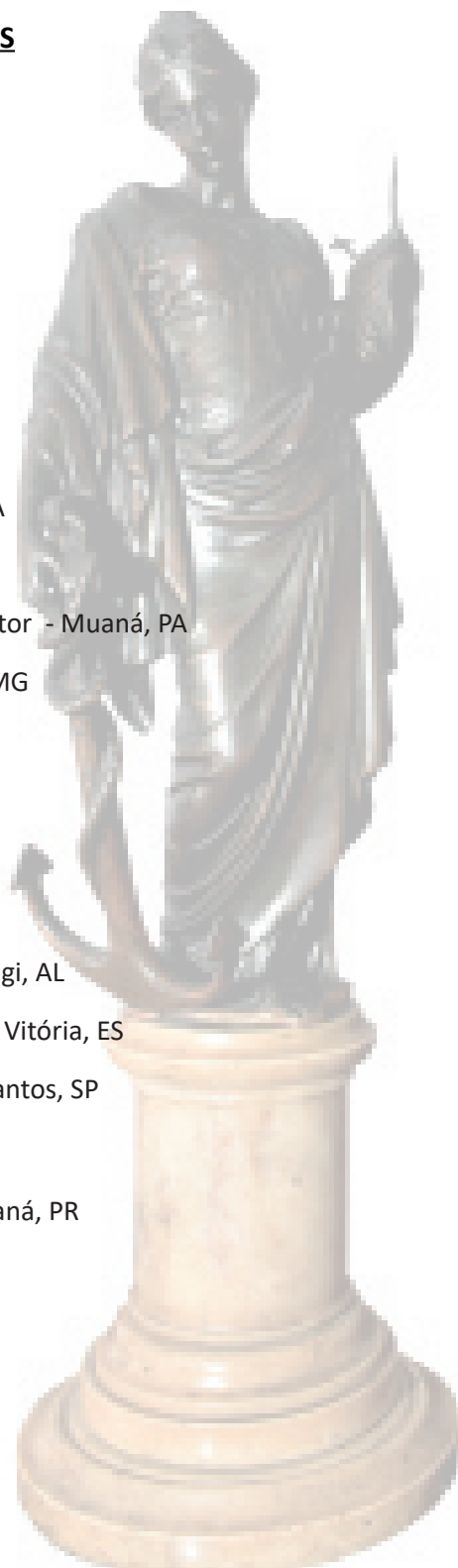
Exposição a risco envolvendo reboque de moto aquática por lancha, comandada por pessoa não habilitada, no Rio Paraná - SP

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pág. 04 Pesquisa sobre Acidentes e Fatos da Navegação extraída de processos.

Pág. 05 **SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS**

- 01 Abalroamento entre bote e moto aquática – PR
- 02 Abalroamento entre lancha e bote – Angra dos Reis, RJ
- 03 Abalroamento entre lanchas e deficiência de equipagem – RS
- 04 Colisão contra banhista – Rio Balsas, MA
- 05 Colisão contra banhista – São Francisco de Paula, RS
- 06 Colisão de moto aquática contra banhista – MA
- 07 Colisão e encalhe de lancha em banco de areia - Coari, AM
- 08 Emborcamento de barco, seguido de naufrágio - Alcobaça, BA
- 09 Escalpelamento de menor em barco a motor - Cametá, PA
- 10 Exposição a risco e escalpelamento de menor em barco a motor - Muaná, PA
- 11 Exposição a risco envolvendo bote sem nome - Três Marias, MG
- 12 Naufrágio de barco de pesca - Raposa, MA
- 13 Naufrágio de bote no Rio Brilhante, Itaporã, MS
- 14 Naufrágio de canoa e queda de passageiro – Alenquer, PA
- 15 Naufrágio de lancha na Represa de Itupararanga – Ibiúna, SP
- 16 Naufrágio e exposição a risco envolvendo catamarã – Maragogi, AL
- 17 Queda de dois tripulantes em porão durante faina – Porto de Vitória, ES
- 18 Queda de prático no mar durante desembarque – Porto de Santos, SP
- 19 Queda de veículo na água durante travessia – Curaçá, BA
- 20 Reboque improvisado de moto aquática por lancha – Rio Paraná, PR



BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa
Redator: CC (RM1) Bomfim
Revisão Ortográfica: SC Durvalina Machado
Redator Assistente / Diagramação
SC Durvalina / SO-ES Cleber

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/>.

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

Contribua com sugestões de aprimoramento por meio de nossa ouvidoria: (TM.OUIDORIA@MARINHA.MIL.BR)

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 29ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 3ª edição do ano de 2025, 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 pelos Distritos Navais, Capitâncias dos Portos, Delegacias e Agências. Acesse nosso Boletim: <https://www.marinha.mil.br/tm>

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA



Como se prevenir do escalpelamento?

O escalpelamento é um acidente grave que acontece quando cabelos ou roupas soltas se enroscam nas partes móveis do motor do barco, arrancando o couro cabeludo. Ele pode deixar marcas para toda a vida e, em muitos casos, acontece de forma silenciosa e rápida.

Quem corre mais risco?

Mulheres e crianças, principalmente quando ficam próximas ao motor.

Pessoas com cabelos compridos ou roupas largas.

1) Proteja o motor –

Instale sempre a tampa ou protetor no eixo. e polias..

2) Mantenha distância –

Não viaje sentado na popa, perto do motor.

3) Prenda os cabelos –

Use touca, boné ou trança firme.

Atenção às roupas –

Evite roupas largas e cordões soltos.

Nunca ligue o motor com alguém próximo a ele.

Manutenção é segurança – revise o motor e verifique se o protetor está bem fixado.



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



Nº: 01/2025	PROCESSO Nº 35.785/2022
Acidente / Fato:	Abaloamento entre bote e moto aquática – PR
Data:	05/09/2021
Tipo da Embarcação:	Bote e moto aquática
Atividade:	Transporte de passageiro
Local:	Ilha do Mel, Paranaguá - PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 vítima com lesões leves



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de um abaloamento ocorrido em setembro de 2021, nas proximidades da praia de Encantadas, Ilha do Mel (PR), envolvendo um bote e uma moto aquática. O acidente resultou em avarias nas duas embarcações e em lesões leves a uma passageira, sem registro de poluição ambiental. Conforme apurado, a moto aquática realizava manobras de recreação com passageiros quando colidiu com o bote que se deslocava entre praias. A perícia constatou que ambos os condutores eram habilitados, mas atuaram de forma imprudente e negligente: o condutor do bote por se expor a risco ao ingressar em área de manobra e não manter vigilância adequada, e a da moto aquática por realizar manobras sem a devida atenção ao tráfego náutico e sem reduzir a velocidade. Foi registrado descumprimento da Regra 15 do RIPEAM, além de falha na vigilância, configurando culpa concorrente. O Tribunal Marítimo concluiu que o acidente decorreu de erro de manobra causado por negligência e imprudência dos dois condutores. Ambos foram condenados à pena de repreensão, cumulada com multa, e ao pagamento de custas processuais proporcionais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Atenção constante e vigilância adequada são indispensáveis para evitar colisões, mesmo em áreas consideradas seguras para navegação;
2. Manobras recreativas em áreas compartilhadas com outras embarcações exigem cuidado redobrado, especialmente em relação à velocidade e distância de segurança;
3. A habilitação náutica não elimina o risco de acidentes, se não for acompanhada de prudência, percepção situacional e respeito às boas práticas de navegação; e
4. O dever de cuidado é intransferível - cada condutor deve agir de forma preventiva, presumindo risco de colisão e adotando medidas para evitá-lo.

RECOMENDAÇÕES

1. Manter vigilância constante: o condutor deve observar continuamente o tráfego náutico ao redor, antecipando situações de risco;
2. Respeitar as regras do RIPEAM, em especial a Regra 15 (cruzamento de rumos), garantindo prioridade e realizando manobras de desvio com antecedência;
3. Evitar manobras arriscadas em áreas movimentadas, reduzindo a velocidade em locais de tráfego misto (embarcações de esporte/recreio, transporte e pesca);
4. Adotar comportamento preventivo, presumindo sempre a possibilidade de risco e agindo para neutralizá-lo antes que o acidente ocorra;
5. Zelar pela segurança dos passageiros, evitando expô-los a situações de instabilidade, colisões ou quedas a bordo;
6. Reforçar a importância da responsabilidade compartilhada, uma vez que a imprudência de qualquer condutor pode gerar consequências para todos na área de navegação; e
7. Treinamento contínuo e conscientização: mesmo condutores habilitados devem manter atualização em boas práticas de navegação segura e fazer valer as regras do RIPEAM.

Nº: 02/2025	PROCESSO Nº 32.770/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento entre lancha e bote
Data:	03/03/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha e bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Ilha do Sandri, em Angra dos Reis-RJ
Área de Navegação:	Interior



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de abalroamento ocorrido em março de 2018, nas proximidades da Ilha do Sandri, em Angra dos Reis-RJ, envolvendo uma lancha de esporte e recreio e um bote de pesca. O acidente resultou no naufrágio do bote, ferimentos graves em seu condutor e danos materiais à lancha, sem registro de poluição hídrica. A lancha, ao suspender da área de fundeio em direção à Ilha Grande, acelerou para alcançar velocidade de cruzeiro, momento em que teve o campo de visão comprometido pelo levantamento da proa, o que contribuiu para a colisão. O bote, por sua vez, navegava com apenas um tripulante a bordo. O laudo pericial concluiu que a causa determinante foi a violação às regras de vigilância e velocidade de segurança do RIPEAM por parte do condutor da lancha. O condutor do bote foi exculpado e, dessa forma, o Tribunal Marítimo responsabilizou apenas o condutor da lancha pelo erro de manobra, julgando-o imprudente e imperito, e aplicou-lhe pena de repreensão e multa.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A falta de vigilância e a condução em velocidade inadequada podem comprometer a segurança da navegação, especialmente em áreas com tráfego intenso ou embarcações menores.
2. O levantamento excessivo da proa durante aceleração reduz a visibilidade do condutor, aumentando significativamente o risco de abalroamentos;
3. A ausência de tripulantes auxiliares em embarcações de pequeno porte pode agravar as consequências de um acidente, ainda que não seja a causa determinante;
4. O cumprimento rigoroso das regras do RIPEAM é essencial para prevenir colisões e preservar vidas; e
5. A imprudência e a imperícia na condução de embarcações, mesmo em deslocamentos curtos, podem gerar graves danos materiais e pessoais.

RECOMENDAÇÕES

1. Manter vigilância contínua durante a navegação, observando o tráfego marítimo e antecipando riscos.
2. Adequar a velocidade às condições de visibilidade e tráfego, evitando acelerações bruscas que elevem a proa e reduzam o campo visual.
3. Cumprir o RIPEAM, principalmente no que diz respeito às regras de velocidade de segurança e de prevenção de abalroamentos.
4. Promover treinamento e conscientização dos condutores sobre os riscos de imprudência e imperícia; e
5. Evitar navegação solitária em embarcações de pequeno porte, sempre que possível, para permitir melhor gestão em situações de emergência.

Nº: 03/2025	PROCESSO Nº 37.079/2023
Acidente / Fato:	Abalroamento entre lanchas
Data:	28/12/2022
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	rio Mampituba, em Torres/RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	ferimentos leves em uma passageira



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de um abalroamento ocorrido em dezembro de 2022 no rio Mampituba, em Torres/RS, envolvendo duas lanchas de esporte e recreio. O acidente resultou em danos materiais em ambas as embarcações e ferimentos leves em uma passageira, sem registro de poluição ambiental. De acordo com depoimentos e imagens de câmeras de segurança, uma das embarcações deixou de realizar a manobra adequada em situação de “roda a roda” (Regra 14 do RIPEAM), abalroando o través de bombordo da outra. Constatou-se que um dos condutores foi o responsável pelo acidente e não possuía habilitação, o que caracterizou imperícia e erro de manobra como causa determinante do acidente. Ainda foi verificada deficiência de equipagem, pois não havia cumprimento de normas como o preenchimento do Aviso de Saída. A defesa alegou que se tratava de caso fortuito, em razão da presença de pedras no rio, estreitamento do canal e aviso meteorológico de mau tempo, mas tais argumentos não foram acolhidos. O Tribunal concluiu que o acidente decorreu da falta de habilitação e da falha de manobra do condutor. Decisão: O Tribunal Marítimo, por unanimidade, reconheceu o fato da navegação como abalroamento e deficiência de equipagem, decorrentes de imperícia, condenando o responsável à pena de repreensão e multa de 100 UFIR, além do pagamento das custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A ausência de habilitação náutica compromete a segurança da navegação e potencializa erros de manobra;
2. Deficiência de equipagem e descumprimento de normas administrativas (como a falta de Aviso de Saída) contribuem para a gravidade desse tipo de ocorrências;
3. A aplicação incorreta das regras do RIPEAM (em especial a Regra 14 – “roda a roda”) pode levar diretamente a abalroamentos;
4. Fatores externos, como estreitamento do canal e condições meteorológicas, não eximem o condutor de responsabilidade, devendo ser considerados na tomada de decisão preventiva; e
5. A imprudência e a imperícia continuam sendo causas recorrentes em acidentes náuticos, mesmo em áreas conhecidas e de tráfego regular.

RECOMENDAÇÕES

1. Não permitir que embarcações sejam operadas por pessoas sem habilitação náutica;
2. Cumprir integralmente as regras de navegação do RIPEAM, especialmente em situações de risco de abalroamento, como a manobra de “roda a roda”;
3. Manter a documentação e a equipagem em dia, incluindo o registro correto do Aviso de Saída e a verificação dos equipamentos obrigatórios;
4. Reforçar o treinamento de condutores sobre manobras em canais estreitos, áreas rasas e condições meteorológicas adversas;
5. Reduzir a velocidade e intensificar a vigilância em trechos críticos, como canais estreitos ou com presença de obstáculos; e
6. Fomentar campanhas educativas e fiscalizações periódicas para conscientizar condutores sobre a importância da habilitação e da prudência na navegação.

Nº: 4/2024	PROCESSO 32.501/2018
Acidente / Fato:	Colisão contra banhista
Data:	30/04/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	rio Balsas - MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de um acidente ocorrido em 30 de abril de 2017, por volta das 16h30min, no rio Balsas (MA), envolvendo uma moto aquática que colidiu com um banhista na margem do rio. O banhista sofreu ferimentos graves na cabeça e foi socorrido por equipes de emergência. O acidente ocorreu porque a moto aquática era conduzida por pessoa não habilitada, que realizava manobras em alta velocidade em área com presença de banhistas. Testemunhas confirmaram que o condutor perdeu o controle da embarcação ao desviar de outra moto aquática, colidindo com a vítima. Durante o inquérito, o condutor não prestou depoimento, evadiu-se do local e não colaborou com as investigações, dificultando a apuração. O julgamento pelo TM concluiu que a causa determinante foi condução perigosa, imprudência e imperícia do condutor, responsabilizando-o pelo acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Apenas condutores devidamente habilitados devem operar embarcações, incluindo motos aquáticas, especialmente em áreas com banhistas;
2. Manobras em velocidade excessiva aumentam significativamente a probabilidade de acidentes, mesmo em trechos aparentemente seguros;
3. Observância das normas de navegação: Seguir rigorosamente as normas da Autoridade Marítima previne acidentes e garante a segurança de todos os usuários;
4. Responsabilidade do condutor: Fugir ou recusar-se a prestar socorro aumenta a gravidade da ocorrência e a responsabilização legal; e
5. Segurança de banhistas e terceiros: Sempre considerar a presença de pessoas próximas à área de navegação, mantendo distância segura e velocidade compatível com o local.

RECOMENDAÇÕES

1. **Somente condutores habilitados** - É responsabilidade do proprietário/locatário garantir que todos os operadores de embarcações ou motos aquáticas possuam habilitação adequada, conforme normas da Autoridade Marítima;
2. **Respeito à velocidade segura** - Reduzir a velocidade em áreas com banhistas ou tráfego intenso de embarcações, evitando manobras bruscas que possam causar acidentes;
3. **Observância das regras de navegação** - Cumprir rigorosamente as normas náuticas, incluindo sinalização, distâncias mínimas de segurança e limites de velocidade em áreas específicas;
4. Manter atenção ao tráfego local, banhistas e obstáculos naturais, evitando manobras arriscadas próximas à margem ou a outras embarcações;
5. Caso ocorra acidente, o condutor deve prestar auxílio às vítimas e acionar serviços de emergência, reduzindo os efeitos do acidente; e
6. **Evitar conduta negligente** - Não operar embarcações sob influência de álcool ou sem conhecimento suficiente das condições de navegação e dos equipamentos.

Nº: 5/2025	PROCESSO Nº 35.173/2021
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática contra banhista
Data:	08/03/2021
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Rio Caí, São Francisco de Paulo - RS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de um acidente de navegação ocorrido em 8 de março de 2021, no Rio Caí, São Francisco de Paulo - RS, envolvendo uma moto aquática que colidiu contra uma pessoa, causando seu óbito. O condutor da embarcação pilotava de forma imprudente, realizando manobras arriscadas em área com outras embarcações, banhistas e residências próximas à margem. Constatou-se ainda a ingestão de bebida alcoólica pelo condutor, embora dentro do limite legal, e falha na instalação da chave de segurança da embarcação, que permitiu que a moto aquática continuasse em movimento após a queda do condutor, atingindo a vítima.

O acidente resultou em fraturas graves e hemorragia interna da vítima, culminando em seu falecimento. Testemunhas relataram que o condutor realizava manobras perigosas, como acrobacias sobre o assento, condução deitado, “cavalo de pau” e outras condutas arriscadas. Verificou-se negligência no uso da pulseira de segurança, que deveria desligar a embarcação em caso de queda, mas não funcionou corretamente, contribuindo diretamente para a colisão.

O inquérito concluiu que a causa determinante do acidente foi a imprudência e a negligência do condutor, agravadas pelo uso de álcool e pela má instalação do equipamento de segurança. A representação da PEM foi acolhida, e o Tribunal Marítimo decidiu por condenar o representado aplicando-lhe as penalidades de cancelamento da habilitação de motonauta e multa. Também foram determinadas medidas administrativas e preventivas, incluindo o encaminhamento dos autos ao Ministério Público e à autoridade competente para avaliar a tolerância ao álcool para condutores de embarcações recreativas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Conduzir embarcações de esporte e recreio exige responsabilidade redobrada, especialmente em locais com banhistas e outras embarcações;
2. O consumo de álcool compromete a segurança da navegação e aumenta o risco de acidentes;
3. O uso correto da chave/pulseira de segurança é fundamental para evitar que embarcações sigam desgovernadas após a queda do condutor;
4. Manobras arriscadas e acrobáticas em áreas impróprias são formas claras de imprudência e potencializam acidentes fatais; e
5. A negligência na instalação e verificação de equipamentos de segurança pode transformar um incidente simples (queda do condutor) em uma tragédia.

RECOMENDAÇÕES

1. Utilizar corretamente a chave/pulseira de segurança, garantindo que a embarcação desligue imediatamente em caso de queda do condutor;
2. Evitar manobras arriscadas ou acrobáticas em áreas próximas a banhistas, margens habitadas ou locais de tráfego intenso de embarcações;
3. Realizar inspeção prévia dos equipamentos de segurança antes da navegação, assegurando o pleno funcionamento de todos os dispositivos;
4. Respeitar limites de velocidade e zonas de segurança, mantendo distância adequada de pessoas, embarcações e estruturas; e
5. Nunca consumir bebidas alcoólicas ao conduzir embarcações.

Nº: 6/2025	PROCESSO Nº 36.412/2023
Acidente / Fato:	colisão de catamarã com píer
Data:	23/07/2021
Tipo da Embarcação:	Catamarã
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	rio Tapajós, Santarém-PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Sem ocorrência de vítimas



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 23 de julho de 2021, ocorreu um acidente de navegação no rio Tapajós, município de Santarém-PA, durante a manobra de desatracação de um catamarã, que colidiu com píeres flutuantes em obras, causando danos materiais. A perícia constatou boas condições de tempo e visibilidade, porém espaço restrito para manobra e correnteza significativa. O acidente foi atribuído a erro de manobra do imediato, que não considerou adequadamente as condições locais nem solicitou apoio, agindo com imperícia. O comandante foi exculpado, por ter delegado a condução a tripulante habilitado, o que é autorizado pelas normas, não ficando caracterizada negligência de sua parte. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, decidiu que a Causa determinante do acidente foi o erro de manobra do imediato, condenando-o à pena de multa e custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Importância da presença e supervisão do comandante – Situações de risco, como atracação e desatracação em locais restritos, demandam maior acompanhamento do comandante;
2. O planejamento da manobra antes da execução é fundamental! É preciso verificar correnteza, espaço disponível, obras próximas e embarcações no entorno, a fim de reduzir riscos;
3. Solicitação de apoio – em áreas de manobra restrita, deve-se recorrer a apoio externo (rebocadores, práticos ou equipe de apoio no cais) para aumentar a segurança;
4. Habilidade e prudência do condutor – a condução exige atenção constante às condições locais, cabendo ao imediato ou responsável pela manobra tomar decisões técnicas seguras; e
5. Treinamento e capacitação da tripulação – a atualização periódica quanto a manobras críticas, tais como desatracação em locais de risco, reduz falhas humanas por imperícia.

RECOMENDAÇÕES

1. **Manobras Críticas** - Garantir, em fainas de atracação, desatracação, fundeio e navegação em áreas restritas, que o comandante esteja, sempre que possível, presente no passadiço, mesmo que a condução esteja delegada;
2. **Planejamento prévio da manobra** – avaliar correnteza, espaço disponível, presença de obras, obstáculos e tráfego de outras embarcações antes de iniciar a desatracação;
3. **Solicitação de apoio externo** – quando identificadas restrições à manobrabilidade, utilizar apoio de rebocadores, práticos ou pessoal de terra para reduzir riscos de colisão;
4. **Treinamento contínuo da tripulação** – investir em capacitação sobre manobras em áreas críticas, enfatizando técnicas de segurança, uso de recursos auxiliares e coordenação de equipe;
5. **Comunicação eficaz** – assegurar que haja comunicação clara e constante entre comandante, imediato, tripulação e apoio em terra durante a execução da manobra; e
6. **Gestão de risco operacional** – implantar, quando possível, rotinas de avaliação de risco em manobras portuárias, prevendo ações de mitigação para situações adversas, como variações de correnteza ou limitação de espaço.

Nº: 7/2025	PROCESSO Nº 35.246/2022
Acidente / Fato:	Colisão e encalhe de lancha em banco de areia
Data:	30/06/2020
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Solimões, próximo à cidade de Coari-AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	4 Vítimas com escoriações



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Trata-se da colisão e encalhe de uma lancha em um banco de areia no Rio Solimões, próximo à cidade de Coari-AM, ocorrido em 30/06/2020. O acidente ocorreu durante o transporte de 16 passageiros, resultando em escoriações em quatro deles, sem registro de danos materiais ou ambientais. A investigação constatou que a embarcação não possuía ecobatímetro em funcionamento e que o condutor não utilizava carta náutica ou croquis da região, realizando a navegação apenas de forma visual. O acidente se deu em período de vazante do rio, época em que são comuns bancos de areia, fato registrado em carta náutica. O laudo pericial e os depoimentos apontaram que a causa determinante foi erro de navegação, caracterizado por negligência e imperícia do condutor ao conduzir próximo a áreas de risco conhecidas, sem utilizar os recursos necessários para uma navegação segura. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, julgou procedente a representação, condenando o responsável à pena de repreensão e multa, com isenção das custas processuais por ser assistido pela Defensoria Pública da União.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A navegação apenas de forma visual em regiões suscetíveis a bancos de areia aumenta consideravelmente o risco de colisões e encalhes;
2. O uso de cartas náuticas e outros recursos de auxílio à navegação é essencial, mesmo em áreas conhecidas pelos condutores;
3. A falta de equipamentos adequados, como ecobatímetro em boas condições, compromete a segurança da viagem;
4. A negligência e a imperícia do condutor podem resultar em acidentes com ferimentos a passageiros, ainda que não haja danos materiais ou ambientais; e
5. A navegação em períodos críticos, como a vazante, exige cautela redobrada e planejamento prévio da singradura.

RECOMENDAÇÕES

1. Utilizar sempre cartas náuticas atualizadas e outros meios físicos ou eletrônicos de orientação, evitando a navegação apenas por referência visual;
2. Manter equipamentos de navegação em bom estado de funcionamento, incluindo ecobatímetro ou sonar de profundidade, quando disponíveis;
3. Realizar treinamento contínuo de condutores, com ênfase em prevenção de acidentes e análise de riscos em áreas críticas;
4. Planejar a navegação considerando as condições sazonais do rio, especialmente em períodos de vazante, quando bancos de areia são mais comuns;
5. Adotar procedimentos de segurança a bordo, incluindo instruções aos passageiros e preparo da tripulação para resposta rápida em caso de acidente; e
6. Intensificar a fiscalização das normas de navegação interior, reforçando a obrigatoriedade do uso de cartas náuticas em regiões de risco.

Nº: 8/2025	PROCESSO Nº 36.358/2022	
Acidente / Fato:	Emborcamento seguido de naufrágio	
Data:	23/01/2022	
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca	
Atividade:	Pesca	
Local:	Águas internacionais	
Área de Navegação:	Costeira	
Vítimas:	Não houve	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O caso trata de um emborcamento seguido de naufrágio parcial de uma embarcação de pesca, ocorrido em 23 de janeiro de 2022, próximo à barra do rio Alcobaça, município de Alcobaça-BA. O acidente aconteceu quando, durante um passeio de lazer, a embarcação foi atingida por duas ondas que provocaram o deslocamento dos passageiros para o mesmo bordo, resultando na queda de todos na água. Constatou-se que havia excesso de passageiros a bordo, acima da capacidade prevista no título de inscrição da embarcação, que era destinada apenas à pesca. Além disso, parte do material de pesca estava estocado sobre o casario, elevando o centro de gravidade e comprometendo a estabilidade. Houve perda de equipamentos de navegação, material de pesca e danos estruturais, mas sem vítimas fatais ou ferimentos. O laudo de exame pericial apontou como causas determinantes a imprudência, imperícia e a negligência do condutor, que excedeu a lotação autorizada e manobrou sem considerar as condições do local, conhecido por sua periculosidade. A defesa alegou experiência, desconhecimento da proibição de transportar familiares e atribuiu o acidente às ondas, mas seus argumentos não foram acolhidos. O Tribunal Marítimo julgou a representação procedente e aplicou pena de repreensão ao réu, além da responsabilizá-lo pelo pagamento das custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. O excesso de passageiros compromete diretamente a estabilidade de uma embarcação, sobretudo em situações de mar agitado;
2. A concentração de pessoas em um único bordo pode provocar emborcamento, especialmente quando combinada com ondas laterais;
3. O transporte de pessoas em embarcações não destinadas a essa finalidade aumenta significativamente o risco de acidentes;
4. A estocagem inadequada de cargas e equipamentos acima do casario eleva o centro de gravidade, reduzindo a estabilidade da embarcação; e
5. A experiência do condutor não substitui a observância das normas de segurança e limites de lotação estabelecidos para embarcação.

RECOMENDAÇÕES

1. Respeitar sempre o limite de lotação das embarcações, previsto no título de inscrição ou certificado de segurança;
2. Evitar o transporte de passageiros em embarcações destinadas exclusivamente à pesca, salvo quando devidamente autorizadas e adaptadas;
3. Distribuir adequadamente o peso a bordo, mantendo cargas e materiais nos locais previstos para não comprometer a estabilidade;
4. Reforçar a conscientização de condutores e tripulantes sobre os riscos de navegar em áreas conhecidas por forte agitação marítima, como bocas de barra; e
5. Promover treinamentos de segurança e estabilidade, destacando o impacto da movimentação de passageiros sobre o equilíbrio da embarcação.

Nº: 9/2025	PROCESSO Nº 33.380/2020
Acidente / Fato:	Escalpelamento parcial sofrido por menor de idade
Data:	01/12/2018
Tipo da Embarcação:	Embarcação artesanal de madeira
Atividade:	Transporte de passageiro
Local:	Rio Marinteua, Cameté - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima lesionada



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de ocorrência de escalpelamento parcial sofrido por uma criança de 8 anos de idade durante a navegação em embarcação artesanal de madeira, não inscrita na Capitania dos Portos, equipada com motor de centro desprovido de proteção no eixo propulsor. No momento do acidente, a embarcação era conduzida por pessoa não habilitada, transportando dois adultos e cinco crianças. Durante o trajeto, a vítima deslocou-se da proa para a popa e, ao tentar apanhar um chinelo caído próximo ao eixo, teve os cabelos presos, resultando no escalpelamento parcial do couro cabeludo. A criança foi socorrida inicialmente pelos familiares e, após atendimento em hospital local, transferida para tratamento especializado em Belém. O inquérito concluiu que a causa determinante foi a combinação de condução por inabilitado e ausência de proteção mecânica no eixo do motor, caracterizando negligência e imperícia. Ao julgar o processo, o Tribunal Marítimo reconheceu a responsabilidade do condutor/proprietário, aplicando pena de repreensão e multa, além de comunicar a Capitania dos Portos sobre as infrações e encaminhar cópia dos autos ao Ministério Público, em razão da lesão irreversível sofrida pela menor.

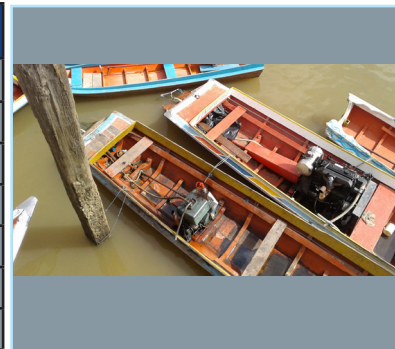
ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. somente pessoas devidamente habilitadas devem conduzir embarcações, garantindo assim, conhecimento técnico e responsabilidade;
2. A ausência de cobertura do eixo é um risco grave, especialmente para crianças, e foi a causa direta do acidente;
3. É essencial orientar o comportamento a bordo, sobretudo de crianças, evitando que circulem em áreas de risco próximas ao motor;
4. Manter a inscrição da embarcação junto à Capitania dos Portos contribui com a fiscalização e o cumprimento das normas de segurança; e
5. ATENÇÃO CONDUTOR: O escalpelamento é um acidente que ocorre com frequência em embarcações cujo eixo do motor não está protegido. Com cuidados simples, como instalar uma cobertura no eixo e orientar as crianças a ficarem longe das partes móveis, é possível evitar acidentes graves como este.

RECOMENDAÇÕES

1. Instalar cobertura rígida ou protetores sobre o eixo e partes móveis do motor, conforme normas vigentes, para evitar contato com passageiros, especialmente crianças;
2. Somente pessoas habilitadas devem conduzir embarcações, garantindo conhecimento das normas de segurança e operação correta da embarcação;
3. Orientar crianças e passageiros sobre os riscos, explicando que não devem se aproximar do motor ou de partes móveis da embarcação;
4. Definir áreas seguras para circulação dentro da embarcação, como manter crianças na proa ou em áreas protegidas durante a navegação;
5. O condutor deve manter atenção à movimentação dos passageiros e à estabilidade da embarcação, prevenindo situações de risco; e
6. Evitar navegar em locais com correnteza forte ou condições perigosas sem a devida preparação e segurança adequada para os passageiros.

Nº: 10/2025	PROCESSO Nº33.150/2019
Acidente / Fato:	Escalpelamento de menor a bordo
Data:	04/02/2018
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Município de Manuá – PA
Área de navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima lesionada



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acidente ocorreu em 04/02/2018, por volta das 17h, no município de Manuá – PA, quando uma menor de 14 anos sofreu escalpelamento a bordo de uma embarcação de madeira não registrada, durante o transporte de familiares para um culto religioso. A embarcação, conduzida por pessoa não habilitada, transportava oito passageiros e não possuía proteção no eixo do motor, expondo os ocupantes a risco de acidentes graves. A menor, ao se deslocar para a popa e agachar para apanhar um objeto, teve seus cabelos enrolados no eixo do motor, resultando em escalpelamento total. Ela recebeu socorro imediato e foi transferida para tratamento especializado em Belém – PA. O inquérito apurou que o acidente ocorreu por negligência e imprudência do condutor e por omissão do proprietário, que não providenciou a proteção obrigatória do eixo do motor, conforme legislação vigente. Apesar das alegações da defesa sobre a imprevisibilidade do evento, o laudo pericial e os depoimentos das testemunhas confirmaram que medidas preventivas simples, como a instalação da proteção no motor, poderiam ter evitado o acidente. O Tribunal Marítimo considerou o acidente decorrente de imprudência e negligência, julgando pela condenação dos responsáveis, ao pagamento de multa e custas processuais. A decisão da Corte Marítima reforça a importância do cumprimento das normas de segurança em embarcações, especialmente no transporte de passageiros.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. O escalpelamento é um risco grave e previsível em embarcações com eixos descobertos. Medidas simples de segurança, como a instalação de proteção no motor, podem evitar este tipo de acidente;
2. A condução de embarcações por pessoas não habilitadas aumenta significativamente os riscos; e
3. Transportar passageiros sem atenção às normas de segurança da navegação é uma decisão irresponsável.

RECOMENDAÇÕES

1. Instalar obrigatoriamente proteção mecânica em todos os eixos e partes móveis do motor.
2. Garantir que apenas condutores habilitados operem embarcações.
3. Respeitar a lotação máxima e manter passageiros afastados das áreas de risco;
4. Alertar os usuários sobre os perigos do eixo do motor e práticas seguras a bordo;
5. Inscrever a embarcação junto à Capitania dos Portos/Delegacia ou Agência Local da Autoridade Marítima;
6. Em caso de acidentes, fornecer socorro imediato e notificar as autoridades competentes;
7. A prevenção salva vidas. Um simples dispositivo de proteção no motor pode evitar acidentes graves, especialmente envolvendo crianças, garantindo segurança e tranquilidade a todos a bordo.

Nº: 11/2025	PROCESSO Nº 33.495
Acidente / Fato:	Exposição a risco em Bote a Motor
Data:	17/04/2021
Tipo da Embarcação:	Bote a motor
Atividade:	Pesqueira
Local:	Lago de Três Marias, município de Felixlândia - MG
Área de navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima Fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 17 de abril de 2021, por volta das 13h, ocorreu um acidente com bote a motor não registrado, de 4,5 metros, no Lago de Três Marias, município de Felixlândia/MG. A embarcação estava sendo conduzida por uma pessoa inabilitada, com três passageiros a bordo, incluindo uma vítima que veio a falecer. Nenhum dos ocupantes utilizava colete salva-vidas. Durante a navegação, um dos passageiros se levantou no bote, causando desequilíbrio e emborcamento da embarcação, que naufragou totalmente. Três ocupantes conseguiram nadar até serem resgatados por outra embarcação; a vítima não conseguiu nadar, vindo a falecer por afogamento. O inquérito realizado pela Delegacia fluvial constatou que não houve influência das condições climáticas nem consumo de álcool ou drogas pelos passageiros. O acidente ocorreu devido à combinação de fatores materiais (ausência de coletes salva-vidas) e operacionais (condução por pessoa não habilitada), caracterizando negligência e imperícia do condutor. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação por exposição a risco, com base na Lei nº 2.180/54. O julgamento pelo Tribunal Marítimo decidiu que a causa determinante do acidente foi o fato do condutor ser inabilitado; e a ausência de coletes salva-vidas a bordo, condenando o réu à repreensão e multa, além de custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A condução de qualquer embarcação por pessoa não habilitada aumenta significativamente o risco de acidentes graves, como naufrágios e consequentes afogamentos;
2. A ausência de equipamentos de segurança básicos, como coletes salva-vidas, contribui diretamente para fatalidades. A prevenção depende do cumprimento rigoroso dessas normas;
3. A combinação de falta de habilitação, ausência de coletes e falta de cuidados básicos caracteriza imprudência que pode resultar em morte e danos materiais; e
4. Movimentar-se em embarcações pequenas, sem uma boa estabilidade, especialmente próximo a eixos de motor, pode causar desequilíbrio e acidentes.

RECOMENDAÇÕES

1. Somente pessoas com habilitação válida devem conduzir embarcações, independentemente do porte ou tipo da embarcação;
2. Antes de navegar, verificar se a embarcação está em boas condições, incluindo estabilidade, funcionamento do motor e materiais de segurança a bordo;
3. Evitar que passageiros se levantem ou mudem de posição em embarcações pequenas e quando em movimento, especialmente próximos a áreas instáveis;
4. Respeitar limites de capacidade de cargas e de passageiros da embarcação, e preferir navegar por locais seguros, sem correntezas fortes ou obstáculos; e
5. O condutor deve manter atenção constante, agir preventivamente e nunca subestimar os riscos da navegação, garantindo a segurança de todos a bordo.

Nº: Nº 12/2025	PROCESSO Nº 37.172/2023
Acidente / Fato:	Naufrágio de barco de pesca
Data:	15/04/2022
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de Passageiros
Local:	Porto do Garrancho, Raposa/MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 15 de abril de 2022, ocorreu o naufrágio de uma embarcação no Porto do Garrancho, Raposa/MA, durante o embarque de passageiros. O acidente foi provocado pelo apoio inadequado do verdugo na estrutura do cais, que se rompeu, causando desequilíbrio coletivo a bordo, deslocamento brusco para boreste e consequente perda de estabilidade. Todos os ocupantes caíram na água, mas não houve ferimentos, tampouco danos ambientais. Apurou-se que a embarcação não estava inscrita à época do acidente, possuía casco de madeira, era destinada à pesca, mas foi utilizada de forma imprópria para transporte de passageiros. Constatou-se ainda deficiência de tripulação (tripulação reduzida), habilitação vencida do condutor e ausência de cuidados básicos de segurança, como o uso de defensas durante a atracação. Os laudos e depoimentos confirmaram que as condições de mar e tempo eram favoráveis, e que o condutor da embarcação foi negligente e imprudente por não acompanhar o embarque e nem tomar medidas preventivas. Ao julgar o processo, o Tribunal Marítimo definiu como causas determinantes a impropriedade da embarcação, a deficiência de tripulação e exposição de passageiros a risco. O responsável foi condenado as penas de repreensão e multa, e a Capitania dos Portos local foi notificada para providências administrativas relativas às infrações ao Regulamento do Tráfego Aquaviário.

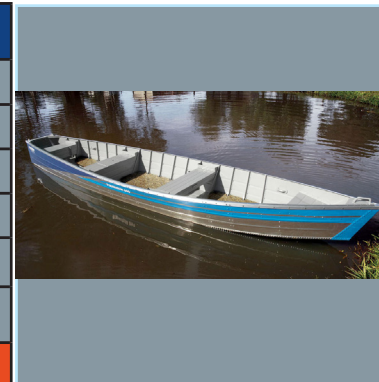
ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A utilização de embarcações fora de sua finalidade (ex.: pesca empregada para transporte de passageiros) aumenta significativamente o risco de acidentes;
2. A deficiência de tripulação compromete a segurança, sobretudo em momentos críticos como embarque e desembarque;
3. A ausência de defensas no atracamento pode gerar danos estruturais e perda de estabilidade da embarcação;
4. A falta de atenção do condutor, mesmo quando atracado, pode resultar em acidentes graves; e
5. Documentação vencida e falta de inscrição da embarcação são falhas administrativas que refletem desorganização e descuido com a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

1. Empregar embarcações apenas conforme sua destinação e classificação pela Autoridade Marítima;
2. Garantir que a tripulação mínima exigida esteja sempre a bordo;
3. Manter a habilitação do condutor e a documentação da embarcação em dia, devidamente inscrita e regularizada;
4. Utilizar defensas durante manobras de atracação para evitar choques com o cais e preservar a estabilidade;
5. Acompanhar de perto o embarque e desembarque de passageiros, com distribuição adequada de pesos a bordo; e
6. Promover conscientização sobre a importância do cumprimento das normas de segurança da navegação e da responsabilidade do condutor na prevenção de acidentes.

Nº: Nº 13/2025	PROCESSO Nº 34.566/2021
Acidente / Fato:	Exposição a risco e Naufrágio
Data:	19/04/2020
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Brilhante Itaporã/MS
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de acidente ocorrido em 19/04/2020, no rio Brilhante, distrito de Santa Terezinha, município de Itaporã/MS, envolvendo um bote de alumínio sem identificação e de propriedade desconhecida. A embarcação, utilizada para atravessar o rio, em trecho com forte correnteza e leito pedregoso, emborcou e posteriormente naufragou, resultando na queda de três ocupantes na água. Dois deles vieram a óbito por afogamento, enquanto um terceiro conseguiu se salvar com auxílio de moradores locais. Houve perda total do bote, sem registro de poluição ambiental. O inquérito apontou que o acidente ocorreu devido à navegação em área perigosa, sem o uso de coletes salva-vidas obrigatórios. O laudo pericial concluiu pela imprudência e negligência dos ocupantes ao empregarem embarcação desconhecida, sem equipamentos de segurança e em condições desfavoráveis. A defesa do sobrevivente alegou tratar-se de acidente fortuito, alegando que o bote a remo estaria dispensado de inscrição e habilitação. Contudo, de acordo com as normas e procedimentos da Capitania Fluvial, o uso de coletes salva-vidas era obrigatório, especialmente em embarcações abertas e e miudas. Ao julgar o processo, o Tribunal Marítimo concluiu que a causa determinante foi a navegação em rio com forte correnteza sem o uso de coletes salva-vidas. Decidiu-se, por unanimidade, julgar o acidente como decorrente de imprudência e negligência, aplicando ao responsável as penas de repreensão e multa, além de encaminhar cópia do acórdão ao Ministério Público do Estado.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A travessia de rios em áreas com forte correnteza e obstáculos naturais exige cautela redobrada e embarcações adequadas;
2. O uso do colete salva-vidas é medida indispensável e poderia ter evitado a perda de vidas;
3. Embarcações sem identificação e de propriedade incerta dificultam a fiscalização e comprometem a segurança da navegação;
4. A negligência no cumprimento de normas básicas de segurança, mesmo em navegação de curta distância, pode ter consequências fatais; e
5. O apoio da comunidade ribeirinha mostrou-se importante no resgate, mas não substitui a prevenção e os equipamentos de salvatagem obrigatórios.

RECOMENDAÇÕES

1. Utilizar sempre coletes salva-vidas devidamente homologados, independentemente da distância ou duração da navegação;
2. Evitar a travessia de rios em áreas de forte correnteza ou com obstáculos naturais, especialmente com embarcações pequenas e instáveis;
3. Empregar embarcações regularmente inscritas e em condições adequadas de navegabilidade; e
4. Observar a lotação adequada e a correta distribuição do peso a bordo para manter a estabilidade da embarcação.

Nº: 14/2025	PROCESSO Nº 35.860/2022
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	01/09/2020
Tipo da Embarcação:	canoa
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lago Samaúma, município de Alenquer/PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 01/09/2020, por volta de 23h, ocorreu o naufrágio de uma canoa motorizada, não inscrita e de madeira, no Lago Samaúma, município de Alenquer/PA. O acidente resultou na queda dos ocupantes na água, com o óbito de um passageiro por afogamento e a perda do motor. A embarcação era conduzida por pessoa não habilitada, sem material de salvatagem e em condições impróprias para a navegação. Constatou-se que os ocupantes haviam ingerido bebidas alcoólicas, e que o naufrágio foi motivado por brincadeiras a bordo e pelas condições do lago, que apresentava ondas fortes. O inquérito policial indicou a prática de homicídio culposo, pela ausência de medidas de segurança e suspeita de embriaguez do condutor. No processo perante o Tribunal Marítimo, o representado foi citado, não apresentou defesa e foi declarado revel. Ao julgar o processo, o colegiado do Tribunal Marítimo reconheceu que a condução de embarcação não inscrita, por pessoa não habilitada e sem equipamentos de segurança, configurou imprudência grave que expôs os passageiros a risco, culminando na morte de um deles. Foram aplicadas as penas de repreensão e multa e oficiado o Agente da Autoridade Marítima para adoção de providências administrativas, além de do encaminhamento dos autos ao Ministério Público.

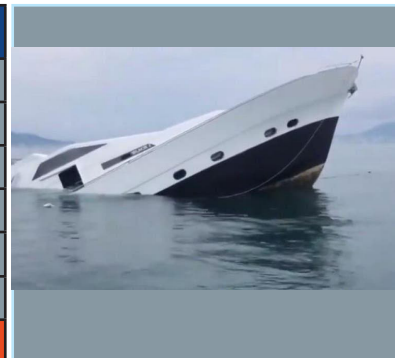
ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A condução de embarcações sem inscrição e por pessoa não habilitada representa risco elevado à segurança da navegação;
2. A ausência de coletes salva-vidas e outros equipamentos de salvatagem aumenta drasticamente a gravidade dos acidentes;
3. O consumo de bebidas alcoólicas antes ou durante a navegação compromete o julgamento e a capacidade de reação dos ocupantes;
4. Brincadeiras ou comportamentos inadequados a bordo de pequenas embarcações podem comprometer sua estabilidade; e
5. O descumprimento de normas da Autoridade Marítima por parte dos navegantes denota imprudência e negligência, que podem resultar em acidentes e mortes.

RECOMENDAÇÕES

1. Garantir que sua embarcação esteja regularmente inscrita e em conformidade com as normas da Autoridade Marítima;
2. É mandatário que o condutor possua habilitação adequada para a navegação pretendida;
3. Dotar a embarcação com material de salvatagem obrigatório, especialmente coletes salva-vidas em número suficiente para todos a bordo;
4. Não consumir bebidas alcoólicas quando for navegar;
5. Orientar os ocupantes a manterem postura adequada a bordo, evitando movimentos bruscos que afetem a estabilidade; e
6. Fomentar campanhas educativas sobre a segurança da navegação junto as comunidades ribeirinhas e usuários de embarcações de pequeno porte.

Nº: 15/2025	PROCESSO Nº 36.074/2022
Acidente / Fato:	Naufrágio de lancha
Data:	10/09/2020
Tipo da Embarcação:	Lancha
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	represa de Itupararanga, município de Ibiúna-SP,
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O caso trata de um naufrágio ocorrido em setembro de 2020, na represa de Itupararanga, em Ibiúna-SP, envolvendo uma lancha de pequeno porte, que perdeu a estabilidade após a passagem de uma moto aquática não identificada. O acidente resultou na morte de dois ocupantes e na perda total da embarcação, sem registro de danos ambientais. A embarcação possuía capacidade para quatro pessoas, mas transportava seis. O condutor não era habilitado, tinha pouca experiência no comando de embarcações a motor e já havia realizado apenas uma travessia nessa condição. Havia coletes salva-vidas a bordo, mas nenhum dos ocupantes os utilizava. As investigações concluíram que a causa determinante do acidente foi a imperícia e a negligência do condutor, agravadas pelo excesso de passageiros e pela não utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios. Ao julgar o processo, o Tribunal Marítimo julgou o acidente como decorrente de negligência e imperícia do condutor, condenando-o à pena de repreensão e multa, com envio de cópia do acórdão ao Ministério Público Estadual.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A condução de embarcação por pessoa inabilitada aumenta significativamente o risco de acidentes graves;
2. O excesso de passageiros além da capacidade autorizada compromete a estabilidade da embarcação;
3. A não utilização dos coletes salva-vidas reduziu drasticamente as chances de sobrevivência das vítimas;
4. A imperícia do condutor e a ausência de experiência com embarcação à motor contribuíram diretamente para a ocorrência; e
5. Mesmo fatores externos (como a passagem de outra embarcação) não excluem a responsabilidade do condutor que assume o comando sem estar habilitado.

RECOMENDAÇÕES

1. É obrigatório a habilitação náutica para todo condutor de embarcação motorizada;
2. Respeitar a lotação máxima definida para cada embarcação;
3. Orienta-se o uso de coletes salva-vidas durante a navegação, sobretudo em embarcações miúdas; e
4. Treinamento e orientação prévia para condutores iniciantes quanto ao manuseio seguro de embarcações a motor.

Nº: 16/2025	PROCESSO Nº 34.317/2020
Acidente / Fato:	naufrágio
Data:	27/07/2019
Tipo da Embarcação:	Catamarã
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Barra Grande, em Maragogi -AL
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O caso trata do naufrágio de um catamarã, ocorrido a aproximadamente 2,5 milhas náuticas da praia de Barra Grande, em Maragogi/AL, no dia 27 de julho de 2019, resultando em duas vítimas fatais e graves danos materiais, sem registro de poluição hídrica ou danos ambientais. A embarcação transportava 58 pessoas quando começou a inclinar devido a falha estrutural no flutuador de bombordo, ocasionada por um reparo inadequado que permitiu a entrada de água. O acidente foi agravado pela ausência de inspeção prévia adequada e pela não utilização de equipamentos de salvatagem, não encontrados na perícia. A investigação apontou que fatores materiais (deficiência de manutenção) e operacionais (falta de inspeção) contribuíram para o naufrágio. A causa determinante foi a negligência do proprietário ao não realizar a manutenção necessária no flutuador avariado. Na decisão o Tribunal Marítimo julgou negligente o proprietário e aplicou pena de repreensão e multa, isentando de responsabilidade o condutor da embarcação e o contratante do passeio turístico, por não lhes ser atribuída a obrigação de manutenção estrutural.

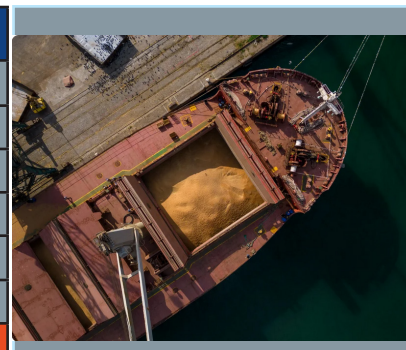
ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Manutenção preventiva é essencial: falhas estruturais, mesmo aparentemente pequenas, podem comprometer a segurança e resultar em acidentes graves;
2. A Inspeção prévia deve ser rigorosamente realizada, de modo a verificar condições de integridade da embarcação e equipamentos de salvatagem;
3. Equipamentos de segurança (coletes, boias, etc.) precisam estar disponíveis, acessíveis e em quantidade suficiente para todos a bordo;
4. Responsabilidade do proprietário: cabe ao responsável legal da embarcação assegurar sua perfeita condição de navegabilidade antes de colocá-la em operação;
5. Gestão de risco em passeios turísticos: empresas que contratam embarcações devem verificar as condições de conservação e regularidade daquelas que utilizam para transporte de passageiros; e
6. Condições ambientais devem ser monitoradas, mas não podem servir como justificativa para negligenciar o preparo ou reduzir as medidas de segurança.

RECOMENDAÇÕES

1. Manutenção rigorosa e periódica: realizar inspeções técnicas regulares, especialmente em flutuadores, casco, motores e sistemas de drenagem, com registros documentados;
2. Antes de suspender, verificar estado estrutural, funcionamento de bombas de esgoto e presença de avarias;
3. Garantir a bordo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os passageiros, bem como boias e outros dispositivos de segurança, devidamente homologados;
4. Capacitação da tripulação - assegurar que o condutor e auxiliares tenham habilitação compatível e conhecimento sobre inspeção básica da embarcação; e
5. Respeitar a lotação máxima autorizada, evitando sobrecarga que possa comprometer a estabilidade.

Nº: 17/2025	PROCESSO Nº 33.545/2019
Acidente / Fato:	Queda de tripulantes dentro do porão
Data:	11/01/2019
Tipo da Embarcação:	Navio Mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	porto de Vitória-ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante operação de retirada de tampões de porão para carregamento de carga em um navio atracado no porto de Vitória-ES, ocorreu um acidente que resultou na queda de dois tripulantes de aproximadamente 11 metros de altura. Um deles sofreu fratura na perna e o outro faleceu ao cair diretamente no fundo do porão. A investigação apurou que o operador do guindaste iniciou o içamento sem a confirmação de que todas as manilhas estavam destalengadas, agindo de forma imprudente e com base em presunção equivocada. Constatou-se ainda a ausência de supervisão adequada, falhas na comunicação via rádio (afetada por ruídos e interferências), inexistência de responsável pela verificação dos equipamentos de comunicação e indefinição quanto ao uso de cinto de segurança, apesar da altura do trabalho. Os peritos concluíram que a causa determinante foi o içamento indevido do tampão ainda preso por uma das extremidades, o que levou ao desequilíbrio e queda dos tripulantes. O julgamento do processo responsabilizou apenas o operador do guindaste, pela imperícia e imprudência na execução da manobra. A armadora e o comandante foram exculpados por falta de provas de responsabilidade direta. Foi aplicada pena de multa ao operador, sem registro de danos ambientais.

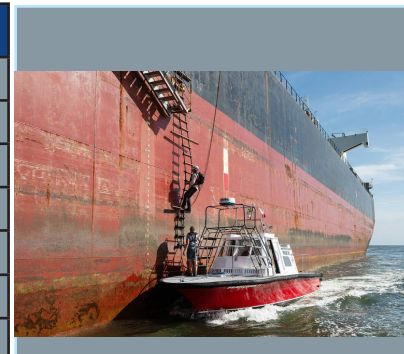
ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Comunicação eficiente é vital: falhas de rádio, ruídos e falta de confirmação adequada aumentam os riscos em operações de içamento;
2. Supervisão e coordenação devem ser sempre exercidas em atividades críticas, especialmente em trabalhos de altura e de movimentação de cargas;
3. Uso de EPI's (como cintos de segurança) não pode ser opcional quando há risco de queda do trabalho em alturas;
4. Treinamento adequado é indispensável para operadores de guindaste e demais envolvidos, evitando ações baseadas em presunção; e
5. Planejamento da operação e clareza nas funções de cada tripulante evitam improvisações que podem levar a acidentes fatais.

RECOMENDAÇÕES

1. Padronizar comunicação por rádio com equipamentos testados antes da operação e confirmar comandos por repetição ("read back");
2. Garantir supervisão técnica durante todo o içamento, designando um responsável pela coordenação da operação;
3. Obrigatoriedade do uso de EPI's (cinto de segurança, capacetes, cintas Etc.) em qualquer atividade de altura;
4. Treinamentos periódicos de segurança em movimentação de cargas, com simulações práticas e revisão de procedimentos;
5. Inspeção prévia dos equipamentos de içamento e travamento das manilhas antes do início da operação; e
6. Definição clara de responsabilidades entre operador, equipe de convés e supervisores, evitando decisões unilaterais em momentos críticos.

Nº: 18/2022	PROCESSO Nº 36.372/2022
Acidente / Fato:	Queda do prático no mar
Data:	05/06/2019
Tipo da Embarcação:	Navio Mercante
Atividade:	Transporte de Carga
Local:	Canal do porto de Santos–SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA (Não fatal)



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

No dia 05 de junho de 2019, por volta das 02h40min, no canal do porto de Santos–SP, ocorreu a queda de um Prático no mar durante o desembarque de um navio mercante. O acidente se deu em razão do rompimento do cabo da escada utilizada, que se encontrava em precário estado de conservação. A perícia constatou que o certificado de vistoria do equipamento era antigo e que as partes metálicas e cabos apresentavam ferrugem e desgaste acentuado, comprometendo a segurança. Ficou comprovado que o equipamento deveria ter sido substituído. Ao julgar o processo, o colegiado do Tribunal Marítimo concluiu que o fato da navegação decorreu da grave negligência do Comandante da embarcação, ao não assegurar a manutenção adequada da escada de quebra-peito utilizada no embarque. O julgamento resultou na condenação do responsável, com aplicação de suspensão do exercício de sua função em águas jurisdicionais brasileiras por 1 ano, além de multa e custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Equipamentos de embarque exigem inspeção rigorosa; o uso de escadas sem manutenção periódica representa alto risco de acidentes;
2. Certificados vencidos ou antigos não garantem segurança e a conformidade documental não substitui a conservação física do equipamento;
3. Responsabilidade do comandante é direta na verificação e garantia de condições seguras para embarque e desembarque de práticos e tripulantes;
4. Negligência em pequenos detalhes (como ferrugem ou desgaste de cabos) pode resultar em acidentes graves, mesmo sem registro de ferimentos; e
5. Prevenção é mais eficaz que reação, a queda poderia ser evitada se houvesse substituição ou manutenção adequada.

RECOMENDAÇÕES

1. Inspeção periódica obrigatória das escadas de quebra-peito e demais equipamentos de embarque, com registro atualizado;
2. Substituição imediata de equipamentos comprometidos por ferrugem, desgaste ou vencimento de certificação;
3. Treinamento e conscientização de comandantes e tripulação sobre a responsabilidade direta na manutenção preventiva;
4. Implementar "check-list" de equipamentos, garantindo as condições adequadas antes de cada operação; e
5. Auditorias regulares das companhias de navegação para verificar a adequação e certificação dos equipamentos de segurança a bordo.

Nº: 19/2025	PROCESSO Nº 34.974/2021
Acidente / Fato:	Queda de veículo na água
Data:	30/12/2019
Tipo da Embarcação:	Balsa
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Rio São Francisco, Curaçá - BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA (Não Fatal)



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de exposição a risco envolvendo uma balsa de transporte de veículos em travessia no Rio São Francisco, no município de Curaçá (BA), em 30 de dezembro de 2019. Durante a manobra de atracação, um caminhão movimentou-se no convés, colidindo com outro veículo, que foi projetado contra a cancela da embarcação e caiu na água. Dentro do veículo havia uma criança, que foi resgatada com vida e sem ferimentos graves. Não houve registro de poluição hídrica ou outros danos ambientais, mas a embarcação sofreu avarias na cancela de acesso. O inquérito instaurado pela autoridade marítima concluiu que o acidente decorreu da movimentação indevida de veículos durante a navegação, em desacordo com as normas da Autoridade Marítima. Também se constatou que a embarcação não possuía piso antiderrapante adequado, o que contribuiu para o evento. A defesa do responsável pela embarcação alegou que o acidente foi causado exclusivamente por falha mecânica no caminhão (falta de freios), sem qualquer negligência do representado. Apesar das alegações defensivas, em julgamento, o Tribunal julgou negligente o responsável pela embarcação ao permitir a movimentação de veículos durante a travessia — prática expressamente proibida. Ressaltou-se que o representado, embora alegasse exercer a função de cobrador, possuía vínculo direto com a empresa proprietária da embarcação e experiência anterior como condutor.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. Os Veículos devem permanecer estacionados, com freios acionados e travas de segurança colocadas, para evitar acidentes;
2. Responsabilidade do proprietário/condutor: Mesmo que não esteja atuando como condutor no momento, o proprietário da embarcação pode responder por práticas negligentes rotineiras a bordo;
3. Importância do cumprimento das normas de segurança - O descumprimento da NORMAM 202/DPC (itens relativos à travessia de veículos) aumenta significativamente o risco de acidentes;
4. Segurança das pessoas a bordo: Crianças e passageiros devem ser protegidos e preferencialmente não permanecer no interior de veículos durante a travessia;
5. Manutenção e fiscalização de equipamentos de segurança: Embora a embarcação tivesse piso antiderrapante, a ação humana e procedimentos inadequados podem tornar qualquer medida de segurança insuficiente se não houver rigor na operação; e
6. Prontidão para resgate: A presença de pessoal preparado e a cooperação com outras embarcações próximas foi determinante para evitar ferimentos graves.

RECOMENDAÇÕES

1. Nenhum veículo deve ser deslocado após a partida da embarcação;
2. Veículos devem permanecer estacionados, com freio de estacionamento acionado, motor desligado, marcha engatada, rodas calçadas e luzes apagadas;
3. Evitar que passageiros, especialmente crianças, permaneçam dentro dos veículos enquanto a embarcação estiver em movimento;
4. Verificar sistemas de segurança, como piso antiderrapante, travas de veículos e cancelas, antes de cada viagem;
5. Condutores, cobradores e tripulantes devem ser treinados em procedimentos seguros de embarque, travessia e desembarque;
6. Equipar a embarcação com coletes salva-vidas, cordas de resgate e outros equipamentos de emergência; e
7. Garantir que a tripulação e os passageiros saibam como agir em caso de queda de veículo ou pessoa na água.

Nº: 20/2025	PROCESSO Nº 35.924/2022
Acidente / Fato:	Reboque improvisado de moto aquática por lancha
Data:	21/08/2021
Tipo da Embarcação:	lancha a motor e moto aquática
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Rio São Francisco, Curaçá - BA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 21/08/2021, por volta das 18h, uma lancha a motor rebocava uma moto aquática no Rio Paraná, município de Santa Fé do Sul-SP, quando o condutor da moto aquática caiu na água, vindo a óbito por afogamento. As duas embarcações eram conduzidas por pessoas inabilitadas, que não usavam coletes salva-vidas e arriscaram realizar um reboque improvisado, em razão de uma “pane seca” sofrida pela moto aquática. Ao longo do processo perante o Tribunal Marítimo, foi constatado que a vítima fatal, condutor da moto aquática, havia ingerido bebida alcoólica, imprudência que contribuiu para o acidente. A D. Procuradoria ofereceu representação contra o condutor da lancha, também proprietário da moto aquática e que não apresentou defesa, sendo declarado revel. No julgamento, o colegiado da Corte Marítima decidiu por condenar o representado por sua imprudência, ao permitir que uma pessoa não habilitada conduzisse a sua moto aquática, sem utilizar coletes salva-vidas e tendo ingerido bebida alcoólica. Sua condenação se deu também por sua imperícia, ao conduzir a lancha com passageiros a bordo, sem possuir habilitação, e realizar o reboque improvisado da moto aquática sem observá-la durante o reboque. A decisão incluiu penalidades de repreensão e multa e a notificação do Agente local da Autoridade Marítima e do Ministério Público Estadual.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

1. A navegação exige habilitação adequada: permitir que pessoas não habilitadas conduzam embarcações representa grave risco à segurança de todos;
2. Coletes salva-vidas são indispensáveis: a ausência desse equipamento obrigatório foi fator determinante para o óbito e reforça a recomendação de uso contínuo durante a navegação;
3. Reboques improvisados são perigosos: toda manobra de reboque deve ser feita de forma planejada, com equipamentos adequados e sob supervisão de condutor habilitado;
4. Responsabilidade do proprietário/condutor: cabe ao proprietário e comandante garantir a regularidade da documentação da embarcação e a adoção de medidas de segurança pelos tripulantes e passageiros;
5. O consumo de álcool compromete a segurança: a ingestão de bebidas alcoólicas antes ou durante a condução de embarcações aumenta os riscos de acidentes graves; e
6. Atenção plena durante a navegação: a falta de vigilância sobre a moto aquática rebocada atrasou a percepção da queda do condutor, dificultando o socorro imediato.

RECOMENDAÇÕES

1. Exigir habilitação náutica válida de todos os condutores de embarcações, coibindo a prática de navegação por pessoas inabilitadas;
2. Uso obrigatório de coletes salva-vidas homologados para todos os tripulantes e passageiros durante toda a navegação, inclusive em reboques;
3. Evitar reboques improvisados, utilizando apenas procedimentos e equipamentos adequados, sob comando de condutor habilitado; e
4. Manutenção da vigilância constante durante a navegação, sobretudo em manobras de reboque, para detectar incidentes de imediato.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”