



# Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 31, de 16 de abril de 2026



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

✓ **ABALROAMENTO**  
entre duas lanchas no rio Parnaíba em Araiões/MA, causando avaria em sua estrutura superior.

✓ **EMBARQUE DE CLANDESTINO**  
em navio mercante do tipo graneleiro em viagem entre Dakar (Senegal) e São Luís (MA).

✓ **EXPOSIÇÃO A RISCO**  
envolvendo trabalhadores em Plataforma offshore de petróleo localizada em Campos dos Goytacazes/RJ

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

PROCESSO Nº 34.624/2021 - Abalroamento na atracação entre duas lanchas abarrancadas – CPPI.....	6
PROCESSO Nº 36.456/2023 - Abalroamento e exposição a risco em B/P, com vítima fatal – CPAOR.....	7
PROCESSO Nº 37.621/2024 - Abalroamento e exposição a risco, envolvendo L/M – CPPR.....	8
PROCESSO Nº 34.975/2021 - Abalroamento envolvendo um ferryboat – CPAOR.....	9
PROCESSO Nº 37.015/2023 - Colisão, envolvendo moto aquática contra um banhista, com vítima fatal – CFJ.....	10
PROCESSO Nº 35.001/2021 - Colisão envolvendo a moto aquática - (CFAOC).....	11
PROCESSO Nº 34.249/2020 – Colisão de Comboio fluvial com eclusa – CFTP.....	12
PROCESSO Nº 35.834/2022 - Deficiência de equipagem e exposição a risco, com vítima fatal – DelSSebastião.....	13
PROCESSO Nº 36.195/2022 - Deficiência de equipagem e exposição a risco, com vítima fatal – CPCE	14
PROCESSO Nº 36.366/2022 - Embarque de clandestinos estrangeiros – CPMA.....	15
PROCESSO Nº 37.758/2024 - Exposição a risco, envolvendo a plataforma – CPM.....	16
PROCESSO Nº 37.104/2023 - Exposição a risco, envolvendo a plataforma – CPM.....	17
PROCESSO Nº 37.280/2023 - Exposição a risco, envolvendo o B/M, com vítima fatal – CPES.....	18
PROCESSO Nº 36.264/2022 -Exposição a risco, envolvendo a L/M – CPPE.....	19
PROCESSO Nº 34.734/2021 - Fatos da navegação, envolvendo o bote, com vítima fatal – CPRN.....	20
PROCESSO Nº 34.618/2021 - Naufrágio e exposição a risco – CPAOR.....	21
PROCESSO Nº 35.628/2022 - Naufrágio e exposição a risco, com vítima fatal – CPAOR.....	22
PROCESSO Nº 35.140/2021 - Naufrágio, envolvendo uma lancha – CPBA.....	23
PROCESSO Nº 37001/2023 - Naufrágio, envolvendo a moto aquática, com vítima fatal – CPRJ.....	24
PROCESSO Nº 35.947/2022 - Uso da embarcação para a prática de atos ilícitos – CPSE.....	25

## BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa  
Redator: CC (RM1-AA) Bonfim  
Revisão Ortográfica: CC (T) Laura Couto  
Redator Assistente / Diagramação: SO-ES Cleber

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://portal.deperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>.

Contribua com sugestões de aprimoramento por meio de nossa ouvidoria:

[TM.OUVIDORIA@MARINHA.MIL.BR](mailto:TM.OUVIDORIA@MARINHA.MIL.BR)

## 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](mailto:tm.ouvidoria@marinha.mil.br)

# MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança a sua **31ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados**, correspondente à 1ª edição do ano de 2026, mantendo o propósito de disseminar conhecimento a toda a comunidade marítima, náutica e portuária, em especial aos aquaviários e amadores.

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

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

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

Esta edição será disponibilizada em formato digital às comunidades marítima, náutica e portuária, bem como aos profissionais do Direito Marítimo, além de contar com ampla divulgação pelos Distritos Navais, Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências.

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



# ENTRE A PESCA E O PERIGO

Os riscos do mergulho com compressor de ar



Com base no julgamento de acidentes ocorridos neste Tribunal, fazemos um alerta a comunidade marítima, náutica e pesqueira sobre os riscos graves e implicações legais do mergulho com uso de compressores de ar improvisados para pesca, prática ainda observada em diversas regiões do Brasil.

## O que é essa prática?

Consiste na utilização de compressores adaptados (frequentemente destinados a encher pneus), conectados a longas mangueiras que fornecem ar diretamente ao mergulhador a partir da embarcação.



## RISCOS ENVOLVIDOS:

1. Doença Descompressiva (principal risco) - Ocorre quando o mergulhador permanece muito tempo em profundidade e sobe rapidamente sem descompressão adequada;
2. Problemas respiratórios graves por utilização imprópria de ar contaminado misturado com óleo, CO<sub>2</sub>, impurezas; falha no compressor ou interrupção súbita do fornecimento de ar; e
3. Falta de controle técnico por ausência de tabelas de descompressão; inexistência de supervisor qualificado e mergulhos repetitivos sem intervalo seguro. (A atividade exige controle rigoroso segundo normas técnicas).

**Consequências: Dores intensas, paralisia, embolia e morte.**

## Aspectos Legais:

A prática é considerada irregular em diversos contextos e pode ser caracterizada como infração administrativa e crime ambiental. Conforme a Lei nº 9.605/98, multas podem atingir valores elevados, além de outras sanções.

## Responsabilidade do Comandante:

O comandante possui responsabilidade total sobre as atividades a bordo, devendo garantir a legalidade da operação, uso correto do emprego da embarcação e a segurança da vida humana no mar!

*“O mergulho com compressor improvisado para pesca é uma prática de alto risco, frequentemente associada a acidentes graves e mortes, além de possíveis infrações legais. A segurança da navegação e a preservação da vida humana devem prevalecer sobre qualquer atividade econômica ou recreativa.”*



Comité  
Maritime  
International

RIO 2026



SAVE THE DATE: 13-15 DE MAIO

## PATROCINADORES

### PLATINUM



### GOLD



### SILVER



### COPPER









### INSTITUTIONAL SUPPORTERS



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



## PROCESSO Nº 34.624/2021 - Abalroamento na atracação entre duas lanchas abarrancadas – CPPI

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento
 <b>Data:</b>	16/11/2019
 <b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha
 <b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros
 <b>Local:</b>	Ilha dos Poldros, em Araisos/MA
 <b>Área de Navegação:</b>	Interior
 <b>Vítimas:</b>	Sem ocorrências pessoais



### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Trata-se de abalroamento entre duas lanchas no rio Parnaíba, nas proximidades da Ilha dos Poldros, em Araisos/MA, ocorrido em 16/11/2019, por volta das 12h, com registro apenas de danos materiais. Uma das embarcações, destinada ao transporte turístico de passageiros, realizava passeio com grande número de pessoas a bordo. A outra, de menor porte e voltada ao esporte e recreio, encontrava-se regularmente abarrancada na margem, com passageiros desembarcados. Ao tentar atracar no mesmo local, o condutor da lancha de transporte iniciou manobra em espaço insuficiente, buscando posicionar-se entre embarcações já paradas. Durante a aproximação, abalroou a lancha atracada, causando avaria em sua estrutura superior, sem vítimas ou poluição.








A alegação da defesa de um dos representados de que a embarcação atingida deveria ter se afastado após sinal sonoro foi rejeitada, por afrontar os bons princípios marítimos, não sendo admissível forçar manobra em local inseguro. A perícia concluiu pela inexistência de espaço adequado, caracterizando erro de navegação por imprudência e negligência. O Tribunal Marítimo, em julgamento, por unanimidade, classificou o fato da navegação, aplicando ao condutor pena de repreensão e multa, somando as custas processuais.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Quem realiza manobra de aproximação ou atracação deve:
  - Avaliar previamente o espaço disponível;
  - Assumir a responsabilidade pela segurança da operação; e
  - Abortar a manobra se as condições não forem adequadas.
- 2) Forçar a aproximação em espaço insuficiente configura erro de navegação por imprudência;
- 3) O condutor da lancha, deixou de avaliar o risco de colisão pela inobservância do espaço disponível; e
- 4) O condutor de uma lancha atracada não tem a obrigação de desocupar o cais para facilitar a manobra de quem pretende atracar;

### RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor nunca deve forçar a atracação em espaço avaliado insuficiente;
- 2) A embarcação parada não tem obrigação de ceder lugar para manobras imprudentes;
- 3) Avaliar dimensões, calado, vento, corrente e tráfego local antes da aproximação;
- 4) Abortar imediatamente a manobra diante de risco iminente; e
- 5) Ao manobrar a embarcação, o condutor deve avaliar os riscos envolvidos visando à segurança de todos os tripulantes e passageiros.

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento de Barco de Pesca	
 <b>Data:</b>	18/05/2022	
 <b>Tipo da Embarcação:</b>	Embarcação artesanal de pesca	
 <b>Atividade:</b>	Pesca	
 <b>Local:</b>	Ilha de Mosqueiro - PA	
 <b>Área de Navegação:</b>	Interior	
 <b>Vítimas:</b>	<b>1 vítima fatal</b>	

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Ocorrência - fato da navegação ocorrido em 18/05/2022, na Baía de Marajó, fundeadouro da Ilha de Mosqueiro/PA, envolvendo embarcação de pequeno porte, casco de madeira, não inscrita, empregada na pesca artesanal e no transporte informal de passageiros. A embarcação navegava com três passageiros, sem coletes salva-vidas, para comercialização junto a navio mercante fundeado. Durante deslocamento ao longo do costado, um passageiro desequilibrou-se ao mover-se para a popa e, ao cair, agarrou-se ao condutor, lançando ambos à água. Como o motor era acelerado por cabos de nylon improvisados presos à mão do condutor, a embarcação avançou descontrolada e abalroou o navio, sem avarias. O condutor retornou à embarcação, mas o passageiro, que não sabia nadar, desapareceu, tendo o óbito confirmado por afogamento. Constatou-se ausência de equipamentos de navegação e salvatagem, além de inadequação da embarcação e da habilitação para transporte de passageiros. Em julgamento no Tribunal Marítimo, o colegiado reconheceu a imprudência e a negligência do condutor, aplicando pena de multa e repreensão.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A embarcação era empregada na pesca artesanal e não poderia realizar transporte de pessoas. Além disso:
  - Não havia equipamentos de salvatagem obrigatórios;
  - O condutor não era devidamente habilitado; e
  - As condições estruturais da embarcação não eram compatíveis com a atividade exercida.
- 2) Improvisações no sistema de comando: o motor era acelerado por cabos de nylon improvisados, presos à mão do condutor, ampliando o risco de perda de governo;
- 3) Nenhum ocupante utilizava colete salva-vidas no momento do acidente.;
- 4) A falta de cuidados mínimos com a segurança converteu o acidente em fatalidade; e
- 5) Manobras próximas a navio de grande porte fundeado exigem velocidade segura, bom governo e atenção à estabilidade da embarcação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Embarcações utilizadas na pesca ou em qualquer atividade que envolva transporte de pessoas devem estar devidamente inscritas e regularizadas, atendendo às Normas da Autoridade Marítima quanto a documentação, vistoria e condições de navegabilidade;
- 2) O sistema de governo da embarcação deve ser original ou tecnicamente instalado, sendo vedadas improvisações com cabos, amarras ou dispositivos improvisados que possam comprometer o controle da embarcação;
- 3) É indispensável que toda embarcação possua coletes salva-vidas em número suficiente para todos os ocupantes, em boas condições de uso e de fácil acesso, recomendando-se ainda que sejam efetivamente utilizados durante a navegação;
- 4) Antes da navegação deve-se realizar inspeção prévia, verificando as condições da embarcação e seus equipamentos obrigatórios de salvatagem; e
- 5) O condutor deve orientar os passageiros quanto ao comportamento seguro a bordo, evitando movimentações que possam causar desequilíbrios ou quedas ao mar.

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento	
<b>Data:</b>	15/10/2023	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha de fibra de vidro	
<b>Atividade:</b>	Transporte de Passageiros	
<b>Local:</b>	Ilha de Superagui, em Guaraqueçaba/PR	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	4 vítimas com ferimentos leves	

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O Acidente da Navegação consistiu em exposição a risco e abalroamento entre duas lanchas de fibra de vidro, com cerca de 7 metros, empregadas no transporte de passageiros, ocorrido em 15/10/2023, nas proximidades da Ilha de Superagui, em Guaraqueçaba/PR. Após desentendimento em terra, uma das embarcações deixou o local. A outra, conduzida por indivíduo inabilitado e sob efeito de álcool, iniciou perseguição com manobras perigosas. No momento da atracação, o condutor direcionou deliberadamente sua lancha contra a outra, abalroando-a pela alheta de boreste, após tentativa anterior sem êxito. O impacto causou danos materiais expressivos e ferimentos em quatro ocupantes. Provas testemunhais confirmaram embriaguez e comportamento alterado do condutor. A perícia concluiu que o fator humano foi determinante, caracterizando ação dolosa agravada pelo consumo de álcool e pela condução irregular de embarcação de passageiros. O representado permaneceu revel. Decisão: o Tribunal Marítimo julgou procedente, por unanimidade, a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM), reconhecendo abalroamento doloso e exposição a risco, aplicando a pena de multa e custas legais.


## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O acidente teve origem em desentendimento em terra, seguido de perseguição náutica;
- 2) Uma embarcação jamais pode ser utilizada como instrumento de retaliação ou intimidação em conflitos interpessoais;
- 3) O caso evidenciou manobras culposas, havendo:
  - Direcionamento deliberado da embarcação;
  - Tentativa anterior frustrada de abalroamento; e
  - Impacto intencional pela alheta de boreste.
- 4) Foi observado que o condutor estava alterado, sob efeito de álcool; não possuía habilitação; e agiu com desprezo pelas normas básicas de segurança da navegação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Os condutores de embarcações empregadas comercialmente para transporte de passageiros devem garantir a integridade dos ocupantes;
- 2) É obrigatório possuir habilitação válida para conduzir embarcações;
- 3) Uma embarcação não pode ser usada como instrumento de agressão;
- 4) Embriaguez na condução náutica é fator agravante e severo; expõe a risco a segurança da navegação e dos passageiros;
- 5) Não contratar condutores sem habilitação, qualificação técnica e comprovada experiência; e
- 6) Respeitar as regras do RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar), adotando manobras de prevenção e mantendo velocidade compatível com as condições locais; e
- 7) A segurança da navegação depende, dentre outros fatores, do comportamento humano na condução da embarcação, com equilíbrio emocional e responsabilidade.

## PROCESSO Nº 34.975/2021 - Abalroamento envolvendo um ferryboat – CPAOR

<b>Acidente / Fato:</b>	Abalroamento	
<b>Data:</b>	22/03/2020	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca (B/P)	
<b>Atividade:</b>	Pesca	
<b>Local:</b>	Por Rio Parauá (Breves/PA)	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem acidentes pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA







Em 22/03/2020, às 16h30, no porto do Mercado, rio Parauá (Breves/PA), um barco de pesca, ao desatracar para seguir viagem, executou máquina a ré e, em seguida, avante, quando ficou sem governo após rompimento de cabo, colidindo de proa com a popa de um ferryboat atracado. O acidente resultou em danos materiais em ambas as embarcações: o ferryboat sofreu avaria em unidade externa de ar-condicionado, mantendo bom estado geral; o barco de pesca teve perda total da cabine de comando e de equipamentos. Não houve vítimas nem poluição hídrica. O condutor alegou influência da maré e falha mecânica, versão corroborada por testemunhas. Contudo, a perícia concluiu que o ferryboat se encontrava adequadamente atracado e conservado, apontando como causa determinante erro de manobra por imperícia do condutor do barco de pesca, que não observou os bons princípios marinheiros. Constatou-se ainda que assumira o comando sem a devida habilitação. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) representou contra o condutor do B/P por abalroamento e infração à segurança da navegação. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da PEM, condenando-o à pena de repreensão, multa e custas processuais.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A sequência máquina a ré seguida de avante em área portuária demanda coordenação precisa entre máquina e leme, perder o governo logo após a manobra evidencia falha técnica na condução;
- 2) Ainda que tenha ocorrido rompimento de cabo, foi evidenciado o erro de manobra por imperícia;
- 3) O condutor assumiu o comando sem a devida habilitação, agravando sua conduta imperita; e
- 4) A manobra de atracação / desatracação deve ser interrompida e replanejada quando houver risco percebido.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Planejar detalhadamente a desatracação, considerando maré e corrente;
- 2) Verificar integridade de cabos e amarrações antes da manobra a ser executada;
- 3) Executar máquina e leme de forma progressiva e coordenada;
- 4) Manter distância segura de embarcações atracadas;
- 5) Não assumir o comando de embarcação sem habilitação válida; e
- 6) Abortar a manobra imediatamente ao perceber perda de governo.

<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão com banhista
 <b>Data:</b>	31/07/2022
 <b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
 <b>Atividade:</b>	Esporte e lazer
 <b>Local:</b>	Rio Grande, em Barreiras/BA
 <b>Área de Navegação:</b>	Interior
 <b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal



## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo apurou acidente da navegação consistente em colisão entre moto aquática e banhista em dispositivo inflável, ocorrido em 31/07/2022, no Rio Grande, em Barreiras/BA. A embarcação atingiu a vítima, que estava sobre bóia inflável, resultando em óbito por traumatismo raquimedular cervical decorrente de politraumatismo. O condutor sofreu fratura no fêmur direito. A defesa sustentou ofuscamento solar, ausência de sinalização do inflável, ingestão de álcool pela vítima e atuação diligente do condutor, habilitado e experiente, que prestou socorro imediato. O Tribunal Marítimo, em julgamento concluiu que a velocidade aproximada de 50 km/h era incompatível com a segurança da navegação naquelas circunstâncias, sobretudo diante da visibilidade reduzida alegada. Entendeu que, em velocidade adequada ao local, seria possível avistar o banhista e evitar a colisão. Reconheceu-se como causa determinante a imprudência na condução da moto aquática. Por unanimidade, a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) foi julgada procedente e o réu foi condenado à repreensão e multa, além das custas. A morte da vítima foi considerada um agravante e como atenuante a prestação de socorro, sendo a cópia dos autos do processo remetida ao Ministério Público da Bahia.

## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução a aproximadamente 50 km/h em área com presença de banhistas revelou-se incompatível com a segurança;
- 2) A velocidade segura é aquela que permite reação eficaz diante de obstáculo previsível — ainda que não sinalizado;
- 3) A alegação de ofuscamento solar não afasta responsabilidade;
- 4) Se a visibilidade está prejudicada, a conduta exigida é diminuir imediatamente a velocidade; e
- 5) A previsibilidade do cenário com a presença de banhistas, impõe prudência reforçada ao condutor da moto aquática.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Adequar a velocidade ao ambiente: em áreas de lazer ou com presença de banhistas, a navegação deve ocorrer em baixa velocidade, permitindo reação rápida diante de obstáculos;
- 2) Reduzir a velocidade com visibilidade prejudicada: ofuscamento solar, reflexos na água ou qualquer limitação visual exigem diminuição imediata da velocidade e maior atenção do condutor;
- 3) Manter distância de banhistas: Em rios e áreas de recreação, deve-se presumir a presença de pessoas na água ou em infláveis, mantendo afastamento seguro;
- 4) Navegar com vigilância constante: condutores de moto aquática devem adotar navegação defensiva, atentos ao surgimento repentino de pessoas ou objetos na água; e
- 5) Delimitar áreas de banho: sempre que possível, devem ser utilizadas boias ou sinalizações para separar áreas de banhistas das rotas de embarcações.

## PROCESSO Nº 35.001/2021 - Colisão envolvendo moto aquática - (CFAOC)

<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão
<b>Data:</b>	26/07/2020
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática
<b>Atividade:</b>	Recreio
<b>Local:</b>	Rio Negro, Manaus - AM
<b>Área de Navegação:</b>	Interior
<b>Vítimas:</b>	1 vítima com escoriações



### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em 26/07/2020, no rio Negro, próximo ao Laguinho do Tarumã (Igarapé Tarumã-Açu, Manaus/AM), uma moto aquática colidiu com as espias da popa de uma lancha fundeada, que tinha proa ao ferro e popa amarrada a árvores. Havia dez banhistas na área; a moto passou a cerca de 2 m deles, a aproximadamente 50 km/h (27 nós), sem reduzir, apesar de sinalização nas espias (coletes laranja e outra moto aquática). Consequências: danos na moto aquática; condutor com escoriações e fratura na perna direita (resgatado por tripulantes); lancha ileso; sem poluição. Testemunha relatou haver espaço livre pela proa e velocidade incompatível com a área. Perícia apontou que a lancha estava fora do canal e não interferia na navegação; a moto aquática não adotou precauções. Causa determinante: imprudência do condutor, com inobservância das normas de segurança (NPCF/CFAOC 0522, NORMAM-03/DPC 0405 e RIPEAM-72). A Procuradoria Especial da Marinha (PEM), ofereceu representação ao condutor da moto aquática por colisão e por erro de manobra imprudente. O Tribunal julgou procedente a representação e condenou o condutor por imprudência à pena de repreensão e multa.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A aproximação pela popa de lancha fundeada (proa ao ferro e popa amarrada a árvores) impõe:
  - Antecipação de risco quanto às espias;
  - Ajuste de rumo e velocidade; e
  - Escolha de rota segura (havia espaço livre pela proa, segundo testemunha).
- 2) A presença de coletes laranja nas espias e de outra moto aquática sinalizando reforçava a advertência de perigo; e
- 3) A condução de moto aquática exige cumprimento estrito das normas de tráfego, vigilância e prevenção de abalroamentos/colisões.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Reduzir a velocidade em áreas com banhistas: em locais utilizados para lazer, a navegação deve ocorrer em baixa velocidade e com ampla margem de segurança;
- 2) Ter cautela ao aproximar-se de embarcações fundeadas! a aproximação exige atenção às espias, ajuste de rumo e escolha de rota segura, evitando passar pela popa quando houver outra alternativa;
- 3) Respeitar qualquer tipo de sinalização de risco: boias, coletes, embarcações de apoio ou outros sinais improvisados indicam perigo e devem ser imediatamente considerados pelo condutor;
- 4) Cumprir rigorosamente as normas de navegação: a condução de moto aquática deve observar regras de segurança, vigilância e prevenção de colisões previstas nas Normas da Autoridade Marítima; e
- 5) Manter vigilância constante durante a navegação: o condutor deve antecipar riscos e escolher sempre a rota mais segura, especialmente em áreas movimentadas.

## PROCESSO Nº 34.249/2020 – Colisão de Comboio fluvial com eclusa – CFTP

<b>Acidente / Fato:</b>	Colisão em eclusa	
<b>Data:</b>	08/07/2019	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Comboio fluvial	
<b>Atividade:</b>	Transporte	
<b>Local:</b>	Eclusa de Promissão, Rio Tietê - SP	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem acidentes pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA








Acidente da navegação ocorrido em 08/07/2019, durante manobra de aproximação para eclusagem (Eclusa de Promissão - SP), envolvendo comboio fluvial formado por empurrador e três chatas de carga, em via interior no Estado de São Paulo. Na manobra, realizada sob vazão elevada previamente informada pela operação da eclusa, o comboio colidiu com o muro-guia, causando danos materiais na proa de uma das chatas, sem vítimas ou poluição. As embarcações estavam regulares e a tripulação habilitada. O condutor admitiu erro no cálculo do rumo e do ângulo de aproximação, mantendo-se excessivamente próximo ao muro, o que, aliado ao retardo na resposta das máquinas, impediu correção eficaz da manobra. A perícia e os depoimentos confirmaram erro de manobra imputável ao condutor, afastando a tese defensiva de culpa exclusiva da vazão. Na decisão, o Tribunal Marítimo Julgou que o acidente foi decorrente de imperícia, aplicando pena de repreensão, com isenção de custas.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A aproximação foi realizada com ângulo inadequado, mantendo o comboio excessivamente próximo ao muro-guia;
- 2) Houve atraso na resposta das manetes;
- 3) A regularidade documental da embarcação não exime seu condutor de zelar pela segurança;
- 4) A experiência do comandante não afasta a responsabilização por eventuais cálculos inadequados de manobra; e
- 5) Mesmo havendo apenas danos materiais, o acidente foi julgado como erro de manobra, configurando infração administrativa.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) A aproximação deve considerar ângulo adequado, distância segura e condições da correnteza para evitar perda de controle do comboio;
- 2) Atenção nas correntes fortes, pois podem alterar a derrota do comboio, exigindo maior margem de segurança e ajustes antecipados na manobra;
- 3) O comandante deve considerar o tempo de engate e desengate dos motores, especialmente quando se trata de equipamentos novos;
- 4) Deve-se evitar navegar excessivamente próximo às estruturas laterais, preservando espaço para correções de rumo; e
- 5) Manter equipamentos de comunicação e salvatagem em perfeito estado de funcionamento e prontamente acessíveis.

<b>Acidente / Fato:</b>	Deficiência de equipagem	
 <b>Data:</b>	04/09/2021	
 <b>Tipo da Embarcação:</b>	Bote	
 <b>Atividade:</b>	Esporte / Recreio	
 <b>Local:</b>	Litoral norte de São Paulo /SP	
 <b>Área de Navegação:</b>	Interior	
 <b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal	

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante a madrugada do dia 04 de setembro de 2021, um bote classificado para esporte e recreio suspendeu de uma praia no litoral norte de São Paulo com quatro ocupantes, seguindo em direção a uma ilha próxima. Durante a navegação, realizada em período noturno e sob condições de tempo adversas, a embarcação foi surpreendida por vento forte e ondas elevadas. Uma das ondas embarcou pela proa, fazendo com que o bote enchesse de água e naufragasse. Com o naufrágio, os ocupantes foram lançados ao mar e permaneceram à deriva por várias horas. Um deles conseguiu nadar até a praia mais próxima e pedir socorro, enquanto outros foram posteriormente resgatados por equipes de salvamento marítimo. Um dos tripulantes não sobreviveu, sendo seu corpo encontrado posteriormente por populares. A perícia indicou que o acidente ocorreu em meio a condições climáticas desfavoráveis e que uma onda provocou o embarque de água que levou ao naufrágio. Também foi constatado que o condutor realizava a navegação sem possuir habilitação e que a embarcação não dispunha de luzes de navegação, apesar de navegar à noite, expondo os ocupantes a risco. Em razão dessas circunstâncias, o fato foi caracterizado como decorrente de imprudência na condução da embarcação, com deficiência de equipagem e exposição das vidas embarcadas a perigo. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha, decidindo, em julgamento, que houve imprudência do condutor ao realizar navegação noturna em um bote sem luzes de navegação e sem possuir habilitação, expondo as vidas a bordo a risco, aplicando a pena de repreensão e multa.


## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação deve ser realizada apenas por pessoa devidamente habilitada, garantindo conhecimento técnico e preparo para situações adversas;
- 2) Navegações noturnas exigem equipamentos obrigatórios, especialmente luzes de navegação, fundamentais para a segurança e para evitar colisões ou situações de risco;
- 3) Antes de suspender, é essencial avaliar as condições meteorológicas e do mar, evitando realizar travessias quando houver previsão de ventos fortes e mar agitado; e
- 4) A imprudência na condução e na decisão de navegar pode resultar em acidentes graves, inclusive com perda de vidas, reforçando a necessidade de planejamento e cumprimento das normas de segurança da navegação.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Realizar planejamento da viagem, considerando rota, distância, autonomia da embarcação e locais seguros para eventual abrigo;
- 2) Manter a embarcação em boas condições de manutenção e estabilidade, evitando sobrecarga e garantindo que esteja apta para enfrentar variações nas condições do mar;
- 3) Orientar os ocupantes sobre procedimentos básicos de segurança e emergência, reduzindo riscos em caso de incidentes durante a navegação; e
- 4) Em caso de navegação noturna, garantir que a embarcação esteja equipada com luzes de navegação em perfeito funcionamento, conforme exigido pelas normas de segurança.

## PROCESSO Nº 36.195/2022 - Deficiência de equipagem e exposição a risco, com vítima fatal – CPCE

<b>Acidente / Fato:</b>	Deficiência de equipagem e exposição a risco	
<b>Data:</b>	24/10/2020	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca	
<b>Atividade:</b>	Pesca	
<b>Local:</b>	Município de Itarema - CE	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco de pesca, classificado para atividade de pesca e navegação de cabotagem, suspendeu no dia 21 de março de 2022, por volta das 10h00 de uma localidade do município de Itarema no Ceará, com oito tripulantes para realizar atividade pesqueira com previsão de permanência de cerca de trinta dias no mar. Após aproximadamente duas horas de navegação, a embarcação apresentou trepidação no sistema de governo, o que levou o condutor a fundear a cerca de 11 milhas náuticas da costa para verificar a causa do problema. Para tentar solucionar a avaria, alguns tripulantes passaram a realizar mergulhos alternados com o objetivo de verificar e reparar o hélice da embarcação. Durante a operação, um dos tripulantes mergulhou para auxiliar no reparo e não retornou à superfície. Os demais tripulantes realizaram novas tentativas de mergulho e buscas no local, porém sem sucesso. Posteriormente foi realizado contato por rádio com o responsável pela embarcação para comunicar o desaparecimento. A tripulação permaneceu na área por cerca de duas horas realizando buscas e, diante da impossibilidade de localizar o tripulante desaparecido e da persistência do problema mecânico, decidiu retornar ao porto de origem. A perícia apontou que o tripulante realizava a atividade de mergulho sem habilitação e sem utilizar equipamento adequado, situação que ocorreu com a permissão e participação do responsável pela embarcação. O fato resultou no desaparecimento de um tripulante, caracterizando acidente de mergulho relacionado às atividades operacionais da embarcação. O Tribunal julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha, aplicando penalidade ao responsável pela embarcação.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Atividades de mergulho para manutenção ou reparo de embarcação devem ser realizadas apenas por pessoas habilitadas e treinadas, utilizando equipamentos adequados e procedimentos seguros;
- 2) O responsável pela embarcação deve impedir a realização de atividades de risco sem os meios e a qualificação necessários, preservando a segurança da tripulação;
- 3) É fundamental que embarcações de pesca mantenham planejamento e procedimentos seguros para intervenções técnicas no mar, avaliando os riscos antes de qualquer operação; e
- 4) O comandante ou mestre da embarcação possui responsabilidade direta pela segurança da tripulação, devendo supervisionar e controlar qualquer atividade potencialmente perigosa realizada durante a navegação.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Não permitir a realização de mergulho para inspeção ou reparo em embarcações por pessoas sem treinamento específico, habilitação ou sem o uso de equipamentos adequados de mergulho;
- 2) Orientar a tripulação sobre os riscos de intervenções improvisadas em hélices, lemes ou partes submersas da embarcação;
- 3) Reforçar que o comandante ou mestre da embarcação é responsável por impedir práticas inseguras que possam colocar em risco a vida da tripulação; e
- 4) Realizar planejamento prévio e análise de risco antes de qualquer atividade subaquática.

## PROCESSO Nº 36.366/2022 - Embarque de clandestinos estrangeiros – CPMA

<b>Acidente / Fato:</b>	Embarque de clandestinos estrangeiros	
<b>Data:</b>	01/06/2021	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Navio Mercante	
<b>Atividade:</b>	Transporte de carga (Graneleiro)	
<b>Local:</b>	Viagem entre Dakar (Senegal) e São Luís (MA).	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem acidentes pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Durante viagem entre porto estrangeiro na África e o porto de São Luís (MA), um navio mercante do tipo graneleiro suspendeu, após concluir operações portuárias e realizar uma busca de segurança a bordo para verificação da presença de possíveis clandestinos. Após cerca de três dias de navegação, um indivíduo se apresentou espontaneamente a tripulantes no convés, informando que havia embarcado clandestinamente. O comandante determinou imediatamente a execução de nova busca completa em todos os compartimentos do navio, sendo localizados outros três clandestinos escondidos em estruturas da embarcação. Os quatro indivíduos foram reunidos em uma cabine externa, onde receberam alimentação, água e condições básicas de higiene, permanecendo sob vigilância da tripulação. O comandante comunicou a ocorrência à empresa responsável pelo navio e seguiu as orientações do plano de segurança da embarcação. Durante a viagem, os clandestinos apresentaram comportamento hostil ao avistarem a costa brasileira, chegando a realizar greve de fome e ameaçar suicídio para tentar forçar o desembarque. O caso foi comunicado às autoridades competentes no Brasil, que não autorizaram o desembarque dos clandestinos no porto de destino, permanecendo eles a bordo. A investigação apontou que o embarque ocorreu devido a falhas no controle de acesso e nas inspeções de segurança realizadas antes da saída do porto, permitindo que os indivíduos permanecessem ocultos na embarcação. O Tribunal em julgamento, entendeu que houve imprudência e falhas nas vistorias de segurança para detecção de clandestinos, sendo deficiente os procedimentos de controle, determinando a aplicação da pena de multa aos representados no processo.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A realização de inspeções completas e criteriosas antes da saída do porto é essencial para evitar o embarque de clandestinos em embarcações, especialmente em navios mercantes do tipo graneleiro, que possuem diversos compartimentos e estruturas onde pessoas podem se ocultar;
- 2) O controle de acesso às áreas portuárias e à embarcação durante as operações de carga e descarga deve ser rigoroso, com vigilância contínua para impedir o ingresso não autorizado de pessoas a bordo;
- 3) As buscas de segurança previstas no Plano de Proteção do Navio (ISPS Code) devem ser executadas com atenção e abrangência, incluindo áreas pouco acessíveis da embarcação;
- 4) A tripulação deve estar devidamente treinada para identificar sinais de presença de clandestinos, como alterações em lacres, movimentações suspeitas ou indícios em compartimentos técnicos; e
- 5) A comunicação imediata com a empresa armadora e com as autoridades competentes é fundamental quando ocorre a identificação de clandestinos, garantindo que sejam adotadas as medidas de segurança e os procedimentos legais adequados.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Reforçar as inspeções de segurança antes da desatracação, realizando varreduras completas em todos os compartimentos da embarcação, especialmente em áreas de difícil acesso onde pessoas possam se ocultar;
- 2) Intensificar o controle de acesso ao navio durante as operações portuárias, mantendo vigilância constante nas passarelas, convés e pontos de acesso, permitindo o embarque apenas de pessoas devidamente autorizadas;
- 3) Capacitar a tripulação quanto aos procedimentos do Plano de Proteção do Navio (ISPS Code), incluindo treinamento específico para detecção de clandestinos e realização adequada das buscas de segurança; e
- 4) Estabelecer comunicação imediata com a empresa e autoridades marítimas competentes ao identificar qualquer indício de presença de clandestinos, permitindo a adoção rápida de medidas de controle e segurança.

## PROCESSO Nº 37.758/2024 - Exposição a risco, envolvendo a plataforma – CPM

<b>Acidente / Fato:</b>	Exposição a risco	
<b>Data:</b>	26/04/2022	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Plataforma offshore de petróleo	
<b>Atividade:</b>	Extração de petróleo	
<b>Local:</b>	Bacia de Campos - RJ	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima não fatal	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo analisou acidente pessoal ocorrido em 26 de abril de 2022, a bordo de plataforma offshore de produção de petróleo, situada na Bacia de Campos, litoral do Estado do Rio de Janeiro. Durante atividade de manutenção no sistema de tubulação, um trabalhador que se deslocava pelo estrado principal sofreu queda após desequilibrar-se em um ressalto existente no piso, que se encontrava em manutenção e não estava devidamente sinalizado.

O impacto ocorreu nas costas e na região próxima ao joelho esquerdo, ocasionando lesão no trabalhador. O evento não resultou em danos materiais à instalação nem em poluição ambiental. A análise pericial apontou que a presença do desnível no piso sem sinalização adequada representava condição insegura de trabalho. O Tribunal considerou que a ausência de sinalização e de controle efetivo da área em manutenção contribuiu para a ocorrência do acidente. Decisão: o Tribunal Marítimo, em julgamento, concluiu que o fato decorreu de negligência relacionada à falta de sinalização de irregularidade no piso, julgando o fato da navegação procedente e aplicando pena de multa ao representado, além do pagamento das custas processuais.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) As áreas em manutenção devem ser claramente sinalizadas; desníveis, obstáculos ou alterações no piso precisam ser indicados de forma visível para evitar quedas;
- 2) Uma boa gestão de segurança deve prever riscos temporários; mesmo as situações provisórias de manutenção podem gerar acidentes graves;
- 3) Locais com intervenção técnica devem possuir isolamento ou advertência adequada;
- 4) Acidentes pessoais podem ocorrer mesmo sem falha de equipamento; condições do ambiente de trabalho também são fatores críticos de segurança; e
- 5) Pequenas irregularidades estruturais podem gerar acidentes relevantes; diferenças de nível ou obstáculos aparentemente simples podem resultar em lesões.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Sinalizar imediatamente qualquer irregularidade no piso ou estrutura, especialmente durante manutenção;
- 2) Isolar ou delimitar áreas de manutenção, restringindo a circulação de pessoal não envolvido na atividade;
- 3) Implementar inspeções periódicas de segurança nas áreas operacionais, identificando riscos físicos no ambiente;
- 4) Estabelecer procedimentos formais de Permissão de Trabalho (PT) com verificação das condições do local antes do início das atividades; e
- 5) Promover treinamentos contínuos de segurança ocupacional, reforçando a atenção a riscos de quedas e obstáculos em plataformas.

## PROCESSO Nº 37.104/2023 - Exposição a risco, envolvendo a plataforma – CPM

<b>Acidente / Fato:</b>	Exposição a risco	
<b>Data:</b>	09/09/2022	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Plataforma offshore de petróleo	
<b>Atividade:</b>	Extração de Petróleo	
<b>Local:</b>	Campo de Garoupa, em Campos dos Goytacazes/RJ	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima não fatal	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O processo teve como objeto o acidente de trabalho ocorrido em 09 de setembro de 2022, a bordo de plataforma marítima fixa de produção offshore, no campo de Garoupa, em Campos dos Goytacazes/RJ. Durante a instalação de rede de drenagem pluvial na parte inferior do “Spider Deck”, houve desprendimento de suporte metálico que atingiu dois trabalhadores, causando-lhes lesões. Embora tenham sido realizados DDS, Permissão para Trabalho e Análise Preliminar de Risco, apurou-se que a ponteação de solda possuía apenas 8 milímetros, em desacordo com o procedimento técnico interno, que exigia filete mínimo de 50 milímetros. O suporte provisório não resistiu ao esforço mecânico durante a movimentação da tubulação. Constatou-se a ausência de sustentação provisória adequada, ainda que prevista no planejamento, e a continuidade do serviço sob condições ambientais adversas. Restaram caracterizadas falha técnica na solda, deficiência de supervisão, imprudência e imperícia. O Tribunal Marítimo, julgou, por unanimidade, reconhecendo o acidente com lesão em dois trabalhadores. Atribuiu como causa determinante o descumprimento de padrões mínimos de segurança, condenando o representado à pena de repreensão e custas processuais.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Cumprimento rigoroso de procedimentos técnicos é essencial, normas operacionais existem para evitar riscos estruturais e acidentes durante atividades industriais;
- 2) A supervisão tem responsabilidade direta na segurança da operação, a anuência de procedimentos incorretos caracteriza falha grave de gestão operacional;
- 3) Pequenas falhas técnicas podem gerar consequências graves, mesmo detalhes aparentemente simples, como dimensões de solda, podem comprometer a segurança da estrutura;
- 4) Permissão de trabalho não substitui o cumprimento de Normas Técnicas (NT), mesmo com autorização formal, a execução deve seguir integralmente os padrões de segurança; e
- 5) O desvio de padrões mínimos em trabalhos de precisão, como os de solda, podem gerar ambientes propícios a acidentes.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Procedimentos técnicos: todas as atividades devem seguir exatamente os padrões estabelecidos nos manuais técnicos e procedimentos;
- 2) Reforçar a fiscalização técnica das atividades críticas, supervisionando a correta execução de soldagens, reparos estruturais e outras tarefas de risco;
- 3) Realizar inspeções técnicas antes e durante a execução da faina. A conferência de medidas, materiais e métodos reduz a probabilidade de erro operacional.
- 4) Capacitar continuamente trabalhadores e supervisores, oferecendo treinamentos periódicos sobre normas de segurança e procedimentos técnicos são fundamentais; e
- 5) Fortalecer a cultura de segurança operacional; qualquer desvio de padrão deve ser imediatamente interrompido e corrigido antes da continuidade da atividade.

<b>Acidente / Fato:</b>	Exposição a risco	
<b>Data:</b>	09/11/2022	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha	
<b>Atividade:</b>	Apoio a mergulho	
<b>Local:</b>	Molhe Sul de Portocel - Barra do Riacho/ES	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal	

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da navegação ocorrido em 9 de novembro de 2022, nas proximidades do Molhe Sul de Portocel, em Barra do Riacho/ES, envolvendo uma lancha de apoio a mergulho utilizada para traslado após sair de manutenção. Na ocasião, a embarcação deslocou-se do estaleiro até o local onde seria fundeada em uma bóia. Após permitir o desembarque de um tripulante em uma laje próxima ao molhe, o condutor da lancha conduziu a embarcação até a boia de fundeio, situada a cerca de 30 m da margem. Concluída a amarração, o tripulante lançou-se na água com a intenção de alcançar o molhe a nado. Durante a travessia, após percorrer pequena distância, o tripulante parou de nadar e passou a boiar. Colegas que estavam no local realizaram o resgate e iniciaram manobras de reanimação, sendo posteriormente acionado atendimento médico. Apesar das tentativas de socorro, o tripulante veio a óbito. A perícia apontou que o acidente ocorreu em contexto de procedimento inadequado de desembarque, sem garantia de meios seguros de transferência entre a embarcação e a terra, além da ausência de uso efetivo de equipamento de salvatagem. O Tribunal em julgamento decidiu que o fato decorreu de falhas operacionais relacionadas à segurança no desembarque, com exposição a risco decorrente do procedimento adotado, tendo sido apontada imprudência e negligência relacionadas às condições de segurança da operação.


## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Procedimentos improvisados de desembarque aumentam significativamente o risco de acidentes;
- 2) Ausência de equipamentos de salvatagem compromete a segurança em qualquer atividade no meio aquaviário;
- 3) A transferência de pessoas entre embarcação e terra deve ocorrer apenas por meios seguros e previamente definidos;
- 4) Mesmo práticas consideradas “comuns” podem representar riscos se não forem tomadas as devidas precauções; e
- 5) Operações rotineiras também exigem planejamento e avaliação de risco.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Estabelecer procedimentos formais para embarque e desembarque de tripulantes, especialmente quando a embarcação estiver fundeada;
- 2) Utilizar embarcação de apoio ou dispositivos apropriados para a transferência segura de pessoas embarcadas;
- 3) Garantir o uso preventivo de colete salva-vidas em qualquer operação envolvendo deslocamento na água;
- 4) Realizar análise prévia de risco antes de operações não rotineiras, como deslocamentos de embarcações após manutenção; e
- 5) Treinar tripulantes e supervisores sobre normas de segurança do trabalho aquaviário, especialmente as disposições da NR-30 relacionadas ao acesso seguro às embarcações.

## PROCESSO Nº 36.264/2022 -Exposição a risco, envolvendo a Lancha a Motor – CPPE

<b>Acidente / Fato:</b>	Exposição a risco envolvendo embarcação	
<b>Data:</b>	27/02/2022	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha	
<b>Atividade:</b>	Esporte e Recreio	
<b>Local:</b>	Enseada dos Carneiros, em Sirinhaém/PE	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima não fatal	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de fato da navegação ocorrido em 27 de fevereiro de 2022, às 16h15, na Enseada dos Carneiros, em Sirinhaém/PE, envolvendo lancha de esporte e recreio de grande porte, com casco de fibra e dois motores. Ao final do passeio, durante a saída da embarcação em baixa rotação, um passageiro, sem experiência, tentou recolher a escada de popa enquanto as hélices ainda giravam. Ao realizar o procedimento, desequilibrou-se e caiu na água, sendo atingido pelas hélices, sofrendo fraturas e lacerações graves. A perícia constatou que a lancha estava em perfeito estado, inexistindo falha técnica. Apurou-se que não foi seguido o procedimento seguro indicado pelo fabricante para recolhimento da escada, que previa uso de alça de apoio, evidenciando fator operacional. A investigação concluiu pela imprudência do condutor ao permitir que pessoa inexperiente executasse tarefa de risco na popa com motores acionados, embora tenha prestado socorro imediato e colaborado com a apuração, reconhecendo-se também contribuição da vítima. O Tribunal Marítimo julgou parcialmente procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM), reconhecendo exposição a risco por imprudência, aplicando ao condutor pena de repreensão e custas legais.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Área de popa com motores acionados é zona crítica de risco, merece todo cuidado e atenção;
- 2) Ainda que em baixa rotação, hélices girando representam perigo grave e potencialmente letal;
- 3) Procedimentos na popa (escada, plataforma, cabos, defensas) devem ocorrer somente com motores desligados e hélices paradas;
- 4) O condutor permitiu que o passageiro inexperiente executasse tarefa técnica em área sensível; e
- 5) O comandante da embarcação é o responsável pelo controle ativo das ações dos ocupantes.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) O manual do fabricante integra o padrão técnico esperado de operação segura. Descumpri-lo pode configurar negligência;
- 2) Cuidado!!! Hélices girando é risco extremo, mesmo em baixa rotação;
- 3) Passageiro não deve executar tarefa técnica sem supervisão adequada;
- 4) Manter os motores desligados é um requisito básico para operação na popa;
- 5) Comando, aja com prevenção e evite ser surpreendido por situações adversas; e
- 6) Possíveis ações imprudentes de passageiros não exclui a responsabilidade do comandante pela segurança a bordo.

**PROCESSO Nº 34.734/2021 - Fatos da navegação, envolvendo o bote, com vítima fatal – CPRN**

<b>Acidente / Fato:</b>	Barco de pesca	
<b>Data:</b>	01/06/2020	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco de pesca	
<b>Atividade:</b>	Pesca de lagosta	
<b>Local:</b>	Praia de Diogo Lopes (Macau/RN)	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal	

## **SÍNTESE DA OCORRÊNCIA**

No dia 01/06/2020, às 5h, uma embarcação de pesca partiu da Praia de Diogo Lopes (Macau/RN) com cinco tripulantes rumo à área “Urca do Tubarão”, a cerca de 15 milhas náuticas da costa, para captura de lagosta por mergulho com compressor e mangueira. A atividade ocorreu a aproximadamente 26m de profundidade, com revezamento entre mergulhadores e pernoite no local. Em 02/06, após sucessivos mergulhos, um dos mergulhadores apresentou dores no braço, realizou procedimento submerso por cerca de quatro horas e, ao retornar à superfície, passou a sentir dores abdominais e falta de ar. A embarcação iniciou regresso, porém a vítima faleceu durante o trajeto. Não houve danos materiais. Apurou-se que a pesca era ilegal, realizada com compressor; a embarcação estava com TIE vencido e sem equipamentos obrigatórios de salvatagem, combate a incêndio e auxílio à navegação. O mergulhador, embora experiente, não possuía habilitação técnica. A doença descompressiva fatal associada ao descumprimento das normas de segurança foram as causas determinantes do acidente. O Tribunal Marítimo, ao julgar o processo, condenou o proprietário da embarcação por imprudência, aplicando-lhe multa e custas processuais e os demais tripulantes foram condenados à pena de repreensão.


## **ENSINAMENTOS COLHIDOS**

- 1) A captura de lagosta por mergulho com compressor e mangueira configura prática ilícita e de alto risco;
- 2) A ilegalidade da atividade agrava o risco operacional; elimina o controle técnico, afasta protocolos de segurança e aumenta probabilidade de acidentes fatais;
- 3) A operação ocorreu a aproximadamente 26 metros de profundidade, com mergulhos sucessivos e permanência prolongada dando causa a doença descompressiva fatal; e
- 5) A falta de capacidade técnica, retomadas a superfície de formas inadequadas, intervalos insuficientes na superfície, repetição de mergulhos profundos deixou a vítima exposta ao risco exponencial, culminando no óbito.

## **RECOMENDAÇÕES**

- 1) Cumprir integralmente a legislação Ambiental (IBAMA), que proíbe o uso de mergulho para captura de lagosta;
- 2) O armador e o mestre devem impedir qualquer prática ilegal a bordo;
- 3) Utilizar apenas mergulhadores habilitados e treinados, fazendo controle rigoroso de profundidade e tempo;
- 4) O comandante da embarcação deve proibir o uso de equipamentos improvisados para pesca (compressor artesanal); e
- 5) Dotar a embarcação com equipamentos obrigatórios de segurança (Coletes salva-vidas, boia circular, extintores, material de primeiros socorros, equipamentos de comunicação, dentre outros).

## PROCESSO Nº 34.618/2021 - Naufrágio e exposição a risco – CPAOR

<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio e exposição a risco	
<b>Data:</b>	29/08/2019	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Empurrador Fluvial	
<b>Atividade:</b>	Expedição de Filmagem	
<b>Local:</b>	Rio Mojú, no complexo da Alça Viária - PA	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem acidentes pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O processo apurou o acidente da navegação ocorrido em 29 de agosto de 2019, por volta das 10h15, nas proximidades da primeira ponte sobre o rio Mojú, no complexo da Alça Viária PA-483, no Estado do Pará, envolvendo um empurrador fluvial empregado em operações de apoio à travessia de veículos por balsa. Durante a operação de desatracação de um conjunto utilizado para transporte de veículos, o empurrador realizava manobra de apoio quando foi deixado apenas sob máquinas, momento em que adernou para boreste e não retornou à posição normal, vindo a naufragar em seguida. Os tripulantes conseguiram abandonar a embarcação e foram resgatados por outra embarcação de apoio. O acidente resultou em danos materiais e derramamento de aproximadamente 400 litros de óleo diesel no rio. A perícia técnica apontou que a embarcação foi empregada em manobra incompatível com sua finalidade operacional, sendo utilizada em atividade de “puxa-empurra” sem possuir características estruturais adequadas, estudo de estabilidade ou equipamentos apropriados para tal operação. Constatou-se ainda excesso de combustível a bordo, deficiência quantitativa de tripulação e irregularidades documentais, incluindo despacho vencido e inconformidades com normas da Autoridade Marítima. O Tribunal, em julgamento, decidiu que houve descumprimento das normas de segurança da navegação, responsabilizando a empresa afretadora pela operação irregular da embarcação e infrações às Normas da Autoridade Marítima, condenando-a por negligência, em razão do emprego inadequado da embarcação e das condições operacionais irregulares.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Empregar embarcação em função diferente daquela para a qual foi projetada compromete sua estabilidade e segurança operacional;
- 2) O cumprimento rigoroso do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) é essencial para garantir condições seguras de operação;
- 3) A navegação com documentação vencida compromete a regularidade e a fiscalização das condições de segurança da embarcação;
- 4) O excesso de combustível a bordo pode afetar a estabilidade e a flutuabilidade da embarcação; e
- 5) Operações de apoio a comboios ou balsas exigem planejamento técnico e avaliação das características estruturais das embarcações envolvidas.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Utilizar embarcações apenas nas atividades para as quais foram projetadas e certificadas, respeitando seus limites operacionais;
- 2) Manter a tripulação conforme previsto no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), garantindo a quantidade e qualificação adequada de aquaviários;
- 3) Garantir que todos os certificados e documentos de navegação estejam válidos antes do início das operações;
- 4) Respeitar os limites operacionais de carga e combustível, observando rigorosamente os estudos de estabilidade da embarcação; e
- 5) Planejar e supervisionar adequadamente operações de manobra e apoio a comboios ou balsas, assegurando que os meios empregados sejam compatíveis com a tarefa executada.

<b>Acidente / Fato:</b>	Naufrágio e exposição a risco	
<b>Data:</b>	19/09/2021	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Embarcação sem nome e não inscrita	
<b>Atividade:</b>	Transporte de passageiros	
<b>Local:</b>	Rio Moju, município de Acará - PA	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 vítima fatal	

## SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo apurou acidente da navegação ocorrido em 19 de setembro de 2021, por volta das 17h, nas proximidades do Porto do Vigia, no rio Moju, município de Acará, no Estado do Pará, envolvendo embarcação de pequeno porte propulsionada a motor, sem nome e não inscrita. A embarcação transportava quatro pessoas, entre elas uma criança de dois anos, além de uma caixa d'água de fibra de 2.000 litros, posicionada no centro do barco sem qualquer sistema de fixação. Após desatracar e percorrer cerca de 15m da margem, a carga escorregou para fora da embarcação, provocando inclinação acentuada, embarque de água e naufrágio. Os ocupantes caíram na água e tentaram alcançar a margem. Durante o ocorrido, um dos passageiros não conseguiu se manter flutuando e veio a falecer, enquanto os demais sobreviveram. A embarcação foi totalmente perdida. A investigação constatou diversas irregularidades, entre elas condutor inabilitado, ausência de material de salvatagem, transporte inadequado de carga volumosa e impropriedade da embarcação para a atividade realizada, fatores que comprometeram a estabilidade e a segurança da navegação. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM), concluindo que o acidente decorreu de conduta imprudente e imperita do condutor inabilitado, condenando-o à pena de repreensão e multa, além de determinar providências administrativas quanto às irregularidades do proprietário da embarcação.


## ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação por pessoa não habilitada aumenta significativamente o risco de acidentes;
- 2) O transporte de cargas volumosas e pesadas em embarcações pequenas exige adequada distribuição e fixação;
- 3) A ausência de equipamentos de salvatagem compromete a sobrevivência dos ocupantes em caso de acidente;
- 4) Embarcações devem ser adequadas ao tipo de transporte e serviço realizado; e
- 5) A inscrição e regularização da embarcação junto à Autoridade Marítima são essenciais para garantir fiscalização e segurança.

## RECOMENDAÇÕES

- 1) Permitir a condução da embarcação apenas por pessoas devidamente habilitadas pela Autoridade Marítima;
- 2) Transportar cargas compatíveis com o porte da embarcação, garantindo sua correta amarração e estabilidade;
- 3) Manter a bordo quantidade suficiente de coletes salva-vidas e demais equipamentos de salvatagem;
- 4) Registrar e manter a embarcação regularizada junto ao representante da Autoridade Marítima no local;
- 5) Realizar avaliação prévia das condições de segurança antes de suspender com a embarcação, especialmente quanto à carga, passageiros e estabilidade da embarcação.

## PROCESSO Nº 35.140/2021 - Naufrágio, envolvendo uma lancha – CPBA

<b>Acidente / Fato:</b>	Varação e exposição a risco de embarcação	
<b>Data:</b>	24/12/2020	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Lancha	
<b>Atividade:</b>	Esporte/Recreio	
<b>Local:</b>	Praia do Forte, Mata de São João – BA	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem acidentes pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo apurou acidente da navegação ocorrido em 24 de dezembro de 2020, por volta das 10h, na Praia do Forte, município de Mata de São João, no Estado da Bahia, envolvendo uma lancha de esporte e recreio que se encontrava fundeada nas proximidades da costa. Durante a madrugada, pescadores que navegavam pela área perceberam que a embarcação havia naufragado, enquanto permanecia fundeada. Posteriormente, pela manhã, moradores e pescadores da localidade iniciaram o trabalho de reflutuação da lancha, utilizando boias, cabos e outra embarcação de apoio. Aproveitando a maré baixa, conseguiram içar a embarcação e levá-la até a faixa de areia. Após o reflutuação, foi realizada perícia na embarcação, que constatou danos estruturais no casco, avarias em motores de popa, baterias e equipamentos elétricos, além da perda de equipamentos de navegação e pesquisa. O acidente resultou apenas em danos materiais, não havendo vítimas nem registro de poluição hídrica. Durante a investigação, levantou-se a hipótese de que fissuras no casco teriam permitido a entrada de água e provocado o alagamento da embarcação. Contudo, por não haver provas o suficiente, o Tribunal concluiu que não foi possível determinar a causa do naufrágio acima de qualquer dúvida, razão pela qual julgou o acidente de origem indeterminada e exculpa a representada, determinando o arquivamento do processo.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Embarcações fundeadas por longos períodos devem ser monitoradas regularmente para evitar alagamentos;
- 2) A manutenção preventiva do casco e dos sistemas de esgotamento é fundamental para a segurança da embarcação;
- 3) A documentação e registro de manutenções ajudam a comprovar o estado de conservação da embarcação em caso de acidentes;
- 4) A rápida atuação de pessoas qualificadas pode auxiliar na recuperação da embarcação e na redução de danos; e
- 5) A investigação de acidentes exige preservação do local e da embarcação para evitar dúvidas quanto às causas do evento.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Manter histórico detalhado (com datas, serviços realizados, fotos e responsáveis) de todas as manutenções estruturais e operacionais;
- 2) Realizar inspeções regulares no casco, quilha e obras vivas, com registro técnico (preferencialmente com laudos ou checklists assinados);
- 3) Quando a embarcação permanecer dias fundeada:
  - Verificar nível de carga das baterias;
  - Testar bombas de esgoto regularmente; e
  - Avaliar possível entrada de água.
- 4) Instalar soluções de prontidão: bombas de esgoto auxiliares, alarmes de nível de água no porão, monitoramento remoto (quando possível).

## PROCESSO Nº 37001/2023 - Naufrágio, envolvendo moto aquática, com vítima fatal – CPRJ

<b>Acidente / Fato:</b>	Queda na água seguida de morte do condutor adolescente	
<b>Data:</b>	27/05/2020	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Moto aquática	
<b>Atividade:</b>	Esporte e recreio	
<b>Local:</b>	Canal de Marapendi, Barra da Tijuca - RJ	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	1 Vítima Fatal	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da navegação ocorrido em 27 de maio de 2020, por volta das 13h15, na saída do Canal de Marapendi, na Barra da Tijuca, município do Rio de Janeiro (RJ), envolvendo moto aquática utilizada para atividade de esporte e recreio. A embarcação havia saído de uma marina localizada no canal para realizar um passeio quando, ao cruzar a arrebentação na saída para o mar aberto, foi atingida por fortes ondas e emborcou, lançando o condutor e o passageiro na água. O mar encontrava-se agitado, com ondas superiores a dois metros e condições meteorológicas desfavoráveis à navegação. O condutor foi resgatado consciente com ferimentos leves, enquanto o passageiro foi encontrado inconsciente pela equipe do Corpo de Bombeiros, sendo encaminhado ao hospital, onde veio a óbito posteriormente. A moto aquática permaneceu à deriva e foi encontrada posteriormente na Praia de São Conrado, apresentando avarias no casco e na popa, além da perda de parte do compartimento da proa. A perícia concluiu que o acidente ocorreu devido à imprudência na condução da embarcação ao atravessar a arrebentação em condições meteorológicas adversas, caracterizando falha operacional e descumprimento de procedimentos de segurança. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha, concluindo que o acidente decorreu de falha na condução da embarcação e inobservância das condições meteorológicas, condenando o condutor à pena de repreensão e multa, além do pagamento das custas processuais.


### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A travessia de arrebentação exige cautela redobrada e avaliação das condições do mar;
- 2) Mesmo condutores habilitados podem provocar acidentes quando ignoram as condições meteorológicas;
- 3) Consultar previsões meteorológicas é procedimento essencial antes de iniciar qualquer navegação;
- 4) Áreas de saída de canais para mar aberto apresentam riscos adicionais devido à formação de ondas; e
- 5) Equipamentos de lazer náutico também exigem planejamento e condução segura.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Consultar sempre a previsão meteorológica e o estado do mar antes de iniciar a navegação;
- 2) Evitar cruzar arrebentações quando houver ondas fortes ou mar agitado;
- 3) Reduzir velocidade e realizar manobras com cautela em áreas críticas, como saídas de canais;
- 4) Utilizar equipamentos de segurança e manter constante vigilância sobre os passageiros; e
- 5) Promover conscientização sobre navegação segura em embarcações de esporte e recreio.

## PROCESSO Nº 35.947/2022 - Uso da embarcação para a prática de atos ilícitos – CPSE

<b>Acidente / Fato:</b>	Uso de embarcação para atos ilícitos	
<b>Data:</b>	17/05/2021	
<b>Tipo da Embarcação:</b>	Barco a motor	
<b>Atividade:</b>	Transporte de Carga	
<b>Local:</b>	Rio Jacaré, município de Indiaroba - SE	
<b>Área de Navegação:</b>	Interior	
<b>Vítimas:</b>	Sem ocorrências pessoais	

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da navegação ocorrido em 17 de maio de 2021, nas margens do rio Jacaré, município de Indiaroba, estado de Sergipe, envolvendo duas embarcações do tipo barco destinadas ao transporte de carga e classificadas para navegação interior. Na ocasião, as embarcações encontravam-se atracadas às margens do rio, quando foram interceptadas por agentes da Polícia Civil, que identificaram que estavam sendo utilizadas para o transporte irregular de grande quantidade de cigarros, caracterizando prática de contrabando com a finalidade de burlar o fisco. Após a apreensão da carga, a autoridade policial comunicou o fato à Capitania dos Portos, que enviou equipe de fiscalização ao local. As embarcações permaneceram sob custódia da Autoridade Marítima e posteriormente foram conduzidas por militares até a Base Naval de Aratu, na Bahia, onde chegaram sem registro de danos materiais ou poluição hídrica. A investigação constatou que as embarcações estavam arrendadas a terceiros, que as utilizaram para a prática de atividade ilícita. A perícia indicou que o fator contribuinte foi operacional, sendo a causa determinante caracterizada como dolo, uma vez que houve uso deliberado das embarcações para transporte de carga ilegal. O Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM) e condenou os locatários responsáveis à pena de repreensão e multa, além das custas processuais.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Quando não existe um controle adequado sobre a operação, a embarcação pode ser utilizada para práticas ilícitas;
- 2) Contratos de locação de embarcação devem prever responsabilidades claras quanto ao uso indevido;
- 3) A fiscalização das autoridades marítimas e policiais é fundamental para coibir crimes no ambiente aquaviário;
- 4) O uso da navegação interior para transporte clandestino de mercadorias é risco recorrente em regiões fluviais; e
- 5) O responsável direto pela operação da embarcação responde pelos atos praticados durante sua utilização.

### RECOMENDAÇÕES

- 1) Estabelecer cláusulas contratuais claras sobre responsabilidade pelo uso ilícito de embarcações locadas;
- 2) Manter controle rigoroso sobre quem opera ou utiliza embarcações arrendadas ou alugadas; e
- 3) Ao locar sua embarcação, exija a documentação e os registros adequados com relação a tripulação e a operação na qual será empregada; e
- 4) Mantenha o acompanhamento periódico de sua embarcação durante a locação, a fim de garantir o cumprimento das condições contratuais.