



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



edição nº 12 - 15 de Julho de 2021

Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



“Justiça e Segurança para a Navegação.”



05 de Julho



Parabéns Tribunal Marítimo!

87 anos a serviço
da Justiça e Segurança
para a Navegação!



Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 12 – DE 15 JULHO DE 2021.

“Conhecendo os acidentes e as suas causas determinantes é possível pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los”

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



O Tribunal Marítimo lança sua 12ª Edição do Boletim de Acidentes julgados pelo seu colegiado de juízes, levando ao conhecimento de toda a Comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial aquaviários e amadores, os acidentes e fatos da navegação que são julgados no decorrer do ano e por suas nuances, necessitam ser divulgados.

O resultado dos julgamentos produzidos pelo colegiado de juízes desta Egrégia Corte do Mar resulta nos Acórdãos, que após análise, tendo em vista que o Boletim não comporta a publicação de todos os resultados, extraem-se aqueles que advêm de acidentes mais graves e que afetam diretamente a salvaguarda das vidas humanas e a segurança da navegação com dados importantes e de interesse para todos os navegantes de um modo geral. Ademais, cabe ressaltar que este Tribunal é incansável no cumprimento da sua missão principal, mesmo em tempos de ações preventivas e de combate ao novo coronavírus, diante dos grandes desafios que surgiram com a pandemia, dentre estes: cumprir o afastamento social para reduzir o número de infectados. Em que pesem as dificuldades, atualmente, respeitando o distanciamento social, continuamos gradativamente realizando as sessões plenárias presenciais, permanecendo outras de forma remota, mas sempre buscando a elucidação dos acidentes e fatos da navegação através do julgamento com isenção, dos diversos processos envolvendo embarcações no nosso mar territorial. Tornar público o fator gerador desses acidentes e fatos da navegação, bem como suas eventuais repetições, faz parte de um trabalho que visa contribuir para a consolidação de uma mentalidade de segurança em apoio às atividades



desenvolvidas pelos representantes e agentes da Autoridade Marítima.

A valorosa contribuição dos nossos leitores irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência de que o conhecimento dos acidentes e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, lembrando sempre que a prevenção é o melhor salva-vidas. Se você quiser conhecer mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet:

<https://www.marinha.mil.br/tm/> Inclusive, por intermédio da ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento. Acesse também o nosso Boletim pelo Portal de Periódicos da Marinha:

<https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>

Naveguem com segurança! Boa leitura!

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo

Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO – Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br

Informativo do Tribunal Marítimo

Sistema Eletrônico de Informação

Os processos que deram entrada no Tribunal Marítimo após o início de novembro de 2020 tramitam em meio eletrônico, promovendo celeridade, economia de recursos, segurança, transparência e agilidade em seu trâmite. Para tanto, utiliza-se o Sistema Eletrônico de Informações (SEI), desenvolvido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região e devidamente customizado para atender às demandas deste Tribunal, tendo como principais características a libertação do papel como suporte para documentos, acesso remoto por meio de computadores, tablets e smartphones e o compartilhamento de informações com atualização e comunicação de novos eventos em tempo real.



No dia 20 de abril de 2021, o Colegiado do Plenário do Tribunal Marítimo, por unanimidade, recebeu a primeira representação eletrônica no Sistema Eletrônico de Informações (SEI-TM), entrando definitivamente na era digital, tornando um marco e divisor de águas em nossa rotina de trabalho. O caso aceito trata-se do fato e acidente da navegação, que culminou com o naufrágio de um catamarã, ocorrido em 27 de julho de 2019, nas proximidades da praia de Barra Grande no município de Maragogi - AL, resultando em duas vítimas fatais e graves danos à embarcação envolvida.

Em que pese às dificuldades, atualmente por conta da pandemia da COVID-19, continuamos gradativamente realizando as sessões plenárias presenciais e as sessões plenárias por videoconferência, que ocorrem de modo a não haver quebra de continuidade dos trabalhos jurídicos desenvolvidos. Envidamos todos os esforços no esclarecimento dos acidentes e fatos da navegação empregando os resultados dos julgamentos nas recomendações apropriadas e previstas em lei, dos fatores e causas que lhes deram origem, disseminando-os à Autoridade Marítima, seus representantes, bem como toda a comunidade aquaviária, propondo medidas preventivas e contribuindo para a segurança da navegação.



Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ Tel.: (21)

2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br



ATENÇÃO NAVEGANTE!



Importante!

Os ensinamentos colhidos oriundos dos fatos e acidentes da navegação apresentados em nossas edições anteriores são extremamente relevantes para o aprimoramento da segurança no mar.

O crescimento continuado de interessados em se tornarem amadores náuticos segue na mesma proporção ascendente aos desrespeitos e falta de conhecimento às regras básicas da Segurança no Mar e as Normas da Autoridade Marítima. Por isso, reforçaremos a seguir, algumas recomendações preventivas e de boas práticas à navegação:



MOTONAUTA	EMBARCAÇÕES MIÚDAS / MÉDIO PORTE
O condutor é o responsável pelo passageiro, pelos banhistas e todas as pessoas que estão à volta, navegue com segurança, use o colete salva-vidas (condutor e passageiros).	Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras e trabalhos a bordo para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo.
Só conduza uma moto aquática se for habilitado.	Fique atento aos limites da capacidade de passageiros de sua embarcação; não desrespeite!!!
Não se esqueça de portar e conectar a chave de segurança.	Respeite os limites da demarcação do disco de plimsoll. Excesso de carga pode gerar acidentes!!!
Guarde sempre a chave da moto aquática em local seguro.	O transporte de qualquer carga representa riscos, por ser atividade perigosa, respeite os limites de sua embarcação.
Respeite áreas de banhistas.	O condutor é responsável pela movimentação e distribuição de pessoas em embarcações pequenas. Movimentos bruscos podem afetar perigosamente sua estabilidade e fazê-lo emborcar!!!
Conduza com prudência e evite manobras radicais.	Lembre-se de realizar uma manutenção de rotina, verificando as condições do casco, motor e parte elétrica da embarcação.
Avise à Marina/Iate Clube ou familiares de seu destino e previsão de regresso, para que se possa enviar socorro em caso de necessidade.	Mantenha em dia os materiais de socorro e segurança, verificando as boias, coletes salva-vidas, materiais pirotécnicos luminosos e caixa de primeiros socorros.
Para sua segurança realize as manutenções periódicas na moto aquática.	Cuidado com os vazamentos – fique atento aos compartimentos, cozinha, motor, bomba de porão. Tenha sempre a bordo recursos para combater em caso de necessidade.
Quando transportando passageiro, o condutor deve estar familiarizado com todos os comandos, utilizar coletes salva-vidas, e instruir a utilizar os puxadores.	Não utilize sua embarcação não classificada para armazenar ou transportar combustível e nem abastecer outras embarcações. Evite riscos de acidentes graves, incêndios e explosões.
Fica vedado o transporte de crianças com idade inferior a 7 anos na garupa de motos aquáticas. Crianças de 7 a 12 anos só poderão ser conduzidas na garupa se tiverem acompanhadas ou autorizadas pelos pais ou responsáveis.	Após o abastecimento, abra todas as vigias, escotilhas e gaiútas ventilando sua embarcação. Tenha certeza que não há gases nos compartimentos. NÃO ESQUEÇA, antes de dar partida no, motor de realizar minuciosa inspeção!!!
Verificar as condições meteorológicas antes de ir navegar.	Ao se preparar para navegar, faça um planejamento prévio do local, selecione as cartas que irá utilizar e certifique-se que estejam atualizadas por “Aviso aos Navegantes” (https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-aviso-aos-navegantes-tela/avisos-aos-navegantes).
Fique atento ao prazo de validade da carteira de motonauta.	Documentação Obrigatória a Bordo – Título de Inscrição de Embarcações (TIE); RIPEAM; Habilitação do Condutor; Termo de Responsabilidade; Cartas Náuticas da área onde normalmente trafega; e Bilhete de Seguro Obrigatório (DPEM).

Acidentes / Fatos da Navegação

Nº: 21/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.987/2015	Explosão seguida de morte de não tripulante	08/11/2014	Navio Tanque	Transporte de combustível	Terminal da empresa Guarita S/A - Porto Alegre - RS	Interior	01 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente da Navegação envolvendo um navio Tanque que se encontrava atracado no Terminal da empresa Guarita S/A em Porto Alegre – RS. Um colaborador (não tripulante), ao iniciar o serviço de corte e solda a bordo, na área do convés próximo a casaria da Central de Controle Operativo, ocorreu uma explosão no tanque nº 5 de boreste, em decorrência ao acúmulo de gases, causando a morte do soldador. Consta nos autos, que apesar de ter sido feita ventilação forçada dos porões do navio, que havia transportado MTBE (Éter, Metil-Terc-Bultílico utilizado na mistura da gasolina para aumentar-lhe a sua octanagem), o tanque em que o profissional foi realizar o serviço de solda, deixou de ser verificado e ventilado, dando causa ao acidente relatado. Houve danos de grandes proporções entre as cavernas 49 e 68 e no tanque de carga nº 5. A causa determinante foi o contato entre as faíscas produzidas pelo processo de solda e a mistura de vapores de MTBE juntamente com o oxigênio. A perda de uma preciosa vida humana poderia ter sido evitada se os tripulantes do navio tivessem cumprido o que normatiza os itens 0401 e 0403, da NORMAM-13 da DPC e as Normas Regulamentadoras (NR) 33 e 34 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes/Condutores de embarcações sejam habilitados e prudentes durante a realização de todas as manobras e trabalhos a bordo para não expor a riscos as vidas e fazendas de bordo;
- 2) É importante que os Comandantes e profissionais da área de máquinas conheçam o contido nos itens 0401 e 0403 da NORMAM-13 da DPC e as NR 33 e 34 do Ministério do Trabalho e Economia (MTE), especialmente os aspectos relativos à serviço de corte e solda a bordo;
- 3) Que não foram observadas as medidas preventivas e de precaução de segurança antes da realização do serviço de corte e solda; e
- 4) Foi realizado serviço de corte e solda sem a presença do vigia de incêndio (Fire boy) com agente extintor no local da faina, com intuito de constatar de imediato a propagação de um eventual incêndio ou risco de explosão.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas;
- 2) Todo profissional envolvido nos trabalhos de soldagem deve estar consciente das atividades que precisa desempenhar como um todo e, também, conhecer os riscos decorrentes da utilização dos equipamentos manuseados para a execução dessas atividades;
- 3) Sempre isole e sinalize áreas adjacentes laterais, acima e abaixo do local onde serão realizados trabalhos a quente, para evitar os respingos e fagulhas no ambiente e nos demais trabalhadores; nunca permita que pessoas desqualificadas realizem esse tipo de atividade;
- 4) A NR-33 é uma norma para trabalhos confinados, que estabelece os requisitos mínimos para **identificação de espaços confinados e o reconhecimento, avaliação, monitoramento e controle dos riscos existentes**, de forma a garantir permanentemente a segurança e saúde dos trabalhadores que interagem direta ou indiretamente nestes espaços; e
- 5) **NR 34.5** - Esta Norma estabelece os cuidados em locais onde se realizam trabalhos a quente deve ser efetuada inspeção preliminar, de modo a assegurar que o local de trabalho e áreas adjacentes estejam limpos, secos e isentos de agentes combustíveis, inflamáveis, tóxicos e contaminantes garantindo assim, que a área somente seja liberada após constatação da ausência de atividades incompatíveis com o trabalho a ser executado.

Nº: 22/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.317/2015	Naufrágio	11/10/2014	Lancha a motor	Esporte e recreio	Rio Guamá, Belém – PA.	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Naufrágio de embarcação e desrespeito às regras de segurança - Quando navegava no Rio Guamá, uma embarcação conduzida por pessoa não habilitada, que suspendeu da Marina Park, localizada na orla fluvial de Belém, transportando quatro passageiros, com destino as proximidades do mercado Ver-o-Peso para acompanhar o Círio Fluvial de Nossa Senhora de Nazaré, ao mudar seu trajeto em decorrência do tráfego de embarcações, a lancha colidiu com um tronco de árvore submerso, provocando rapidamente o naufrágio da embarcação. Por prudência, todos a bordo faziam uso do colete salva-vidas; saltaram na água e em seguida foram recolhidos por outra embarcação regional do tipo “rabeta” que passava no local no momento do acidente. A causa determinante foi a imperícia e negligência do condutor **não habilitado**, por conduzir a embarcação, sem observar os cuidados marinheiros necessários, navegando em área de intenso tráfego de embarcações, expondo a riscos a segurança da embarcação, da navegação e das preciosas vidas humanas que transportava a bordo. Houve danos materiais, mas sem vítimas fatais e nem poluição hídrica do meio aquaviário.



ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos passageiros, tanto no que refere à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) Ao suspender com a embarcação, o condutor não procurou saber sobre as condições da área onde ia navegar; e
- 3) O condutor inabilitado não observou as regras de segurança da navegação e a boa conduta marinheira durante a manobra e singradura.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar e das fazendas de bordo;
- 3) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO**
Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3 que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 4) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, **não permita o seu uso por pessoas não habilitadas** (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). **Respeite a lotação máxima;** e
- 5) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação.

Nunca permita o uso de embarcações por pessoas não habilitadas!!!



Nº: 23/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.892/2017	Naufração	09/04/2017	Lancha a motor	Esporte e recreio	Rio Uruguai Uruguiana - RS.	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente da Navegação, envolvendo lancha a motor em atividade de pesca. Ao chegar embaixo da Ponte Internacional Uruguiana, RS, o comandante da embarcação fundeou dando início à pescaria. Em virtude da mudança climática no local, e o aumento da intensidade dos ventos, a embarcação se soltou e, com a correnteza, começou a se deslocar em direção ao pilar. O condutor partiu o motor e com a máquina engrazada começou a recolher a amarra, sem observar que a amarra estava dizendo para ré, o cabo da amarra enroscou no hélice puxando a popa da embarcação para baixo provocando o embarque de água pela popa, reduzindo sua reserva de flutuabilidade e perda da estabilidade, acarretando seu rápido alagamento. O condutor conseguiu cortar o cabo que prendia o ferro, porém devido à quantidade de água embarcada, a embarcação acabou naufragando próximo ao Iate Clube Marlin Pescador. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que se refere à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) É muito importante verificar a previsão do tempo antes de suspender, disponível nos sites “www.dhn.mar.mil.br” e “www.cptec.inpe.br”; e
- 3) Saiba escolher um bom ponto de fundeio para não ser surpreendido pelas condições do tempo.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Ao fundear, o faça com baixa velocidade e utilize um comprimento de amarra adequado, considerando a amplitude da maré (se for o caso) e as embarcações próximas;
- 2) Ao suspender, não movimente os propulsores até que tenha a absoluta certeza que a amarra está safe, recolha o ferro da sua embarcação com todo cuidado;
- 3) As embarcações deverão fundear, **aproadas ao vento ou à corrente**, com motor de propulsão em posição **neutra**, isto é, fora de marcha;
- 4) A âncora (ferro) deverá ser lançada, quando a embarcação perder o segmento, usando uma extensão de cabo com comprimento aproximado de **5 a 7 vezes** (alguns autores sugerem 3 a 5 vezes) a profundidade local;
- 5) O cabo de fundeio não deve ser amarrado próximo ao motor, pois o peso do motor poderá somar-se à tração vertical do cabo provocando **emborcamento** e afundamento da embarcação;
- 6) - **IMPORTANTE!!** Antes de fundear, escolha um bom fundeadouro (natureza da tença). Os fundos de “pedra” devem ser evitados sempre que possível (dificuldade de o ferro unhar e porque o ferro e a amarra podem se prenderem nas pedras). Caso seja necessário fundear em fundo de pedras, largue o ferro lentamente, usando a máquina de suspender e reduzindo o filame (quantidade de amarra ou cabo lançada na água) ao mínimo. É prudente (quando possível), mergulhar no local para inspecionar a situação do aparelho de fundeio porque se ficarem presos às pedras poderá resultar na perda do ferro; e
- 7) Observe a previsão meteorológica antes de suspender com sua embarcação e se ocorrer mudança do tempo durante a viagem, procure encostar em algum lugar seguro até que as condições do tempo melhorem. A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura, não devendo ser desprezadas as influências climáticas locais.



Consulte o “**AVISO DE MAU TEMPO**”, alerta emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil.

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-avisos-de-mau-tempo/avisos-de-mau-tempo>

Evite acidentes!!



Nº: 24/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.910/2015	Exposição a riscos	10/01/2015	Lancha a motor	Esporte e recreio	Proximidades da Praia do Iate Clube Caiobá - PR	Interior	01 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Fato da navegação envolvendo uma embarcação tipo Lancha a motor, cujo condutor fundeou pela proa nas proximidades da praia do Iate Clube de Caiobá (ICC), por volta de 19h, e amarrou um cabo pela popa a uma estaca do Iate Clube Caiobá - PR. Uma condutora de uma moto aquática transportando duas amigas na garupa, ao navegar em direção ao ICC, passava por boreste (BE) da lancha fundeada, não conseguiu avistar o cabo de amarração, chocando-se em seguida. Em decorrência da colisão com o cabo, a condutora da moto aquática sofreu escoriações leves no rosto e pescoço. A amarração irregular da embarcação foi determinante para a materialização do fato que expôs a sérios riscos preciosas vidas humanas. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as fainas marinheiras a fim de não expor a riscos às preciosas vidas humanas;
- 2) Ficou evidente o erro do local de fundeio e na amarração da embarcação cruzando uma via navegável com cabo de amarração;
- 3) Este fato da navegação poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos de segurança para realização do fundeio; e
- 4) O condutor fundeou em uma via de acesso bloqueando a passagem e expondo a riscos a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações sejam habilitados para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **Área de fundeio**, também conhecida como atracadouro ou fundeadouro, pode ser definida como local pré-estabelecido e regulamentado pela autoridade marítima onde uma embarcação pode lançar âncoras;
- 3) **ÁREAS DE SEGURANÇA** - Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:
 - a) fundeadouros de navios mercantes;
 - b) canais de acesso aos portos;
 - c) proximidades das instalações do porto;
 - d) a menos de 500 (quinhentos) metros das plataformas de petróleo;
 - e) nas áreas adjacentes às praias, que sejam reservadas para os banhistas;
 - f) áreas próximas às hidrelétricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório/represa de água, em coordenação com o Agente da Autoridade Marítima; e
 - g) a menos de 200 metros de instalações militares. Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas, (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia.
- 4) Quando fundeada em canais estreitos e/ou em vias de acesso e rotas normalmente utilizadas por outras embarcações ou nas proximidades de marinas, as embarcações devem apresentar luzes ou marcas visíveis e não obstruir o canal/aceessos.



Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor esteja sempre vigilante e atento a sua embarcação!!!

Nº: 25/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.986/2016	Naufrágio	10/11/2016	Lancha a motor	Transporte de passageiros	Rio Paraguai, Porto Murtinho - MS	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Naufrágio, por excesso de pesos a bordo, com perda de flutuabilidade, associado à perda de governo da embarcação quando navegava na margem direita do Rio Paraguai, em Porto Murtinho, transportando seis passageiros. Ao tentar cruzar para a margem esquerda do rio, a lancha foi surpreendida por ventos fortes que causaram grandes vagas, ocasionando a perda de leme da embarcação; ao tentar retornar para a mesma margem com máquinas atrás, a embarcação que estava com excesso de carga e derrabada, começou a fazer água pela popa, culminando em seu naufrágio. A causa determinante do naufrágio foi o excesso de peso a bordo, equivalente a cerca de 1.650kg, a perda de flutuabilidade associado à perda de governo e ao erro de manobra do condutor ao dar máquina a ré para tentar se reaproximar da margem do rio. Não houve danos pessoais e nem registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Comandantes de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor da embarcação não observou a capacidade de carga a ser transportada, expondo a riscos a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 3) Descumpriu a **NORMAM-03/DPC Mod 3** pela não observância das medidas de precaução de segurança, tendo autorizado o embarque excessivo de carga; e
- 4) Erro de manobra do condutor ao dar máquina a ré com a embarcação derrabada (**Quando o calado a ré é maior do que o calado a vante, diz-se que a embarcação está derrabada**) facilitando o embarque de água pela popa.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O Comandante/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;
- 2) **Item 0710 da NORMAM03/DPC REV.1** - A embarcação terá sua saída impedida ou será retirada de tráfego pelo tempo necessário para sanar as irregularidades, sem prejuízo das penalidades previstas, quando flagrada nas seguintes situações:
 - a. condutor não habilitado;
 - b. **com excesso de lotação;**
 - c. condutor sem habilitação específica para a área em que está navegando;
 - d. falta de extintores de incêndio ou extintores fora do prazo de validade;
 - e. falta de coletes salva-vidas suficientes para todos a bordo no momento da inspeção;
 - f. falta de equipamento ou equipamento de comunicações rádio obrigatório avariado;
 - g. poluindo o ambiente, seja com óleo, combustível ou detritos lançados à água; e
 - h. com excesso de óleo nos porões.
- 3) **Distribuição longitudinal;**
- 4) A movimentação, o embarque e desembarque de pesos ao longo do comprimento da embarcação alteram os calados;
- 5) A má distribuição dos pesos pode causar uma deformação no casco da embarcação no sentido do comprimento que provoca esforços desnecessários e compromete a estabilidade; e
- 6) **Estabilidade** - É a capacidade de recuperação ou de endireitamento que uma embarcação possui para voltar à sua posição de equilíbrio depois de um caturro ou balanço motivado por forças externas.



*Para uma navegação segura,
é imprescindível que o condutor
respeite a capacidade máxima de
carga a ser transportada.*

Fique atento!!!

Nº: 26/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.843/2015	Abalroamento entre moto aquática e Canoa	17/08/2014	Moto Aquática	Esporte e recreio	Rio Tocantins, Imperatriz - MA	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Abalroamento envolvendo moto aquática com uma canoa, cerca das 18h30, no Rio Tocantins, altura de Imperatriz – MA. O condutor de uma moto aquática encontrava-se numa praia (banco de areia) formado no meio do rio em lazer e ao retornar, já escurecendo, abalroou em alguma coisa que não foi possível identificar, sendo jogado na água em decorrência do impacto. Em seguida, o condutor conseguiu subir em sua moto aquática e seguiu em direção ao Iate Clube de Imperatriz. Ao chegar ao destino, relatou a ocorrência com o mecânico do Iate Clube e foi embora. Fato seguinte, o mecânico ligou para o condutor relatando que o outro envolvido estava no Iate Clube (o proprietário da canoa), solicitando informações sobre seu paradeiro para realizar os acertos referentes ao prejuízo de sua canoa. As duas embarcações navegavam no período noturno sem luzes de navegação. A causa determinante desse abalroamento foi a imprudência dos condutores das embarcações que iniciaram a singradura no período noturno, com suas embarcações não dotadas de luzes de navegação.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo; e
- 2) Os Condutores das embarcações trafegavam no período noturno em desacordo com a NORMAM-03/DPC Mod 3; e
- 3) Não é recomendável a utilização de moto aquática no período noturno. As luzes de navegação são essenciais para uma navegação segura no período noturno.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Luzes de Navegação** – As luzes de navegação das embarcações deverão ser de fabricação específica para este fim. As embarcações com comprimento total maior ou igual a 12 metros deverão ser dotadas de luzes de navegação homologadas, em conformidade com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - RIPEAM/72 e suas emendas;
- 2) **As embarcações de comprimento inferior a 12 metros, não são obrigadas exibir luzes de navegação, porém, não devem navegar no período noturno;** e
- 3) Item 0403 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - Somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite. **Os equipamentos ou atividades de recreio que interfiram na navegação somente podem permanecer operando nas águas à luz do dia, isto é, entre o nascer e o pôr do sol.**



Não é recomendável na condução de moto aquática:

- Conduzir passageiro na frente;
- Uso à noite (a moto aquática não possui luzes de navegação); e
- Trafegar em áreas de segurança e em locais interditados à navegação.



PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.116/2015	Abalroamento	21/11/2014	Comboio	Transporte de cargas	Rio Pará, próximo a Ilha do Jararaca, município de Muaná - PA	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Acidente caracterizado pelo abalroamento entre dois comboios quando navegavam pelo Rio Pará, nas proximidades da Ilha do Jararaca - PA. Quando o Comboio descia o Rio Pará pela margem direita, surgiu um outro Comboio subindo o rio com destino ao porto de Santarém - PA. Foi feita chamada pelo Canal VHF para combinar a manobra, o comboio que estava subindo respondeu, mas já estavam muito próximos um do outro, um dos comboios guinou para bombordo (BB), em situação de roda a roda, não dando tempo de evitar o choque contra a balsa que estava avante, avariando o costado de bombordo, da proa até a meia nau, ficando engatada uma balsa na outra. Com o impacto o comboio foi parar na margem do rio. Após desengatar as balsas, o comboio seguiu viagem para o seu destino, e o outro retornou para o porto da empresa em Belém. A falta de vigilância por parte dos condutores foi determinante para a materialização do acidente, eis que deixaram de observar os bons princípios de marinharia e os contidos nas Regras do RIPEAM-72. Houve danos materiais, pois além dos danos no costado da balsa, foram atingidas duas carretas e parte da carga que estava a bordo desta balsa caíra na água. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo conhecer as fainas marinheiras a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) Ficou evidente o erro de manobra na navegação que na condição de roda a roda, deveria guinar para boreste (BE), mas fez o contrário e guinou para bombordo (BB), culminando com acidente; e
- 3) Os Condutores não observaram as NORMAS da Autoridade Marítima e a Regra 14 do RIPEAM.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **REGRA 5 do RIPEAM - Vigilância**
Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 2) **REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança**
Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 3) **REGRA 7 do RIPEAM - Risco de Abalroamento**
Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento; e
- 4) **REGRA 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda**
 - (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra;
 - (b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação; e
 - (c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

Nº: 28/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.381/2018	Abalroamento Entre Bote e Veleiro	27/02/2017	Bote	Esporte e recreio	Enseada das Palmas, Ilha Grande, Angra dos Reis - RJ	Interior	2 Vítimas não fatais

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Acidente da navegação (abalroamento), envolvendo um bote e um veleiro na Enseada das Palmas, Ilha Grande, Angra dos Reis – RJ. O condutor de um bote que se encontrava navegando na enseada das Palmas resolveu fazer o esgoto da embarcação em movimento, abaixando-se para extrair o bujão da embarcação para drenar o esgoto pelo efeito do tubo de Venturi, arrastando a água do interior do bote, sem observar ao entorno se havia alguma outra embarcação navegando ou fundeada, negligenciando a vigilância que deveria ser constante e necessária como previsto na Regra 5 do RIPEAM-72. Mesmo sendo habilitado como MAC, o condutor decidiu realizar uma faina de esgoto ao mesmo tempo em que navegava, desviando sua atenção, ensejando assim, o abalroamento sem tempo hábil para manobrar e evitar a ocorrência com um veleiro que estava fundeado. A falta de vigilância foi determinante para a materialização do acidente, que resultou com um buraco no casco do veleiro, portanto, causando danos materiais e lesões corporais em duas pessoas. Não houve poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Falta de atenção na condução da embarcação expondo a riscos a segurança da navegação das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Descumprimento das REGRAS 5 do RIPEAM-72; e
- 3) Falha da vigilância durante a navegação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação.
- 2) **É importante o fiel cumprimento do Item 0405 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO** - Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar ou em águas interiores (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor; e
- 3) **REGRA 5 do RIPEAM – Vigilância** - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão.

Nº: 29/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.769/2017	Colisão de moto aquática com mureta de concreto	13/08/2016	Moto Aquática	Esporte e recreio	Lagoa das Pedras, Rodovia 040, Sete Lagoas – MG	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Acidente da navegação envolvendo uma moto aquática que se encontrava atracada na garagem náutica de um sítio, alugado para festas de confraternização, que ficava disponível para pessoas **habilitadas**. Ao chegar ao sítio em Sete Lagoas, MG, à condutora de 21 anos de idade, pegou as chaves da moto aquática que ficava em lugar de fácil acesso e foi navegar na lagoa com uma passageira menor de idade. Ao fazer uma curva com a embarcação durante a aproximação da garagem náutica, perdeu o controle da manobra e veio a colidir contra uma mureta de concreto adjacente a uma garagem náutica. Em decorrência ao impacto, a condutora sofreu ferimentos hemorrágicos e diversas fraturas além de danos materiais na moto aquática, sem poluição do meio aquaviário. O Acidente teve como causa determinante a condução de moto aquática por pessoa não habilitada, imprudência do proprietário da embarcação ao deixá-la acessível para qualquer um dos frequentadores da festa no sítio alugado.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) A pessoa que deseja pilotar uma moto aquática, precisa ter, no mínimo 18 anos completos e frequentar as aulas práticas específicas do veículo e passar no exame avaliativo de acordo com o item 0504 da NORMAM-3/DPC;
- 2) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com moto aquática se for habilitado, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida;
- 3) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 4) **JAMAIS** deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para conduzir uma moto aquática, é necessário ter habilitação. Sim! O passeio exige conhecimento marítimo e, por isso, é preciso ter, no mínimo, o título de motonauta de acordo com o item 0504 da NORMAM-3/DPC;
- 2) **Item 0503 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - COMPOSIÇÃO DA CATEGORIA DE AMADORES** - Amador é todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional.

Os amadores são distribuídos pelas seguintes categorias:

- CATEGORIAS SIGLAS

- Capitão-Amador CPA

- Mestre-Amador MSA

- Arrais-Amador ARA

- Motonauta MTA

- Veleiro VLA

A habilitação dos amadores será comprovada por meio da Carteira de Habilitação de Amador (CHA), nas seguintes categorias:

Capitão-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros, sem limite de afastamento da costa, exceto moto aquática;

Mestre-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros nos limites da navegação costeira, exceto moto aquática;

Arrais-Amador - apto para conduzir embarcações nos limites da navegação interior, exceto moto aquática; e

Motonauta - apto para conduzir moto aquática nos limites da navegação interior;

- 3) **Para a habilitação específica na categoria de MTA, apresentar o atestado de treinamento náutico para motonauta, conforme anexo 5-E da NORMAM-03/DPC, comprovando que realizou treinamento náutico com, no mínimo, três horas de duração, em embarcações do tipo moto aquática;**
- 4) Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação;
- 5) Não faça manobras radicais e reduza a velocidade ao navegar em águas restritas;
- 6) Sempre use colete salva-vidas e roupas adequadas para a prática e exija que o passageiro que está na garupa faça o mesmo;
- 7) O condutor é o responsável pelo passageiro, pelos banhistas e todas as pessoas que estão à volta; e
- 8) Crianças de 7 a 12 anos só poderão ser conduzidas na garupa se tiverem acompanhadas ou autorizadas pelos pais ou responsáveis.



“Não seja IMPRUDENTE, só navegue com moto aquática se for habilitado”

Nº: 30/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.147/2016	Colisão de Lancha motor com boia de amarração	07/05/2016	Lancha motor	Esporte e recreio	Proximidades do Porto do Rio Iguaçu, Foz do Iguaçu - PR	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Uma embarcação tipo Lancha motor de esporte e recreio conduzida por seu proprietário, habilitado, com três passageiros a bordo, ao retornar de uma pescaria esportiva, com destino a rampa do porto de extração de areia, colidiu com a boia de amarração e fundeio após tentativa malsucedida de ultrapassar uma draga. Com a colisão, o condutor e dois passageiros foram lançados na água. O terceiro passageiro, porém foi lançado contra o timão da embarcação sofrendo escoriações decorrentes do impacto. Todos foram resgatados por militares da “Prefeitura Naval Argentina”, que possuem uma patromoria a cerca de 500 metros da posição do acidente. Os envolvidos no acidente foram levados até à margem brasileira, na rampa do porto de extração de areia, onde foram atendidos pelo Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do estado do Paraná. O condutor não observou que aquele local era uma área de manobra e fundeio, ou seja, área de manobra restrita. Portanto, foi negligente e imperito ao navegar no período noturno, em região que não conhecia, baseando a navegação apenas no visual, sem verificar em carta náutica os obstáculos que encontraria, culminando na colisão com uma boia de amarração. Foi constatado avarias no costado de boreste (BE), da proa a popa e em todo o pontal da embarcação. Por sorte, todos faziam uso do colete salva-vidas o que evitou perda de vidas humanas. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura, bem como as condições climáticas do local;
- 2) Antes de suspender, os condutores de embarcações devem verificar se tem material de salvatagem a bordo, devendo também fazer o planejamento da sua singradura;
- 3) O proprietário empreendeu navegação noturna sem ter conhecimento da área de navegação;
- 4) As embarcações devem cumprir o estabelecido no CTS/TIE, de modo a preservar a segurança da navegação; e
- 5) Seja vigilante na condução de sua embarcação durante todo o trajeto.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Os Condutores de embarcações devem ter a obrigatória habilitação para a condução segura da embarcação a fim de **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e **NÃO** navegar com a embarcação fora do horário estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima;
- 2) Toda embarcação ao empreender uma singradura deverá ter a bordo o material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas. Devendo ter em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes, seguindo o planejamento de sua singradura;
- 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 4) **Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS** - As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE); e
- 5) Mantenha uma leitura atualizada do **RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar), das Normas da Capitania dos Portos da jurisdição e da NORMAM-03/DPC**, cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se: a **violação** consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui **fator causal mais importante** de acidentes com as embarcações de esporte e recreio.

Nº: 31/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.962/2017	Explosão de fogos de artifício seguida de naufrágio	01/01/2017	Bote	Pesqueiro	Ipojuca, Porto de Galinhas - PE	Interior 2	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Acidente da Navegação envolvendo uma embarcação tipo bote casco de fibra de vidro, classificada para a atividade pesqueira, encontrava-se fundeada em frente ao hotel “Pontal de Ocaporã”, Ipojuca, sendo utilizada como plataforma de fogos de artifícios que seriam detonados por ocasião da festa de Réveillon. O kit pirotécnico com vinte e cinco quilos (25 kg) de fogos foi colocado na proa da embarcação. Após a embarcação se posicionar no ponto estabelecido para a realização da queima de fogos, o aquaviário responsável por acionar o sistema de detonação, o fez quando faltavam trinta segundos (30s) para as 00h. Nesta ocasião, ao invés dos fogos subirem, explodiram no convés da embarcação, culminando em seu naufrágio. O proprietário da embarcação permitiu seu emprego em atividade diferente daquela para a qual era classificado, sem está devidamente equipada para a atividade, em desacordo com as Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação em Mar Aberto, NORMAM-01/DPC e NPCP-2001/PE, contida na Portaria nº 77/2015, da CPPE. A imprudência e negligência do proprietário e do condutor da embarcação foram determinantes para a materialização do acidente, uma vez que colocou em risco a segurança da navegação, a incolumidade da embarcação, das vidas e fazendas de bordo. Houve a perda total da embarcação, mas sem danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É imprescindível que os Proprietários/Condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima quanto ao emprego da embarcação, a fim de não expor a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário da embarcação e o responsável pelo evento da queima de fogos deveria ter consultado a Capitania dos Portos local, que no uso das atribuições como agente da autoridade marítima, iria analisar e expedir autorização de embarcações para servirem como base de apoio para lançamento de fogos;
- 3) São imprescindíveis que sejam observadas as regras estabelecidas no item 0113 da NORMAM-03/DPC que apresenta as medidas de segurança quanto ao fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio de um conjunto de fogos de artifícios, visando à segurança da navegação;
- 4) É importante que os proprietários de embarcações observem o **Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod-21 - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES**, quanto à atividade e ao serviço; e
- 5) As embarcações **NÃO** devem ser empregadas em atividades para as quais não foram classificadas pelas CP/DL/AG.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação;
- 2) As CP/DL/AG, no uso das atribuições como agente da autoridade marítima, autoriza o fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio de um conjunto de fogos, exclusivamente com relação à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição causada por embarcações;
- 3) **A utilização de uma embarcação para servir como base de apoio de um conjunto de fogos de artifícios, fica condicionada ao cumprimento do item 0113 da NORMAM-03/DPC, além da apresentação dos seguintes documentos:**
1- Cumprimento das regras estabelecidas no item 0113 da NORMAM-03; 2- Inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela Capitania dos Portos(CP); 3- Memorial descritivo assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias; 4- Permissão da Divisão de Fiscalização de Armas e Explosivos (DFAE); 5- Certificado de Registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro, caso importe ou fabrique fogos. 6- Documento do responsável pelo evento declarando a contratação da Empresa de Queima de Fogos para realização do espetáculo; 7- Autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura local; 8- Autorização do Serviço de Proteção ao Vôo do Comando da Aeronáutica; 9- Autorização do Corpo de Bombeiros; 10- Atestado do Responsável pelo show de pirotecnia; 11- Memorial Descritivo do Evento (constar, dentre outros itens, evacuação médica de acidentados para um local preestabelecido em terra, extrato da carta náutica com as posições sugeridas para os flutuantes e balsas, o número e características dos rebocadores, que devem obrigatoriamente possuir canhão de combate a incêndio e embarcações de apoio;); 12- Procuração do Proprietário das balsas, para o Representante; 13- Procuração do Responsável pelo evento, para o Representante; 14- Termo de responsabilidade assinado pela empresa responsável pelo evento; 15- A distância da praia proposta pelos organizadores do evento deverá ser aprovada pela CP, normalmente, 450 metros. A distância é estabelecida em função da potência dos fogos de artifício

empregados; e 16- Antes do início da queima de fogos , embarcações da CP confirmarão o ponto das balsas na posição correta, especialmente no tocante à distância da terra. 17 - As CP/DL/AG realizarão Inspeção Inicial no local pretendido para fundeio das balsas, e avaliará se as condições geográficas que circunscrevem a área marítima reúnem as condições mínimas de segurança para queima de fogos quanto ao estado do mar, vento e demais condições meteorológicas reinantes na região;

4) Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod-21 - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES - As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas; e

5) Todas as embarcações deverão atender às prescrições contidas nas Normas da Autoridade Marítima.

Nº: 32/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.688/2017	Abalroamento entre duas Motos aquáticas	29/12/2016	Moto aquática	Esporte e recreio	Alague, Erval Velho - SC	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Abalroamento entre duas motos aquáticas enquanto seus condutores realizavam atividade recreativa em um lago, localizado em Erval Velho – SC. Ambos os condutores eram inabilitados. Ao se aproximarem da residência alugada para lazer, um dos condutores perdeu o controle da manobra e abalroou a outra que estava a sua frente, atingindo-a pela alheta de boreste (BE) arremessando o condutor na água que caiu, logo emergiu permanecendo boiando debruço e desacordado e apesar de ter sido recolhido da água e conduzido a uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA), não resistiu aos ferimentos, vindo a óbito. Ao conduzir de forma errônea, navegando próximo a outra embarcação, por não possuir habilidade e perícia com o equipamento, o condutor cometeu um erro grave de manobra, dando causa ao acidente, culminando com a perda de uma preciosa vida humana. O desconhecimento do RIPEAM 72 – PARTE B (REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO), REGRA 5 - vigilância; REGRA 6 - Velocidade de segurança; REGRA 7 – risco de abalroamento; e REGRA 8 – manobras para evitar abalroamento associado a falta de habilidade e de habilitação dos condutores foram determinantes para a ocorrência do abalroamento.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a riscos da segurança da navegação, das preciosas vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Durante as atividades recreativas em embarcações miúdas (moto aquática), os condutores e passageiros deverão fazer uso do colete salva-vidas e estabelecer regras mínimas de segurança para evitar os acidentes fatais;
- 3) O condutor ou proprietário de uma embarcação **NÃO** deverá emprestar ou passar o governo da embarcação para pessoa não habilitada; e
- 4) Se os condutores tivessem observado as REGRAS do RIPEAM 72, poderia ter sido evitada a perda de uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Os Condutores de embarcações, em especial, de motos aquáticas, devem ter a obrigatória habilitação para a condução segura da embarcação a fim de **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e **NÃO** permitir que uma pessoa sem habilitação conduza a embarcação;
- 2) **REGRA 5 – Vigilância** - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 3) A condução de embarcação por pessoas não habilitadas (o proprietário/condutor responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). NORMAM-03/DPC REV. 1;
- 4) **REGRA 6 do RIPEAM Velocidade de Segurança** - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes;
- 5) **REGRA 7 do RIPEAM Risco de Abalroamento** - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe;
- 6) **REGRA 8 do RIPEAM Manobras Para Evitar Abalroamentos** - Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinaria; e
- 7) **ATENÇÃO NA MANOBRA** - Conduzir uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.028/2017	Naufração	25/03/2017	Bote de pesca	Pesqueira	Ponta de Icarai, Praia dos Corais, Balneário de Guarapari - ES	Mar aberto	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Naufração de bote de madeira, utilizado para transporte de passageiros / uso em pesca recreativa, suspendeu das proximidades da praia do Camping com oito (8) passageiros, sem portar coletes salva-vidas, com destino ao um local de pesca próximo da costa de Ponta da Fruta, em Vila Velha – ES. Durante a singradura, após navegar por cerca de quarenta minutos, o mestre da embarcação ao tentar desviar de uma boia para contornar a rede de pesca, deixou a embarcação atravessar e foi surpreendido por uma onda por boreste (BE) que provocou o emborcamento do bote lançando todos ao mar. A maioria dos tripulantes conseguiu nadar e chegar até a praia, com exceção de um passageiro que foi a óbito por afogamento, tendo o seu corpo encontrado às 14h daquele mesmo dia. A negligência e imprudência do condutor em se fazer ao mar em período noturno, com uma embarcação inapropriada para o transporte de pessoas, sobretudo **com excesso de passageiros, com deficiência de equipagem, em especial, sem os obrigatórios coletes salva-vidas** associado ao erro de manobra de navegação foram determinantes para a ocorrência do acidente que culminando com o naufrágio da embarcação e a perda de uma preciosa vida humana. Empreendeu navegação em desacordo com a SEÇÃO I – Cartão de Tripulação de Segurança - CTS, item 0102 da NORMAM-01/DPC Mode 38.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento a navegação durante toda a singradura, bem como as condições climáticas do local;
- 2) Uma embarcação só deverá ser empregada na atividade para a qual foi classificada;
- 3) Antes de se fazer ao mar, os condutores de embarcações devem verificar se tem material de salvatagem a bordo. **Coletes salvam vidas;**
- 4) O proprietário empreendeu navegação noturna sem que a embarcação estivesse preparada, com excesso de lotação e tripulante não habilitado;
- 5) As embarcações devem cumprir o estabelecido no CTS/TIE, de modo a preservar a segurança da navegação; e
- 6) O proprietário permitiu o embarque de tripulante não habilitado o que compromete a segurança da embarcação.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Os Condutores de embarcações devem ter a obrigatória habilitação para a condução segura da embarcação a fim de **NÃO** colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo e **NÃO** permitir que a embarcação seja empregada em outra atividade diferente daquela para qual foi classificada;
- 2) **Item 0326 da NORMAM-02/DPC Mod 21- RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM** - Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação, com requisitos mais rigorosos que daquela em que estão autorizadas a operar, deverá solicitar à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem;
- 3) **Toda embarcação ao empreender uma singradura deverá ter a bordo o material de salvatagem, em especial, os obrigatórios coletes salva-vidas. Devendo ter em número suficiente para todos os passageiros e tripulantes;**
- 4) É imprescindível que todos os condutores de embarcações observem com rigor a capacidade de lotação da embarcação para não transportar excesso de passageiros colocando em risco a segurança da embarcação e salvaguarda da vida humana;
- 5) **Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS** - As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE); e
- 6) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a composição da sua tripulação de acordo com seu interesse, observando a lotação prevista para a embarcação. A tripulação deverá possuir habilitação compatível com a área de navegação da embarcação. **“TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA GRANDE RESPONSABILIDADE”.**

Nº: 34/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.033/2017	Acidente com mergulhador	07/06/2017	Bote	Pesca de lagosta	Praia do Fogo, barra de Maxaranguape – RN.	Mar aberto	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Fato da navegação envolvendo embarcação de pesca empregada na realização de “pesca predatória de lagosta”, com a utilização de compressor para mergulho a uma profundidade aproximada de trinta e quatro (34) metros, há quinze (15) milhas da Praia do Rio do Fogo, Maxaranguape/RN, descumprindo as normas e as técnicas para exercer a atividade de pesca subaquática (Lei nº 9.605/98, IN 138/2006, do IBAMA, NORMAM-13/DPC e NR 15, do MTRAE), caracterizado pelo exercício irregular da profissão de mergulhador, aliada ao emprego de compressor de ar, não respeitando o esquema de descompressão para mergulho de profundidade. O Condutor da embarcação mais cinco (5) pescadores, inabilitados para realização de mergulho, prática proibida por lei, colocou em sérios riscos a incolumidade, a segurança e as vidas dos pescadores (mergulhadores). Após a vítima ter realizado três mergulhos para capturar lagostas a uma profundidade de trinta e quatro (34) metros, (**mergulhador inabilitado**), retornou à superfície passando mal, sentindo dores nos braços, percebendo tratar-se de efeito dos mergulhos realizados, em seguida voltou a mergulhar por um período de três horas para fazer a descompressão e ao retornar para a embarcação sentia-se bem, no entanto, após regressar para terra e desembarcar, o pescador novamente sentiu-se mal e não conseguiu mais andar, foi conduzido para o Hospital Naval de Natal, onde fora submetido a tratamento hiperbárico e liberado no dia seguinte, permanecendo com graves sequelas e comprometimento pulmonar em decorrência da atividade ilegal. A causa determinante apurada foi a negligência do proprietário em autorizar o mergulho por profissional não habilitado e inexperiente, utilizando equipamento proibido por lei, dando causa ao acidente pessoal com o mergulhador.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. É o responsável legal pelas vidas humanas e atividades realizadas a bordo de sua embarcação devendo zelar pela segurança, legalidade de suas atividades e a não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) O proprietário, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória de lagosta para a qual não estava classificada; e
- 3) Para exercer a atividade de mergulho é necessário que os profissionais sejam qualificados e habilitados por empresas de mergulho cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB).

RECOMENDAÇÕES:

- 1) **Alertamos que a prática do mergulho com mangueira e compressor é muito perigosa e pode causar sérios danos à saúde. Ela é proibida por lei, quando associada à pesca ilegal de lagostas, sendo considerado um crime ambiental segundo a Lei nº 9.605/98;**
- 2) Em virtude do grande número de vítimas em decorrência desse tipo de mergulho artesanal, existe hoje um Projeto de Lei nº 1.532/07, na Câmara dos Deputados, com o intuito de aumentar a pena da [pesca proibida](#) (detenção de um a três anos e multa) em 1/3, se forem utilizados compressores de ar, cilindros ou aparato de mergulho autônomo. Em caso de reincidência, a pena será aumentada em 2/3. O projeto altera a Lei dos Crimes Ambientais (9.605/98);
- 3) Muitos pescadores improvisam equipamentos de mergulho utilizando motores dos barcos, mangueiras, compressores de ar e até botijões de gás de cozinha. Esses pescadores, em sua maioria, trabalham sem vínculo empregatício, em condições subumanas, realizando mergulhos com frequência e com duração superiores às recomendadas pela legislação. Tal prática não é permitida;
- 4) O comandante da embarcação não pode ser conivente com essa prática ilegal do mergulho artesanal. Tal prática é responsável por diversos acidentes causados pelos efeitos diretos e indiretos da pressão no organismo humano. Os traumas causados pela pressão, a embolia traumática pelo ar, as intoxicações por CO e CO₂, podem causar grandes riscos à saúde do mergulhador ou até a morte;
- 5) **Item 0144 - MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL)** A atividade de mergulho profissional (comercial) é efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação. As habilitações adicionais dos mergulhadores requeridas para tipos de trabalho específicos (fotografia submarina, corte e solda submarinos, ensaios não destrutivos, operação de câmara hiperbárica, etc) são da responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho;
- 6) **Item 0146 - MERGULHO RASO** – É todo mergulho realizado até a profundidade de cinquenta metros e que utiliza ar comprimido como mistura respiratória; e

7)Item 0502 - SISTEMA PARA MERGULHO DEPENDENTE EM PROFUNDIDADES ATÉ TRINTA METROS

O sistema para mergulho dependente até a profundidade de trinta metros terá a seguinte composição e requisitos mínimos:

- Compressor de ar com vazão equivalente a 168l/min medidos na pressão atmosférica (equivalente a 40l/min medidos na pressão equivalente à profundidade do mergulho), por mergulhador, e pressão de trabalho de 14,2kgf/cm², lubrificado com óleo mineral não detergente, dotado de filtros para separação de água, óleo, partículas sólidas e outros contaminantes. O conjunto de compressor e filtro deverá ser capaz de fornecer ar comprimido que satisfaça, a qualquer tempo, aos limites de contaminantes previstos no item 1108 das presentes Normas.

Nº: 35/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.483/2016	Explosão seguida de incêndio e naufrágio	15/07/2015	Barco a motor	Transporte de carga	Itapiranga - AM	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Explosão, incêndio e naufrágio de barco a motor que atracou em um flutuante para receber doze mil litros de gasolina e transportá-los irregularmente em bombonas plásticas com capacidade de mil litros, localizadas no porão da embarcação, para um posto de gasolina no Município vizinho de Uruará – AM, de propriedade do dono da embarcação. Além da carga, estavam a bordo o Condutor não habilitado, um tripulante e quatro passageiros. Após o reabastecimento o comandante determinou ao tripulante encarregado da máquina, que lavasse o porão da embarcação com sabão, a fim de desgaseificar o ambiente, pois a embarcação partiria às 05h. Ao dar a partida nos motores, ocorreu a explosão seguida de incêndio. Em decorrência do ocorrido, uma menina que estava dormindo em um camarote veio a óbito, e um tripulante foi resgatado da água com queimaduras de segundo grau. A embarcação derivou e desceu o rio pegando fogo, naufragando cerca de duas milhas do local do acidente. O acidente da navegação teve como causa determinante o acionamento do motor de propulsão principal sem antes verificar a situação dos gases desprendidos e acumulados na praça de máquinas durante a faina de transferência de combustível, associado à imprudência do comandante em utilizar uma embarcação não apropriada para transporte de líquidos inflamáveis, acondicionado de forma inadequada em bombonas plásticas. O conjunto de erros somando-se a imprudência e imperícia do condutor da embarcação se materializou com o acidente ceifando uma preciosa vida humana e deixando um tripulante com lesões corporais graves decorrentes de queimaduras e danos materiais. Não houve poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor deixou de observar as medidas preventivas de segurança para evitar o acidente, quando decidiu abastecer a embarcação de maneira clandestina, em bombonas, (local inapropriado), e por meio de embarcação não classificada para armazenar ou transportar combustível e nem abastecer outras embarcações;
- 2) O condutor não adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação;
- 3) Transportar material perigoso em desacordo com o Item 0516 da NORMAM-02/DPC expõe a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas durante a singradura ou permanência no porto. **Atenção!** e
- 4) As embarcações brasileiras que necessitarem transportar carga perigosa deverão solicitar a Concessão de Licença para o Transporte de Produtos Perigosos à CP, DL ou AG. Essa licença é aplicável às embarcações de bandeira brasileira classificadas para o transporte de carga geral e ou passageiros.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) Antes de serem ligados os motores elétricos ou mesmo equipamentos elétricos, os compartimentos utilizados para transporte de cilindros de gás, produtos químicos ou combustíveis, devem ser ventilados para retirar gases combustíveis acumulados; e
- 3) **Navegador, observe o Item 0512 da NORMAM-1/DPC Mod 41 - EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO COMBUSTÍVEIS** - As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em **tanques apropriados**, de modo que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, devendo ser dotado de dispositivos de segurança para transferência e controle necessário.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.620/2016	Acidente de mergulho com morte de aquaviário	17/11/2015	Barco de pesca	Pesca lagosta	Proximidades da cidade de Touros - RN	Mar aberto	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Embarcação classificada para atividade de pesca foi empregada indevidamente de forma dolosa na captura ilegal de lagosta com uso de aparatos improvisados de mergulho, com mergulhadores não habilitados, para o exercício de mergulho profissional. A embarcação suspendeu e ficou em uma área de pesca a cerca de vinte (20) milhas náuticas do litoral, descumprindo as normas e as técnicas para exercer a atividade de pesca subaquática (Lei nº 9.605/98, IN 138/2006, do IBAMA, NORMAM-13/DPC e NR 15, do MTRAE), caracterizado pelo exercício irregular da profissão de mergulhador, aliada ao emprego de compressor de ar com mangueira, não respeitando o esquema de descompressão para mergulho de profundidade. Onde os mergulhadores desciam a uma profundidade aproximada de quarenta (40) metros em sistema de revezamento, usando linhas de mangueira. Ao término do primeiro dia de mergulho um dos aquaviários que já havia realizado quatro mergulhos, com duração de cerca de duas horas cada, reclamou de um formigamento no braço direito. No dia seguinte, enquanto os pescadores estavam realizando mergulhos, a vítima estava a bordo, mas, em um determinado momento perceberam que o pescador caiu na água e quando foi resgatado para a superfície já estava desacordado; houve tentativas de reanimá-lo a bordo, sem sucesso e o levaram para o hospital mais próximo, no município de Touros, onde foi constatado o óbito. O Instituto de Polícia Técnica do Rio Grande do Norte atestou a morte por afogamento. O emprego doloso da embarcação mau aparelhada em atividade de pesca ilegal de lagostas com a finalidade de obtenção de lucro, associada à imprudência e negligência do proprietário do Barco que autorizou pescadores não habilitados para o exercício da atividade de mergulho profissional, foi determinante para a materialização do acidente culminando com a perda de uma preciosa vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Comandante/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta, sendo ele, o responsável pela condução segura e tenha pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e legislação pertinente a atividade da embarcação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor não adotou as medidas mínimas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana quando empregou a embarcação para outra atividade diferente de sua classificação;
- 3) O proprietário, em desacordo com a legislação, empregou a embarcação em atividade de pesca predatória de lagosta para a qual não estava classificada; e
- 4) Para exercer a atividade de mergulho é necessário que os profissionais sejam qualificados e habilitados por empresas de mergulho cadastradas pela Autoridade Marítima Brasileira (AMB).

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, da navegação e das vidas humanas NÃO permitindo empregá-la em atividade diferente para qual foi classificada;
- 2) Com objetivo de promover a recuperação e a preservação das espécies, o IBAMA estabelece anualmente "O defeso" por meio de Instrução Normativa. Os infratores estão sujeitos a penalidades previstas na Lei nº 9.605/1998 e no Decreto nº 6.514/2008. Além das lagostas, continua vigorando defeso do caranguejo-guaianum (*Cardisoma guanhumi*), da sardinha (*Sardinella brasiliensis*) e do mexilhão (*Perna perna*);
- 3) A pesca predatória, com mergulhos auxiliados por compressores improvisados e rede tipo caçoeira que, enquanto pegam lagosta, arrastam o que tem pela frente é proibida e de forma geral, todos os pescadores sabem, portanto tal prática deve ser evitada; e
- 4) **MERGULHO PROFISSIONAL (COMERCIAL)** - A atividade de mergulho profissional (comercial) é efetuada, exclusivamente, por empresa prestadora de serviços de mergulho, cadastrada junto a uma CP, DL ou AG, com o emprego obrigatório de Aquaviários do 4º grupo, no exercício de atribuições diretamente ligadas às atividades subaquáticas, com habilitação certificada pela AMB nas categorias MGE e/ou MGP, de acordo com as características da operação. As habilitações adicionais dos mergulhadores requeridas para tipos de trabalho específicos (fotografia submarina, corte e solda submarinos, ensaios não destrutivos, operação de câmara hiperbárica, etc) são da responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.787/2016	Naufração	17/05/2015	Bote	Esporte e recreio	Rio Jauru, Município de Porto Espiridião - MT	Interior	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

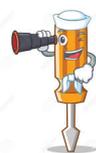
Colisão seguida de naufrágio de embarcação de esporte e recreio tipo bote propulsado com motor de popa, com capacidade para um tripulante e três passageiros, quando descia o Rio Jauru - MT, durante a singradura o motor da embarcação parou de funcionar e apesar do condutor ter tentado colocar o motor para funcionar sucessivas vezes, sem sucesso, o bote descia o rio ao sabor da forte correnteza e ao colidir com um tronco, naufragou lançando todos na água. Foi verificado que nenhum passageiro ou tripulante fazia uso do colete salva-vidas na ocasião do naufrágio, fato relevante, pois culminou na trágica morte de uma criança. As causas determinantes observadas foram a negligência do condutor somado à falta de uso de coletes salva-vidas ao empreender navegação em desacordo com a SEÇÃO I – Cartão de Tripulação de Segurança - CTS, item 0102 da NORMAM-01/DPC Mod 38, foi determinante para a materialização do acidente com uma vítima fatal e danos materiais. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O Condutor de uma embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e atividades a bordo, é imprescindível seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas que transporta e das fazendas de bordo;
- 2) É essencial que a bordo tenha todo o material de salvatagem e existam coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros. A não existência compromete a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) A atenção e a cautela são fundamentais para uma navegação tranquila; e
- 4) Sempre que empreender uma singradura, é mandatório que o condutor da embarcação observe a lotação máxima.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O material de salvatagem deve ser dotado a bordo, incluindo coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros, o que vem garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) **Item 0102 da NORMAM-02/DPC Mod 15 - EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS** - As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. **A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo “Tripulação de Segurança” e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE);**
- 3) É de inteira responsabilidade do proprietário da embarcação a composição da sua tripulação de acordo com seu interesse, observando a lotação prevista para a embarcação. A tripulação deverá possuir habilitação compatível com a área de navegação da embarcação;
- 4) Se todos os ocupantes do bote estivessem usando coletes salva-vidas, poderia ter sido evitado a perda de uma preciosa vida humana; e
- 5) **TRANSPORTAR PASSAGEIROS É UMA GRANDE RESPONSABILIDADE, FIQUE ATENTO!!!.**

NAVEGUE COM SEGURANÇA -

“Transportar passageiros é uma grande responsabilidade, não abra mão da segurança, verifique todo o material de salvatagem e se existem coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes e passageiros”.

Nº: 38/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
33.449/2019	Queda na água de um passageiro	21/02/2019	Barco de pesca	Pesqueira	Dez milhas náuticas do Porto de Aranaú – Distrito de Acarauá - CE	Mar aberto	1 Vítima fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Queda na água de passageiro seguido de desaparecimento - Uma embarcação de pesca suspendeu do Porto de Aranaú, guarnecida por um Mestre e quatro tripulantes, a fim de praticar a atividade de pesca profissional por um período de quinze dias no mar. A partir do segundo dia de pescaria, um dos tripulantes apresentou suposto transtorno psicológico relatando ao Mestre que “ia cair na água porque tinha alguém lhe perseguindo”. Na ocasião, o Mestre tentou motivá-lo chamando-o para o trabalho tentando demover tais ideias do tripulante. Devido um problema na sonda da embarcação e diante do quadro de saúde apresentado pelo tripulante, o Mestre decidiu que não ia continuar a pescaria, pois, o aquaviário continuava com a mesma fala que ia cair na água, relatando o fato aos outros tripulantes. Fato seguinte retornou até o limite de águas rasas e águas profundas conhecidas assim nominadas pelos pescadores e fundeou a embarcação em razão de ser uma área de mar, comumente, mais calma. Após o almoço deste mesmo dia todos foram descansar em seus beliches e ao levantar-se por volta das quatorze horas, o Mestre percebeu a ausência do tripulante que possivelmente estava sofrendo com transtornos psiquiátricos, acordou os demais e procuraram a vítima em toda a embarcação, sem sucesso. Ao tentar ligar as máquinas para iniciar as buscas ao rapaz, as mesmas apresentaram problemas no motor de arranque, no alternador e nas baterias. Permanecendo ali por quatro dias até a chegada de outra embarcação que o auxiliou com o empréstimo de uma bateria. Suspenderam e retornaram em direção ao porto de origem para comunicar a ocorrência ao proprietário do Barco e a autoridade policial. O Fato da navegação teve como causa determinante, ação voluntária da própria vítima, decorrente de provável imprudência da própria vítima fatal. Não houve registro de materiais e nem de poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, ao seu emprego, quanto ao pessoal habilitado nas fainas de bordo e pela manutenção do estado de saúde dos tripulantes durante a atividade laborativas;
- 2) Antes de efetuar o embarque do aquaviário é essencial que o Armador/Mestre da embarcação verifique se todos os tripulantes estão com a sanidade física e mental em perfeitas condições;
- 3) **As rotinas das atividades de bordo devem ser acompanhadas por todos de bordo, em especial, pelo Mestre da embarcação;**
- 4) **O embarque dos aquaviários deve ser de acordo com CTS da embarcação.**

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Para uma navegação segura, são imprescindíveis que os Condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Item 0401 da NORMAM-13/DPC - DAS ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE
Ao Comandante, compete:
 - a) cumprir e fazer cumprir, por todos os subordinados, as leis e regulamentos em vigor, mantendo a disciplina na sua embarcação, zelando pela execução dos deveres dos tripulantes, de todas as categorias e funções, sob as suas ordens; e
 - b) inspecionar ou fazer inspecionar a embarcação, diariamente, para verificar as condições de asseio, higiene e segurança.
- 3) Certificar-se se estão a bordo todos os tripulantes, prontos a seguir viagem, na hora marcada para a saída da embarcação;
- 4) Os embarques e desembarques dos tripulantes serão registrados pelo Proprietário, Empresa, Armador ou se o preposto representante legal ou pelo Presidente da Colônia de Pesca mediante lançamento igual e simultâneo na CIR do tripulante e nas duas vias do Rol Portuário.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.914/2015	Colisão de moto aquática com banhista	09/01/2015	Moto Aquática	Esporte e recreio	Rio Paraná, Prainha de Porto Camargo, Icaraima – PR	Interior	1 Vítima não fatal

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:

Durante o reboque de um ski aquático puxado por uma moto aquática onde o condutor não respeitou a área demarcada para banhistas, se aproximando a menos de dez (10) metros da areia, acabou acarretando a colisão com a embarcação nas costas de um banhista que estava no seu momento de lazer, provocando lesões corporais. A causa determinante do fato da navegação foi a negligência do proprietário da embarcação em emprestá-la para uma pessoa desconhecida, inabilitada, ação totalmente na contra mão do que estabelece o Item 0112 da NORMAM-03/DPC Mod 3. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O proprietário/Condutor é responsável por tudo e por todos a bordo, em especial, pela segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana. Portanto, é mandatório que seja habilitado para conduzir embarcações;
- 2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma singradura segura, principalmente, quando navegar próximo a área de banhistas;
- 3) Não permita o uso de sua embarcação por pessoa desconhecida ou inabilitada para a condução; e
- 4) O condutor inabilitado desconhecia a legislação que regulariza a prática de reboque de ski aquático.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em tudo ao redor da embarcação durante a singradura;
- 2) **Item 0112 da NORMAM-03/DPC Mod 3** - As atividades esportivas e/ou de recreio nas proximidades de praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios, que utilizem dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático atenderão as seguintes regras e recomendações:
 - a) **Regras gerais:**
 - I) caberá aos órgãos municipais/estaduais competentes as regulações relativas às diversões públicas e comerciais;
 - II) a utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático deverá estar limitada ao perímetro estabelecido nas Áreas de Navegação, discriminadas na alínea i) deste item, a fim de que seja preservada a integridade física de banhistas, mergulhadores, bem como mantida a segurança da navegação; e
 - III) a utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático nas áreas adjacentes às praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios deverá estar limitada ao estabelecido pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição, a fim de que seja preservada a integridade física de banhistas.
- 3) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima;
- 4) Não navegue a menos de 200 metros da praia, pois você colocará em risco os banhistas;
- 5) Subitem 10 do **item 0112 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - Reboque de dispositivo flutuante realizado por moto aquática:**
 - I) a moto aquática deve ter capacidade para no mínimo três (3) ocupantes: para o condutor, o observador e um eventual passageiro do dispositivo rebocado;
 - II) no caso de reboque de banana boat/disc boat, o número de passageiros estará limitado a cinco (5) pessoas por dispositivo;
 - III) o condutor da moto aquática deve ser aquaviário e habilitado na categoria de motonauta (MTA);
 - IV) a moto aquática deverá ser equipada com espelhos retrovisores, que possuam grande campo de visão angular e ser fixado de forma que o condutor possa enxergar os passageiros transportados no dispositivo rebocado; e
 - V) ficarão isentas dessas recomendações as motos aquáticas empregadas em salvamento e em atividades aquáticas conhecidas como tow-in surf. Recomendações especiais para utilização de dispositivos flutuantes e dispositivos aéreos quando operados exclusivamente em caráter de esporte e lazer: Entende-se, nesta situação, a utilização de embarcações rebocando dispositivos flutuantes mais simples, como SKI aquático, wake board ou similares em prática esportiva ou de lazer. Para tal, vale a seguinte recomendação:
Equipar a embarcação rebocadora com protetor de hélice ou empregar embarcação com propulsão de hidrojato, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e usuário(s) do dispositivo.
- 6) Evite o consumo de bebidas alcoólicas durante a navegação.

Nº: 40/2021

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.109/2016	Encalhe	26/08/2015	Navio Mercante	Transporte de carga	Canal de Itapoã/Campista, Rio Guaíba, Porto Alegre - RS	Interior	Não houve

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Um navio mercante de carga a granel navegava no canal de Itapoã/Campista, Rio Guaíba, após receber o Prático deu início à navegação com destino ao porto de Porto Alegre. Ao passar pelo farol de Itapoã, começou navegar pelo canal, segundo consta nos autos, o navio era novo, com todos os equipamentos funcionando perfeitamente e tripulantes embarcados segundo o CTS. No passadiço estava o Comandante, o Imediato exercendo a função do Oficial de Navegação, o Prático e o Timoneiro. O Prático passava as orientações de rumo direto ao Timoneiro e teria dado uma correção de rumo de 005° a boreste (BE), tendo o Timoneiro entendido 055° a boreste, levando o navio para fora do canal. Por ser uma correção muito acentuada para uma simples correção, o Comandante deveria ter observado e interferido na manobra. Consta também nos autos que a ordem do Prático foi confirmada por duas vezes. O Timoneiro deu 15° graus de leme, o navio começou a guinar para boreste e quando o Comandante e o Oficial de Navegação foram abordar o Prático, o navio encalhou. O erro na comunicação entre o Prático e o Timoneiro não percebido pelo Comandante do navio, que estava presente no passadiço durante a manobra, foi determinante para a materialização do acidente. Não houve danos materiais, pessoais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os Comandantes de embarcações mantenham o controle rígido e efetivo de todas as manobras e serviços realizados a bordo para evitar acidentes;
- 2) O navio não estava com o ferro pronto para ser largado em caso de emergência em desacordo com a NPCP-RS/2017;
- 3) Todas as ordens serão precedidas do apelativo **TIMONEIRO**, e serão concisas e claras para não deixar dúvidas;
- 4) Um erro de comunicação entre o Prático e o Timoneiro pode causar acidentes graves na navegação; e
- 5) É importante que o aquaviário responsável pela ordem ao timoneiro verifique se estas são cumpridas de forma correta, empregando os diversos indicadores existente no passadiço.

RECOMENDAÇÕES:

- 1) Os navegantes que forem demandar a área de um porto organizado deverão ter atenção as características de entrada do canal de acesso e ao cumprimento do sistema de balizamento, devendo ser conhecidas as informações do Roteiro e das Cartas Náuticas;
- 2) As embarcações, quando em movimento em um canal de navegação, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, a fim de estar pronto para ser largado em caso de emergência;
- 3) **ARTE NAVAL - Vozes de manobra para o timoneiro** – Todas as vozes de manobra devem ser concisas e enunciadas com clareza. Usualmente, são dadas pelo Comandante do navio ou pelo Oficial de Quarto; e
- 4) O timoneiro acusará o recebimento da ordem, repetindo o que escutou, ao iniciar a execução, e depois comunicando como ficou o leme.

Correspondência: TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n, Praça XV de Novembro, CEP: 20021-000, Rio de Janeiro – RJ

Tel.: (21) 2104-6815 (ouvidoria)

E-mail: tm.ouvidoria@marinha.mil.br