



Operação Verão 2025

Edição nº 30 - 19 de dezembro de 2025



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

ABALROAMENTO

Abalroamento entre uma escuna e um saveiro ocorrido em Paraty/RJ, durante manobra de saída da escuna da Ilha dos Cocos.

ESCALPELAMENTO DE MENOR DE IDADE

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

NAUFRÁGIO DE BOTE

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

- REBOQUE INDEVIDO DE MOTO AQUÁTICA

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

- 1) Mensagem do Presidente do Tribunal Marítimo.....pág.2
 2) Divulgações e publicações – *Comité Maritime Internacional Rio 2026*.....pág.3
 3) Matéria Especial – *Operação Verão 2025*.....pág.4

Síntese de ocorrências, ensinamentos e recomendações extraídas dos acórdãos julgados no Tribunal Marítimo:

Pg.	Processo	Ocorrência
1	37750/2024	Abalroamento entre uma escuna e um saveiro - RJ
2	37080/2023	Acidente ocorrido envolvendo um bote de esporte e recreio - MS
3	36938/2023	Abalroação e exposição a risco envolvendo dois botes - ES
4	36578/2023	Abalroamento envolvendo um Ferry Boat e um barco a motor - AM
5	36344/2022	Abalroamento entre uma lancha de praticagem e um veleiro - SP
6	35988/2022	Abalroamento entre comboios no rio Madeira - AM
7	35936/2022	Acidente durante reboque de escuna em Cabo Frio - RJ
8	35646/2022	Barco de pesca utilizado na prática de atos ilícitos - MA
9	35514/2022	Colisão de moto aquática e exposição a risco, com vítima fatal - PA
10	37110/2023	Colisão e naufrágio de empurrador - rio Amazonas - AM
11	36495/2023	Exposição a risco e deficiência de equipagem envolvendo uma balsa - MT
12	37515/2024	Moto aquática conduzida por menor de idade realizando manobras arriscadas - GO
13	37293/2023	Naufrágio de um bote de pesca em mar aberto - ES
14	37199/2023	Avaria de máquinas e exposição a risco em navio mercante - PR
15	37044/2023	Naufrágio de veleiro - SC
16	35533/2022	Naufrágio e exposição a risco envolvendo uma lancha - SC
17	36287/2022	Queda de veículo durante travessia de balsa - PA
18	37097/2023	Varaço e exposição a risco de moto aquática - RJ
19	28987/2014	Queda na água seguida de morte do condutor adolescente - SP
20	29624/2015	Colisão de moto aquática com banhista - AP

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa
 Redator: CC (RM1-AA) Bonfim
 Revisão Ortográfica: CT (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://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/tribunalmaritimo>.

Contribua com sugestões de aprimoramento por meio de nossa ouvidoria: (TM.OUIDORIA@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



Comité
Maritime
International

RIO 2026



12-15 DE MAIO

Windsor Barra - Rio de Janeiro, RJ

INSCRIÇÕES ABERTAS





Comité
Maritime
International
RIO 2026



SAVE THE DATE: 13-15 DE MAIO

PATROCINADORES

PLATINUM



GOLD



SILVER



COPPER



INSTITUTIONAL SUPPORTERS



MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 30ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 4ª edição do ano de 2025, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados, e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

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

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

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



Marinha do Brasil reforça segurança náutica com a Operação Verão no mês de Dezembro.

Tribunal Marítimo alerta para a prevenção com o Boletim de Acidentes Julgados.

A Marinha do Brasil inicia mais uma edição da **Operação Verão**, ação nacional que ocorre anualmente entre **dezembro e fevereiro**, período de maior movimentação de embarcações de esporte e recreio. O objetivo é reforçar a segurança da navegação por meio de fiscalização intensificada, inspeções, abordagens educativas e apoio às operações de busca e salvamento.

Na edição 2023/2024, a Marinha inspecionou **mais de 130 mil embarcações**, emitiu cerca de **6 mil notificações** e realizou **centenas de apreensões**, além de operar **dezenas de ações de salvamento**. Esses números comprovam o aumento da demanda náutica e a importância da presença da Autoridade Marítima durante a alta temporada ([Fonte: Agência Marinha - Operação Verão.](#)).

Paralelamente, o Tribunal Marítimo (TM) desempenha um papel importante ao divulgar o Boletim de Acidentes Julgados, documento público que reúne os principais acidentes analisados ao longo do ano. Nas edições recentes, o TM destacou dezenas de ocorrências envolvendo motos aquáticas, lanchas e outras embarcações de lazer — muitos deles registrados justamente no período da Operação Verão. As conclusões apontam para falhas repetidas: falta de habilitação, manobras arriscadas, excesso de velocidade, inobservância das regras de tráfego aquaviário e a falta ou uso inadequado de equipamentos de segurança.


As recomendações do Tribunal Marítimo, baseadas em casos reais, reforçam que grande parte desses acidentes **poderia ter sido evitada** com um comportamento mais prudente e com o cumprimento das normas de segurança por condutores habilitados.

A Marinha do Brasil reforça que navegar com responsabilidade salva vidas. O uso de coletes salva-vidas, o respeito às áreas de banho, a atenção à previsão do tempo, a operação por condutores habilitados e o cumprimento das normas gerais de navegação são imprescindíveis para que o lazer no mar seja seguro para todos. ([Fonte: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro](#))



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



Nº: 01/2025	PROCESSO Nº 37.750/2024	
Acidente / Fato:	Abalroamento entre uma escuna e um saveiro	
Data:	04/01/2023	
Tipo da Embarcação:	Escuna	
Atividade:	Transporte de passageiros	
Local:	Paraty – RJ	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem ocorrências	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O processo trata do abalroamento entre uma escuna e um saveiro, ocorrido em Paraty/RJ, durante manobra de saída da escuna da Ilha dos Cocos. O saveiro estava fundeado quando teve seu cabeço de popa danificado após ser arrastado pelo ferro da escuna. A escuna transportava cerca de 90 passageiros e estava sob responsabilidade de um mestre habilitado, porém, no momento da manobra, quem assumiu o comando foi um auxiliar de convés não habilitado, que agiu sem autorização. O inquérito apontou que a escuna já havia se envolvido em outro abalroamento no mesmo dia. Testemunhas relataram condições meteorológicas adversas, falhas de procedimento e despreparo do condutor substituto. A perícia concluiu que o condutor da escuna descumpriu regras de vigilância e prevenção de risco previstas no RIPEAM, caracterizando imperícia e imprudência. O aviso oficial de mau tempo afastou a alegação de evento fortuito. O Tribunal Marítimo, diante da revelia do representado, julgou procedente a representação da Procuradoria Especial da Marinha – PEM, acolhendo a acusação de que o abalroamento e a exposição de vidas a risco decorreram da manobra incorreta feita por pessoa sem habilitação, condenando os representados às penas de repreensão, multa e custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Somente aquaviários habilitados podem conduzir embarcações, como aquelas com grande número de passageiros, do tipo escuna. Permitir ou tolerar a condução por pessoa não habilitada aumenta drasticamente o risco de acidentes;
- 2) A autorização formal do comandante é obrigatória para qualquer manobra. Ação não autorizada por membro da tripulação configura imprudência e falha grave de gestão operacional;
- 3) Condições meteorológicas adversas devem ser sempre consideradas, sobretudo quando existe aviso de mau tempo oficial.
- 4) A emissão prévia de alerta exclui alegações de imprevisibilidade;
- 5) Erros de manobra são frequentemente agravados pela falta de experiência e treinamento, demonstrando a importância de qualificação profissional contínua;
- 6) Fundeio inadequado e manobras mal avaliadas podem gerar arrasto de cabos, danos materiais e risco às vidas embarcadas;
- 7) Ocultar informações, agir sem comunicação clara e não prestar suporte aos passageiros configuram falhas para a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Somente profissionais habilitados devem assumir o comando em qualquer situação, inclusive emergencial, evitando que tripulantes não autorizados executem manobras;
- 2) Reforçar procedimentos internos de autorização de manobras, instruindo a tripulação a nunca agir sem ordem expressa do comandante;
- 3) Avaliar a necessidade de suspender a embarcação sempre que houver aviso oficial de mau tempo, adotando postura conservadora em áreas com vento forte, rajadas e baixa visibilidade;
- 4) Sempre que possível realizar treinamentos periódicos de manobras e emergências, garantindo preparo técnico e psicológico adequado de todos os tripulantes.
- 5) Manter vigilância constante durante operações de atracação e fundeio, seguindo estritamente as regras do RIPEAM sobre prevenção de abalroamentos; e
- 6) Oferecer suporte e informações aos passageiros em casos de falhas, prevenindo pânico, riscos adicionais e garantindo transparência na operação.

Nº: 02/2025	PROCESSO Nº 37.080/2023	
Acidente / Fato:	Acidente envolvendo um bote	
Data:	19/11/2022	
Tipo da Embarcação:	Bote	
Atividade:	esporte/recreio	
Local:	Corumbá / MS	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	2 vítimas fatais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Ocorrência envolvendo um bote de esporte e recreio, no rio Paraguai, município de Corumbá/MS, em novembro de 2022. Durante o retorno de um passeio, ao tentarem ligar o motor de popa, a embarcação acelerou bruscamente e lançou seus três ocupantes na água, resultando na morte de dois passageiros, um por afogamento e outro por lesões causadas pelo hélice. Nenhum ocupante utilizava colete salva-vidas, e o dispositivo de segurança do motor também não estava acionado. O inquérito apontou negligência e imprudência do proprietário, por permitir a condução do bote por pessoa não habilitada e por não exigir o uso dos coletes obrigatórios. O Tribunal Marítimo acolheu a Representação da PEM, julgando a imprudência do proprietário apontando em julgamento a causa determinante do acidente, enquadrando o fato da navegação como exposição a risco. Contudo, diante da perda trágica de dois amigos e do próprio sofrimento do representado, o Tribunal aplicou o perdão previsto no art. 143 da mesma Lei, julgando procedente a representação, mas sem impor qualquer penalidade nem custas processuais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcações por pessoas não habilitadas representa grave risco à segurança da navegação e não deve ser permitida;
- 2) A dotação de coletes salva-vidas é indispensável em qualquer tipo de embarcação, independentemente da distância a navegar ou da experiência dos ocupantes;
- 3) O dispositivo de segurança do motor (chave de segurança) deve estar sempre acionado, evitando que a embarcação permaneça em movimento descontrolado em caso de queda do condutor;
- 4) A supervisão e responsabilidade do proprietário sobre a embarcação e seus ocupantes são intransferíveis, mesmo quando ele não está diretamente manobrando;
- 5) A familiaridade com o equipamento e o respeito às normas básicas de segurança são fatores essenciais para prevenir acidentes fatais em atividades de esporte/recreio; e
- 6) Atividades de Esporte e Recreio náutico também exigem planejamento, prudência e disciplina, pois descuidos simples podem resultar em consequências irreversíveis.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Permitir a condução apenas por pessoas devidamente habilitadas, com a Carteira de Habilitação de Amador ou outro título compatível com o tipo de embarcação;
- 2) Exigir, quando obrigatório, o uso constante de coletes salva-vidas por todos os ocupantes, desde o embarque até o desembarque, independentemente da duração do trajeto;
- 3) Manter o dispositivo de segurança do motor (chave de parada automática) sempre conectado ao condutor, evitando que a embarcação continue em movimento caso o condutor caia na água;
Realizar inspeção prévia antes da partida, verificando combustível, comandos, fixação do motor e presença de equipamentos obrigatórios de salvatagem; e
- 4) Evitar manobras bruscas e acelerações repentinas, principalmente quando houver passageiros a bordo ou em áreas de correnteza.

Nº: 03/2025	PROCESSO Nº 36.938/2023	
Acidente / Fato:	Acidente envolvendo botes (abalroação)	
Data:	23/07/2022	
Tipo da Embarcação:	Bote	
Atividade:	Pesca	
Local:	Ilha do Boi, Vitória/ES	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	1 vítima não fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O presente processo trata de abalroação e exposição a risco envolvendo dois botes, ocorrida em 23 de julho de 2022, por volta das 08h30min, nas proximidades da Ilha do Boi, em Vitória/ES. O acidente resultou em ferimentos no braço e nas pernas do condutor de um dos botes e perda de objetos pessoais, sem registro de poluição hídrica.

Consta que o bote pesqueiro navegava em baixa velocidade quando mudou de rumo e colidiu com o bote de recreio, que estava fundeado em atividade de pesca. O condutor deste último caiu na água, sendo resgatado e socorrido pelo outro. O bote pesqueiro era conduzido por pessoa não habilitada e com tripulação incompleta, contrariando normas de segurança da navegação.

As investigações apuraram que a causa determinante do evento foi a imprudência e negligência do responsável pelo bote pesqueiro, que contratou condutor sem habilitação, descumprindo o previsto no Título de Inscrição da Embarcação. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face dos acusados.


O Tribunal Marítimo decidiu em julgamento, por unanimidade, condenar o representado, responsável pela embarcação pesqueira à multa em conformidade com da Lei nº 2.180/54, e exculpou o proprietário, reconhecendo sua ausência de responsabilidade direta pelo acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A falta de habilitação do condutor e a inobservância da composição mínima da tripulação configuram falhas graves que aumentam significativamente o risco de acidentes na navegação interior;
- 2) É dever do responsável pela embarcação assegurar que o condutor esteja devidamente habilitado e que a tripulação atenda ao previsto no Título de Inscrição da Embarcação (TIE);
- 3) A atenção constante e a vigilância durante a navegação são essenciais para evitar abalroamentos, especialmente em áreas de tráfego intenso e próximas a ilhas ou canais;
- 4) O acidente reforça a importância da observância das normas de segurança da navegação e do RIPEAM, de maneira a garantir manobras seguras e comunicação efetiva entre embarcações; e
- 5) A ocorrência demonstra que condutores inabilitados e tripulações incompletas comprometem a segurança da navegação, podendo resultar em danos materiais e pessoais, assim como responsabilizações legais.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Manter vigilância contínua durante a navegação, especialmente em áreas próximas a ilhas, canais e zonas de pesca;
- 2) Exigir habilitação válida de todos os condutores de embarcações, conforme o tipo e a área de navegação;
- 3) Evitar a contratação informal de condutores sem habilitação, qualificação técnica e comprovada experiência; e
- 4) Respeitar as regras do RIPEAM, adotando manobras de prevenção e mantendo velocidade compatível com as condições locais.

Nº: 04/2025		PROCESSO Nº 36.578/2023	
Acidente / Fato:	Abalroamento entre Ferry Boat e um barco		
Data:	13/02/2022		
Tipo da Embarcação:	Ferry Boat		
Atividade:	Transporte de passageiros		
Local:	Por	Porto da Balsa Amarela, em Manaus/AM	
Área de Navegação:	Interior		
Vítimas:	Sem acidentes pessoais		

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O presente processo trata de abalroação ocorrida no Porto da Balsa Amarela, em Manaus/AM, envolvendo um Ferry Boat e um barco a motor que se encontrava atracado. O acidente ocorreu em 13 de fevereiro de 2022, às 17h20, resultando apenas em avarias no barco a motor, sem registro de vítimas ou poluição hídrica. Durante manobra de atracação, o Ferry Boat, conduzido por seu comandante e imediato, colidiu com a embarcação atracada. As condições climáticas eram boas e havia espaço suficiente para a atracação. O inquérito conduzido pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental concluiu que o acidente foi causado por erro de manobra, decorrente de imperícia e negligência dos responsáveis pela operação. As investigações constataram que não houve falha mecânica ou ambiental, mas sim falha operacional por falta de coordenação entre comandante e imediato. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face do condutor e imediato pelos fatos da navegação previsto na Lei nº 2.180/54 (abalroação). O Tribunal Marítimo, julgou procedente a representação da PEM, e decidiu, por unanimidade, condenar os representados, por imprudência e negligência, aplicando-lhes pena de repreensão e multa.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O caso evidencia a importância da coordenação eficaz entre comandante e imediato durante manobras de atracação, especialmente em locais com outras embarcações atracadas;
- 2) Atenção rigorosa nas manobras de atracação é indispensável, mesmo em condições favoráveis de tempo, visibilidade e espaço disponível no cais;
- 3) Imperícia em manobra de atracação configura fator direto de risco, especialmente quando a embarcação está sob controle do imediato sem supervisão adequada do comandante; e
- 4) A manobra de atracação deve ser interrompida e replanejada quando houver risco percebido, o que não ocorreu, apesar de tentativas anteriores de atracação mal-sucedidas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Necessidade de planejamento prévio da manobra – Realizar “briefing” para ajustes de pontos delicados, considerando os riscos envolvidos, antes da execução da manobra;
- 2) Definir claramente quem executa a manobra e quem supervisiona;
- 3) Confirmar condições do cais, espaço disponível e obstáculos;
- 4) Manter comunicação verbal, padronizada e ininterrupta, entre Comandante e Imediato;
- 5) Utilizar linguagem curta e inequívoca para comandos de máquina e leme;
- 6) Manter vigília efetiva conforme Regra 5 do RIPEAM;
- 7) Monitorar área externa, distância lateral, vento lateral, corrente e embarcações atracadas;
- 8) Realizar aproximação sempre com margem de segurança lateral, principalmente quando houver embarcações atracadas próximas ao ponto desejado;
- 9) Suspender a aproximação imediatamente quando houver dúvida ou risco iminente; e
- 10) Repetir a manobra somente após nova avaliação do cenário.

Nº: 05/2025	PROCESSO Nº 36.344/2022	
Acidente / Fato:	Abalroamento entre lancha de praticagem e um veleiro	
Data:	14/03/2021	
Tipo da Embarcação:	Lancha	
Atividade:	Praticagem	
Local:	Estação da praticagem, município de Santos, SP	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O presente processo trata de abalroamento entre uma lancha de praticagem e um veleiro, ocorrido em 14 de março de 2021, por volta das 19h25, nas proximidades do canal do porto de Santos/SP. O incidente resultou em danos materiais de pequena monta no veleiro e lesão leve em uma passageira.


Constatou-se nos autos que o veleiro navegava com as luzes de navegação acesas e velas içadas, enquanto a lancha trafegava a cerca de 19 nós, velocidade considerada excessiva e incompatível com navegação noturna segura. A perícia concluiu que a causa determinante foi a negligência e imprudência do condutor da lancha, que deixou de manter vigilância adequada e de observar a velocidade compatível para o local. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face do condutor da lancha de praticagem; o Tribunal Marítimo, julgou procedente a representação da PEM, reconhecendo a imperícia e imprudência do condutor da lancha, que trafegava com velocidade excessiva e a falta de vigilância no momento do ocorrido, condenando o responsável às penas de repreensão e multa conforme a Lei nº 2.180/54.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O condutor da lancha de praticagem deveria ter mantido vigilância constante, especialmente em vias de acesso ou canais com tráfego, seguindo o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), que exige “vigilância visual e auditiva apropriada” em todas as circunstâncias;
- 2) A velocidade deve ser compatível com as condições de visibilidade, tráfego e tipo de via. No acidente, a lancha trafegava em velocidade elevada à noite (\approx 19 nós), o que a tornou incapaz de reagir a tempo. Tal fato viola o princípio da “velocidade de segurança” previsto no RIPEAM;
- 3) O veleiro é favorecido nas regras de preferência de manobra quando em risco de colisão com embarcação a motor, pois esta tem mais facilidade de manobra e, portanto é quem deve evitar o abalroamento; e
- 4) Em canais de tráfego portuário ou próximo a boias de balizamento, a atenção deve ser máxima: o espaço de manobra é restrito, a presença de embarcações de diferentes tipos é maior e manobras evasivas exigem mais tempo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Respeitar a velocidade de segurança, especialmente em navegação noturna ou em canais estreitos e movimentados, mantendo velocidade compatível com a capacidade de manobra e visibilidade;
- 2) Manter vigilância contínua, visual e auditiva, conforme a Regra 5 do RIPEAM, garantindo atenção constante ao tráfego, luzes e boias de balizamento;
- 3) Planejar a navegação antes de suspender, considerando condições de mar, visibilidade, tráfego local e características do canal;
- 4) Adotar navegação prudente ao aproximar-se de outras embarcações, principalmente embarcações à vela, lembrando que estas possuem prioridade sobre embarcações a motor em risco de colisão;
- 5) Manter os equipamentos de navegação e sinalização (radar, AIS, VHF e luzes) em perfeito estado de funcionamento, realizando inspeções preventivas regulares; e
- 6) Registrar e comunicar imediatamente qualquer acidente ou fato da navegação à autoridade marítima local, contribuindo para o aprimoramento das normas e práticas de segurança da navegação.

Nº: 06/2025	PROCESSO Nº 35.988/2022	
Acidente / Fato:	Abalroamento entre comboios no rio Madeira - AM	
Data:	05/09/2021	
Tipo da Embarcação:	Empurrador	
Atividade:	Transporte de carga	
Local:	Município de Manicoré, AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Em setembro de 2021, dois comboios formados por empurradores e balsas colidiram no rio Madeira, nas proximidades de Manicoré/AM. Um dos comboios encontrava-se encalhado durante manobra de mudança de margem, enquanto o outro, ao tentar desviar, foi surpreendido por fortes ventos e correnteza, resultando em abalroamento que causou avarias em ambas as balsas, sem vítimas nem poluição hídrica. As investigações constataram que o comandante do comboio encalhado estava com a habilitação suspensa, por determinação da autoridade marítima, e que nenhum dos comandantes manteve comunicação eficaz via rádio, nem informou à Capitania dos Portos sobre o perigo do encalhe, descumprindo regras do RIPEAM e da NORMAM. A perícia apontou negligência, imperícia e falha de vigilância dos dois comandantes, que não observaram as condições críticas do canal nem empregaram medidas de segurança adequadas à navegação em área estreita e sujeita a redemoinhos. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face dos comandantes das embarcações, sendo recebida pelo Tribunal Marítimo que, acolhendo a responsabilidade de ambos os comandantes representados nos autos, decidiu que o acidente decorreu de conduta negligente e imprudente, condenando-os à pena de repreensão e multa.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A navegação com comboios de empurradores e balsas em rios de correnteza intensa exige planejamento, coordenação e comunicação permanente entre as embarcações;
- 2) A suspensão de habilitação de um comandante não o exime de responsabilidade se continuar a operar embarcações, sendo essa conduta grave e irregular;
- 3) A falta de comunicação via rádio e de aviso imediato às autoridades marítimas agrava o risco e impede a adoção de medidas preventivas eficazes;
- 4) É essencial avaliar continuamente as condições do rio, especialmente em locais de margens estreitas e redemoinhos, ajustando velocidade e manobra conforme a situação;
- 5) A experiência desse caso nos ensina que, mesmo entre profissionais experientes, a negligência e a imperícia são fatores determinantes em colisões fluviais;
- 6) A atuação do Tribunal Marítimo reforça que a segurança da navegação depende do cumprimento rigoroso de normas da Autoridade Marítima e regras gerais de navegação; e
- 7) A ocorrência evidencia a importância de os condutores, habilitados e treinados, manterem-se vigilantes e atentos a comunicação necessária entre embarcações.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Recomenda-se o planejamento antecipado as manobras de comboios fluviais, considerando correntezas, ventos, profundidade e largura útil do canal de navegação;
- 2) O proprietário/empresa responsável pela embarcação deve garantir que todos os condutores estejam devidamente habilitados e com certificações válidas, proibindo a operação por quem esteja com habilitação suspensa;
- 3) Manter comunicação constante via rádio entre os comboios durante manobras, minimizando o risco de colisão em navegação restrita;
- 4) Reduzir a velocidade e reforçar a vigilância ao transitar em áreas de curvas, redemoinhos ou margens estreitas, adotando postura defensiva; e
- 5) Treinar as tripulações periodicamente para resposta a emergências, comunicação eficiente e conduta segura em comboio.

Nº: 07/2025	PROCESSO Nº 35.936/2022	
Acidente / Fato:	Acidente durante reboque de escuna	
Data:	13/09/2019	
Tipo da Embarcação:	Escuna	
Atividade:	Reboque	
Local:	Canal do Itajurú, município de Cabo Frio, RJ	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Em setembro de 2019, uma escuna que estava sendo rebocada por outra embarcação no canal do Itajurú, em Cabo Frio (RJ), teve seus mastros presos sob a ponte Feliciano Sodré, resultando em danos materiais, sem vítimas ou poluição hídrica. O acidente ocorreu durante o reboque da escuna até um estaleiro, quando o condutor da embarcação rebocadora, por falta de conhecimento do local e de vigilância, conduziu o comboio por uma rota onde a altura da ponte era insuficiente. Após a colisão, o rebocador soltou o cabo de reboque e seguiu viagem, sem prestar auxílio, sendo o resgate da escuna realizado por inspetores navais e por outra embarcação local. Depoimentos indicaram que o acidente decorreu de erro de navegação, imprudência e desconhecimento das dimensões da escuna por parte do condutor do rebocador. O laudo pericial confirmou a imprudência do condutor, que não verificou previamente a possibilidade de passagem sob a ponte. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face do condutor; o Tribunal Marítimo julgou procedente a representação da PEM, condenando a conduta negligente do representado (condutor do rebocador), e condenando-o à pena de apreensão e multa, conforme a Lei nº 2.180/54.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de uma escuna ou embarcação de grande porte em áreas com pontes requer planejamento prévio e conhecimento exato da altura da embarcação e da estrutura a ser transposta;
- 2) O erro de avaliação na navegação pode causar danos materiais significativos, mesmo em águas interiores aparentemente seguras;
- 3) A imprudência e a falta de atenção do condutor foram fatores determinantes na ocorrência; e
- 4) O abandono do local do acidente pelo comandante é uma conduta grave, que fere o dever de assistência previsto em lei e o responsabiliza pelas consequências do ato.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Planejar a navegação previamente, verificando a altura da embarcação e das estruturas fixas (como pontes) existentes no percurso;
- 2) Evitar rebocar escunas ou embarcações altas sem conhecimento exato de suas dimensões e sem avaliar as condições de maré e do canal;
- 3) Manter comunicação constante entre rebocador e rebocado durante toda a operação, assegurando manobras coordenadas e seguras;
- 4) Não abandonar o local do acidente sob nenhuma hipótese. O comandante deve prestar socorro, sinalizar a área e comunicar imediatamente à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da Marinha mais próxima ao local da ocorrência; e
- 5) Manter equipamentos de comunicação e salvamento em perfeito estado de funcionamento e prontamente acessíveis.

Nº: 08/2025	PROCESSO Nº 35.646/2022	
Acidente / Fato:	Barco de pesca utilizado na prática de atos ilícitos	
Data:	20/08/2020	
Tipo da Embarcação:	Barco pesqueiro	
Atividade:	Contrabando de carga	
Local:	Porto Quebra Pote, município de São Luís, MA	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Instaurou-se Inquérito Administrativo pela Capitania dos Portos do Maranhão para apurar o uso de um barco de pesca na prática de atos ilícitos, ocorrido em agosto de 2020, nas imediações do porto Quebra Pote, em São Luís/MA. Durante ação policial, após troca de tiros, foram apreendidos três caminhões-bau e o barco, contendo grande quantidade de caixas de cigarros contrabandeados. A embarcação foi posteriormente retirada do local por um indivíduo que se apresentou como proprietário. A perícia constatou ausência de acidentes pessoais, danos materiais ou poluição, mas apontou negligência do responsável pelo uso irregular da embarcação.


Houve divergências entre os depoimentos do proprietário e do arrendatário quanto à responsabilidade sobre o barco. O arrendatário alegou ter devolvido a embarcação, mas não apresentou provas da rescisão contratual. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) entendeu que ele era o responsável direto, pois não comprovou o fim do contrato e empregou a embarcação em atividade ilícita. O Tribunal Marítimo, em julgamento, reconheceu a utilização dolosa e negligente do barco de pesca para transporte de mercadorias ilegais, condenando o representado (proprietário), à multa, conforme a Lei nº 2.180/1954, sem registro de danos materiais, pessoais ou ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O uso de embarcações fora de sua destinação legal caracteriza infração grave e pode gerar responsabilidade administrativa, civil e penal;
- 2) A inexistência de documentação (contrato formal) e de controle efetivo sobre quem opera a embarcação facilita seu uso indevido;
- 3) Proprietários e arrendatários devem manter contratos formais, com registros e comprovantes, evitando ambiguidades quanto à posse, responsabilidade e emprego da embarcação;
- 4) O proprietário da embarcação deverá informar sobre qualquer alteração de propriedade ou arrendamento da embarcação a Capitania dos Portos, Delegacias ou Agência local; e
- 5) A responsabilização do gestor direto da embarcação reforça a importância da vigilância e do uso ético dos meios náuticos sob sua administração.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Controle rigoroso de documentação: manter a bordo todos os certificados e registros exigidos pela Marinha do Brasil, inclusive Título de Inscrição e Cartão de Tripulação de Segurança atualizados;
- 2) Registro formal de contratos: em casos de arrendamento, aluguel ou cessão, exigir contratos formalizados informando exatamente o emprego da embarcação locada, enviando sempre que possível, cópia aos Agentes locais da Autoridade Marítima;
- 3) Rastreabilidade: adotar sistemas de rastreamento (AIS, GPS ou similares) que permitam monitorar a rota e atividades da embarcação em tempo real; e
- 4) Responsabilidade solidária: Cabe salientar aos proprietários e operadores que ambos respondem legalmente por infrações, sobre o emprego indevido da embarcação.

Nº: 09/2025	PROCESSO Nº 35.514/2022	
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática e exposição a risco	
Data:	24/10/2020	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte/Recreio	
Local:	Município de Altamira, PA	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	1 vítima fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Trata-se de processo referente a colisão e exposição a risco com vítima fatal, envolvendo uma moto aquática, ocorridas no Rio Xingu, próximo ao município de Altamira (PA). O condutor envolvido na ocorrência não possuía habilitação e a moto aquática não estava registrada, fazendo uso da embarcação durante navegação noturna, sem luzes regulamentares. Na ocasião, o condutor e sua passageira retornavam de um evento quando a embarcação colidiu com um pedral submerso, lançando ambos à água. O condutor conseguiu emergir e iniciar buscas, mas a passageira veio a óbito por afogamento, sendo o corpo encontrado dois dias depois. As investigações concluíram que a causa determinante foi a imprudência do condutor, que navegava sem habilitação, à noite, com embarcação não inscrita e sem luzes de navegação. A Procuradoria Especial da Marinha ofereceu representação em face do condutor. O Tribunal Marítimo, por unanimidade, julgou procedente a representação, reconhecendo a culpa do condutor por condutas imperita, imprudente e negligente, condenando-o à pena de repreensão e multa nessa ocorrência que, infelizmente, culminou com a perda de uma vida humana.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A habilitação náutica é obrigatória para conduzir moto aquática;
- 2) A condução de moto aquática somente é permitida do nascer ao pôr do sol;
- 3) O registro da embarcação garante controle e fiscalização pela autoridade marítima;
- 4) Ter conhecimento da área de navegação é essencial para evitar obstáculos como boias e pedrais;
- 5) A imprudência e negligência do condutor podem resultar em tragédias e responsabilização legal; e
- 6) A segurança deve sempre prevalecer sobre o lazer, quando navegando, em embarcações de esporte/recreio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor precisa de habilitação válida emitida pela autoridade marítima para prática de navegação, mesmo em atividade de esporte e recreio, como a condução de moto aquática;
- 2) Registrar e manter a embarcação regularizada junto à Capitania dos Portos, Delegacias e Agências, nos quais são os Agentes oficiais, representantes da Autoridade Marítima;
- 3) A moto aquática não é uma embarcação própria para navegação noturna. Tal prática põe em risco a navegação local e expõe a segurança do tráfego aquaviário; e
- 4) O condutor da moto aquática assim como os demais ocupantes da embarcação devem fazer uso de colete salva-vidas.

Nº: 10/2025	PROCESSO Nº 37.110/2023	
Acidente / Fato:	Colisão e naufrágio de empurrador no rio Amazonas	
Data:	07/09/2022	
Tipo da Embarcação:	Balsa de carga	
Atividade:	Transporte de carga	
Local:	Ilha de Santa Rosa de Yavarí, rio Amazonas - AM	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O caso trata da colisão e subsequente naufrágio de um empurrador com um banco de areia, quando navegava atrelado a uma balsa de carga em águas do rio Amazonas, nas proximidades da Ilha de Santa Rosa de Yavarí, no Peru, em 7 de setembro de 2022. O acidente ocorreu durante viagem com destino a Manaus, ocasionando danos materiais, porém sem vítimas ou poluição ambiental. As investigações indicaram que o comboio havia passado anteriormente por um encalhe e realizava manobra de “quebra de comboio”, com parte das balsas abarrancadas. Durante a nova travessia, o empurrador colidiu com um banco de areia, rompendo os cabos de amarração e indo a pique. O laudo pericial, elaborado de forma indireta, apontou negligência do comandante, que se ausentou do passadiço em momento crítico, deixando o comando aos práticos peruanos. Constatou-se também que não foi realizado estudo prévio do canal, cuja profundidade era inferior ao calado da embarcação. O Tribunal concluiu que as circunstâncias do acidente não puderam ser apuradas com total precisão, uma vez que envolviam práticos estrangeiros e área de jurisdição peruana. Contudo, em julgamento decidiu pela imprudência e exposição a risco do comandante, aplicando-lhe as penalidades de multa e repreensão, considerando os atenuantes e a ausência de antecedentes dos representados.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A importância da presença do comandante no passadiço em momentos críticos, poderiam ter colaborado diretamente com sua experiência evitando o ocorrido;
- 2) Há necessidade de planejamento e conhecimento prévio do canal, antes da passagem por trechos de profundidade duvidosa;
- 3) A observância rigorosa das cartas náuticas e das recomendações locais de navegação, mesmo em águas estrangeiras;
- 4) A ocorrência nos mostra a importância da comunicação e coordenação contínua entre comandante e práticos, definindo claramente as responsabilidades de cada um durante a manobra; e
- 5) A importância das inspeções garantindo que todos os cabos de amarração e equipamentos de segurança estejam em perfeitas condições antes da singradura.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Planejar detalhadamente a derrota, utilizando cartas náuticas atualizadas e observando as condições locais de correnteza e profundidade;
- 2) Manter inspeção periódica nos cabos de amarração e equipamentos de manobra, substituindo imediatamente os que apresentarem desgaste;
- 3) Definir claramente as responsabilidades entre comandante e práticos, garantindo comunicação permanente durante as manobras;
- 4) Adotar procedimentos de segurança e treinamento contínuo da tripulação, incluindo procedimentos em emergência; e
- 5) Monitorar continuamente o calado e a profundidade do canal, utilizando equipamentos como ecobatímetro em pleno funcionamento.

Nº: 11/2025	PROCESSO Nº 36.495/2023	
Acidente / Fato:	Balsa - Exposição a risco e deficiência de equipagem	
Data:	27/05/2021	
Tipo da Embarcação:	Balsa	
Atividade:	Transporte de veículos	
Local:	Rio Roosevelt, município de Rondolândia/MT	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de exposição a risco e deficiência de equipagem envolvendo uma balsa que realizava travessia no rio Roosevelt, município de Rondolândia/MT, em 27 de maio de 2021. Durante o transporte de um caminhão carregado, o veículo escorregou pela borda e caiu na água, causando apenas danos materiais na balastrada da balsa, sem vítimas nem poluição hídrica.

A investigação constatou que a balsa não era inscrita em nenhuma Agência da Autoridade Marítima, possuía apenas um tripulante inabilitado, que acumulava as funções de comandante e chefe de máquinas, e não atendia aos requisitos de segurança previstos na NORMAM. O convés não possuía piso antiderrapante suficiente, e não havia controle do peso da carga transportada.

A perícia concluiu que o acidente decorreu da imperícia do tripulante, que permitiu o deslocamento do caminhão com a embarcação em movimento, e da negligência da proprietária, que manteve a balsa em operação sem registro e sem tripulação qualificada.


O Tribunal Marítimo recebeu a representação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM), e julgou a deficiência de equipagem e exposição a risco, condenando-o o tripulante à pena de repreensão e a proprietária à pena de repreensão e multa em conformidade com a Lei nº 2.180/54.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A embarcação deve ser regularmente inscrita nas Agências, Delegacias e Capitancias, antes de operar em atividades de travessia ou transporte de cargas e veículos;
- 2) A habilitação do tripulante é requisito indispensável para o exercício das funções de comando e máquinas, sendo proibido acumular funções sem a devida qualificação técnica;
- 3) A navegação de travessia exige o cumprimento rigoroso da NORMAM-202/DPC, incluindo requisitos de segurança, dimensionamento de carga e estrutura da embarcação;
- 4) É vedado o deslocamento de veículos a bordo durante a navegação, devendo o embarque e desembarque ocorrer apenas com a embarcação devidamente atracada; e
- 5) A ausência de piso antiderrapante e de dispositivos de fixação da carga contribui diretamente para a instabilidade da embarcação e risco de acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Manter regularizada a inscrição da embarcação junto à Autoridade Marítima, conforme determina a NORMAM-202/DPC, antes de qualquer operação comercial ou de travessia;
- 2) Manter a tripulação completa e devidamente habilitada, conforme o tipo e porte da embarcação, evitando o acúmulo de funções por um único tripulante;
- 3) Instalar e manter piso antiderrapante e sistemas de contenção adequados (como calços e travas) para evitar a movimentação de veículos e cargas;
- 4) Controlar rigorosamente o peso das cargas transportadas, respeitando a capacidade máxima de arqueação e estabilidade da embarcação; e
- 5) Cumprir integralmente as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), garantindo que a operação da embarcação ocorra dentro dos padrões legais e de segurança exigidos.

Nº: 12/2025	PROCESSO Nº 37.515/2024	
Acidente / Fato:	Moto aquática conduzida por menor de idade	
Data:	Ocorrência de 2019	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte / Recreio	
Local:	Lagoa Formosa, em Planaltina de Goiânia - GO	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata de exposição a risco envolvendo uma moto aquática, conduzida por uma criança de 10 anos na Lagoa Formosa, em Planaltina de Goiás. A Capitania Fluvial recebeu denúncia mostrando, em vídeo, a criança realizando manobras arriscadas a menos de 200 metros da margem. Durante o inquérito, ficou demonstrado que a moto aquática era de propriedade de um adulto, mas quem permitiu a condução foi o responsável pela criança, que estava na garupa no momento das manobras.

Os depoimentos apresentaram contradições, porém as imagens comprovaram que a criança assumiu o comando da moto aquática, sem habilitação, contrariando normas de segurança da navegação. A perícia concluiu que a causa determinante foi a imperícia decorrente da falta de habilitação e capacidade técnica do menor de idade. O responsável foi considerado imprudente ao permitir que a criança conduzisse a embarcação, expondo terceiros a risco.


A Procuradoria ofereceu representação ao responsável pelo menor de idade, que permaneceu revel, não contestando os fatos. O Tribunal Marítimo julgou, tomando a decisão de condenar o responsável à suspensão de sua habilitação por seis meses e multa, além do envio de cópia ao Ministério Público por violação ao Estatuto da Criança e do Adolescente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Menores não podem conduzir embarcações, independentemente do local, das condições ou da supervisão. Isso viola Normas da Autoridade Marítima e coloca vidas em risco;
- 2) A habilitação é requisito indispensável para operar qualquer moto aquática. A ausência de formação técnica caracteriza imperícia, aumentando a probabilidade de acidentes;
- 3) A operação de motos aquáticas próximo à margem (menos de 200 metros) é proibida, pois aumenta o risco de colisões, atropelamentos náuticos e danos a banhistas; e
- 4) Proprietários de embarcações devem assegurar que seu uso siga as Normas da Autoridade Marítima, mesmo quando elas são emprestadas ou cedidas a terceiros. A responsabilidade pode recair tanto sobre o dono da embarcação quanto sobre quem entregou a navegação ao inabilitado.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Proibir absolutamente que menores conduzam motos aquáticas ou qualquer embarcação motorizada — mesmo acompanhados de adultos;
- 2) Garantir que somente pessoas habilitadas (Arrais-Amador ou Motonauta) operem motos aquáticas, assegurando conhecimento técnico sobre manobras, regras de navegação e respostas em emergências;
- 3) Respeitar a distância mínima de 200 metros da faixa de areia ou margem, evitando operação em áreas rasas, com banhistas ou alta circulação de pequenas embarcações;
- 4) Manter supervisão ativa e responsável sobre crianças a bordo, jamais permitindo que tenham acesso aos comandos da embarcação;
- 5) Verificar previamente as condições da embarcação, incluindo funcionamento, equipamentos obrigatórios de segurança e documentação; e
- 6) Utilizar obrigatoriamente coletes salva-vidas homologados para todos os ocupantes, ajustados ao tamanho e peso de cada pessoa - especialmente crianças.

Nº: 13/2025	PROCESSO Nº 37.293/2023	
Acidente / Fato:	Naufrágio de um bote de pesca em mar aberto	
Data:	19/03/2023	
Tipo da Embarcação:	Bote	
Atividade:	Pesca	
Local:	Guarapari, ES	
Área de Navegação:	Mar aberto	
Vítimas:	Sem vítimas fatais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O processo trata do naufrágio de um bote classificado para navegação interior, que ocorreu a cerca de 1,5 milha náutica da região do Parque Estadual Paulo César Vinha, em Guarapari/ES. A embarcação operava irregularmente em mar aberto, conduzida por seu proprietário, cuja habilitação estava vencida, e com apenas um tripulante habilitado, em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança. Durante uma pescaria, uma onda quebrou sobre o bote, provocando o alagamento e o consequente naufrágio, levando os dois ocupantes à água. Ambos foram resgatados por outra embarcação que passava pela área, sofrendo apenas ferimentos leves e sem danos ambientais registrados. O inquérito concluiu que o fator operacional contribuiu para o acidente: a embarcação navegava fora da área permitida e sem a tripulação exigida. O responsável pela embarcação assumiu ter consciência da irregularidade ao optar por pescar em mar aberto. A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face do comandante/condutor pelos seus atos de imprudência e negligência, destacando a deficiência de equipagem e a exposição a risco. A defesa alegou causas naturais e imprevisíveis, mas não apresentou provas adicionais. O Tribunal julgou procedente a representação da PEM e aplicou, cumulativamente, multa e repreensão, considerando atenuantes como idade avançada e colaboração. Foi proposta recompensa honorífica ao responsável pelo resgate, que atuou com eficiência e evitou consequências mais graves.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Respeitar a área de navegação autorizada - Navegar fora da zona permitida aumenta significativamente os riscos e pode tornar a embarcação incapaz de enfrentar condições adversas;
- 2) Manter habilitações e documentos sempre atualizados - A falta de habilitação válida compromete a segurança e configura infração;
- 3) Cumprir rigorosamente o Cartão de Tripulação de Segurança da embarcação - Tripulação insuficiente ou inadequada reduz a capacidade de manobra e compromete a resposta a emergências com segurança;
- 4) Uso correto e imediato de equipamentos de salvatagem - Ter coletes salva-vidas prontamente acessíveis pode salvar vidas; e
- 5) A importância do socorro prestado por terceiros - A atuação rápida de outras embarcações pode evitar fatalidades, reforçando o valor do apoio mútuo e do dever de assistência no mar.

RECOMENDAÇÕES

1. Planejar a navegação respeitando rigorosamente a área autorizada - Antes de sair, confirmar se a embarcação é adequada para mar aberto ou somente para navegação interior;
2. Manter toda a documentação da embarcação e sua habilitação em dia - Verificar validade da habilitação, CIR e documentos obrigatórios, evitando navegar em situação irregular;
3. Garantir a tripulação mínima exigida pelo Cartão de Tripulação de Segurança - Zelar para que todos estejam habilitados e que a quantidade de tripulantes esteja de acordo com o previsto para operar com segurança;
4. Monitorar condições meteorológicas e oceanográficas antes e durante a navegação - Evitar navegar em áreas com previsão de ondas fortes, vento intenso ou mudanças repentinas no tempo;
5. Manter equipamentos de salvatagem acessíveis possibilitando seu uso imediato – Em determinadas situações, os coletes salva-vidas devem ser usados durante todo o tempo de navegação.

Nº: 14/2025	PROCESSO Nº 37.199/2023	
Acidente / Fato:	Avaria de máquinas e exposição a risco em Navio mercante	
Data:	27/04/2023	
Tipo da Embarcação:	Navio mercante	
Atividade:	Transporte de carga	
Local:	Baía de Paranaguá - PR	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Trata-se de processo referente a uma avaria de máquinas e exposição a risco de um navio mercante ocorridas na Baía de Paranaguá (PR), em abril de 2023. Durante a navegação, o navio apresentou falha simultânea nos três geradores, resultando na parada do motor principal e necessidade de rebocadores para manobra de segurança. As investigações revelaram que o 3º Oficial de Máquinas realizou transferência de óleo combustível entre tanques sem verificar a presença de água, procedimento obrigatório para evitar contaminação. O combustível contaminado comprometeu os geradores, causando a pane; Os peritos constataram que a embarcação estava em bom estado de conservação, com manutenção e documentação regulares, sendo o erro exclusivamente humano, resultante de imperícia e imprudência. A Procuradoria Especial da Marinha ofereceu representação em face do tripulante e o Tribunal Marítimo, por unanimidade, julgou procedente a representação e responsabilizou o tripulante, aplicando-lhe pena de repreensão, com base nos artigos 14, “b” (avaría de máquinas) e 15, “e” (exposição a risco) da Lei nº 2.180/54.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A importância de cumprir integralmente os procedimentos operacionais evita falhas críticas no sistema de propulsão;
- 2) A imperícia técnica pode gerar avarias mesmo em embarcações bem mantidas;
- 3) Destacamos a importância da comunicação na tomada de decisões; Agir sem informar o superior compromete a segurança em procedimentos estabelecidos;
- 4) Pequenos descuidos operacionais podem afetar todo o sistema de energia da embarcação;
- 5) Treinamentos constantes reduzem falhas humanas em operações de rotina; e
- 6) O cumprimento de padrões técnicos operacionais e o uso de “checklists” são pilares da segurança de máquinas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) A equipe responsável envolvida na faina deverá executar o teste de drenagem de água antes da transferência de combustível;
- 2) Seguir fielmente os Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) de bordo;
- 3) Registrar e comunicar todas as operações de máquinas ao oficial responsável;
- 4) Implementar “checklists” obrigatórios para operações de transferência de óleo e combustível;
- 5) Realizar treinamentos periódicos sobre prevenção de contaminação e falhas de energia; e
- 6) Estimular a cultura de segurança e comunicação a bordo, evitando decisões isoladas.

Nº: 15/2025	PROCESSO Nº 37.044/2023	
Acidente / Fato:	Naufrágio de veleiro	
Data:	10/06/2022	
Tipo da Embarcação:	Veleiro	
Atividade:	Esporte/Recreio	
Local:	Navegantes/SC	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O processo trata do naufrágio de um veleiro, ocorrido em 10 de junho de 2022, nas proximidades da Meia Praia, em Navegantes/SC. A embarcação, de madeira e com cerca de 9 metros, permaneceu aproximadamente quatro anos parada em reformas e saiu para testes sob condições de mau tempo, conduzida por seu proprietário, único tripulante a bordo e com pouca experiência náutica. Durante a navegação, houve quebra da cana do leme, deixando o veleiro à deriva. Apesar das tentativas de socorro por lanchas da praticagem e do Corpo de Bombeiros, a embarcação encalhou e veio a naufragar, resultando em perda total, mas sem danos pessoais ou ambientais.

O laudo pericial apontou que o acidente resultou da combinação de fatores materiais (embarcação parada por longo período) e operacionais (imperícia e inexperiência do condutor). A Procuradoria Especial da Marinha (PEM) ofereceu representação em face do condutor do veleiro; e o Tribunal Marítimo TM, em julgamento, decidiu que houve imperícia, imprudência e negligência, pois o condutor assumiu o risco ao realizar testes com mau tempo e em embarcação sem inscrição.


Assim, o TM julgou procedente a Representação da Procuradoria Especial da Marinha, aplicando ao responsável as penalidades de multa e repreensão, considerando como atenuantes a colaboração do representado e a ausência de danos pessoais ou ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A manutenção prolongada de uma embarcação fora de operação exige inspeção técnica rigorosa antes do retorno à navegação;
- 2) O condutor deve avaliar cuidadosamente as condições meteorológicas e não realizar testes em mar agitado ou sob previsão de ressaca;
- 3) A experiência e a habilitação compatível com o tipo de embarcação são essenciais para a segurança da navegação;
- 4) A tomada de decisão segura e tempestiva, inclusive o abandono da embarcação quando necessário, pode evitar perdas materiais maiores e risco à vida; e
- 5) A falta de inscrição da embarcação junto à Autoridade Marítima representa infração ao Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA).

RECOMENDAÇÕES

- 1) Realizar vistoria completa em embarcações que permaneçam longo período inativas, verificando sistemas de governo, propulsão, estanqueidade e equipamentos de segurança;
- 2) Planejar testes de navegação em locais abrigados e sob condições meteorológicas favoráveis, com acompanhamento de tripulação mínima e experiente;
- 3) Cumprir rigorosamente as exigências legais, mantendo a embarcação devidamente inscrita e a documentação atualizada na Capitania, Delegacia ou Agência da área de jurisdição;
- 4) Evitar navegação solitária, especialmente em situações de testes ou condições adversas, garantindo apoio e meios de comunicação adequados; e
- 5) Observar boletins meteorológicos e alertas de ressaca, suspendendo a saída sempre que houver previsão de ventos fortes ou ondas elevadas.

Nº: 16/2025	PROCESSO Nº 35.533/2022	
Acidente / Fato:	Naufração e exposição a risco de embarcação	
Data:	16/08/2018	
Tipo da Embarcação:	Lancha	
Atividade:	Expedição de Filmagem	
Local:	Balneário Camboriú - SC	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Naufração e exposição a risco envolvendo uma lancha na praia Central de Balneário Camboriú (SC). O condutor, habilitado como arrais amador e motonauta, produzia vídeos para a internet nos quais realizava manobras perigosas e experimentos náuticos com dispositivos não homologados, sem observar normas de segurança. Entre os fatos, constam uso indevido de sinalizadores, navegação em alta velocidade, lançamento de pessoas ao mar, abandono de tripulante em jangada improvisada à noite e naufrágio da lancha no Rio Camboriú.

Os peritos concluíram que os eventos decorreram de erro na avaliação de riscos, evidenciando imprudência e desprezo pelas regras de navegação. O condutor representado não apresentou defesa e foi considerado revel. O Tribunal Marítimo acolheu a representação da Procuradoria Especial da Marinha, julgando o caso do naufrágio e exposição a risco, devidamente comprovadas as infrações apontadas nos autos.


Como pena, foi determinada a cassação das habilitações náuticas e aplicação de multa, além do envio de ofício à Capitania dos Portos local para apuração de infrações complementares, como navegação noturna sem luzes, alteração irregular de embarcação e condução sem documentação. Não houve registro de feridos nem de danos ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Conduzir uma embarcação com segurança exige habilidade técnica, prudência e respeito absoluto às normas da Autoridade Marítima;
- 2) Nenhuma atividade recreativa ou midiática justifica colocar vidas em perigo. Produções para redes sociais devem observar os limites legais e operacionais da navegação;
- 3) Importância da avaliação de riscos: cada saída a bordo requer análise prévia das condições meteorológicas, do estado da embarcação, do equipamento de segurança e da habilitação da tripulação;
- 4) Regras como porte de documentos, uso de coletes, luzes de navegação e limites de área de operação são obrigatórias e visam preservar vidas e o meio ambiente;
- 6) Consequência da negligência: o descumprimento das normas pode levar à perda de habilitações, multas elevadas e responsabilização administrativa ou judicial; e
- 7) O Tribunal Marítimo reforça que a navegação segura é um dever coletivo e que a imprudência individual coloca em risco não apenas o condutor, mas toda segurança do tráfego aquaviário local.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender, avaliar condições meteorológicas, rotas, marés, combustível, equipamentos e experiência dos tripulantes;
- 2) Manutenção da embarcação: garantir que o casco, motor, sistemas elétricos, hélice e equipamentos estejam em perfeito estado, com revisões periódicas registradas;
- 3) Cumprimento das Normas da Autoridade Marítima: respeitar limites de área de navegação, velocidade, sinalização, e portar sempre os documentos obrigatórios (TAF, habilitação, seguro obrigatório, etc.); e
- 4) Evitar manobras bruscas, aproximações de outras embarcações, saltos ao mar ou qualquer ação que coloque vidas em risco.

Nº: 17/2025	PROCESSO Nº 36.287/2022	
Acidente / Fato:	Queda de Veículo durante travessia de balsa	
Data:	16/05/2021	
Tipo da Embarcação:	Balsa	
Atividade:	Transporte de veículos	
Local:	São Miguel do Tocantins - TO	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	1 vítima fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Em maio de 2021, durante operação de travessia de balsa no rio Tocantins, um veículo caiu na água, resultando em danos materiais e na morte por afogamento do motorista. O acidente ocorreu durante a troca de turno da tripulação, momento em que a embarcação não estava amarrada ao cais, e as cancelas de contenção não haviam sido devidamente travadas. O veículo permaneceu alguns minutos parado a bordo antes de cair, sem que a equipe de segurança realizasse as verificações obrigatórias.

A perícia concluiu que a tripulação da balsa e os condutores do rebocador agiram com imprudência e negligência ao descumprirem procedimentos básicos de segurança, como o travamento das cancelas, calçamento dos veículos e orientação aos motoristas para saírem de seus automóveis. Também foi constatada negligência do condutor do veículo, que não desligou o motor e possivelmente conduzia sob efeito de álcool.


O Tribunal Marítimo, julgou que o acidente resultou do desrespeito às normas elementares de segurança na operação de balsas de travessia, reconhecendo a culpa compartilhada entre a tripulação e os condutores das embarcações. Todos os representados foram condenados por imprudência e negligência, tendo como pena a aplicação de multa. Adicionalmente, foram encaminhados os autos do processo ao Ministério Público.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A operação de balsas de travessia requer cumprimento rigoroso dos procedimentos básicos de segurança, especialmente durante embarque e desembarque de veículos e passageiros;
- 2) A verificação do travamento das cancelas, amarração da embarcação e calçamento dos veículos são medidas simples, porém essenciais para evitar acidentes fatais;
- 3) A troca de turno da tripulação deve ocorrer somente após confirmação de que todos os dispositivos e condições de segurança estão plenamente assegurados;
- 4) A supervisão constante da tripulação pelo comandante é indispensável para garantir que as normas sejam seguidas à risca;
- 5) É recomendado que as pessoas não permaneçam no interior do veículo transportado, enquanto a embarcação estiver em movimento; e
- 6) O caso demonstra que a soma de pequenas falhas operacionais — ausência de travas, distração e falta de verificação — pode resultar em acidentes graves e perda de vidas humanas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Travamento obrigatório das cancelas de contenção antes do início de cada travessia, impedindo qualquer movimentação acidental de veículos;
- 2) Calçamento adequado das rodas de todos os veículos embarcados, utilizando calços apropriados e devidamente posicionados;
- 3) Manter, na embarcação, sinalização clara e visível sobre os riscos e procedimentos de segurança, para salvaguarda dos passageiros, sejam motoristas ou pedestres; e
- 4) Supervisão rigorosa dos condutores e encarregados de operação, principalmente durante trocas de turno ou mudanças de equipe.

Nº: 18/2025	PROCESSO Nº 37.097/2023	
Acidente / Fato:	Variação e exposição a risco de embarcação	
Data:	20/03/2022	
Tipo da Embarcação:	moto aquática	
Atividade:	Esporte/Recreio	
Local:	Mangaratiba/RJ	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	Sem acidentes pessoais	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


O caso trata de variação e exposição a risco de moto aquática, ocorridas próximo à Restinga de Marambaia, em Mangaratiba/RJ, em 20 de março de 2022. O evento resultou em pequenos arranhões na embarcação, sem vítimas ou poluição ambiental. Constatou-se que a moto aquática era conduzida por pessoa não habilitada, em condições meteorológicas adversas, com mar agitado, vento forte e visibilidade restrita. O condutor, ao se perder e se desorientar durante a navegação, optou por encalhar a embarcação na praia e aguardar socorro, o que caracterizou a variação. O proprietário, ausente no momento do fato, havia emprestado a embarcação ao condutor, mesmo ciente de sua falta de habilitação e das previsões de mau tempo. A perícia concluiu que o acidente foi causado por imperícia do condutor e negligência do proprietário, que permitiu a condução irregular. A defesa alegou que a variação foi ato voluntário para evitar danos maiores, mas o Tribunal Marítimo julgou que a conduta representou descumprimento das normas de segurança, reconhecendo que a variação e exposição a risco foram decorrentes de imperícia e imprudência, condenando ambos os envolvidos à multa e determinando comunicação à Capitania dos Portos por infração ao RLESTA.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) A condução de embarcação, especialmente moto aquática, deve ser feita exclusivamente por pessoa habilitada, conforme exigem as normas da Autoridade Marítima;
- 2) Emprestar embarcação a pessoa não habilitada caracteriza ato de negligência e representa grave risco à segurança da navegação;
- 3) É indispensável verificar as condições meteorológicas antes da navegação, evitando sair em mar agitado, com vento forte ou visibilidade restrita;
- 4) O planejamento prévio e a avaliação dos riscos devem fazer parte de toda operação náutica, independentemente do porte da embarcação;
- 5) A imperícia e imprudência do condutor são causas frequentes de acidentes e podem resultar em sanções administrativas; e
- 6) O episódio relatado reforça a necessidade de respeito às normas de segurança da navegação, visando à preservação da vida humana e do patrimônio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Não autorizar o empréstimo de embarcações a indivíduos sem habilitação náutica, independentemente de experiência informal;
- 2) Planejar a navegação previamente, considerando previsões meteorológicas, boletins de maré e avisos de mau tempo;
- 3) Evitar navegação em condições adversas, como ventos fortes, ressacas ou baixa visibilidade; e
- 4) Inspeccionar a embarcação completa antes de suspender, verificando combustível, óleo, bujões, equipamentos de segurança e funcionamento dos sistemas.

Nº: 19/2025	PROCESSO Nº 28.987/2014	
Acidente / Fato:	Queda na água seguida de morte do condutor adolescente	
Data:	30/06/2013	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte e recreio	
Local:	Lago dos Paturis, Pederneiras – SP	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	1 Vítima Fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA


Moto aquática conduzida por um menor de idade, sem colete salva-vidas, sem habilidades para operar com a embarcação, navegava pelo Rio Tietê, próximo ao bairro Jardim Recreio, no Lago dos Paturis (SP). Em dado momento, ao tentar voltar para a margem, perdeu o controle da embarcação, que adernou, jogando o menor condutor na água, que começou a se debater e pedir socorro e em seguida afundou, desaparecendo nas águas do Rio Tietê, sendo encontrado pelo Corpo de Bombeiros local, horas depois do ocorrido, sem vida, vítima de afogamento. Consta nos autos do processo que o proprietário da moto aquática não possui habilitação. Também declarou que no dia da ocorrência, como de costume, ao acordar pela manhã, retirou a moto aquática da garagem e a colocou na água juntamente com o colete salva-vidas, no píer de atracação, porém sem a intenção de sair naquele momento, e sim mais tarde, por precaução, para que ninguém fizesse uso da embarcação, retirou as chaves da mesma e deixou no porta-luvas da caminhonete, mas acredita que a vítima tenha visto onde ele guardou as chaves. Asseverou que não conhecia a vítima e não havia emprestado a embarcação para ninguém. Entretanto, foi constatada a falha do proprietário na vigilância ao deixar de exercer a guarda da embarcação, contribuindo para a ocorrência do acidente que vitimou o menor. Não houve registro de danos à embarcação nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário/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 preciosas vidas humanas;
- 2) Manobras radicais - colocam em risco a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 3) A falta de vigilância na embarcação foi determinante nesta ocorrência;
- 4) Conduzir moto aquática exige habilitação e domínio para manobrar a embarcação, a fim de não expor a risco a vida do condutor e da segurança da navegação; e
- 5) Não permita o uso de sua embarcação por pessoas não habilitadas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Para conduzir uma moto aquática a pessoa deverá possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos e habilitação de motonauta;
- 2) Não é permitido o transporte de crianças com idade inferior a 7 anos na garupa de motos aquáticas. Crianças com idade igual ou maior do que 7 anos e inferior a 12 anos poderão ser conduzidas na garupa da embarcação, desde que acompanhadas ou autorizadas pelos pais ou responsáveis;
- 3) Manobras radicais - Irregularidades e imprudências cometidas por condutores de motos aquáticas colocam as vidas humanas em risco.;
- 4) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível, de modo que possa reagir a quaisquer adversidade com segurança; e
- 5) A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver conduzindo sua moto aquática. Lembre-se, após o uso da embarcação, jamais deixe a chave ao alcance de outras pessoas.

Nº: 20/2025	PROCESSO Nº 29.624/2015	
Acidente / Fato:	Colisão de moto aquática com banhista	
Data:	29/06/2014	
Tipo da Embarcação:	Moto aquática	
Atividade:	Esporte e recreio	
Local:	Balneário da Fazendinha, Macapá - AP	
Área de Navegação:	Interior	
Vítimas:	1 Vítima não fatal	

SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma moto aquática, conduzida por pessoa não habilitada, abicou na areia do Balneário, local de concentração de muitos banhistas, ocasião em que a embarcação, por descuido do condutor, acabou atingindo um menor de idade, que sofreu leve ferimento no lado esquerdo da face. O condutor demonstrou imperícia não possuindo aptidão necessária para conduzir o tipo de embarcação em questão, haja vista não ser habilitado como motonauta. Segundo consta nos autos, o condutor abicou a embarcação e levantou para desembarcar esquecendo-se de desligá-la. O cabo que estava preso ao seu corpo pressionou a manete de aceleração e a moto aquática movimentou-se para frente atingindo uma criança que estava junto a várias outras pessoas. A criança foi socorrida para um hospital mais próximo. O Tribunal Marítimo julgou que a imprudência, imperícia e negligência do condutor não habilitado foi a causa determinante para a ocorrência, condenando o representado à multa. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição do ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados nas respectivas categorias que a legislação exige para condução de suas embarcações e observem as Normas da Autoridade Marítima a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) As Normas e Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 3) O Condutor de moto aquática deve conhecer os equipamentos de segurança a serem utilizados por ocasião da prática esportiva neste tipo de embarcação conforme estabelece a NORMAM-212/DPC;
- 4) Suspender com uma moto aquática requer habilitação, perícia e a observância de regras específicas para esse tipo de embarcação; e
- 5) Chave de segurança - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, jamais deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor esteja atento e vigilante durante a navegação, você 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) Navegue a mais de 200 metros de distância da praia, respeite os banhistas, lembre-se: seu direito termina quando começa o do outro;
- 3) As Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam para os navegantes regras de segurança e de procedimentos nas áreas e canais navegáveis de cada jurisdição, possibilitando aos condutores de embarcações conhecimentos necessários para uma navegação segura.;
- 4) Não seja imprudente, só navegue com embarcação se for habilitado, para não expor a riscos a sua própria vida e a vida de terceiros; e
- 5) Use sempre a chave de segurança da embarcação atada ao pulso ou ao colete do condutor. Ela permite que a propulsão seja desligada caso o condutor caia na água.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”