



# TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



Edição nº 9 - 15 de outubro de 2020.

## *Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo*



*“Justiça e Segurança para a Navegação”*

# Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo

Edição – Nº 09 – DE 15 OUTUBRO DE 2020.

*“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 9ª 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 armadores, a análise dos acidentes e fatos da navegação que foram julgados e, por suas características, estudados de modo a entender possíveis ações adotadas e as medidas preventivas futuras a serem aplicadas de modo a diminuir a incidência de determinados tipos de acidentes.

O resultado dos julgamentos produzidos pela Corte do Mar Brasileira finaliza-se com os vários Acórdãos, que após análise, haja vista que o Boletim não comporta a publicação de todos os resultados de processos julgados, extraem-se aqueles oriundos de acidentes mais graves ou repetitivos, que afetam a salvaguarda das vidas humanas e a segurança da navegação com dados de relevância e de interesse para todos os navegantes de uma forma geral. Além disso, ressalta-se que esta Egrégia Corte do Mar não desvia o rumo da sua missão principal. Mesmo diante de “mau tempo”, por conta do novo coronavírus, adotamos as ações preventivas necessárias a não paralisação de nossas atividades; realizamos pela primeira vez uma Sessão Plenária por videoconferência, mantendo assim a continuidade dos trabalhos “jurídicos” desenvolvidos. Hoje, de forma gradual, retornamos nossas atividades, contemplando novas ferramentas e o aprendizado colhido. O “novo normal” está exigindo um esforço coletivo em preparação dos nossos ambientes de trabalho baseando-se em três pilares: “Distanciamento Social, Higiene e Sinalização”, no intuito de oferecer segurança aos seus colaboradores e visitantes. Durante esse período também orientamos e prestamos total apoio às Capitâncias, Delegacias e Agências de



modo a manter as atividades diligenciadas a serem cumpridas seguindo todos os protocolos de segurança necessários. Não paramos, pois a navegação e o mar fazem parte da vida dos brasileiros. Dos mares retiramos cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzidos no País. Pelas rotas marítimas escoamos mais de 95% do comércio exterior brasileiro.

Tornar público o fator gerador desses acidentes e fatos da navegação, bem como suas eventuais repetições fazem parte de um trabalho que visa contribuir para a consolidação de uma mentalidade de segurança em apoio às atividades desenvolvidas em todo o território nacional pelos representantes e agentes da Autoridade Marítima (Segurança do Tráfego Aquaviário). Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores com a certeza que a valorosa contribuição irá mitigar o número de acidentes e fatos da navegação, com plena consciência que o conhecimento do acidente e as causas determinantes possibilitam ao navegador pôr em prática ações necessárias e primordiais para evitá-los, seguiremos trabalhando pela justiça e segurança da navegação, 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.

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



# Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo



Em parceria formulada com a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha - DPHDM submetemos à apreciação do Portal de Periódicos da Marinha do Brasil (PP-MB), no mês de julho de 2020, o Boletim de Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo, tendo seu parecer aprovado em decorrência da relevância de seu conteúdo para toda sociedade marítima brasileira. Com isso, hoje, nosso Boletim ganha um novo canal de divulgação, ampliando nossos horizontes, e fazendo parte dos periódicos oferecidos pelo Portal de Periódicos da Marinha, com acesso aberto, oferecendo ampla visibilidade e acessibilidade aos

conteúdos de todas as edições anteriormente publicadas.

Com a ajuda dessa importantíssima plataforma de pesquisa digital ampliaremos nossos meios de divulgação e comunicação com todos os leitores, buscando por meio da informação a diminuição dos números de fatos e acidentes da navegação ocorridos, trabalhando pela justiça e segurança da navegação em busca da salvaguarda da vida humana.



Agradecemos a toda a equipe que compõe o Portal de Periódicos da Marinha do Brasil, junto a DPHDM, pelo esforço durante o atual período da pandemia, que sem medir esforços, prestou toda assessoria necessária, à nossa equipe do Tribunal Marítimo, por meio de videoconferências, durante o processo de implementação junto ao referido Portal.

Acesse nossas publicações:

<https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br>



## PRÊMIO IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION ) POR BRAVURA EXCEPCIONAL NO MAR 2020.



O processo de número 33.957 de 2020, de relatoria do juiz Marcelo David Gonçalves, trata da apuração das causas motivadoras do rompimento dos cabos de amarração seguida de deriva do conjunto formado por dois navios-tanques (N/T) em operação Ship to Ship (STS) no dia 28/04/2019 no Terminal Almirante Barroso, São Sebastião – SP, ocasião em que a expertise no manejo de navios dos práticos Márcio Santos Teixeira e Fábio Rodrigues Alves de Abreu foi imprescindível para evitar poluição hídrica e acidentes pessoais, ações pelas quais receberam a recomendação do Prêmio IMO (International Maritime Organization ) por Bravura Excepcional no Mar 2020.

No dia 28 de abril, rajadas de ventos acima de 70 nós atingiram o conjunto em operação de transferência de carga de óleo cru Ship to Ship. A popa de um dos navios sofreu tendência de afastar-se do berço PP1. Em seguida os seus seis braçalotes de popa romperam-se, resultando na deriva do conjunto STS, aproximando-se perigosamente dos dolphins e dutos. Foi, então, solicitado à Praticagem o embarque de práticos nos navios do conjunto em caráter de emergência tendo em vista o risco à segurança e à vida dos tripulantes, assim como a possibilidade de poluição hídrica. Com pouca visibilidade, causada por fortes chuvas e ondas

altas no canal, os práticos Márcio Santos Teixeira e Fábio Rodrigues Alves de Abreu embarcaram na lancha da praticagem para tentar acessar os petroleiros. Em condições bastante desafiadoras, o Prático Márcio Teixeira conseguiu embarcar em um dos navios, onde encontrou uma equipe extremamente apreensiva. Ele se comunicou com ambos os Mestres e obteve as informações de que precisava para planejar a melhor abordagem à situação crítica, uma vez que os dois navios ainda estavam conectados por mangueiras de óleo e cabos de amarração. Nesse ínterim, sob iminentes riscos, o Prático Fábio Abreu conseguiu subir a escada de portaló do segundo petroleiro. Ter um prático em cada navio era essencial para fins de comunicação e como plano de contingência. O Prático Márcio Teixeira deu continuidade à navegação de um dos N/T , rebocando o segundo ao lado, em direção à área de fundeio. Após 40 minutos de navegação, uma desafiadora evacuação de um tripulante gravemente ferido teve que ser coordenada com os rebocadores auxiliares.



\*\*\*Imagem ilustrativa não correspondente ao fato ocorrido.

\*\*\*Imagem ilustrativa não correspondente ao fato ocorrido.



Às 22h30min do mesmo dia, após a drenagem e desconexão dos mangotes e a desamarração dos navios, a situação de manobra em emergência do conjunto STS foi finalizada com êxito, com os dois navios fundeados nos pontos de fundeio internos ao norte do canal de São Sebastião. Como

resultado das ações corajosas dos práticos Márcio Teixeira e Fábio Abreu, foram evitados graves danos às estruturas do cais, das embarcações, instalações de petróleo e evitado um grande acidente de poluição marinha. Por seus atos determinados, profissionalismo e expertise no manejo de navios, a IMO recomendou aos práticos o Prêmio IMO por Bravura Excepcional no Mar 2020 - “2020 IMO Award for Exceptional Bravery at Sea”.

O Tribunal Marítimo parabeniza os Práticos pela presteza com a qual guarneceram os navios e pelo profissionalismo marítimo, suas ações foram essenciais para evitar um acidente que poderia trazer danos irreparáveis ao meio ambiente aquaviário, a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

## Acidentes / Fatos da Navegação

Nº: 41/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.206/2014	Morte de pescador	03/06/2014	Barco de pesca	Pesca	Praia de Ponta Grossa, 30 MN do Município de Icapuí - CE	Mar aberto	1 Vítima fatal

### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Por ocasião da realização de atividade irregular de pesca subaquática de lagosta, aliado ao emprego de material de mergulho inadequado (compressor de ar) e não homologado para a captura de lagostas (Lei nº 9.605/98 e, Instrução Normativa nº 138/2006, do IBAMA), um tripulante, na função de mergulhador inabilitado teve sua vida ceifada por afogamento decorrente de imperícia e imprudência do proprietário da embarcação que durante a pesca predatória expôs a graves riscos a incolumidade e a segurança de seus tripulantes. Não houve danos materiais e nem poluição aquaviária do meio marinho.

### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandante/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) De acordo com o item 0136, NORMAM - 15/DPC:
- 3) - **MERGULHADOR PROFISSIONAL** – é o Aquaviário do 4º Grupo, tripulante ou não tripulante, com habilitação certificada pela MB. São divididos em Mergulhador Raso e Mergulhador Profundo, como a seguir descrito:
  - a. Mergulhador Raso (Mergulhador que Opera com Ar Comprimido - MGE) – Mergulhador qualificado para operar até a profundidade de cinquenta metros, empregando ar comprimido como mistura respiratória, possuidor de diploma do Curso Expedito de Mergulho a Ar com Equipamento Dependente (C-EXP-MARDEP), realizado no Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché (CIAMA), da MB, ou de Curso Básico de Mergulho Raso Profissional realizado em escola de mergulho credenciada pela DPC; e
  - b. Mergulhador Profundo (Mergulhador que Opera com Mistura Artificial – MGP) – Mergulhador qualificado para operar em profundidades maiores que cinquenta metros, empregando mistura respiratória artificial (MRA), possuidor do diploma do Curso Especial de Mergulho Saturado (C-ESP-MGSAT), realizado no CIAMA, ou Curso Básico de Mergulho Profundo Profissional realizado em escola de mergulho credenciada pela DPC.
- 4) - **MERGULHO DEPENDENTE** Aquele em que o suprimento de mistura respiratória é fornecido diretamente da superfície por meio de mangueiras, a partir de compressores ou cilindros de armazenamento de alta pressão.

### 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, exercidas pela tripulação ou por outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima; e
- 2) Conforme estabelece o item 0144 da NORMAM - 15/DPC - **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 de responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho.



Nº: 42/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.012/2014	Queda a bordo de tripulante não habilitado seguida de morte	23/09/2013	Barco de pesca	Pesca	Ponta da Joatinga, baía da Ilha Grande, Paraty – RJ.	Mar aberto	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Durante faina de pesca, quando no lançamento da rede para fazer o cerco, o cabo da ponta da rede ficou preso na popa da embarcação e foi solto pela vítima que se colocou por dentro do seio do cabo que o atingiu lançando-o para o alto, caindo e batendo a cabeça na antepara de bombordo, vitimado por traumatismo craniano, foi socorrido, vindo a óbito quatro dias depois. O Cartão de Tripulação de Segurança - CTS, da embarcação não estava sendo cumprido.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O proprietário/condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e dos usuários, tanto no que tange à habilitação do condutor quanto às precauções de segurança para proteção das fazendas de bordo e das preciosas vidas humanas;
- 2) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo;
- 3) É imprescindível que o Comandante de uma embarcação cumpra rigorosamente o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS – Embarcações acima de 10AB), o não cumprimento do CTS compromete a segurança da navegação e do pessoal de bordo; e
- 4) A não utilização de EPI pela tripulação e falta de atenção durante a realização das fainas em andamento, coloca em risco a segurança e integridade física dos tripulantes.

**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 salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização segura das fainas de bordo;
- 3) O proprietário e/ou o condutor de uma embarcação é o responsável por sua operação segura, devendo manter a manutenção em dia e atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada para a atividade para que esteja classificada;
- 4) A supervisão das fainas de bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação;
- 5) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e
- 6) O uso de EPI pela a tripulação durante a realização das fainas em andamento é mandatório.

Nº: 43/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.927/2015	Abalroamento	16/11/2014	Motos aquáticas	Esporte e recreio	Lagoa do Balneário Atlântico, Município de Campo Grande – MS.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Quando navegavam na lagoa do balneário Atlântico, município de Campo Grande, MS, por um erro de manobra durante a ultrapassagem, ocorreu o abalroamento entre duas motos aquáticas, conduzidas por pessoas não habilitadas, sendo uma inscrita e a outra sem nome e conduzida por uma adolescente que levava uma criança a bordo. A imprudência dos proprietários das motos aquáticas por permitirem que as pessoas sem as devidas habilitações as conduzissem, pode ter sido determinante para a ocorrência do acidente. Não houve danos pessoais, com registro de pequenos danos materiais na embarcação não inscrita. A condução desastrosa de embarcações por pessoas não habilitadas representa sérios riscos às preciosas vidas humanas.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o condutor de embarcação seja habilitado para não expor a riscos as preciosas vidas humanas;
- 2) 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;
- 3) A condutora não adotou as medidas de segurança para salvaguarda da vida humana;
- 4) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança para evitar o abalroamento; e
- 5) A condutora desconhecia as regras de manobras para evitar abalroamento constantes do RIPEAM.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;
- 2) Um dos pilares da navegação é que uma embarcação deve ser conduzida por pessoal habilitado;
- 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação devendo estar atento em todas as manobras que executa;
- 4) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura;
- 5) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame;
- 6) **Regra 13 do RIPEAM 72 – Ultrapassagem:**
  - a) **Toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra; e**
- 7) Não se devem fazer manobras arrojadas. Elas, quase sempre, acabam em tragédia.

**Nº: 44/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.210/2015	Naufrágio parcial	01/01/2015	Lancha motor	Esporte e recreio	Praia Grossa, Itapema – SC.	Interior	2 Vítimas não fatais

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Uma embarcação conduzida por seu proprietário e um passageiro encontrava-se fundeada em local de baixa profundidade, em atividade de pesca recreativa. Por ocasião do término da pescaria e sem observar o correto procedimento de manobra para suspender, recolheu o ferro antes de ligar o motor da embarcação, deixando-a à deriva e sob a influência das ondas e da correnteza em direção à areia da praia. Os dois tripulantes conseguiram pular da embarcação, entretanto, quando o condutor já estava saindo da água, uma onda deslocou a lancha em sua direção provocando o esmagamento da coxa esquerda. O outro tripulante, na tentativa de ajudá-lo, acabou machucando sua mão direita. A imperícia culminou com o acidente, causando danos materiais e lesões graves do condutor, do outro passageiro e o naufrágio da embarcação. Não houve poluição ambiental.

**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 ser conhecedor da manobra de suspender e fundear;
- 2) Ficou evidente a importância da manutenção preventiva do motor da embarcação para que se evitem falhas ao navegar;
- 3) Este acidente poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente os procedimentos para suspender; e
- 4) O condutor expôs a risco a incolumidade e segurança das embarcações, sua própria vida e de terceiros, e assim contribuiu sobremaneira para a ocorrência do acidente da navegação em tela e suas consequências.

### 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) **Manutenção preventiva** é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A **manutenção** aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender;
- 3) **Recomendações para FUNDEAR:**
  - Tipos de fundo onde os ferros unham bem são fundo de boa tença.
  - TENÇA – é o tipo ou qualidade do fundo.

As melhores tenças: são os fundos de cascalho, areia e lama.

  - Deve-se evitar os fundeadouros de areia dura ou que tenham pedras.
  - Bom fundeadouro:
  - Abrigado de ventos;
  - Profundidade adequada; e
  - Fundo de boa tença e sem declives.
  - Deve-se evitar fundear onde o espaço de giro da embarcação seja limitado. Quando várias embarcações fundearem próximas umas das outras, deve-se deixar espaço entre elas para que possam girar em redor da âncora.
- 4) **Recomendações para suspender:**
  - a) Ligar o motor antes de suspender;
  - b) Dar seguimento lento a vante para diminuir o ângulo da amarra com o fundo;
  - c) Antes de suspender (arrancar o ferro), deve-se dar máquina adiante e posicionar a embarcação exatamente em cima do ponto de fundeio, para que a amarra fique na vertical e facilite o içamento; e
  - d) Lembrar que a Boia de Arinque destina-se marcar o local exato onde se encontra o ferro. Utilizada nas embarcações de maior porte.

**Nº: 45/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.349/2014	Colisão de navio com alto fundo seguida de água aberta	13/12/2013	Navio mercante	Transporte de carga a granel	Canal do Surdinho, Paranaguá - PR.	Interior II	Não houve

#### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Enquanto navegava entre as boias cardinais norte e sul do canal da Galheta, Paranaguá – PR colidiu com alto fundo com profundidade inferior ao calado máximo estabelecido pela Autoridade Portuária, sendo este canal alternativo e escolhido pelo práctico para conduzir o navio até o ponto de fundeio. Sendo responsável pelo balizamento do canal de acesso ao porto de Paranaguá, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Tendo como causa determinante existência de alto fundo com profundidade inferior ao calado máximo estabelecido pela Autoridade Portuária culminando com o acidente, seguida de água aberta. Não houve registro de danos pessoais, materiais nem ambientais.

#### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Comandantes de navios observem os canais navegáveis estabelecidos pelas Autoridades Portuárias a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Não se deve negligenciar a utilização das Cartas Náuticas. Um balizamento adequado é fundamental para uma navegação segura em um canal;
- 3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e das fazendas de bordo, devendo estar atento à navegação durante toda a singradura; e
- 4) A atenção e a cautela são essenciais para a realização de uma navegação segura.



**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;
- 2) **Antes de emprender uma navegação por um canal o Comandante deverá observar suas características e verificar a profundidade na carta náutica de modo a permitir uma navegação segura;**
- 3) O calado máximo está normalmente limitado pela profundidade mínima no canal, durante a maré alta;
- 4) Os navegantes devem estudar as cartas náuticas que dão os contornos de profundidade e posições dos sinais náuticos, juntamente com os Avisos aos Navegantes que forneçam informações sobre a probabilidade de mudanças de profundidade, mudanças em bancos de areia, processos de assoreamento e riscos à navegação envolvidos, sendo fundamental o apoio do prático daquele porto;
- 5) Quando as profundidades em um canal mudam frequentemente, não é raro que se publiquem avisos aos navegantes, a intervalos regulares, com os valores atualizados das profundidades a bombordo, a boreste e no meio do canal;
- 6) Para navegantes que não têm conhecimento do local e para aqueles que chegam de mar aberto e não têm acesso a informação mais recente, a incerteza sobre as profundidades atuais pode impor riscos de navegação inaceitáveis. Por esta, dentre muitas outras razões, os serviços de praticagem estão disponíveis em praticamente todos os portos. O prático é um agente local que se mantém informado das sondagens, pesquisas, condições de sinais e obstruções mais recentes; e
- 7) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM - 03), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (Acesse a página da DPC - Contatos das Capitánias, Delegacias e Agências em todo o Brasil).

**Nº: 46/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.907/2015	Colisão de embarcação não inscrita contra banhista	07/12/2014	Lancha motor	Esporte e recreio	Na orla do Perpétuo Socorro, Macapá – AP.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Embarcação motorizada, sem nome e conduzida por pessoa não habilitada com três passageiros menores de idade navegava em alta velocidade e ao passar muito próximo da margem entre os banhistas, atingiu uma criança, que foi a óbito no momento do acidente por traumatismo crânio encefálico produzido pelo impacto do hélice do motor da embarcação. O condutor da embarcação se evadiu do local sem prestar socorro à vítima. Demonstrando total negligência, em virtude de sua falta de habilitação comprovada pela imperícia na condução da embarcação e imprudência por não observar as medidas de precaução de segurança que se faziam necessárias para evitar o acidente, levando em consideração o descumprimento das orientações contidas no Item 0109, da NORMAM - 03/DPC.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 2) O condutor da embarcação não tinha habilitação;
- 3) Que o condutor deixou de observar as medidas preventivas de segurança para evitar o acidente, quando se aproximou da área dos banhistas, contrariando a NORMAM - 03/DPC; e
- 4) Falta de atenção e cautela durante a condução da embarcação.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG;
- 2) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 3) De acordo com o item 0106 da NORMAM – 03/DPC - a área de banhistas compreende até o limite de 200 metros medidos a partir da linha da arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas onde se inicia o espelho d'água, sendo proibida a aproximação de embarcações; Deve-se evitar a navegação em área de banhistas e se o fizer, deve-se seguir as Normas da Autoridade Marítima e Normas e Procedimentos para as Capitánias (NORMAM / NPCP); e
- 4) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o condutor o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo.

Nº: 47/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.867/2014	Queda n'água de carga perigosa	26/03/2013	Balsa	Transporte de cargas	Rio Negro, Manaus – AM.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Quando atracada a contrabordo de outra balsa no porto Francisco José Chehuam & Cia LTDA. Houve uma mudança brusca das condições climáticas com ventos fortes que associada ao transporte inadequado de carga perigosa no convés (tanques contendo betume asfáltico), sem que o material estivesse devidamente peado e por ser uma embarcação menor do que a outra balsa que estava a contrabordo, acabou entrando por baixo da aba desta, provocando um rasgo no convés principal com o consequente embarque de água alagando o pique tanque de vante a bombordo, que provocou adernamento da balsa e, por negligência do representante da mesma, o acidente se materializou com a queda dos tanques na água. Não houve danos pessoais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Sendo o proprietário e/ou Comandante de uma embarcação o responsável pela segurança da embarcação e fazendas de bordo, é essencial o cumprimento das normas de segurança da navegação;
- 2) O transporte de material perigoso em desacordo com o Item 0516 da NORMAM - 02/DPC, expondo a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas durante a singradura ou permanência no porto; e
- 3) Houve falha na peação do material.

**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) Para o manuseio de cargas perigosas é necessário o perfeito conhecimento do seu aspecto perigoso e sua classificação. Essa classificação, adotada mundialmente, é resultado de um trabalho conjunto e publicado pela International Maritime Organization (IMO) visando à segurança do aquaviário e à preservação do meio ambiente. Se estiver sendo transportada em tanques nos conveses externos, deverá ter sua amarração dobrada para aumentar a segurança;
- 3) A estiva dos materiais no convés requer atenção do responsável da carga quanto à arrumação e peação do material de forma que este não venha representar perigo à segurança da navegação bem como expor a riscos as vidas de bordo; e
- 4) **Peação** - consiste na amarração da carga às partes estruturais da embarcação ou a olhais e arganéis, especialmente colocados para este fim. O material empregado na peação vai desde cabos e correntes até redes especiais. A peação deve estar sempre bem apertada, e medidas devem ser tomadas para que o aperto possa ser recorrido em viagem, evitando folgas resultantes dos vários movimentos sofridos pela embarcação.

Nº: 48/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.483/2018	Naufrágio seguido de morte do condutor	06/05/2017	Catraia	Transporte de passageiros	Comunidade do Turé, Tefé – AM.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**



Uma canoa que navegava de Tefé para a Comunidade de São Sebastião do Bauana, no Rio Tefé, próximo a comunidade do Turé, Tefé, com cinco pessoas a bordo, o condutor não era habilitado e não havia coletes salva-vidas a bordo, devido à inobservância de medidas de precaução de segurança, permitiu que banzeiros alagassem a canoa pela popa provocando o naufrágio. A provável imprudência do condutor se materializou com o acidente, a perda total da embarcação e de sua própria vida. Não houve danos ambientais ao meio aquaviário.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) A condução de embarcações motorizadas só é permitida às pessoas devidamente habilitadas a fim de não expor a riscos a segurança da navegação das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada; e
- 3) É essencial que a bordo 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.

**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) Toda embarcação motorizada deve possuir inscrição realizada nas CP/DL/AG; e
- 3) 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.

**Nº: 49/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.792/2017	Naufrágio	20/03/2017	Canoa	Pesca	Rio Ivaí, Paraíso do Norte - PR	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Embarcação sem nome tipo canoa a remo com dois tripulantes, encontrava-se poitada, a 70 metros da margem do Rio Ivaí, no município de Paraíso do Norte – PR. Na ocasião, a vítima ficou de pé na embarcação para tentar retirar a poita do fundo, com a execução de um movimento brusco, essa ação ocasionou o desequilíbrio e seu corpo foi arremessado para a popa da embarcação, próximo ao outro tripulante, ficando o peso em apenas um bordo da embarcação facilitando o embarque de água, provocando o emborcamento seguido do naufrágio da embarcação. Devido à negligência de não ter a bordo os obrigatórios coletes salva-vidas, previsto na NORMAM - 02/DPC, anexo 4-B, expondo a risco as vidas de bordo, o acidente se materializou com a perda da preciosa vida humana de um ocupante da embarcação.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada;
- 2) É essencial que a bordo 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) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo; e
- 4) A atenção e a cautela são essenciais para a realização das fainas de bordo.

**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) É imprescindível que o condutor de uma embarcação seja habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;
- 3) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal;
- 4) Se as duas pessoas estivessem usando colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana; e
- 5) **Em embarcações de borda livre reduzida a movimentação de passageiros a bordo deve ser mínima e sob supervisão do condutor.**

**Nº: 50/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.244/2013	Abaloamento	12/02/2013	Comboio	Transporte de carga	Ilha dos Ratos, Guaratuba – PR.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegava sozinho durante a noite entre a Ponta do Yonche e a Ilha dos Ratos, na Baía de Guaratuba – PR, o condutor de um Barco motorizado desconsiderou a obrigatoriedade do cumprimento do CTS, cuja tripulação deveria ser composta no mínimo por dois aquaviários. Percebeu que o motor apresentou falha, ocasionando a parada do mesmo, ficando à deriva, ocasião em que foi abalroado pelo comboio de balsa e empurrador provocando o naufrágio da sua embarcação e a sua própria queda n'água, ficando à deriva sendo levado pela ação da corrente até as proximidades da Ilha da Pescaria, onde foi resgatado ileso cerca de 30 minutos depois do abaloamento. A negligência do condutor colocou em risco a segurança da navegação e contribuiu de maneira decisiva para a materialização do acidente e suas consequências. Houve a perda total da embarcação, sem registro de danos na balsa, acidentes pessoais e poluição ambiental.



**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

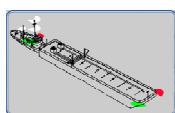
- 1) O Comandante/conductor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas que transporta e fazendas de bordo;
- 2) Este acidente poderia ter sido evitado se o condutor da embarcação tivesse cumprido rigorosamente a legislação em vigor (NORMAM - 02/DPC);
- 3) Suspendeu com a embarcação sem a tripulação de segurança, contribuindo para o ocorrido;
- 4) O condutor expôs a risco a incolumidade e segurança das embarcações, sua própria vida e de terceiros, e assim contribuiu sobremaneira para a ocorrência do acidente da navegação em tela e suas consequências; e
- 5) A manutenção preventiva no motor da embarcação é fundamental para uma navegação segura.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Sendo o condutor o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta, é mandatório que a Tripulação de Segurança esteja completa a fim de manter as condições de operação de uma determinada embarcação e para não expor a riscos a segurança da navegação e salvaguarda das vidas humanas;
- 2) **Item 0101, Capítulo 1 da NORMAM - 02/DPC** - Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não tripulantes; e
- 3) **Manutenção preventiva** é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A **manutenção** aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender.

Nº: 51/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.937/2015	Colisão de comboio contra ponte de adutora	24/06/2014	Comboio	Transporte de carga	Porto do Estaleiro do Amazonas, Manaus – AM.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Acidente de colisão envolvendo um comboio formado por empurrador e uma balsa contra um pilar da ponte de sustentação de uma adutora de água, com danos materiais no pilar e na balsa. Ao suspender com o comboio do porto do Estaleiro do Amazonas com destino ao porto do Janjão, o empurrador sofreu uma avaria no seu motor principal (quebra da correia) que provocou a paralisação da bomba hidráulica, impedindo o funcionamento do sistema de governo. O comboio ficou à deriva, sendo levado pela correnteza do rio Negro por cerca de 1000 metros até colidir com a ponte de sustentação da adutora de água da Cia. de Saneamento do Amazonas. A imprudência do Comandante do comboio ao ingerir bebida alcoólica antes de suspender e a imperícia, contribuíram para concretização do acidente expondo a risco a segurança do tráfego aquaviário e das vidas humanas.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;
- 2) A ingestão de bebida alcoólica antes da condução de uma embarcação pode favorecer para um acidente aquaviário e provocar danos irreparáveis à saúde das pessoas e fazendas de bordo; e
- 3) Após a realização de uma manutenção preventiva, deve ser feitos todos os testes com o equipamento, ante de iniciar a singradura.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O condutor habilitado deve ser conhecedor da manutenção preventiva de sua embarcação;
- 2) Se beber não conduza. Passe o governo da embarcação para alguém que não tenha ingerido bebida alcoólica e seja habilitado. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas;
- 3) **De acordo com o item 0309 da NORMAM - 07/DPC** - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro. Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir uma embarcação;
- 4) **Infrações às normas de tráfego:** conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias; **Item 0101, Capítulo 1 da NORMAM - 02/DPC** - Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não tripulantes; e
- 5) **Manutenção preventiva** é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A **manutenção** aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender.

Nº: 52/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
31.126/2016	Queda n'água da escada de portaló	30/12/2015	Navio mercante	Transporte de grãos	Rio Grande - RS	Interior	3 Vítimas não fatais

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**


Quando na manobra de arriamento da escada de portaló de bombordo controlada pelo Imediato do navio, havia três marinheiros colocando a rede de proteção simultaneamente com a descida da escada, haja vista o cabo de aço de sustentação de arriar e suspender a escada de portaló está em mau estado de conservação associado ao procedimento inadequado descendo os marinheiros antes de a escada estar arriada, o cabo de aço se rompeu causando a queda dos três marinheiros n'água, decorrente da negligência e imprudência do Imediato, o acidente se materializou com a queda da escada e lesões nos três tripulantes. Não houve registro de danos ambientais.


**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) É fundamental que o Comandante siga o planejamento de segurança para realização dos serviços de bordo para não expor a risco as vidas e fazendas de bordo e faça cumprir o programa de manutenção preventiva do navio;
- 2) Falha na manutenção preventiva no cabo de aço de sustentação da escada de portaló;
- 3) Os aquaviários não estavam fazendo uso do EPI corretamente (cinto de segurança); e
- 4) É essencial saber como colocar corretamente o cinto de segurança para trabalho em altura, pois ele tem grande importância na prevenção de acidentes e proteção do corpo do profissional. Ele faz parte do conjunto de medidas de segurança primordiais para assegurar a realização de um trabalho seguro, mas nem sempre é utilizado da forma correta. Com isso, pode acabar representando riscos para a saúde do trabalhador. Se os três marinheiros estivessem utilizando o cinto de segurança corretamente, certamente não teriam sofrido lesões decorrentes do acidente ocorrido.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) A atenção e a cautela são essenciais para uma manobra segura durante a realização dos serviços de bordo, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Manutenção preventiva é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos equipamentos de sua embarcação antes de suspender;
- 3) O cinto de segurança é um tipo de EPI que faz parte da proteção dos trabalhadores que executam suas atividades realizando trabalho em altura;
- 4) Para saber como colocar o cinto de segurança para trabalho em altura da forma correta, é preciso se atentar ao uso do talabarte. O cinto de segurança deve ser utilizado juntamente com o talabarte e/ou trava-quadras, especialmente quando a atividade em altura precisar de uma movimentação maior do profissional; e
- 5) **Infrações às normas de tráfego:** conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.

Nº: 53/2020							
PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.753/2016	Abalroamento	11/10/2015	Moto aquática	Esporte e Recreio	praia de Ibicuí, Mangaratiba – RJ.	Interior	Não houve
<b>SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:</b>							
 <p>Durante a singradura da embarcação a condutora menor de idade, abalroou com uma lancha que estava parada nas proximidades, com registro de danos materiais de pequena monta em ambas as embarcações. Tendo como causa determinante para o acidente a negligência e a imprudência do proprietário da moto aquática, uma vez que a falha na vigilância resultou no uso da embarcação por sua filha, menor de idade e não habilitada, que provocou o acidente. Por sorte esse acidente resultou somente em pequenos danos materiais, as motos aquáticas vêm demonstrando ser embarcações potencialmente mortais, conforme demonstra o grande número de processos com vítimas fatais envolvendo esse tipo de embarcação que o Tribunal Marítimo vem julgando.</p>							
<b>ENSINAMENTOS COLHIDOS:</b>							
<p>1) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame;</p> <p>2) Falha ao facilitar uso de embarcação à pessoa não habilitada e menor de idade; e</p> <p>3) Falha do proprietário na vigilância da embarcação, possibilitando o uso indevido de sua embarcação.</p>							
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>							
<p>1) <b>A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS</b> deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática. A guarda da moto aquática é responsabilidade de seu proprietário;</p> <p>2) <b>Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação e guardá-la em lugar seguro;</b></p> <p>3) É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja interior;</p> <p>4) As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio exigem habilitação do condutor e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salvaguarda dos banhistas locais; e</p> <p>5) A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumpri-las.</p>							

Nº: 54/2020							
PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.516/2016	Amputação traumática	16/07/2015	Rebocador / Empurrador	Reboque	Baía de São Marcos, Itaqui – São Luíz – MA.	Interior II	1 Vítima não fatal
<b>SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:</b>							
 <p>Por ocasião da manobra de desatracação de contrabordo realizada pelos marinheiros de convés do navio, ao desencapelar a espia de proa, o navio se afastou deixando-a tensionada e presa, tesada, inviabilizando a liberação do cabo. Ato decorrente, na tentativa de liberar a alça do cabeço, o cabo arrebentou e enroscou no pé direito da vítima, causando o decepamento. Como decorrente de imprudência do Comandante por não manobrar segundo as boas práticas marinheiras, permitiu que o rebocador se afastasse sem se certificar que a amarração estava completamente safe e que em manobra noturna, a atenção deve ser redobrada pela dificuldade de visualização da área de manobra. Não houve registro de danos ambientais.</p>							
<b>ENSINAMENTOS COLHIDOS:</b>							
<p>1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança da navegação, das pessoas e das fazendas de bordo;</p> <p>2) Atracação é o ato de amarrar uma embarcação e desatracação é o ato inverso, ou seja, desamarrar a embarcação, muito comum na carreira naval. Nesse ato de amarrar e desamarrar, a operação em si oferece sérios riscos aos marinheiros e a não observância das medidas de segurança pode causar acidentes;</p> <p>3) Que não havia comunicação entre a proa e a manobra durante a faina da desatracação;</p> <p>4) Durante as fainas marinheiras a bordo, a atenção e a cautela são primordiais à manutenção da integridade física dos envolvidos, especialmente nas manobras que envolvam cabos sob tensão; e</p> <p>5) A falta de atenção associada à falha de comunicação e o erro de manobra, provocou um dano irreparável à vítima, o que poderia ter sido pior com a perda da preciosa vida.</p>							

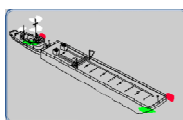


**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) Nas operações de atracação/desatracação, por estarem sempre sob tensão, os cabos podem sofrer ocasional ruptura e acontecer o efeito chicote, sabendo disso os membros da equipe deverão sempre se posicionar em local seguro para evitar serem alcançados pelo efeito;
- 2) Durante as manobras de atracação e/ou desatracação deve-se estabelecer um sistema de comunicação entre o comando da embarcação e o responsável pelas manobras das espias de proa e de popa, pois deste modo é assegurada uma comunicação bilateral, ou seja, aumenta a segurança dos envolvidos na manobra;
- 3) Todos os marinheiros envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salva-vidas, Classe IV, aprovados pela Diretoria de Portos e Costas – DPC; e
- 4) Nas manobras de atracar, desatracar, fundear os navios e outras manobras, exigem extrema cautela e atenção do Comandante onde o conhecimento do regime dos ventos, das correntes, e das restrições de espaço, se torne conveniente ou necessário para maior segurança.

**Nº: 55/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
28.275/2013	Abaloamento	06/05/2012	Comboio	Empurrador	Rio Negro, Manaus – AM.	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Enquanto navegava no Rio Negro – AM, a cerca de 500 metros da margem esquerda, próximo ao cais do porto Super Terminais foi desguarnecido o timão para preparar a mensagem de passagem de serviço. Em decorrência dessa imprudência do condutor, o rebocador desgovernou e colidiu com o cais da empresa Super Terminais. Devido ao erro de navegação e por empreender navegação desatenta o Comandante descuidou-se da manobra e da vigilância apropriada para executar atividade administrativa de menor relevância, em detrimento da segurança da navegação, materializando-se com o acidente. Houve mossas no Cais e arranhões na balsa, sem registro de danos pessoais e ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;
- 2) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;
- 3) O condutor não adotou as medidas de segurança adequadas para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação;
- 4) Houve erro de manobra do condutor ao desguarnecer o timão do rebocador; e
- 5) Falta de cautela, inobservância de precaução de segurança para evitar o abaloamento.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em todas as manobras que executa;
- 2) A atenção na vigilância e a cautela são essenciais para uma navegação segura;
- 3) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não execute manobras arriscadas, reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas. Não abandone o timão!; e
- 4) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abaloamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM - 03), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (Acesse a página da DPC - Contatos das Capitánias, Delegacias e Agências em todo o Brasil).

**Nº: 56/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
32.676/2018	Naufrágio	21/07/2017	Bote	Esporte e recreio	Rio Paraná, município de Panorama - SP.	Interior	1 Vítima fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Quando navegavam no Rio Paraná, município de Panorama - SP, com uma embarcação tipo Bote com propulsão a remo e classificada para atividade de esporte e recreio, os dois tripulantes não tinham habilitação e um deles ao tentar apoiar a embarcação no ponto de fundeio realizou movimento brusco o que provocou o desequilíbrio causando o adernamento seguido do emborcamento do bote. A provável imperícia do condutor associada à imprudência de suspender sem o devido material de salvatagem “colete salva-vidas” pode ter contribuído para a perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de danos materiais ou poluição do meio aquaviário.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas humanas;
- 2) É essencial que a bordo 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) O proprietário de uma embarcação é o responsável pela embarcação quanto ao que deve dotar a embarcação, pela manutenção e quanto ao emprego de pessoal habilitado nas fainas de bordo; e
- 4) A atenção e a cautela são fundamentais para a realização das fainas de bordo.

**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) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;
- 3) O preparo para suspender ou fundear deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal;
- 4) Atividades de esporte e recreio, principalmente em momentos de lazer, requerem atenção e cuidados redobrados por parte do condutor responsável da prática, tendo em vista a inexperiência dos passageiros; e
- 5) Se todos os tripulantes do bote estivessem usando colete salva-vidas, poderia ter sido minimizado o dano, não tendo a perda de uma preciosa vida humana.

**Nº: 57/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.718/2016	Colisão de barco a motor contra banhista	17/01/2016	Lancha motor	Transporte de passageiros	Encontro das Águas dos Rios Solimões e Negro, Manaus – AM.	Interior	1 Vítima não fatal

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

No decorrer do passeio turístico com embarcação não inscrita, o condutor parou a lancha no encontro das águas dos Rios Solimões e Negro, tendo autorizado o banho de passageiros, ao perceber que as pessoas estavam sendo levadas pela correnteza, acionou o motor para ir buscá-las, momento em que a vítima caiu n'água, pela popa da embarcação e foi sugada pelo hélice do motor em face do movimento de aceleração. A vítima sofreu lesões graves e amputação traumática de parte do membro inferior esquerdo. A imprudência do Comandante da embarcação culminou com o acidente deixando sequelas gravíssimas à vítima que quase perdeu sua preciosa vida.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e/ou cargas que transporta;
- 2) **Inscrição da Embarcação** - é o seu cadastramento na CP, DL ou AG, com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que após, de posse desse documento, a embarcação poderá trafegar na atividade para qual foi classificada; e
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para a realização das fainas de bordo, em especial, as manobras com a embarcação quando transportando passageiros.

**RECOMENDAÇÕES:**

- 1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em todas as manobras que executa;
- 2) **Item 0201 – NORMAM - 02/DPC** - todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil;
- 3) A atenção e a cautela são essenciais para uma manobra segura durante a realização dos serviços de bordo, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; e
- 4) **Ao suspender para um passeio turístico com passageiros o comandante deverá transmitir as medidas de precaução de segurança para que todos sigam corretamente e evite acidentes pessoais. Antes de engrazar, o condutor deve se certificar de que não há pessoas na água próximo à popa da embarcação;** e
- 5) Antes de autorizar ou permitir à prática de banho em áreas navegáveis, o condutor deverá observar a corrente local, a disponibilidade de coletes de segurança para todos os passageiros, se possível a utilização de “boias macarrão”, manter um tripulante vigiando os passageiros, para em caso de emergência, prontamente os recolher de forma adequada e segura.

**Nº: 58/2020**

PROCESSO Nº:	ACIDENTE/ FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.895/2016	Presença de vinte (20) clandestinos a bordo de navio estrangeiro	27/10/2015	Navio Mercante	Transporte de carga	Vila do Conde, Barcarena - PA	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

No decurso da travessia do porto do Apapa, na região dos Lagos – Nigéria com destino ao porto de Cape, Palmas – Libéria, quando da busca efetuada, foram encontrados dois clandestinos a bordo e entregues aos Agentes de serviço no porto. Após a desatracação quando o navio já se achava a cerca de duas milhas distante do porto, foi realizada nova inspeção e foram encontrados mais três clandestinos escondidos nos espaços abertos do guincho de carga no convés, tendo o Comandante comunicado, imediatamente, o ocorrido ao Agente do navio em Lagos na Nigéria, que determinou o desembarque imediato e foram transportados de lancha para terra.



Quando o navio navegava próximo à costa da África, o Comandante recebeu um comunicado dos armadores informando que deveria seguir para o Brasil com destino ao porto de Vila do Conde, em Barcarena – PA, a fim de carregar alumínio a granel. Após sete dias de viagem, foram encontrados mais quinze clandestinos a bordo que foram detidos, indagados e identificados como cidadãos nigerianos onde informaram que embarcaram no N/M pela escada de portaló quando o navio estava atracado no porto de Apapa/Nigéria. Os clandestinos apresentavam boas condições de saúde, receberam água, alimentação, vestuário e local apropriado para dormirem. Após chegada do N/M ao Brasil, no porto de Vila de Conde, Barcarena – PA foram entregues aos Agentes da Imigração da Polícia Federal, para os procedimentos usuais de praxe. Tendo como causa determinante, negligência por deficiência no serviço de vigilância do navio no porto.



#### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) É fundamental que os Comandantes de navios mantenham o controle rígido e efetivo para evitar o embarque de clandestinos a bordo;
- 2) Que houve falha no controle de permanência no navio, de pessoas estranhas aos serviços de bordo;
- 3) Falha na vigilância dos serviços de bordo pelo Vigia de Portaló;
- 4) Descumprimento da NORMAM-13/DPC Mod 30; e
- 5) Que os procedimentos de segurança constantes no **CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS sejam cumpridos.**

#### RECOMENDAÇÕES:

##### 1. Item 0403 NORMAM - 13/DPC Mod 30 – DAS ATRIBUIÇÕES DO IMEDIATO

###### - Ao Imediato compete:

- a) Substituir, legalmente, o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos. É a segunda autoridade de bordo, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação;
- b) Determinar, antes da saída dos portos, inspeção da embarcação a fim de localizar clandestinos porventura existentes ou o transporte ilegal de mercadorias; e
- c) Não permitir a permanência, no navio, de pessoas estranhas aos serviços de bordo.

##### 2. Item 0408 da NORMAM - 13/DPC Mod 30. Ao subalterno integrante do Serviço Geral de Convés

###### - Vigia de Portaló compete:

- a) Permanecer em seu posto e só se afastar em cumprimento de obrigação inerente ao seu cargo, solicitando, sempre que possível substituto;
- b) Impedir a entrada de pessoas estranhas a bordo, conforme as ordens que receber dando ciência ao Oficial de serviço de qualquer anormalidade nesse sentido; e
- c) Comunicar aos seus superiores qualquer ocorrência que observar ou que tiver conhecimento, relativa à segurança da embarcação;

##### 3. CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS - A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 prevê medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima.

**Requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte “A” do referido Código (ISPS CODE), que prevê a aplicação de medidas de segurança e:**

- a) **Oficial de proteção do navio** significa a pessoa a bordo do navio, responsável perante o comandante, designado pela Companhia como a pessoa responsável pela proteção do navio, incluindo a implementação e manutenção do plano de proteção do navio, e pela ligação com o funcionário de proteção da companhia e os funcionários de proteção das instalações portuárias.
- b) **Este Código se aplica aos seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:**
  1. Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;
  2. Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;
  3. Unidades móveis de perfuração em movimento; e
  4. Às instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
29.933/2015	Alagamento da câmara da eclusa por falha em sensor	12/03/2014	Rebocador	Empurrador	Nova Avanhandava - SP	Interior	Não houve

**SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:**

Embarcação em procedimento de eclusagem, no sentido jusante (**sentido da correnteza num curso de água da nascente para a foz**) para montante (**ponto mais próximo a nascente**) na eclusa superior da Usina Hidrelétrica (UHE) de Nova Avanhandava, quando foi observado que após o fechamento da porta de jusante e no início do enchimento da câmara da eclusa ocorreu a abertura indevida da porta de montante, causando o alagamento abrupto da câmara da eclusa. Ao perceber o operador da eclusa interviu acionando o fechamento da porta e parou o alagamento. Tendo como causa determinante a substituição do sensor nº 02 com características diferentes do sensor original que apresentava defeito sem realizar a necessária reparametrização pelo sistema VEGA (**um ajuste que seria necessário e suficiente para que o sistema de equalização de níveis funcionasse corretamente com o novo sensor**) e aplicação do procedimento de “Gestão de Mudanças” pela equipe de manutenção corretiva da empresa AES Tietê na medida em que um equipamento defeituoso foi substituído por um novo. O fato da navegação expôs o risco a fluatibilidade do rebocador, das vidas e fazendas de bordo decorrente de negligência durante a manutenção dos equipamentos. Não houve danos pessoais, materiais e nem ambientais.

**ENSINAMENTOS COLHIDOS:**

- 1) Durante a eclusagem, as embarcações deverão estar sob os cuidados de sua tripulação, vigiadas e convenientemente amarradas;
- 2) Dentro da eclusa o Comandante e os tripulantes devem observar as orientações que lhes forem dadas pelo operador da eclusa, com vistas a assegurar a rapidez na passagem, assim como a plena utilização e segurança na operação; e
- 3) Após a realização de manutenção corretiva com substituição de componentes nas máquinas ou equipamentos de alta complexidade, é fundamental que se faça a sincronização dos sistemas e todos os testes necessários a sua operacionalidade segura, isso, garante que todos os objetivos de funcionamento sejam plenamente alcançados.

**RECOMENDAÇÕES:**

1. **Acordo item 0909 da NORMAM-02/DPC Mod.10 - SINALIZAÇÃO CONVENCIONADA PARA ORDENAMENTO DA ECLUSAGEM**
  - a) As ordens de movimentações das embarcações, nas manobras de acostar no muro guia e entrada e saída da eclusa, serão informadas pelo operador da eclusa através do equipamento rádio, em canal perfeitamente definido, sendo posteriormente confirmadas pelos seguintes sinais luminosos, dispostos no muro-guia e na entrada da eclusa;
    - I. **Duas luzes encarnadas**, dispostas na horizontal - eclusa fora de operação/bloqueio de passagem;
    - II. **Uma luz amarela** - a embarcação deverá aguardar autorização para acostar no muro-guia ou para entrada na eclusa; e
    - III. **Uma luz verde** - a embarcação está autorizada a acostar no muro-guia ou adentrar a câmara da eclusa.
  - b) Quando a embarcação já estiver dentro da câmara da eclusa serão acionados, pelo operador da eclusa, os seguintes sinais sonoros:
    - I. Início e fim da operação de enchimento ou esvaziamento da eclusa: - um toque de sirene longo; e
    - II. Autorização para iniciar o procedimento de saída da eclusa:- dois toques de sirene longos.
2. **Acordo item 0912 da NORMAM-02/DPC Mod.10 - PROCEDIMENTOS DURANTE A ECLUSAGEM**
  - a) Durante a eclusagem, as embarcações deverão estar sob os cuidados de sua tripulação, vigiadas e convenientemente amarradas, sem poder, em caso algum, ser amarradas às portas, às escadas ou a outros locais senão aos cabeços flutuantes ou a outros dispositivos específicos para amarração. A amarração não deve ser desfeita até que seja dado o sinal sonoro de dois toques de sirene longos. As máquinas das embarcações só serão dispensadas após a conclusão definitiva da amarração pela popa e pela proa;
  - b) Dentro da eclusa os Comandantes e os tripulantes devem observar as orientações que lhes forem dadas pelo operador da eclusa, com vistas a assegurar a rapidez na passagem, assim como a plena utilização e segurança na operação;
  - c) As embarcações não devem permanecer nas eclusas por tempo superior ao necessário à operação de eclusagem, devendo as mesmas entrar ou sair imediatamente ao receberem o sinal sonoro correspondente;
  - d) As manobras solicitadas pelo operador da eclusa devem ser prontamente executadas, para se evitar atrasos nas eclusagens subsequentes;

- e) No convés aberto das embarcações, quando dentro das câmaras das eclusas, somente poderão circular os tripulantes que estiverem na faina de amarração, os quais obrigatoriamente deverão estar vestindo coletes salva-vidas; e
- f) É vedado o embarque, desembarque ou transbordo de passageiros, tripulantes ou carga no interior da eclusa ou em canais de acesso.

Nº: 60/2020

PROCESSO Nº:	ACIDENTE / FATO:	DATA:	TIPO DA EMBARCAÇÃO:	ATIVIDADE:	LOCAL:	ÁREA NAVEGAÇÃO DO OCORRIDO:	VÍTIMAS:
30.476/2016	Colisão com banhista	15/02/2015	Lancha motor	Esporte e recreio	praia de Guaecá, São Sebastião - SP	Interior	Não houve

#### SÍNTESE DA OCORRÊNCIA:



Durante manobra de fundeio de lancha a motor, ao engatar máquinas à ré, a embarcação atingiu um banhista que nadava no local, a vítima sofreu ferimentos na perna esquerda com cortes paralelos, típicos de ação do hélice de embarcação. O condutor não adotou medidas preventivas de segurança visando à salvaguarda da vida humana no mar, não observando se havia presença de banhistas na área, negligenciando a permanente vigilância que se fazia necessária no local. O acidente poderia ter sido evitado se o condutor respeitasse a área de banhistas e adotasse as práticas de segurança necessárias.

#### ENSINAMENTOS COLHIDOS:

- 1) O condutor tentou fundear a embarcação em área de banhistas em desacordo a NPCP, do representante da Autoridade Marítima local; e
- 2) Os condutores de embarcações não devem se aproximar da área de banhistas a menos de 200 metros e se o fizer, devem zelar pelo fiel cumprimento das Normas estabelecidas pela Autoridade Marítima quanto à segurança da navegação.

#### RECOMENDAÇÕES:

- 1) O condutor de uma embarcação deve observar o contido no item 0109 da NORMAM - 03/DPC, mantendo a atenção e cautela essenciais para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) O Condutor praticante de atividade de esporte e recreio deverá respeitar a delimitação estabelecida por balizamento náutico ou pontos de referência;
- 3) Manter a vigilância ao se aproximar da área de banhistas, respeitando os limites estabelecidos pela NORMAM;
- 4) As Regras de convivência entre banhistas e embarcações nas praias **nunca devem ser negligenciadas**. Afinal, você não quer que a sua diversão (e dos outros) se transforme numa tragédia por consequência de descuidados “bobos” que poderiam ser facilmente evitados.
- 5) **Não se pode navegar a menos de 200 metros da orla da praia;**
- 6) Para atracar, é preciso navegar perpendicularmente à orla, com velocidade máxima de 3 nós (5,5 km/h) e jamais ultrapassar a distância mínima de 50 metros;
- 7) Só é permitido desembarcar em praias com raias de marcação, sempre respeitando a velocidade máxima de 3 nós (5,5 km/h);
- 8) **Ao parar uma embarcação em áreas onde há presença de banhistas ou de praticante de esportes aquáticos, o Comandante deverá estabelecer medidas de precaução de segurança a fim de não causar acidentes, antes de engrazar os motores da embarcação, deverá se certificar de que não há pessoas na água próximo à popa da embarcação;**
- 9) **Acordo item 0108 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - ÁREAS DE SEGURANÇA**  
 Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:
  - a) a menos de duzentos (200) metros das instalações militares;
  - b) áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoelétricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com o a CP, DL ou AG da área;
  - c) fundeadouros de navios mercantes;
  - d) canais de acesso aos portos;
  - e) proximidades das instalações do porto;
  - f) a menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
  - g) áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e
  - h) **Em áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.**  
 Poderão determinar outro local de parada ou fundeio, a seu critério, quando a posição escolhida não for conveniente aos interesses da segurança das vidas humanas, da segurança da navegação, do ordenamento do espaço aquaviário, ou ao interesse de preservação do meio ambiente marinho.

## "ALERTA AOS NAVEGANTES"

*O cumprimento das Normas da Autoridade Marítima é condição fundamental para a consecução de uma mentalidade de segurança da navegação respeitando a salvaguarda da vida humana.*



*Os ensinamentos colhidos em decorrência dos Processos acima julgados neste Tribunal deram origem a 9ª Edição deste Boletim. Com base nesses ensinamentos oriundos de acidentes e fatos da navegação apresentamos agora uma síntese de recomendações, ações ou medidas que poderiam ser adotadas visando a não repetição futura de casos semelhantes aos apresentados nesta edição.*



## SÍNTESE DAS RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGANTES

Nº: 41/2020	Morte de pescador	Mar aberto
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>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, exercidas pela tripulação ou por outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima; e</p> <p>2) Conforme estabelece o item 0144 da NORMAM - 15/DPC - 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 de responsabilidade das empresas de mergulho e devem ser mencionadas nos Planos de Operação e comprovadas durante inspeções nas frentes de trabalho.</p>		

Nº: 42/2020	Queda a bordo de tripulante não habilitado seguida de morte	Mar aberto
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) O proprietário/condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</p> <p>2) A atenção e a cautela são essenciais para a realização segura das fainas de bordo;</p> <p>3) O proprietário e/ou o condutor de uma embarcação é o responsável por sua operação segura, devendo manter a manutenção em dia e atender o CTS com a tripulação especificada e qualificada para a atividade para que esteja classificada;</p> <p>4) A supervisão das fainas de bordo é essencial para a segurança da tripulação e da embarcação;</p> <p>5) Para qualquer singradura o CTS deve ser cumprido, tanto em número de tripulantes quanto em habilitação; e</p> <p>6) O uso de EPI pela a tripulação durante a realização das fainas em andamento é mandatório.</p>		

Nº: 43/2020	Abalroamento	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) Ao empreender uma singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo também o responsável pela segurança da embarcação, das pessoas e das fazendas de bordo;</p> <p>2) Um dos pilares da navegação é que uma embarcação deve ser conduzida por pessoal habilitado;</p> <p>3) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação devendo estar atento em todas as manobras que executa;</p> <p>4) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação segura;</p> <p>5) Para empreender qualquer singradura o condutor de uma embarcação deve ser habilitado e familiarizado com as regras de navegação contidas no RIPEAM e Normas da Autoridade Marítima - (NORMAM - 3/DPC, CAPÍTULO 5) a qual prevê que, para conduzir moto aquática é necessário habilitação naquela categoria, sendo 18 anos a idade mínima à prestação do exame;</p> <p>6) <b>Regra 13 do RIPEAM 72 – Ultrapassagem:</b>  <b>a) Toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra; e</b></p> <p>7) Não se devem fazer manobras arrojadas. Elas, quase sempre, acabam em tragédia.</p>		

Nº: 44/2020	Abalroamento	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>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;</p> <p>2) <b>Manutenção preventiva</b> é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A <b>manutenção</b> aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender;</p> <p>3) <b>Recomendações para FUNDEAR:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tipos de fundo onde os ferros unham bem são fundo de boa tença.</li> <li>- TENÇA – é o tipo ou qualidade do fundo.</li> </ul> <p>As melhores tenças: são os fundos de cascalho, areia e lama.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deve-se evitar os fundeadouros de areia dura ou que tenham pedras.</li> <li>- Bom fundeadouro:</li> <li>- Abrigado de ventos;</li> <li>- Profundidade adequada; e</li> <li>- Fundo de boa tença e sem declives.</li> <li>- Deve-se evitar fundear onde o espaço de giro da embarcação seja limitado. Quando várias embarcações fundearem próximas umas das outras, deve-se deixar espaço entre elas para que possam girar em redor da âncora.</li> </ul> <p>4) <b>Recomendações para suspender:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ligar o motor antes de suspender;</li> <li>b) Dar seguimento lento a vante para diminuir o ângulo da amarra com o fundo;</li> <li>c) Antes de suspender (arrancar o ferro), deve-se dar máquina adiante e posicionar a embarcação exatamente em cima do ponto de fundeio, para que a amarra fique na vertical e facilite o içamento; e</li> <li>d) Lembrar que a Boia de Arinque destina-se marcar o local exato onde se encontra o ferro. Utilizada nas embarcações de maior porte.</li> </ol>		

Nº: 45/2020	Colisão de navio estrangeiro com alto fundo seguida de água aberta	Área de navegação interior II
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) O Comandante é responsável por tudo e por todos a bordo. É, em princípio, o responsável legal pelas vidas humanas e cargas que transporta;</p> <p>2) <b>Antes de empreender uma navegação por um canal o Comandante deverá observar suas características e verificar a profundidade na carta náutica de modo a permitir uma navegação segura;</b></p> <p>3) O calado máximo está normalmente limitado pela profundidade mínima no canal, durante a maré alta. Em todo caso, sempre há pelo menos um local em algum lugar crítico, ao longo da passagem do mar aberto para o porto, que determina o calado máximo;</p> <p>4) Os navegantes devem estudar as cartas náuticas que dão os contornos de profundidade e posições dos sinais náuticos, juntamente com os Avisos aos Navegantes que forneçam informações sobre a probabilidade de mudanças de profundidade, mudanças em bancos de areia, processos de assoreamento e riscos à navegação envolvidos, sendo fundamental o apoio do prático daquele porto;</p> <p>5) Quando as profundidades em um canal mudam frequentemente, não é raro que se publiquem avisos aos navegantes, a intervalos regulares, com os valores atualizados das profundidades a bombordo, a boreste e no meio do canal;</p> <p>6) Para navegantes que não têm conhecimento do local e para aqueles que chegam de mar aberto e não têm acesso a informação mais recente, a incerteza sobre as profundidades atuais pode impor riscos de navegação inaceitáveis. Por esta, dentre muitas outras razões, os serviços de praticagem estão disponíveis em praticamente todos os portos. O prático é um agente local que se mantém informado das sondagens, pesquisas, condições de sinais e obstruções mais recentes; e</p> <p>7) Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM - 03), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (Acesse a página da <a href="#">DPC</a> - Contatos das Capitánias, Delegacias e Agências em todo o Brasil).</p>		

Nº: 46/2020	Colisão de embarcação não inscrita contra banhista	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Toda embarcação motorizada deve ser inscrita nas CP/DL/AG;</li> <li>2) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados para a condução segura e não exposição a risco das vidas e fazendas de bordo;</li> <li>3) De acordo com o item 0106 da NORMAM – 03/DPC - a área de banhistas compreende até o limite de 200 metros medidos a partir da linha da arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas onde se inicia o espelho d'água, sendo proibida a aproximação de embarcações; Deve-se evitar a navegação em área de banhistas e se o fizer, deve-se seguir as Normas da Autoridade Marítima e Normas e Procedimentos para as Capitânicas (NORMAM / NPCP); e</li> <li>4) A atenção e a cautela são essenciais para uma navegação e manobra segura com uma embarcação, sendo o condutor o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo.</li> </ol>		

Nº: 47/2020	Queda n'água de carga perigosa	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2) Para o manuseio de cargas perigosas é necessário o perfeito conhecimento do seu aspecto perigoso e sua classificação. Essa classificação, adotada mundialmente, é resultado de um trabalho conjunto e publicado pela International Maritime Organization (IMO) visando à segurança do aquaviário e à preservação do meio ambiente. Se estiver sendo transportada em tanques nos conveses externos, deverá ter sua amarração dobrada para aumentar a segurança;</li> <li>3) A estiva dos materiais no convés requer atenção do responsável da carga quanto à arrumação e peação do material de forma que este não venha representar perigo à segurança da navegação bem como expor a riscos as vidas de bordo; e</li> <li>4) <b>Peação</b> - consiste na amarração da carga às partes estruturais da embarcação ou a olhais e arganésus, especialmente colocados para este fim. O material empregado na peação vai desde cabos e correntes até redes especiais. A peação deve estar sempre bem apertada, e medidas devem ser tomadas para que o aperto possa ser recorrido em viagem, evitando folgas resultantes dos vários movimentos sofridos pela embarcação.</li> </ol>		

Nº: 48/2020	Naufrágio seguido de morte do condutor	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2) Toda embarcação motorizada deve possuir inscrição realizada nas CP/DL/AG; e</li> <li>3) 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.</li> </ol>		

Nº: 49/2020	Naufrágio	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2) É imprescindível que o condutor de uma embarcação seja habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;</li> <li>3) O preparo para suspender deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal;</li> <li>4) Se as duas pessoas estivessem usando colete salva-vidas, não teria sido ceifada uma preciosa vida humana; e</li> <li>5) <b>Em embarcações de borda livre reduzida a movimentação de passageiros a bordo deve ser mínima e sob supervisão do condutor.</b></li> </ol>		

Nº: 50/2020	Abalroamento	Área de navegação interior Próximo a Ilha dos Ratos, Guaratuba – PR.
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) Sendo o condutor o responsável pela segurança da embarcação das e vidas humanas que transporta, é mandatário que a Tripulação de Segurança esteja completa a fim de manter as condições de operação de uma determinada embarcação e para não expor a riscos a segurança da navegação e salvaguarda das vidas humanas;</p> <p>2) <b>Item 0101, Capítulo 1 da NORMAM - 02/DPC</b> - Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não tripulantes; e</p> <p>3) <b>Manutenção preventiva</b> é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A <b>manutenção</b> aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender.</p>		

Nº: 51/2020	Colisão de comboio contra ponte de adutora	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) O condutor habilitado deve ser conhecedor da manutenção preventiva de sua embarcação;</p> <p>2) Se beber não conduza. Passe o governo da embarcação para alguém que não tenha ingerido bebida alcoólica e seja habilitado. É terminantemente proibida a condução de embarcações por pessoas que tenham ingerido bebidas alcoólicas;</p> <p>3) <b>De acordo com o item 0309 da NORMAM - 07/DPC</b> - Visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores, caberá aos Agentes da Autoridade Marítima, no decorrer das atividades/exercícios da Inspeção Naval, quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez, solicitar ao condutor submeter-se ao teste com o etilômetro. Não consuma bebidas alcoólicas quando for conduzir uma embarcação;</p> <p>1) <b>Infrações às normas de tráfego:</b> conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias;</p> <p><b>Item 0101, Capítulo 1 da NORMAM - 02/DPC</b> - Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não tripulantes; e</p> <p>2) <b>Manutenção preventiva</b> é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A <b>manutenção</b> aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos motores de sua embarcação antes de suspender.</p>		

Nº: 52/2020	Queda n'água da escada de portaló	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) A atenção e a cautela são essenciais para uma manobra segura durante a realização dos serviços de bordo, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;</p> <p>2) Manutenção preventiva é toda a ação sistemática de controle e monitoramento, com o objetivo de reduzir ou impedir falhas no desempenho de equipamentos. A manutenção aumenta a confiabilidade e leva o equipamento a operar sempre próximo das condições em que saiu de fábrica, portanto, faça a manutenção nos equipamentos de sua embarcação antes de suspender;</p> <p>3) O cinto de segurança é um tipo de EPI que faz parte da proteção dos trabalhadores que executam suas atividades realizando trabalho em altura;</p> <p>4) Para saber como colocar o cinto de segurança para trabalho em altura da forma correta, é preciso se atentar ao uso do talabarte. O cinto de segurança deve ser utilizado juntamente com o talabarte e/ou trava-quedas, especialmente quando a atividade em altura precisar de uma movimentação maior do profissional; e</p> <p>5) <b>Infrações às normas de tráfego:</b> conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância</p>		



entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei. Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.

Nº: 53/2020	Abalroamento	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
1) <b>A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, <u>JAMAIS</u> deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática. A guarda da moto aquática é responsabilidade de seu proprietário;</b>		
2) <b>Sempre que o condutor terminar de utilizar a moto aquática, mesmo que seja uma breve parada, deverá ter o cuidado de retirar a chave da ignição da embarcação e guardá-la em lugar seguro;</b>		
3) <b>É importante lembrar a necessidade de respeitar as regras de navegação. Com isso, não se deve pilotar moto aquática a menos de 200 metros da praia em área destinada a banhistas, bem como empregá-la em área que não seja interior;</b>		
4) <b>As práticas de atividades com moto aquática denominadas de esporte e recreio exigem habilitação do condutor e habilidade para uma navegação segura, evitando assim acidentes e a salvaguarda dos banhistas locais; e</b>		
5) <b>A navegação também é um hobby praticado por muitos, principalmente no período de verão, no entanto, é indispensável ter conhecimento sobre as principais recomendações para segurança da navegação e cumpri-las.</b>		

Nº: 54/2020	Amputação traumática	Área de navegação interior II
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
1) <b>Nas operações de atracação/desatracação, por estarem sempre sob tensão, os cabos podem sofrer ocasional ruptura e acontecer o efeito chicote, sabendo disso os membros da equipe deverão sempre se posicionar em local seguro para evitar serem alcançados pelo efeito;</b>		
2) <b>Durante as manobras de atracação e/ou desatracação deve-se estabelecer um sistema de comunicação entre o comando da embarcação e o responsável pelas manobras das espias de proa e de popa, pois deste modo é assegurada uma comunicação bilateral, ou seja, aumenta a segurança dos envolvidos na manobra;</b>		
3) <b>Todos os marinheiros envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salva-vidas, Classe IV, aprovados pela Diretoria de Portos e Costas – DPC; e</b>		
4) <b>Nas manobras de atracar, desatracar, fundear os navios e outras manobras, exigem extrema cautela e atenção do Comandante onde o conhecimento do regime dos ventos, das correntes, e das restrições de espaço, se torne conveniente ou necessário para maior segurança.</b>		

Nº: 55/2020	Utilização da embarcação para prática de ato ilícito	Área de navegação interior II
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
1) <b>O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em todas as manobras que executa;</b>		
2) <b>A atenção na vigilância e a cautela são essenciais para uma navegação segura;</b>		
3) <b>Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não execute manobras arriscadas, reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas. Não abandone o timão!; e</b>		
4) <b>Leia o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM - 03), da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (Acesse a página da DPC - Contatos das Capitánias, Delegacias e Agências em todo o Brasil).</b>		

Nº: 56/2020	Abalroamento	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>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;</p> <p>2) O condutor de uma embarcação deve ser habilitado, sendo ele também o responsável pela segurança da embarcação;</p> <p>3) O preparo para suspender ou fundear deve ser cumprido com atenção e eficiência, para a segurança da navegação e do pessoal;</p> <p>4) Atividades de esporte e recreio, principalmente em momentos de lazer, requerem atenção e cuidados redobrados por parte do condutor responsável da prática, tendo em vista a inexperiência dos passageiros; e</p> <p>5) Se todos os tripulantes do bote estivessem usando colete salva-vidas, poderia ter sido minimizado o dano, não tendo a perda de uma preciosa vida humana.</p>		

Nº: 57/2020	Abandono de embarcação – “a deriva”	Área de navegação de mar aberto
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) O condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança da embarcação e da navegação devendo estar atento em todas as manobras que executa;</p> <p>2) <b>Item 0201 – NORMAM - 02/DPC</b> - todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil;</p> <p>3) A atenção e a cautela são essenciais para uma manobra segura durante a realização dos serviços de bordo, sendo o Comandante o responsável pela segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo; e</p> <p>4) <b>Ao suspender para um passeio turístico com passageiros o comandante deverá transmitir as medidas de precaução de segurança para que todos sigam corretamente e evite acidentes pessoais. Antes de engrazar, o condutor deve se certificar de que não há pessoas na água próximo à popa da embarcação; e</b></p> <p>5) Antes de autorizar ou permitir à prática de banho em áreas navegáveis, o condutor deverá observar a corrente local, a disponibilidade de coletes de segurança para todos os passageiros, se possível a utilização de “boias macarrão”, manter um tripulante vigiando os passageiros, para em caso de emergência, prontamente os recolher de forma adequada e segura.</p>		

Nº: 58/2020	Naufrágio	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p><b>1. Item 0403 NORMAM - 13/DPC Mod 30 – DAS ATRIBUIÇÕES DO IMEDIATO</b></p> <p><b>- Ao Imediato compete:</b></p> <p>a) Substituir, legalmente, o Comandante em todas as suas faltas e impedimentos. É a segunda autoridade de bordo, podendo, nessa qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação, sem que esta intervenção importe na diminuição da autoridade e responsabilidade de quaisquer outros integrantes da tripulação;</p> <p>b) Determinar, antes da saída dos portos, inspeção da embarcação a fim de localizar clandestinos porventura existentes ou o transporte ilegal de mercadorias; e</p> <p>c) Não permitir a permanência, no navio, de pessoas estranhas aos serviços de bordo.</p> <p><b>2. Item 0408 da NORMAM - 13/DPC Mod 30. Ao subalterno integrante do Serviço Geral de Convés</b></p> <p><b>- Vigia de Portaló compete:</b></p> <p>a) Permanecer em seu posto e só se afastar em cumprimento de obrigação inerente ao seu cargo, solicitando, sempre que possível substituto;</p> <p>b) Impedir a entrada de pessoas estranhas a bordo, conforme as ordens que receber dando ciência ao Oficial de serviço de qualquer anormalidade nesse sentido; e</p> <p>c) Comunicar aos seus superiores qualquer ocorrência que observar ou que tiver conhecimento, relativa à segurança da embarcação;</p> <p><b>3. CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS - A</b> Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 prevê medidas especiais para intensificar a segurança e proteção marítima.</p> <p><b>Requer que navios, companhias e instalações portuárias cumpram os requisitos relevantes da parte “A” do referido Código (ISPS CODE), que prevê a aplicação de medidas de segurança e:</b></p>		

a) **Oficial de proteção do navio** significa a pessoa a bordo do navio, responsável perante o comandante, designado pela Companhia como a pessoa responsável pela proteção do navio, incluindo a implementação e manutenção do plano de proteção do navio, e pela ligação com o funcionário de proteção da companhia e os funcionários de proteção das instalações portuárias.

b) **Este Código se aplica aos seguintes tipos de navios envolvidos em viagens internacionais:**

1. Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;
2. Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, a partir de 500 toneladas de arqueação bruta;
3. Unidades móveis de perfuração em movimento; e
4. Às instalações portuárias que servem tais navios envolvidos em viagens internacionais.

Nº: 59/2020	Colisão de barco a motor contra banhista	Área de navegação interior
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<b>1. Acordo item 0909 da NORMAM-02/DPC Mod.10 - SINALIZAÇÃO CONVENCIONADA PARA ORDENAMENTO DA ECLUSAGEM</b>		
a) As ordens de movimentações das embarcações, nas manobras de acostar no muro guia e entrada e saída da eclusa, serão informadas pelo operador da eclusa através do equipamento rádio, em canal perfeitamente definido, sendo posteriormente confirmadas pelos seguintes sinais luminosos, dispostos no muro-guia e na entrada da eclusa;		
I. <b>Duas luzes encarnadas</b> , dispostas na horizontal - eclusa fora de operação/bloqueio de passagem;		
II. <b>Uma luz amarela</b> - a embarcação deverá aguardar autorização para acostar no muro-guia ou para entrada na eclusa; e		
III. <b>Uma luz verde</b> - a embarcação está autorizada a acostar no muro-guia ou adentrar a câmara da eclusa.		
b) Quando a embarcação já estiver dentro da câmara da eclusa serão acionados, pelo operador da eclusa, os seguintes sinais sonoros:		
I. Início e fim da operação de enchimento ou esvaziamento da eclusa: - um toque de sirene longo; e		
II. Autorização para iniciar o procedimento de saída da eclusa:- dois toques de sirene longos.		
<b>2. Acordo item 0912 da NORMAM-02/DPC Mod.10 - PROCEDIMENTOS DURANTE A ECLUSAGEM</b>		
a) Durante a eclusagem, as embarcações deverão estar sob os cuidados de sua tripulação, vigiadas e convenientemente amarradas, sem poder, em caso algum, ser amarradas às portas, às escadas ou a outros locais senão aos cabeços flutuantes ou a outros dispositivos específicos para amarração. A amarração não deve ser desfeita até que seja dado o sinal sonoro de dois toques de sirene longos. As máquinas das embarcações só serão dispensadas após a conclusão definitiva da amarração pela popa e pela proa;		
b) Dentro da eclusa os Comandantes e os tripulantes devem observar as orientações que lhes forem dadas pelo operador da eclusa, com vistas a assegurar a rapidez na passagem, assim como a plena utilização e segurança na operação;		
c) As embarcações não devem permanecer nas eclusas por tempo superior ao necessário à operação de eclusagem, devendo as mesmas entrar ou sair imediatamente ao receberem o sinal sonoro correspondente;		
d) As manobras solicitadas pelo operador da eclusa devem ser prontamente executadas, para se evitar atrasos nas eclusagens subsequentes;		
e) No convés aberto das embarcações, quando dentro das câmaras das eclusas, somente poderão circular os tripulantes que estiverem na faina de amarração, os quais obrigatoriamente deverão estar vestindo coletes salva-vidas; e		
f) É vedado o embarque, desembarque ou transbordo de passageiros, tripulantes ou carga no interior da eclusa ou em canais de acesso.		

Nº: 60/2020	Presença de vinte (20) clandestinos a bordo de navio estrangeiro	Área de navegação interior Barcarena - PA
<b>RECOMENDAÇÕES:</b>		
<p>1) O condutor de uma embarcação deve observar o contido no item 0109 da NORMAM - 03/DPC, mantendo a atenção e cautela essenciais para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;</p> <p>2) O Condutor praticante de atividade de esporte e recreio deverá respeitar a delimitação estabelecida por balizamento náutico ou pontos de referência;</p> <p>3) Manter a vigilância ao se aproximar da área de banhistas, respeitando os limites estabelecidos pela NORMAM;</p> <p>4) As Regras de convivência entre banhistas e embarcações nas praias <b>nunca devem ser negligenciadas</b>. Afinal, você não quer que a sua diversão (e dos outros) se transforme numa tragédia por consequência de descuidados “bobos” que poderiam ser facilmente evitados.</p> <p>5) <b>Não se pode navegar a menos de 200 metros da orla da praia;</b></p> <p>6) Para atracar, é preciso navegar perpendicularmente à orla, com velocidade máxima de 3 nós (5,5 km/h) e jamais ultrapassar a distância mínima de 50 metros;</p> <p>7) Só é permitido desembarcar em praias com raias de marcação, sempre respeitando a velocidade máxima de 3 nós (5,5 km/h);</p> <p>8) <b>Ao parar uma embarcação em áreas onde há presença de banhistas ou de praticante de esportes aquáticos, o Comandante deverá estabelecer medidas de precaução de segurança a fim de não causar acidentes, antes de engrazar os motores da embarcação, deverá se certificar de que não há pessoas na água próximo à popa da embarcação;</b></p> <p>9) <b>Acordo item 0108 da NORMAM-03/DPC Mod 3 - ÁREAS DE SEGURANÇA</b>        Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) a menos de duzentos (200) metros das instalações militares;</li> <li>b) áreas próximas às usinas hidrelétricas, termelétricas e nucleoeletricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com o a CP, DL ou AG da área;</li> <li>c) fundeadouros de navios mercantes;</li> <li>d) canais de acesso aos portos;</li> <li>e) proximidades das instalações do porto;</li> <li>f) a menos de 500 (quinhentos) metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;</li> <li>g) áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e</li> <li><b>h) <u>Em áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.</u></b></li> </ul> <p>Poderão determinar outro local de parada ou fundeio, a seu critério, quando a posição escolhida não for conveniente aos interesses da segurança das vidas humanas, da segurança da navegação, do ordenamento do espaço aquaviário, ou ao interesse de preservação do meio ambiente marinho.</p>		