



TRIBUNAL MARÍTIMO

A CORTE DO MAR BRASILEIRA



“Justiça e Segurança para a Navegação”

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Edição nº 19 - 17 de ABRIL de 2023

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

ABALROAMENTO

Um navio mercante atingiu outra embarcação no momento de suspender.

NAUFRÁGIO

Embarcação tipo canoa à motor, sofre no mar com mudança repentina das condições metereológicas

ENCALHE DE EMBARCAÇÃO

Uma embarcação tipo lancha à motor encalhou durante atividade de esporte e recreio em Angra dos Reis - RJ.

EMPREGO DE EMBARCAÇÃO EM ATIVIDADE NÃO QUALIFICADA

Embarcação de Esporte/Recreio utilizada ilegalmente para transporte de passageiros.

ÍNDICE

03 MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE

04 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- 01 Acidente de trabalho com estivador dentro do porão de navio estrangeiro
- 02 Acidente de trabalho sofrido à bordo de embarcação em faina de pesca
- 03 Abalroamento
- 04 Abalroamento
- 05 Abalroação durante a manobra de desatracação
- 06 Abalroamento e queda de passageiro na água
- 07 Naufrágio
- 08 Embarque de clandestino
- 09 Abalroamento
- 10 Colisão de embarcação com tubulação submersa da draga
- 11 Colisão de embarcação com tubos de dragagem seguido de naufrágio
- 12 Encalhe
- 13 Explosão seguido de incêndio e naufrágio
- 14 Emprego irregular de embarcação
- 15 Naufrágio - SE
- 16 Paralização de motor durante manobra
- 17 Queda na água de condutora de moto aquática
- 18 Colisão com banhista
- 19 Queda de veículo na água durante o embarque
- 20 Queda de motocicleta e seu piloto na água durante embarque

BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

Direção Presidente: Vice-Almirante (RM1) Ralph Dias da Silveira Costa

Redator: CC (RM1) Benedito Ferreira de **Farias**

Revisão Ortográfica: 1Ten (RM2-T) **Yonnas** Jardim Gabriel

SO-RM1-ES **Geová** da Cruz Araújo

SO-RM1-FR **Antônio Rêgo** Filho

Redator Assistente: SO-ES **Cleber** Luiz de Carvalho

Diagramação

TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/nº, Praça XV de Novembro

CEP: 20021-000, Rio de Janeiro - RJ

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

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

Conheça mais sobre o nosso Tribunal, visite a nossa página na internet: <https://www.marinha.mil.br/tm/>, Inclusive, por intermédio de nossa ouvidoria poderá apresentar sugestões de aprimoramento.

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



RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



A 19ª Edição do Boletim dos Acidentes Julgados no Tribunal Marítimo vem na esteira das edições anteriores, obedecendo às mesmas abordagens com foco na consolidação de uma mentalidade de segurança da navegação. Nosso objetivo é apresentar os acidentes e fatos mais relevantes que devem chegar ao conhecimento das comunidades marítima, fluvial, náutica, portuária e dos profissionais do Direito Marítimo, sendo este Boletim portador de lições importantes para os navegantes.

Trabalhar preventivamente, estimulando a conscientização da sociedade por meio do conhecimento dos inúmeros acidentes ocorridos, é o fator que julgamos de maior relevância para a redução dos acidentes e fatos da navegação e assim salvaguardar a vida humana. Para essa conscientização é primordial o conhecimento pelos navegantes das circunstâncias, causas determinantes e consequências do ocorrido, de modo a gerar correções e precauções em situações idênticas.

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

Agradecemos a atenção dedicada dos nossos leitores. Naveguem com segurança! Boa leitura!

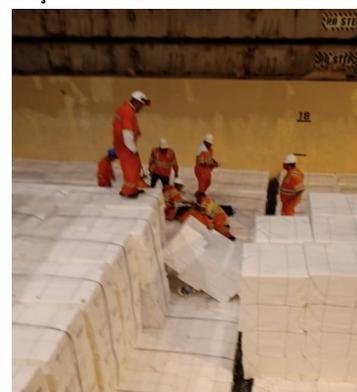
RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo



ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO



Nº: 1/2023	PROCESSO Nº 28.299/2013
Acidente / Fato:	Acidente de trabalho com estivador dentro do porão de navio estrangeiro
Data:	07/02/2012
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de chapas de aço
Local:	Terminal de Produtos Siderúrgicos de Praia Mole - ES
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	1 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho com estivador ocorrido dentro do porão de navio estrangeiro. Atropelamento por empilhadeira causando lesão corporal de natureza gravíssima. Durante a atividade de carregamento de placas de aço no porão nº 3 de um navio mercante de bandeira estrangeira, um estivador, exercendo a função de sinaleiro, no turno de 01h às 07h horas, foi atingido por uma empilhadeira que era conduzida em marcha à ré por outro também estivador empilhadeirista. Consta nos Autos do Processo que o alarme sonoro de movimentação à ré da empilhadeira fora desligado pelo operador, que a vítima estava sob a carga sinalizando para o operador da ponte rolante durante sua descida para o porão, local, portanto, onde ele deveria estar naquele momento. Dessa manobra materializou o acidente, causando lesão corporal de natureza gravíssima à vítima, que teve sua perna direita amputada. O Órgão de Gerenciamento de Mão Obra (OGMO) diz que não existe um plano de manobra da empilhadeira dentro do porão, mas um plano de carga, de maneira que essa seja acomodada com vistas no melhor uso do espaço e de forma que não provoque o adernamento do navio. Que essas regras de segurança são de conhecimento de todos os trabalhadores, passam por treinamento organizados pelo próprio OGMO, antes do início das operações através de reuniões de segurança organizadas pelo Operador Portuário a fim de repassarem as medidas de segurança a serem observadas na operação específica. O fato da navegação teve como causa determinante a movimentação da empilhadeira por rota diferente da anteriormente traçada e com o alarme de marcha à ré desligado pelo operador do equipamento, somada à distração da vítima atenta a descida da carga para o porão com a empilhadeira ainda em movimento e à omissão na fiscalização do equipamento e da execução do trabalho dentro do porão por parte dos responsáveis. Decorrente de imprudência do operador do equipamento e negligência do supervisor da estiva e da empresa operadora portuária. Não houve danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que sejam adotados procedimentos de segurança durante as fainas marinheiras a bordo. Em especial, quando houver fainas simultâneas a fim de não expor a riscos as vidas de bordo;
- 2) Os trabalhadores portuários devem cumprir rigorosamente as medidas de precaução de segurança constantes na Norma Regulamentadora NR-29, caso contrário, estão sujeitos a ocorrência de acidentes a bordo, nos porões de navios;
- 3) NÃO se devem realizar trabalhos nos porões de navios sem que tenha participado das orientações de segurança transmitidas pelo Operador Portuário; e
- 4) Durante as operações com os aparelhos de guindar e empilhadeiras a bordo, estes, devem emitir sinais sonoros e luminosos durante seus deslocamentos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Durante a realização dos trabalhos de carregamento/descarregamento de navios, os trabalhadores portuários devem ficar atentos as medidas de precaução de segurança estabelecidas e supervisionadas pelo Operador Portuário.
- 2) A Norma Regulamentadora NR-29 regula a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilita os primeiros socorros a acidentados e alcança as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.
- 3) **29.1.4 – Competências dos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO, conforme o caso:**
 - a) cumprir e fazer cumprir esta NR no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;
 - b) fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando-se pelo correto uso;

c) cumprir e fazer cumprir a norma de segurança e saúde no trabalho portuário e as demais Normas Regulamentadoras expedidas pela Portaria MTb n.º 3.214/78 e alterações posteriores; (Alterada pela Portaria MTE n.º 1.895, de 09 de dezembro de 2013); e

d) fazer a gestão dos riscos à segurança e à saúde do trabalhador portuário, de acordo com as recomendações técnicas do SESSTP e aquelas sugeridas e aprovadas pela CPATP, em consonância com os subitens 29.2.1.3, alíneas “a” e “b”, e 29.2.2.2, respectivamente. (inserida pela Portaria MTE n.º 895, de 09 de dezembro de 2013).

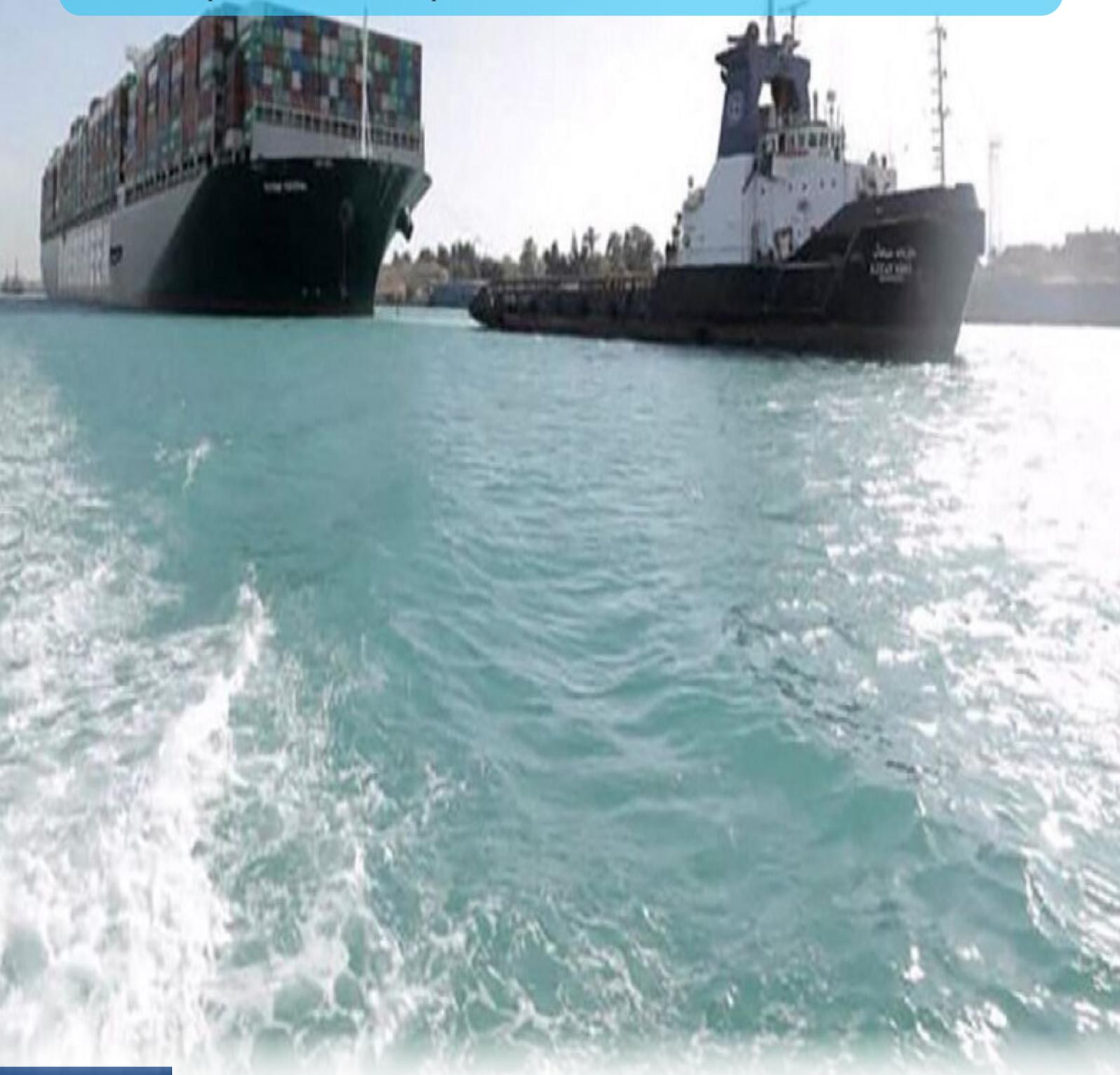
4) 29.1.4.2 Compete ao OGMO ou ao empregador:

a) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto nesta NR;

b) responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos equipamentos de proteção individual - EPI e equipamentos de proteção coletiva - EPC, observado o disposto na NR -6;

c) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA - no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR -9; e

d) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7.



Nº: Nº 2/2023	PROCESSO Nº 29.338/2014
Acidente / Fato:	Acidente de trabalho sofrido a bordo de embarcação em faina de pesca
Data:	17/07/2014
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesca
Local:	Proximidade do porto de Ilhéus - BA
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho sofrido por mestre a bordo de embarcação em faina de pesca, nas proximidades do porto de Ilhéus, BA, quando iniciava os procedimentos de partida do motor, resultando-lhe amputação parcial do dedo indicador da mão direita; sem notícias de danos à embarcação, tampouco poluição ao meio ambiente aquaviário. Um barco de pesca navegava nas proximidades do porto de Ilhéus, em fainas de recolhimento de rede de pesca de camarão, quando, após o procedimento de arrasto, a embarcação parou. Em seguida foram puxar a rede de pesca. Ao término da faina, o Contramestre de Pesca se deslocou para praça de máquinas para iniciar os procedimentos de partida do motor da embarcação sem fazer uso de luvas de proteção, estas inexistentes a bordo, (item 12.04 alínea “c” da NR 12, do MTE), situação agravada pelas pequenas dimensões do local e a falta de proteção da polia, expondo em grave risco a incolumidade da vida do tripulante e que não tardou a se consumir com os graves ferimentos sofridos pela vítima, ao tentar acionar a partida do motor (giro da manivela) ficou com o dedo indicador da mão direita preso entre a correia e a polia, só conseguindo soltá-lo após a realização do ciclo em volta da polia, resultando em “amputação traumática parcial do dedo indicador da mão direita” do tripulante. A falta de proteção da polia, foi determinante para a consumação do acidente, decorrente das condutas imprudente e negligente do próprio mestre do Barco de pesca.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os proprietários de embarcações devem conhecer as manobras marinheiras de bordo e DEVEM equipar suas embarcações com EPI, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Atenção navegante! NÃO suspenda com uma embarcação apresentando falhas de segurança em seus equipamentos, em especial, quando se tratar do meio de propulsão (motor);
- 3) Ao suspender SEM os equipamentos de proteção da polia, o comandante da embarcação assumiu o risco para a ocorrência de acidente com o pessoal de bordo; e
- 4) Os Proprietários/Armadores de embarcações NÃO devem suspender sem que a tripulação de segurança esteja em conformidade com o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Mestre da embarcação deverá adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou 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 além de sanções penais previstas em Lei;
- 2) A quantidade dos tripulantes embarcados, estabelecida como tripulação de segurança e suas respectivas categorias, DEVE figurar de acordo com o CTS da embarcação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima de modo que cada um de bordo exerça sua tarefa conforme sua qualificação profissional; e
- 3) Ao sair com sua embarcação, inspecione com atenção quanto a vazamentos de combustível, principalmente no compartimento dos motores; verifique as fiações elétricas e os fusíveis dos quadros elétricos; substitua as tubulações de combustível gastas; isto evitará um incêndio a bordo.

Nº: 3/2023	PROCESSO Nº 29.458/2015
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	08/12/2013
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Graneleiro
Local:	Baía de Santos - SP
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante de bandeira estrangeira classificado para transporte de graneis e navegação de longo curso, encontrava-se fundeado na baía de Santos, no fundeadouro 2 para inspeção dos porões, quando, ao suspender para outro fundeadouro, mesmo tentando ajustar a velocidade e o rumo, a forte corrente de boreste (BE), puxou o navio em direção a outro navio que estava fundeado, provocando o abalroamento. Quando içou o ferro o navio estava há uma distância de 2,9 quartéis de amarra do outro navio, fundeado nas proximidades. No momento do suspender, o navio começou girar para BE vindo a atingir a ré da outra embarcação, resvalando a popa desse com a escada de portaló, entre as cavernas 5 e 15. Erro ao desconsiderar as medidas de precaução de segurança que se faziam necessárias, conforme consta no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), deixando de cumprir as Regras 5, 6 e 7. O erro de manobra do comandante foi determinante para a ocorrência do acidente, decorrente de sua imperícia e negligência, pela inobservância das medidas de precaução de segurança. Não houve registro de acidentes pessoais e nem de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de um navio é o responsável pela segurança da embarcação e dos tripulantes, no que se refere às precauções de segurança para proteção da carga e fazendas de bordo;
- 2) **ATENÇÃO À MANOBRA COMANDANTE!!** ao fundear, o faça com baixa velocidade e utilize um comprimento de amarra adequado, considerando a amplitude da maré e as embarcações próximas para não colocar em risco a segurança do navio e da navegação;
- 3) **ARTE NAVAL 12.42.1. Generalidades** – A manobra de fundear um navio é uma faina que requer estreita coordenação entre as estações envolvidas. Deve ser organizada de maneira que seus integrantes constituam uma equipe homogênea, adestrada e capaz de não só realizar seu trabalho específico, mas também possuir o conhecimento necessário sobre as atividades conduzidas pelas demais estações, a fim de bem compreender a manobra em seu conjunto;
- 4) Sempre que possível, deve-se demandar o fundeadouro aproado ao vento ou à corrente, porque assim já se toma a orientação que o navio vai ter quando fundeado. Se as condições do local não permitirem a aproximação nesse rumo, obrigando o navio a seguir atravessado ao vento ou à corrente, deve-se largar o ferro de barlavento, para evitar que o navio venha sobre a amarra ao cair para sotavento; e
- 5) **ATENÇÃO !** Quando em navegação visual, **NÃO** se deve desconsiderar as regras do RIPEAM.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Comandante! Se na ocasião de suspender o navio não estiver aproado à saída do fundeadouro e se a evolução for difícil por causa de corrente, vento forte, ou pouco espaço, o melhor é guinar com auxílio do ferro antes de arrancá-lo, isto é, fazer cabeça sobre o ferro. Para esta manobra, recolhe-se o excesso de amarra, deixando-a a pique de estai, quando terá um filame aproximadamente igual a uma vez e meia a profundidade do fundo. Carrega-se o leme para o bordo do ferro que está na água e, se o navio tiver um hélice, dá-se adiante com a máquina devagar, tendo o cuidado de não forçar a amarra. Se o navio tiver dois hélices, a manobra é facilitada e se procura girar sobre a quilha, aguentado pelo ferro. Pouco antes de aproar ao rumo desejado, param-se as máquinas e suspende-se o ferro;
- 2) Ao escolher um ponto de fundeio, procure um lugar abrigado de ventos e correntes;
- 3) São os seguintes os requisitos de um bom fundeadouro:
 - (a) ser abrigado, sem ou com pouco vento, corrente e vagas;
 - (b) ser de pouca profundidade, evitando largar um grande filame;
 - (c) apresentar fundo de boa tença;

(d) o fundo não deve possuir gradiente acentuado, porque é mais difícil para o ferro unhar e o navio fica sujeito a garrar quando estiver portando pela amarra no lado de maior profundidade; e

(e) deve haver bastante espaço para o giro do navio fundeado. A área livre de obstruções que um navio necessita para fundear é equivalente a um círculo de raio igual à soma do flume mais o comprimento do navio.

5) A aproximação para o ponto de fundeio é executada de modo que o navio largue o ferro exatamente no local desejado, levando em conta as condições meteorológicas (visibilidade, vento e corrente reinantes na área); e

6) REGRA 7 do RIPEAM: Risco de Abalroamento - Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.



Nº: 4/2023	PROCESSO Nº 32.452/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	20/09/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de Cargas a granel
Local:	Baía de São Marcos – MA
Área de Navegação:	Mar Aberto
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante, graneleiro, de bandeira estrangeira, encontrava-se em manobra de aproximação para fundeio na Baía de São Marcos, passando pelas boias 01 e 02 do canal de acesso, em direção ao fundeadouro 04 a uma velocidade de 15,3 nós. Ao parar as máquinas, mas ainda com seguimento a diante, deu-se máquina atrás (toda força) no intuito de se afastar de outro navio que se encontrava fundeado, realizou manobra evasiva para se afastar da embarcação. No entanto a forte corrente de maré o empurrou lateralmente em direção a proa do outro navio que fez chamada via VHF e soou o apito para alertá-lo, solicitando que manobrasse para passar com uma distância segura o que não foi atendido e atingiu o costado do outro navio, na altura do porão nº 01, e em seguida a proa, momento em que a amarra se partiu, atingindo a seguir a bochecha de boreste (BE) até a altura do porão nº 05. O abalroamento foi materializado causou danos materiais ao navio atingido com avarias nas chapas do costado, do convés, e teve as balastradas entortadas, além da perda do ferro e da amarra de bombordo (BB). O navio que provocou o abalroamento sofreu danos em dois tanques de lastros e no compartimento da máquina do leme. Consta nos autos do processo que o acidente da navegação ocorreu pela imperícia do Comandante que se traduz na má avaliação e percepção de risco por ocasião da manobra de fundeio. Apesar de haver espaço suficiente para a manobra do navio sem risco de abalroamento, não foram observadas as Regras 5, 6 e 7 do RIPEAM, a corrente e a distância segura entre os navios. O acidente teve como causa determinante o erro de planejamento da manobra de fundeio, que não considerou a correnteza provocada pela variação de maré do local, como decorrente da imperícia do Comandante do navio que provocou o abalroamento. Não houve danos pessoais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os Comandantes de embarcações devem zelar pela segurança da navegação; além disso, conhecer as manobras marinheiras e os procedimentos de segurança de bordo, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Comandante NÃO devia ter entrado com o navio na área de fundeio sem ter feito o planejamento de fundeio, tal atitude colocou em risco a segurança do navio, das fazendas de bordo e a segurança da navegação;
- 3) O Comandante NÃO devia ter descumprido as REGRAS 5, 6 e 7 do RIPEAM, que estabelece a segurança da navegação;
- 4) ATENÇÃO À MANOBRA COMANDANTE! ao fundear, o faça com baixa velocidade e utilize um comprimento de amarra adequado, considerando a amplitude da maré e as embarcações próximas para não colocar em risco a segurança do navio e da navegação; e
- 5) ATENÇÃO NAVEGANTE! Às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Comandante de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como das atividades nela desenvolvidas, exercidas pela tripulação, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima além de sanções penais previstas em Lei;
- 2) REGRA 5 do RIPEAM: Vigilância - Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 3) REGRA 6 do RIPEAM: Velocidade de Segurança - Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

4) Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:

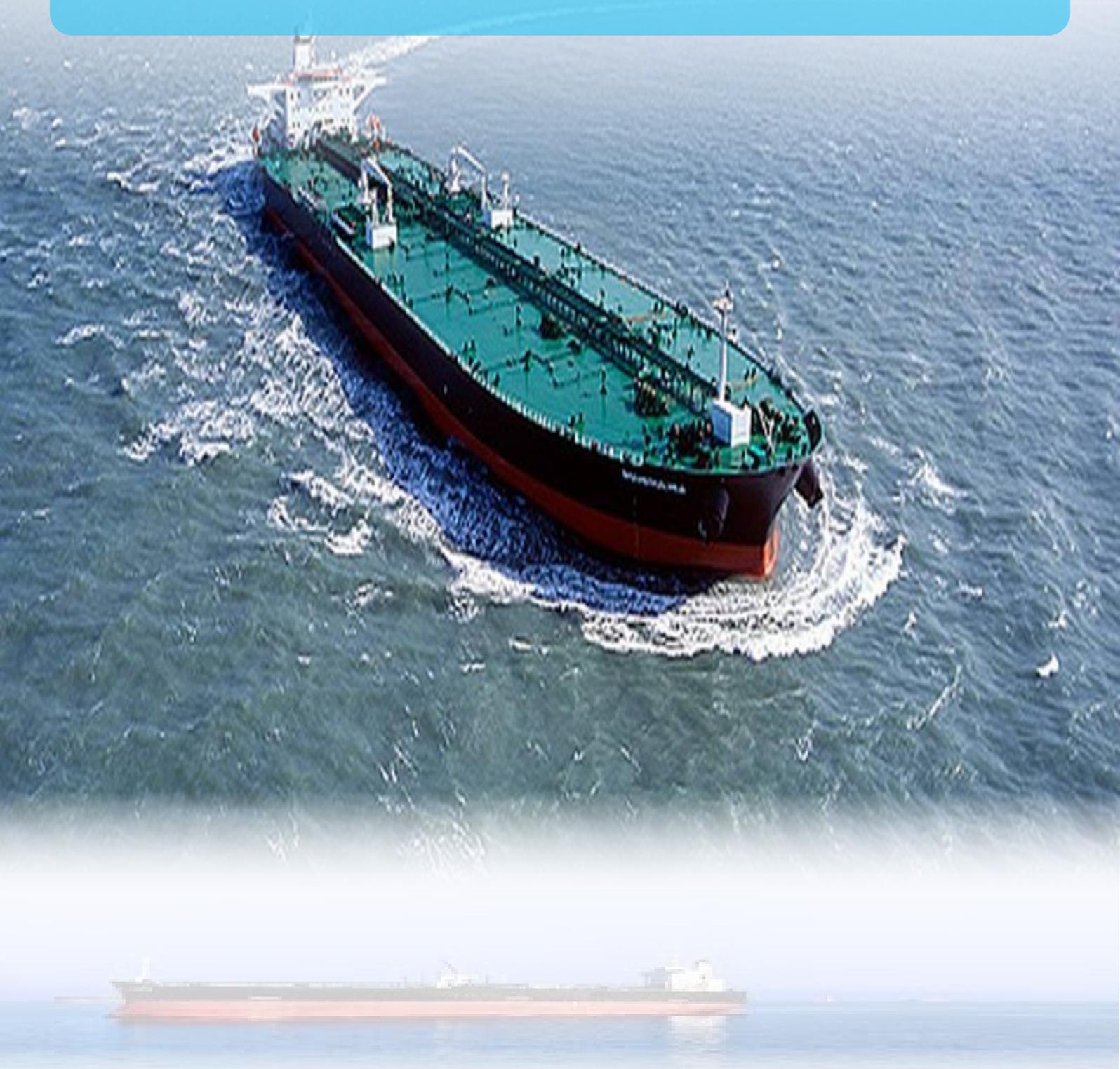
o grau de visibilidade, a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações, a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes; e

5) REGRA 7 do RIPEAM: Risco de Abalroamento -

(a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

(b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados; e

(c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade.



Nº: 5/2023	PROCESSO Nº 30.276/2015
Acidente / Fato:	Abalroação durante a manobra de desatracação
Data:	14/03/2015
Tipo da Embarcação:	Escuna
Atividade:	Turismo náutico
Local:	Praia de Laranjeiras, Camburiú - SC
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente da Navegação envolvendo uma Escuna, classificada para turismo náutico, por ocasião da desatracação de um píer existente na Praia de Laranjeiras contra outra embarcação tipo lancha que se encontrava fundeada na direção do trapiche. Consta nos Autos do Processo que a escuna, estava atracada no píer com a proa voltada para o mar e a lancha estava fundeada bem à frente, cerca de setenta metros de distância com a sua proa também voltada para o mar. Que saiu do trapiche em linha reta, para depois guinar para bombordo (BB), manobra esta com o intuito de evitar que sua embarcação colidisse com o trapiche e seguiu em frente e guinou levemente para BB, momento em que percebeu que havia passado bem próximo da popa da lancha, depois viu os proprietários da lancha na água, próximo à proa, por bombordo, sem coletes salva vidas e ainda, uma prancha “stand up” próximo à popa da lancha. Que em razão disso, resolveu retornar para perguntar se havia acontecido algo. A proa da escuna passou por sobre a lancha e raspou a popa quebrando a escada, avariando a rabeta e o verdugo trazeiro. Cabe ressaltar que a lancha sinistrada encontrava-se fundeada em local permitido conforme item 2 da alínea b da NORMAM-03/DPC. O Condutor da escuna deixou de observar com a devida vigilância ordinária requerida durante a manobra de desatracação da mesma, a presença da embarcação abalroada, e conseqüentemente, o acidente foi materializado devido a sua imprudência e negligência ao não observar as Regras 5,7,(a) 8(a) e 18(a) II do RIPEAM, incorporadas pela NORMAM-2/DPC, Capítulo 11, itens 1105, 1107, 1108e 1118, expondo a risco a segurança da navegação, bem como a incolumidade e segurança das vidas dos de bordo das embarcações envolvidas, risco esse que se concretizou com o acidente da navegação em pauta. Houve danos patrimoniais na lancha sinistrada, mas sem danos pessoais nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura é imprescindível que os Comandantes de embarcações sejam qualificados para empregar a embarcação na atividade para qual foi classificada e não expor a riscos as vidas humanas, fazendas de bordo e a segurança da navegação;
- 2) É imprescindível que antes de suspender os Comandantes adotem medidas de precaução de segurança e mantenham vigilância constante nas imediações a fim de evitar abalroamento ou colisão com outras embarcações atracadas ou fundeadas nas proximidades dos atracadouros;
- 3) Faça o planejamento de sua singradura. Verifique se a sua embarcação possui as cartas náuticas da região onde pretende navegar. Conheça as características dos faróis e da sinalização náutica; e
- 4) **ATENÇÃO NAVEGANTE!** As embarcações navegando em águas sujeitas às condições específicas ficam submetidas às prescrições regionais que regulamentam as particularidades para aquela área, além da legislação nacional vigente.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É dever de todo Comandante de embarcação zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 2) As condições de acesso, permanência, estacionamento, tráfego e saída das embarcações nos portos, fundeadouros, rotas e canais, são estabelecidas pelas CP/DL/AG, por meio de suas Normas de Procedimentos (NPCP/NPCF), em águas de suas áreas de jurisdição;
- 3) Leia e conheça o RIPEAM, as normas da Capitania dos Portos de sua área dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAN 03/DPC, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações, com acesso na página www.dpc.mar.mil.br.

Nº: 6/2023	PROCESSO Nº 29.560/2015
Acidente / Fato:	Abaloamento e queda de passageiro na água
Data:	13/09/2014
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca x Lancha a Motor
Atividade:	Pesqueira
Local:	Rio Preguiça , Barreirinha - MA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Consta nos autos que uma embarcação pesqueira de casco de madeira e uma lancha de casco de fibra de vidro, classificada para transporte de passageiros encontravam-se navegando no rio Preguiça. O Barco de Pesca descia o rio pela margem esquerda vindo de Barreirinhas com destino a comunidade de Mandacaru, enquanto que a Lancha a motor suspendeu do município de Mandacaru e subia o rio pela mesma margem em direção ao centro de Barreirinhas. Ou seja, navegavam em sentidos opostos em rumo de colisão (Roda a Roda). A lancha transportava onze passageiros, o condutor e uma guia turística e todos a bordo estavam usando o colete salva-vidas. O condutor do B/P navegava com sua embarcação na margem direita (de montante para jusante), contrária à que deveria trafegar e a lancha que subia em rumo contrário, desenvolvia alta velocidade, desse modo, numa curva, as embarcações ao se avistarem, ambas guinaram para bombordo (BB), onde a lancha atingiu a bochecha de boreste (BE) do B/P, materializando o abaloamento. Em decorrência da falta de atenção dos condutores e a inobservância das Regras do RIPEAM, todos os passageiros da lancha caíram na água e sofreram ferimentos, sendo que uma das vítimas veio a óbito dias após o acidente. A lancha teve perda total e o B/P sofreu pequenos danos na proa. Não houve registro de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os condutores de embarcações observem as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Condutor de uma embarcação DEVE conhecer as REGRAS de segurança da navegação e empregá-las sempre que estiver navegando a fim de não expor a risco a segurança da navegação e das vidas humanas conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
- 3) Se o condutor tivesse observado as regras e precauções de segurança da navegação constantes na Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-03/DPC), possivelmente não teria sido ceifada uma preciosa vida humana; e
- 4) A não observância das regras de navegação pode trazer sérios riscos à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação;
- 2) Esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal).
- 3) REGRA 5 do RIPEAM-Vigilância
Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação e do risco de colisão;
- 4) REGRA 6 do RIPEAM - Velocidade de Segurança
Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes; e
- 5) REGRA 9 do RIPEAM - Canais Estreitos
 - (a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste;

(b) Uma embarcação não deverá cruzar um canal estreito ou via de acesso quando, ao fazê-lo, interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro desse canal ou via de acesso; e

(c) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações possam estar ocultas devido a obstáculos, deverá navegar com atenção e cuidado redobrados, bem como emitir o sinal sonoro apropriado disposto na regra 34.

6) REGRA 14 do RIPEAM - Situação de Roda a Roda

(a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra;

(b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação; e

(c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.



Nº: 7/2023	PROCESSO Nº 29.781/2015
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	16/03/2014
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Tocantins, Porto Nacional - TO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa a motor, sem nome, sem inscrição, conduzida por pessoa não habilitada, suspendeu para uma pescaria no Lago da Usina Hidrelétrica de Lajeado. Chegando ao local, a embarcação foi amarrada em um tronco de árvore fixo e, em seguida, o grupo de pessoas embarcadas deu início à pescaria. Por volta das 16h, aproximadamente, o grupo percebeu mudança repentina das condições meteorológicas, que já começava comprometer a estabilidade da embarcação; com isso, resolveram partir do local, e quando o condutor deu partida no motor foi constatada uma grande quantidade de água a bordo proveniente das ondas formadas pelos ventos. Percebendo que não havia mais possibilidade de permanecer na embarcação, o condutor e os demais passageiros pularam na água; logo em seguida a canoa começou a naufragar. Dois dias após o acidente, o grupo de Bombeiros com auxílio de civis voluntários, encontrou os corpos das duas passageiras que haviam sumidas no dia do acidente a cerca de 8km de distância de onde foram resgatados os sobreviventes. As condutas imprudentes, imperitas e negligentes do condutor e proprietário da embarcação, ao conduzir sua canoa sem habilitação, estando ainda, sem os coletes salva-vidas em número suficiente para todos os tripulantes, colocou em grave risco a segurança do tráfego aquaviário, da própria embarcação e das vidas de bordo, risco este que se sucedeu com o naufrágio da embarcação e o óbito das duas passageiras. Essa série de erros foi determinante para a ocorrência do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de uma embarcação é o responsável pela segurança das vidas humanas que transporta devendo estabelecer a bordo regras de segurança a fim de não expor a riscos as preciosas vidas humanas e das fazendas de bordo;
- 2) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados nas respectivas categorias que a legislação exige, observando sempre as Normas da Autoridade Marítima, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos; e
- 4) Suspender sem verificar o material de salvatagem, em especial, os imprescindíveis coletes salva-vidas, representa sérios riscos à segurança do condutor e dos passageiros.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Condutor de uma embarcação deve zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, em especial, no que tange a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no meio aquaviário e das fazendas de bordo;
- 2) Informe seu plano de navegação e a lista das pessoas a bordo ao seu iate clube. Leve sempre um equipamento de comunicação. Navegar é bom, mas mantenha contato com terra firme;
- 3) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se: o colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil;
- 4) Tenha em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios. Confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo. Caso não seja devidamente habilitado pela Autoridade Marítima, NÃO SAIA COM A EMBARCAÇÃO (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal); e
- 5) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução e prevenção, não existe mau tempo.

Nº: 8/2023	PROCESSO Nº 31.986/2017
Acidente / Fato:	Embarque de clandestino
Data:	12/01/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Carga geral
Local:	Em viagem do porto de Douala, Camarões para o porto de Paul, Vilha Velha - ES
Área de Navegação:	Mar aberto



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante classificado para navegação em mar aberto, atividade de carga geral, desatracou do porto de Douala, em Camarões com destino o porto de Paul, em Vila Velha – ES. Após cinco dias de viagem o Segundo Oficial de bordo informou que dois clandestinos estavam tentando entrar na cozinha, vindos do convés aberto. Assim, foi tocado o alarme geral e a tripulação se deslocou para o refeitório, onde já se encontravam os dois clandestinos. Em seguida, os clandestinos informaram a localização de seus esconderijos até àquela data, qual seja o “guindaste número 3, no duto de ventilação da cabine do guindasteiro. A partir desse momento, inciou-se uma nova busca, resultando no encontro de um terceiro clandestino, que se encontrava no guindaste número 1, no mesmo tipo de duto de ventilação. A mesma busca foi realizada na manhã seguinte, sem que mais nenhum clandestino fosse encontrado. Os clandestinos foram acomodados em um camarote, tendo recebido alimento, roupas limpas e material de higiene. Seus pertences pessoais foram guardados em local separado. A comunicação sobre a presença de clandestinos a bordo foi feita pelo Comandante à sua companhia. Dois dias depois o Comandante encaminhou correspondência oficial ao Capitão dos Portos do Espírito Santo, ao Departamento de Imigração da Polícia Federal, as autoridades de saúde do Porto de Vitória e ao P&I Club – Representações Ltda, dando ciência do ocorrido a bordo. Apesar do navio ter um Chek-list e um conjunto de procedimentos da operadora do navio para a prevenção de passageiros clandestinos, houve falha do Oficial de proteção no controle de embarque de pessoas estranhas a bordo. Segundo o laudo de exame pericial, consta que o Comandante e o Imediato/Oficial de proteção do navio, cometeram falhas no cumprimento das medidas preventivas de segurança, previstas no ISPS CODE. Sem registro de avarias na embarcação ou de danos pessoais ou ambientais.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Oficial de Segurança de um navio mercante é o responsável pela segurança da embarcação, das vidas humanas e fazendas de bordo devendo empreender todo esforço para evitar a permanência de clandestino a bordo, a fim de não expor a riscos a segurança do navio e as preciosas vidas humanas;
- 2) NÃO suspenda com o navio sem antes verificar a presença de clandestinos a bordo e depois do suspender, fazer novas inspeções;
- 3) Item 7.1 do ISPS CODE: os navios deverão cumprir os requisitos relativos aos níveis de proteção estabelecidos pelos Governos Contratantes; e
- 4) A verificação de proteção do navio é parte integral e essencial do plano de proteção devendo o Oficial de Proteção do navio ficar sempre atento quanto a presença de pessoas estranhas a bordo.

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,
- 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

- Ao 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.

Nº: 9/2023	PROCESSO Nº 33.008/2018
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	13/10/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha e Veleiro
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Ubatuba - SP
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor casco de fibra de vidro e classificada para atividades de esporte e recreio, sob condução de um Mestre Amador, navegava com velocidade aproximada de 20 nós; a outra embarcação, um veleiro, casco de fibra de vidro, navegava com velocidade de 5 nós também classificado para esporte e recreio e conduzido por um Mestre Amador. As embarcações navegavam em período noturno nas proximidades da Praia de Lázaro, município de Ubatuba. A lancha que navegava em alta velocidade, 20 nós, abalroou com o veleiro que sofreu avarias em seu espelho de popa, roda do leme, púlpito de popa, bote de apoio, motor do bote de apoio, turco, balaustrada de bombordo (BB), e a lancha sofreu avarias no guarda-mancebo de boreste (BE) e no casco na altura da proa, bochecha de BB e na quilha. Na ocasião havia doze pessoas a bordo da lancha e ninguém se feriu. Enquanto que no veleiro havia duas pessoas a bordo, o condutor e sua esposa. A causa determinante do abalroamento foi a conduta do comandante da lancha que conduziu seu agir de forma imprudente e negligente ao descumprir as boas práticas necessárias para garantir a segurança da navegação, infringindo as Regras do RIPEAM, incorrendo em erro de manobra e assumindo o risco na produção de um resultado danoso. Não houve registro de danos pessoais e nem de poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor de uma embarcação deve conhecer as regras da navegação por ocasião da SINGRADURA conforme estabelece a NORMAM-03/DPC;
 - 2) Ao suspender com uma embarcação para atividade recreativa é necessário muito cuidado, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança, bem como dos passageiros e das embarcações ao redor;
 - 3) Se o condutor tivesse observado as regras do RIPEAM, possivelmente não teria ocorrido o abalroamento;
- e
- 4) As REGRAS do RIPEAM devem ser observadas durante toda a singradura. A não observância das regras de navegação pode trazer sérios riscos à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Leia e conheça o RIPEAM, as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAN 03/DPC, que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações, com acesso na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) Verifique rigorosamente o seu material de salvatagem e se há coletes salva-vidas em número suficiente para todos que irão embarcar;
- 3) Conduza a sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para reagir, com segurança, às necessidades da navegação. Não faça manobras radicais, reduza a velocidade ao entrar e sair de marinas ou em águas restritas;
- 4) Durante a navegação esteja sempre atento na condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal), respeite a lotação recomendada pelo fabricante e não navegue a menos de 200 metros da praia; e
- 5) Conheça a previsão do tempo e mantenha-se atento às indicações de mudança, para não ser surpreendido pelo mau tempo. Conheça o regime de ventos de sua área de navegação.

Nº: 10/2023	PROCESSO Nº 30.247/2015
Acidente / Fato:	Colisão de embarcação com tubulação submersa da draga
Data:	20/11/2014
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Apoio
Local:	Contorno da Ilha de Vitória - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo bote, de propriedade da Superintendência da Polícia Federal (PF), conduzida por condutor habilitado, classificada para o serviço público em área de navegação interior, suspendeu do Cais Comercial de Vitória, com destino à área de manguezal e delta do rio Santa Rita, com intuito de realizar operação de fiscalização ambiental, na função de batedor, transportando outra agente da PF e acompanhada por outra embarcação da mesma corporação tripulada por cinco agentes federais. Quando navegava na altura do contorno da Ilha de Vitória, o batedor sofreu um impacto no casco e na rabeta do motor de popa. Ao procurar a razão do impacto, o condutor deparou-se com um duto de material rígido, submerso cerca de quarenta centímetros, o qual atravessava o canal de navegação, partindo do equipamento de extração de areia. Consta nos Autos do Processo, onde o representante da draga e sócio da empresa diz não ter informado à Capitania dos Portos do Espírito Santo os limites da área de extração de areia e nem o período de operação, data de início e término provável. Que existia uma boia tipo tambor de plástico, alertando da “corda” que estava atravessada no rio. Que normalmente não é feita a sinalização da tubulação submersa, porque, em regra, está paralela à margem do rio, e pela sua avaliação, não oferecia riscos à navegação. O fato da empresa não ter comunicado a atividade de extração de areia à Capitania ficou evidenciado como causa determinante da colisão, aliado a falta de sinalização adequada do local ou de qualquer outro meio que pudesse contribuir para a segurança da navegação. O Inquérito apontou a atitude negligente na instalação do duto submerso, inobservando as medidas de precaução e

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário de uma draga é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas, devendo conhecer as manobras marinheiras a fim de não expor a riscos, a Segurança da Navegação e da salvaguarda das vidas humanas;
- 2) O proprietário agiu em desacordo com o item 4.1 da NORMAM-11/DPC;
- 3) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados e tenham conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura, não expondo assim a riscos a segurança da navegação, as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 4) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, verifique todos os perigos prováveis; e
- 5) Durante a atividade de extração de areia, as tubulações NÃO devem cruzar o leito do rio, a fim de não expor a risco a Segurança da Navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 4.1 da NORMAM-11/DPC - PESQUISA, LAVRA DE MINERAIS, EXTRAÇÃO DE AREIA E GARIMPO - Essas atividades normalmente comprometem a segurança da navegação, devido ao fundeio de embarcações em áreas de tráfego aquaviário e ao deslocamento de dispositivo de reboque em rumos divergentes ao do fluxo normal do tráfego;
- 2) Item 4.1.1 da NORMAM-11/DPC - Os interessados em realizar pesquisa, lavra de minerais, extração de areia ou garimpo, após autorizados pelos órgãos ambientais competentes, deverão prestar, formalmente, às CP, DL ou AG da jurisdição, as informações pertinentes contidas nesta Norma.
- 3) **Atenção!!** É imprescindível o conhecimento das Normas da Autoridade Marítima por todos que trafegam nos mares, rios, lagos e lagoas, compreender as regras da navegação, não expondo a riscos a Segurança da Navegação, das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 4) **ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO:** 01 - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), bem como as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3 que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br.

Nº: 11/2023	PROCESSO Nº 30.081/2015
Acidente / Fato:	Colisão de embarcação com tubos de dragagem seguido de naufrágio
Data:	20/08/2014
Tipo da Embarcação:	Lancha a Motor
Atividade:	Esporte e Recreio
Local:	Contorno da Ilha de Vitória - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha a motor, casco de alumínio, tipo chata, com capacidade para um tripulante e cinco passageiros, classificada para esporte e recreio e navegação interior, conduzida por um dos seus proprietários, navegava no rio Madeira, em período noturno próximo ao paredão de pedras das comportas da Usina de Santo Antonio Energia (CSAC), na margem esquerda do rio, quando colidiu com tubulações em aço que havia no local, provocando a ruptura do casco da embarcação e posterior naufrágio. Com o impacto o condutor foi lançado nas águas do rio, sendo resgatado por pescadores que se encontravam nas proximidades. Consta nos Autos do Processo que a navegação naquele local não era permitida e que existem placas informativas de proibição, porém não visíveis à noite. Que a atividade de dragagem estava autorizada pelo Delegado de Fluvial de Porto Velho. No entanto, havia diversas deficiências no sistema de balizamento destinado à demarcação de perímetro de segurança nas proximidades dos vertedouros, bem como de um sistema de sinalização eficaz nas áreas a serem dragadas, violando o disposto na NORMAM-11. Da colisão, resultou em perdas materiais, mas sem registro de danos pessoais ou ao meio ambiente aquaviário. A negligência da responsável pela dragagem, na deficiência no sistema de balizamento destinado à demarcação de perímetro de segurança nas proximidades dos vertedouros, bem como a falta de um sistema de sinalização eficaz nas áreas a serem dragadas, violaram o disposto na NORMAM-11, sendo determinante para a materialização do acidente da navegação.

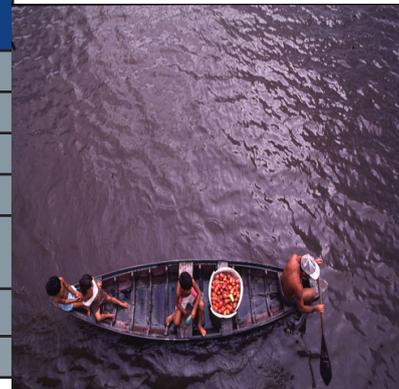
ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário de uma draga é o responsável pela segurança da embarcação e das vidas humanas, devendo conhecer as manobras marinheiras e as regras da sinalização náutica a fim de não expor a riscos, a Segurança da Navegação e da salvaguarda das vidas humanas;
- 2) As Normas e Procedimentos das Capitánias Fluviais (NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos e de áreas navegáveis visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana;
- 3) Os Condutores de embarcações devem conhecer os equipamentos de segurança, as REGRAS do RIPEAM e o sistema de balizamento a fim de não expor a risco a Segurança da Navegação e da salvaguarda da vida humana; e
- 4) O suspender com uma embarcação requer também muito cuidado, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair pilotando por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e a Segurança da Navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor, esteja atento e vigilante durante a navegação, você é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo;
- 2) As Normas de Procedimentos das Capitánias Fluviais (NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição, possibilitando aos condutores de embarcações estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana;
- 3) ANTES DE INICIAR A NAVEGAÇÃO: 01 - Leia e conheça o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), as normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-3 que estabelece os requisitos mínimos de segurança para embarcações e que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 4) Item 2.2 da NORMAM-11/DPC Rev-2 - INTERDIÇÃO DE ÁREA AQUAVIÁRIA PARA A REALIZAÇÃO DE OBRAS, DRAGAGENS, ATERRO E PESQUISA LAVRAS DE MINERAIS - As áreas interdidas para a realização de obras, dragagens, aterros, pesquisas ou lavras de minerais serão divulgadas em Avisos-Rádio Náuticos e/ou Aviso aos Navegantes de acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas (NORMAM-28/DHN), não sendo permitida a permanência e a navegação de qualquer embarcação dentro de seus limites; e
- 5) Item 3.1 da NORMAM-11/DPC Rev - 2 - AUTORIZAÇÃO PARA DRAGAGEM - A autorização para a execução da atividade de dragagem será concedida pela Capitania dos Portos, após o cumprimento dos procedimentos preconizados neste capítulo e pela obtenção da respectiva licença ambiental junto ao órgão ambiental competente.

Nº: 12/2022	PROCESSO Nº 32.889/2018
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	23/09/2017
Tipo da Embarcação:	Lancha a motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lajes Brancas, Ilha de Cataguás, Baía da Ilha Grande – Angra dos Reis - RJ
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha a motor, classificada para esporte e recreio e para navegação interior 2, suspendeu da Lagoa Azul, Ilha Grande, em direção à Marina Piratas, Angra dos Reis, conduzida por seu proprietário, cerca de 10 minutos de navegação encalhou nas Lajes Brancas. O condutor prosseguiu a tentativa de desenganche, levantando a rabeta da embarcação, com o auxílio de outra lancha que passava pelo local e lhe prestou apoio, obtendo êxito na manobra. Após o desenganche, a embarcação funcionou normalmente e foi conduzida até a Marina onde ficou aguardando reparo. Não houve danos pessoais, porém houve danos materiais atinentes a arranhões e rachaduras na quilha, nas obras vivas em ambos os bordos e na rabeta. O condutor procedeu de modo negligente ao navegar em período noturno sem consultar adequadamente o equipamento GPS disponível a bordo, bem como a carta náutica do local, provocando o acidente, decorrente de negligência e imprudência do condutor.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Atenção navegante! Antes de iniciar uma singradura, conheça bem todos os lugares por onde a embarcação irá navegar. Devem-se levar em conta todas as mínimas possibilidades de risco a fim de não expor a segurança das preciosas vidas humanas e da navegação local;
- 2) A navegação realizada pelo condutor da embarcação expôs a risco a segurança da embarcação e da navegação, ao empreender a singradura sem consultar o equipamento GPS disponível a bordo;
- 3) A violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 4) O Condutor deixou de ser observados os perigos da navegação desde a preparação para o suspender.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Todo aquele que for operar com embarcações deverá ter habilitação certificada pela Autoridade Marítima, de acordo com a aplicabilidade que a embarcação foi classificada seja ela de esporte e/ou recreio ou de transporte de carga e/ou passageiros;
- 2) ATENÇÃO! Não conduza embarcação se não for habilitado para a categoria que a embarcação foi classificada;
- 3) ATENÇÃO NAVEGANTE! Ao planejar uma singradura, lembre-se dos imprescindíveis coletes salva-vidas em número suficientes para os tripulantes e passageiros;
- 4) Toda embarcação a propulsão mecânica só poderá trafegar após inscrição nas CP/DL/AG e registro no Tribunal Marítimo (TM) se for acima de 100AB; e
- 5) Item 0203 da NORMAM-2/DPC Mod 21 - LOCAL DE INSCRIÇÃO

Nº: 13/2023	PROCESSO Nº 31.616/2017
Acidente / Fato:	Explosão seguido de incêndio e naufrágio
Data:	13/02/2016
Tipo da Embarcação:	Barco a motor
Atividade:	Transporte de carga e passageiros
Local:	Ao lado de um posto Flutuante, em Abaetetuba - PA
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Sete vítimas não fatais



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um barco a motor não inscrito conduzido por pessoa não habilitada e com sete adultos e duas crianças a bordo, utilizado para transporte misto de passageiros e carga, atracou em estacas ao lado de um Posto Flutuante, em Abaetetuba - PA, a fim de embarcarem móveis e utensílios domésticos que seriam transportados em mudança para a cidade de Pracuuba, zona Rural de São Sebastião da Boa Vista. Entre os bens embarcados havia botijões de gás e bombonas (corote) contendo gasolina e Óleo Diésl. Ao acionar o motor, deu-se o início ao incêndio que se seguiu de explosões. As pessoas que estavam a bordo correram para o posto de combustível ou se lançaram na água, enquanto isso, a embarcação seguiu sozinha à deriva e o fogo se alastrava. Os Bombeiros chegaram ao local, amarraram o barco em uma estaca na orla fluvial de Abaetetuba e furaram seu casco para que naufragasse e as chamas se extinguissem. A embarcação ficou submersa apenas com o casario exposto. O acidente resultou em ferimentos graves em sete pessoas sendo duas crianças. Consta nos Autos do Processo que havia a bordo passageiros, utensílios da mudança e quarenta tambores com combustível e vinte botijões de gás de cozinha no porão da embarcação. O acidente teve como causa determinante o transporte irregular de combustíveis armazenados em bombonas dentro do porão próximo ao gerador e ao motor de uma embarcação não especializada para esse tipo de transporte; a causa apurada foi a imprudência do comandante da embarcação, totalmente em desacordo com as normas e os procedimentos estabelecidos para uma navegação segura e os bons princípios da marinharia. Além dos danos pessoais, houve também a perda total da carga mas sem registro de poluição ambiental. do acidente. Por sorte não houve perda de vidas humanas e nem poluição do meio ambiente aquaviário..

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Durante a singradura o navegador deverá manter a embarcação empregada na atividade para qual foi classificada;
- 2) O condutor empregou a embarcação na atividade de transporte de combustíveis sem que a mesma fosse especializada para esse tipo de transporte, contrariando a Norma da Autoridade Marítima;
- 3) Condutor de uma embarcação NÃO deve autorizar o transporte de combustíveis em bombonas no porão ou nas praças de máquinas;
- 4) Não armazenar botijões ou cilindros em locais fechados tais como porões, armários, embaixo de pias escadas etc, em desacordo com a Norma da Autoridade Marítima; e
- 5) Não posicionar botijões ou cilindros próximos de tomadas elétricas, ralos e grelhas de escoamento de água. Recomenda-se um distanciamento mínimo de 1,5m.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 0503 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS
Alínea c - Transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) envasado em botijões e cilindros:
 - a) Embalagem: O recipiente transportável (botijão ou cilindro) para envasamento de GLP deverá ter certificação do Inmetro. Em face dos botijões e cilindros de gás já apresentarem a marcação determinada pelo Inmetro, certificação compulsória, não se faz necessário o atendimento dos requisitos de marcação de embalagens e rotulagem contidos neste capítulo. Botijões são recipientes transportáveis com até 13 kg de massa líquida de GLP, fabricado conforme a ABNT NBR 8460. Cilindros são recipientes transportáveis com massa líquida de GLP acima de 13 kg e até 90 kg (inclusive), fabricado conforme a ABNT NBR 8460.
 - b) Documentação para o transporte de GLP: O expedidor de mercadoria perigosa deverá manter a bordo declaração de transporte de botijões e cilindros de gás liquefeito de petróleo (GLP) de acordo com o modelo constante do Anexo 5-O.

1) Item 0503 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

Alínea c - Transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) envasado em botijões e cilindros:

a) Embalagem: O recipiente transportável (botijão ou cilindro) para envasamento de GLP deverá ter certificação do Inmetro. Em face dos botijões e cilindros de gás já apresentarem a marcação determinada pelo Inmetro, certificação compulsória, não se faz necessário o atendimento dos requisitos de marcação de embalagens e rotulagem contidos neste capítulo. Botijões são recipientes transportáveis com até 13 kg de massa líquida de GLP, fabricado conforme a ABNT NBR 8460. Cilindros são recipientes transportáveis com massa líquida de GLP acima de 13 kg e até 90 kg (inclusive), fabricado conforme a ABNT NBR 8460.

b) Documentação para o transporte de GLP: O expedidor de mercadoria perigosa deverá manter a bordo declaração de transporte de botijões e cilindros de gás liquefeito de petróleo (GLP) de acordo com o modelo constante do Anexo 5-O.

c) CSN da embarcação: Em se tratando de embarcação de carga transportando GLP envasado, o CSN deverá conter no campo Observações a discriminação da capacidade de transporte em peso de GLP e número de botijões.

d) Área de armazenamento de recipientes transportáveis: O armazenamento da carga de recipientes transportáveis (botijões e cilindros) a bordo das embarcações deve atender ao disposto na norma ABNT NBR 15514 e ao contido no item 12 das Normas para o Armazenamento de Recipientes Transportáveis de Gás Liquefeito de Petróleo (Manual de Segurança para o Posto Revendedor de GLP), elaboradas pelo Sindicato Nacional de Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindigás); e

e) Os botijões ou cilindros devem sempre ser colocados em locais ventilados para que, no caso de eventuais vazamentos, não ocorra acúmulo de gás no ambiente.

3) Alínea c) do item 0522 da - NORMAM-02/DPC Mod 21: Requisitos e Procedimentos de Segurança

a) Motores à combustão interna empregados, não deverão utilizar combustíveis com ponto de fulgor inferior à 60°C (como álcool ou gasolina) e devem ser providos com inibidores de centelha;

b) Toda a instalação elétrica, seus equipamentos e acessórios deverão ser de tipo aprovado (à prova de explosão);

c) Todo equipamento (elétrico/bateria) portátil deve ser de um tipo aprovado (estanque a gás);

d) A embarcação, tripulada e no porto, deve ter a bordo uma boia com retinida próxima ao acesso de embarque; e

e) Cargas perigosas embaladas ou produtos químicos perigosos a granel, transportados simultaneamente com álcool, petróleo, seus derivados, deverão atender ao IMDG ou ao IBC/BCH, respectivamente; e

f) Atenção! - O condutor de uma embarcação NÃO DEVE empregá-la em atividade diferente para qual ela foi classificada.

I Marítimo (TM) se for acima de 100AB; e

5) **Item 0203 da NORMAM-2/DPC Mod 21 - LOCAL DE INSCRIÇÃO**

- **Domicílio do proprietário** - As embarcações serão inscritas e/ou registradas por meio de solicitação do proprietário às CP, DL ou AG em cuja jurisdição ele for domiciliado ou onde as embarcações forem operar. Caso a embarcação com AB menor ou igual a 100 seja construída no Brasil, em local que não seja o domicílio do proprietário e nem o local onde for operar, poderá ser inscrita na CP/DL/AG com jurisdição no local onde a embarcação tiver sido construída. Nessa situação, a CP/DL/AG do local da construção deverá realizar inscrição prévia, obtendo o número da inscrição com a CP/DL/AG de destino (domicílio ou local de operação), emitindo um TIE provisório, de acordo com o Anexo 2-C.

Nº:14/2023	PROCESSO Nº 33.530/2019
Acidente / Fato:	Emprego irregular de embarcação
Data:	25/04/2017
Tipo da Embarcação:	late
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rubinéia – SP
Área de Navegação:	Interior 1
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O proprietário de uma embarcação tipo late, casco de madeira, inscrita e classificada para transporte de passageiros, navegação interior 1 e capacidade para 24 passageiros, solicitou a alteração de classificação da mesma para “Esporte e Recreio”, tendo sido orientado pelo representante da Autoridade Marítima que a partir da alteração sua embarcação só poderia ser empregada exclusivamente na atividade de esporte e recreio, caso contrário, estaria em desacordo com a NORMAM-3/DPC Mod 22. Mesmo assim, o proprietário manteve a utilização da embarcação para passeios com grupos de pescadores, inclusive, mantendo anúncio de divulgação de passeios no site da empresa. A perícia constatou que a embarcação estava classificada de acordo com o Título de Inscrição de Embarcação (TIE) para navegar em Área 1, entretanto Rubinéia, SP, onde fica sediada a embarcação, está no reservatório da UHE de Ilha Solteira, considerada Área 2 conforme consta nas Normas de Procedimentos (NPCP) da CFTP. A causa determinante do fato da navegação foi o emprego de embarcação de Esporte e Recreio em atividade comercial, decorrente de imprudência do proprietário da embarcação, podendo comprometer a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana. Não houve danos pessoais, materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante/Condutor da embarcação é responsável por zelar pela segurança da embarcação e das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo estar atento às medidas de precauções de segurança estabelecidas a bordo de acordo com as Normas da Autoridade Marítima;
- 2) O proprietário NÃO devia ter empregado sua embarcação em atividade comercial enquanto a mesma era inscrita como esporte e recreio em desacordo ao item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod – 21, expondo a segurança da embarcação e da navegação; e
- 3) O proprietário empregou a embarcação, em desacordo para navegar em área diferente de sua classificação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) As Normas da Capitania dos Portos de sua área de navegação e o conteúdo da NORMAM-2/DPC estabelecem as áreas de navegação de acordo com a classificação das embarcações e a NORMAM-03/DPC, os requisitos mínimos de segurança para a navegação, que podem ser acessadas na página www.dpc.mar.mil.br;
- 2) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não a empregue em atividades diferentes de sua classificação e não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 3) Item 0114 da NORMAM-03/DPC Mod 22 - ALUGUEL DE EMBARCAÇÕES (CHARTER)
 - a) O aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio só é admitido com a finalidade exclusiva de recreação ou para a prática de esportes pelo locatário.
 - O locatário da embarcação de esporte e/ou recreio NÃO poderá:
 - 1) utilizá-la fora da finalidade citada na alínea a) acima;
 - 2) realizar a sua sublocação para terceiros, mesmo para a finalidade citada na alínea a); e
- 4) Item 0216 da NORMAM-02/DPC Mod 21 - CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES
As embarcações serão classificadas quanto ao tipo de navegação, à atividade ou serviço em que serão empregadas, sua propulsão e ao tipo, conforme abaixo descrito:

a) Tipos de navegação interior

1) Interior; e

2) Apoio Portuário (exclusivamente nos portos e terminais para atendimento de embarcações e instalações portuárias).

b) Atividade ou Serviço

1) Apoio ao Turismo - atividade de cunho comercial desempenhada por embarcação destinada ao reboque de dispositivos de lazer e os flutuantes destinados ao apoio/embarque de pessoas para atividades de recreação náutica, tais como banana boat, moto aquática, mergulho recreativo, dentre outras.

*** As embarcações que operam nas duas áreas de navegação interior deverão atender aos requisitos técnicos estabelecidos para as embarcações que operam na Área 2.



Nº: 15/2023	PROCESSO Nº 31.993/2017
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	28/05/2017
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Sergipe, Aracaju-SE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	UMA VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo Bote, casco de alumínio e inscrita na Capitania dos Portos de Sergipe, com capacidade para um tripulante e quatro passageiros, classificada para esporte e recreio. Seu proprietário e mais dois passageiros, suspenderam para uma pescaria recreativa no rio Sergipe, mesmo tendo conhecimento do aviso de ressaca, fundearam próximo da ponte que liga as cidades de Aracaju e Barra dos Coqueiros, mas logo notaram que a correnteza estava muito forte; resolveram então, retornar. Ao tentarem recolher o ferro, uma onda entrou pelo través do bote e o emborcou, provocando o naufrágio parcial da embarcação e todos foram lançados na forte correnteza. Cabe ressaltar que apesar de existirem quatro coletes salva-vidas a bordo, nenhum dos ocupantes fazia uso do colete salva-vidas. Um passageiro conseguiu se segurar no bote, o proprietário nadou até a margem e foi recolhido junto com o ocupante que ficou se segurando no bote, por um pescador que navegava próximo e o outro passageiro afogou-se ao tentar voltar para se segurar no bote. Seu corpo foi encontrado dois dias depois. A imprudência do condutor e proprietário da embarcação, em não observar os avisos de ressaca que vigorava no dia do acidente, por ter desafiado as condições da maré e por não ter obrigado os ocupantes do bote fazer uso dos coletes salva-vidas que havia a bordo, além de ter decidido fundear sob condições desfavoráveis de vento, esse conjunto de comportamentos deu causa para a ocorrência do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) NÃO se deve empreender uma singradura sem conhecer os princípios da boa marinharia e as condições meteorológicas do dia;
- 3) As Normas e Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam ao navegador as regras de segurança dos portos visando à segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana; e
- 4) O Condutor de uma embarcação deve conhecer os equipamentos de segurança (coletes salva-vidas) a serem utilizados por ocasião da mudança repentina das condições do tempo, conforme estabelece o item 1004 da NORMAM-02/DPC. (1004 - MATERIAL DE SALVATAGEM E PRIMEIROS SOCORROS - Todo material de salvatagem deverá ser armazenado em local de fácil acesso, devidamente sinalizado, próximo ao usuário, onde deverão ser dispostas instruções para o uso do colete salva-vidas. Em nenhuma hipótese os coletes poderão ficar acondicionados em armários ou compartimentos fechados).

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação, durante a prática de atividade de esporte e recreio, deve zelar pela segurança e salvaguarda da vida humana, contribuindo durante toda a singradura para a segurança da navegação;
- 2) As Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP/NPCF) apresentam aos navegadores regras de segurança e de procedimentos das áreas e canais navegáveis de cada jurisdição possibilitando aos condutores de embarcações, estabelecendo medidas de segurança à navegação e para salvaguarda da vida humana;
- 3) Quando fundeado, ao içar o ferro, a embarcação deve ficar aproada à correnteza, CUIDADO com as ondas e vento de través;
- 4) Conheça a previsão do tempo antes de sair e fique atento às possíveis mudanças. Com precaução, não existe mau tempo.
- 5) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação se conhecer as regras de navegação, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida; e
- 6) Tenha coletes salva-vidas para todos a bordo, se houver mudança das condições do tempo, determine que todos a bordo vistam o colete salva-vidas. Mas não se esqueça de que a prevenção é o seu melhor salva-vidas. Lembre-se: O colete salva-vidas deve ser homologado pela Marinha do Brasil.

Nº: 16/2023	PROCESSO Nº 32.184/2018
Acidente / Fato:	Paralisação de motor durante manobra
Data:	12/03/2017
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes - SC
Área de Navegação:	Interior 2
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio mercante de bandeira estrangeira durante a entrada para o Porto de Itajaí, com o Prático a bordo, seguiu com máquinas meia força adiante até passarem pelo primeiro par de boias e a partir dali, por orientação do prático, máquinas adiante devagar. Quando passaram pelo terceiro par de boias o Comandante informou que estariam colocando o “bowthruster” em funcionamento e quando começaram a passar a boca da barra com lenta guinada para Boreste (BE) houve uma abrupta alteração nos ruídos do passadiço, com diversos alarmes visuais e sonoros alertando algo. A fim de compensar a pequena guinada para BE o prático orientou 10º a Bombordo (BB), tendo o timoneiro avisado que o timão não estava respondendo. O Comandante informou ao prático, então, que o navio estava com uma pane total de energia sem governo e sem propulsão. O prático fez contato com os rebocadores que auxiliavam na manobra para que tentassem impedir que o navio tocasse no talude e orientou que largassem o ferro de BB com três quartéis de amarra para que, quando unhasse, as amarras ficassem tensas e arrastassem o ferro no fundo, o que diminuiria a velocidade do navio ao mesmo tempo em que compensaria a tendência para BE. A manobra, porém, não foi suficiente para evitar choque com o talude, tendo tocado suavemente o molhe norte. Foram registrados danos materiais ao navio; não houve registro de danos pessoais e poluição do meio ambiente aquaviário. O Comandante agiu de forma negligente por não informar ao prático que havia um gerador em manutenção e o Chefe de Máquinas do navio foi imprudente por não informar ao Comandante e conseqüentemente ao prático, acerca das sucessivas falhas nos geradores e equipamentos da embarcação, o que impediu a adoção de medidas preventivas por parte do prático, medidas estas que poderiam ter evitado a colisão do navio contra o molhe da Navegantes – SC.,

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os Comandantes de embarcações tenham pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção às manutenções preventivas dos equipamentos de bordo durante toda a singradura a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Comandante não adotou as medidas de segurança adequadas quando não verificou a manutenção preventiva dos equipamentos do navio, descumprindo a NORMAM-13/DPC; e
- 3) O Chefe de Máquinas tem por obrigação informar ao Comandante toda manutenção em andamento de acordo com o Plano de Manutenção do Navio.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante de um navio deve superintender todos os serviços e manutenções de bordo a fim de ter o conhecimento do perfeito funcionamento dos equipamentos da embarcação e cobrar dos seus oficiais o cumprimento do Plano de manutenções preventivas e corretivas do navio;
- 2) O item 0401 da NORMAM-13/DPC Rev 1 prevê as atribuições dos aquaviários embarcados onde cada um tem e deve cumprir rigorosamente suas obrigações;
- 3) Todas as manutenções preventiva/corretivas de bordo devem ser comunicadas ao Comandante do navio;
- 4) Segurança preventiva é um conjunto de ações e medidas realizadas estrategicamente para afastar ou mitigar riscos ou situações indesejáveis que ameacem a segurança do patrimônio ou indivíduo;
- 5) As rotinas de manutenção de equipamentos que requeiram manutenção e inspeção antes de cada operação deverão estar incluídas no Manual de Operações do navio; e
- 6) Para garantir que a operação do navio esteja sendo realizada dentro dos limites de segurança, deverá ser estabelecido um programa de manutenção preventiva periódica. Este programa deverá fazer parte de um Manual de Manutenção que apresente todas as rotinas de manutenção que deverão ser cumpridas.

Nº: 17/2022	PROCESSO Nº 29.032/2014
Acidente / Fato:	Queda na água de condutora de moto aquática
Data:	11/03/2014
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Lagoa do Catú, Aquiraz – CE
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Fato da navegação envolvendo menor de idade, inabilitada e sem o uso obrigatório do colete salva-vidas, conduzindo uma moto aquática, pelo rio Catú, município de Aquiraz – CE, descumprindo a Norma da Autoridade Marítima em vigor à época (NORMAM-3/DPC, Cap. IV). Consta nos autos do processo que o proprietário deixou as chaves sobre uma mesa onde os adolescentes estavam sentados em volta e a moto aquática encontrava-se estacionada sobre o berço de reboque às margens da lagoa. A vítima desceu a moto aquática do berço de reboque e a colocou na água. Em seguida foi iniciado o passeio, a adolescente conduzindo a embarcação em direção à outra margem da lagoa com um garupa, ambos sem os obrigatórios coletes salva-vidas, saindo do ângulo de visão do restante do grupo. Quando já escuro, a cerca de cinquenta metros do local de onde partiram, a condutora tentou dar um “cavalo de pau” e os dois caíram da moto aquática. O passageiro tentou resgatar a condutora, porém sem êxito, culminando no óbito. A imperícia e a imprudência da condutora, menor de idade, sem fazer uso do colete salva-vidas, juntamente com a inobservância do proprietário da embarcação, seus deveres de cuidado e vigilância na guarda da chave de ignição da M/A, facilitou que terceiros sem habilitação, experiência ou perícia conduzisse aquele tipo de embarcação, expondo em grave risco a incolumidade e segurança dos seus dois ocupantes, culminando no óbito da condutora. Não houve registro de danos materiais e nem de poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O proprietário de uma embarcação não deve permitir sua utilização em desacordo com as Normas da Autoridade Marítima em vigor (NORMAM-3/DPC, Cap. 5);
- 2) O proprietário que permitir o uso de uma moto aquática por menor de 18 anos assumirá legalmente todos os riscos e responsabilidades por quem tiver conduzindo a embarcação;
- 3) NÃO se deve conduzir embarcação sem a devida habilitação, na categoria que a legislação exige;
- 4) Mesmo que uma Moto aquática esteja na água e com fácil acesso das chaves, se você NÃO é habilitado para conduzi-la, não o faça; e
- 5) EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **Proprietário, esteja atento ao uso e a segurança de sua embarcação, não permita que pessoas não habilitadas assumam o comando!!! (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);**
- 2) **EMPRÉSTIMO DE MOTO AQUÁTICA - O empréstimo ou locação a terceiros de uma moto aquática deve ser feito com cautela, observando as Normas da Autoridade Marítima, no que tange a documento de habilitação e a idade do condutor. Cabe ressaltar que o proprietário responde solidariamente pelas práticas ocorridas em águas interiores e exteriores;**
- 3) **Capítulo 5 da NORMAM-3/DPC - Do Exame de Habilitação:**
O exame para a habilitação nas categorias de CPA, MSA, ARA e MTA é constituído de prova escrita, devendo o candidato possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos e saber ler e escrever. Todos os procedimentos referentes a esses exames estão contidos no anexo 5-A;
- 4) **HABILITAÇÃO - Assim como exigido quando pretendemos dirigir motos ou carros, também precisamos de uma habilitação para navegar, haja vista o grande número de processos julgados neste Tribunal envolvendo ocorrências de acidentes com condutores sem a devida habilitação, pondo em risco a segurança da navegação e da vida humana;**

- 5) CHAVE DE SEGURANÇA - A chave de segurança deve ser amarrada ao pulso ou colete do condutor quando estiver pilotando. Lembre-se, após o uso, JAMAIS deixe a chave à vista de outras pessoas ou amarrada na moto aquática; e
- 6) Atenção proprietário, não permita o uso de sua embarcação por menores de idade infringindo as Normas da Autoridade Marítima.



Nº: 18/2023	PROCESSO Nº 32.760/2018
Acidente / Fato:	Colisão com banhista
Data:	06/01/2018
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia de Camboinha, Cabedelo - PB
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor de uma moto aquática, transportando uma passageira se aproximou da área de banhistas e fundeou; ambos desembarcaram, sua passageira deixou o colete salva-vidas sobre a manete do acelerador e foram para um banco de areia. Após alguns instantes do fundeio, resolveu ligar a moto aquática, fora dela, o colete que estava sobre o guidão estava pressionando o acelerador e em seguida a embarcação saiu sozinha na direção de algumas pessoas, vindo a colidir com um senhor e uma criança que estava no seu colo. E também, abalroando outra moto aquática que estava fundeada. O adulto nada sofreu, a criança teve pequenas escoriações e foi socorrida imediatamente pelos pais e encaminhada para um hospital. A imprudência e imperícia do condutor ao acionar o motor da moto aquática sem estar nela embarcado, sem os devidos cuidados, sem perceber que um colete estava pressionando o acelerador, sem uma mínima vistoria antes de ligar a embarcação, permitindo que esta saísse desgovernada e atingisse um banhista até ser parada por uma pessoa não identificada, foi determinante para a ocorrência do acidente. Houve danos pessoais e materiais mas sem registro de

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor não demonstrou ter conhecimento das regras básicas de navegação e de segurança, em especial, ao conduzir uma moto aquática que deverá ter habilidade, perícia no manuseio da embarcação e conhecimento das Normas da Autoridade Marítima e da NPCP/NPCF das CP/DEL/AG, NÃO NAVEGAR em áreas proibidas com potencial para ocorrência de acidentes com banhistas;
- 2) A falta de “ATENÇÃO” do condutor da moto aquática contribuiu sobremaneira para a ocorrência do acidente ao não observar a posição do colete Salva-Vidas sobre a manete do acelerador;
- 3) O condutor da moto aquática também expôs a risco a vida de terceiros ao tentar dar partida à distância no motor da embarcação; e
- 4) Descumprimento dos procedimentos de segurança constantes na NORMAM-34/DPC.

RECOMENDAÇÕES

- 1) **É de inteira responsabilidade do proprietário que a condução de sua embarcação seja feita apenas por pessoa devidamente habilitada (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);**
- 2) **Termo de Responsabilidade - consta do Boletim de Dados de Moto Aquática - BDMOTO, anexo 2-B, necessário à inscrição da embarcação. Por meio deste, o proprietário assume o compromisso legal de cumprir todos os requisitos de segurança previstos nas normas;**
- 3) **Segurança preventiva é um conjunto de ações e medidas realizadas estrategicamente para afastar ou mitigar riscos ou situações indesejáveis que ameacem a segurança do patrimônio ou indivíduo.**
- 4) **Item 1.7 da NORMAM-34/DPC - RESTRIÇÃO PARA TRÁFEGO E FUNDEIO DE MOTO AQUÁTICA - Não é permitido o tráfego e fundeio de Moto Aquática nas seguintes áreas, consideradas de segurança:**
 - 1.7.1 - a menos de duzentos metros de instalações militares;
 - 1.7.2 - áreas próximas às usinas hidrelétricas, termelétricas e nucleolétricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, com anuência do AAM da área de jurisdição;
 - 1.7.3 - fundeadouros de navios mercantes;

- 1.7.4 - canais de acesso aos portos;
 - 1.7.5 - proximidades das instalações portuárias;
 - 1.7.6 - a menos de quinhentos metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;
 - 1.7.7 - áreas especiais, nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes ou Avisos-Rádio; e
- 5) **PRUDÊNCIA NA NAVEGAÇÃO** - Os condutores de embarcações devem utilizá-las de forma racional e prudente, procurando evitar manobras arriscadas e potencialmente perigosas à vida humana e à propriedade alheia.



Nº: 19/2023	PROCESSO Nº 29.578/2015
Acidente / Fato:	Queda de veículo na água
Data:	17/11/2013
Tipo da Embarcação:	Balsa
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Bertioga
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo balsa fazia a travessia entre Guarujá e Bertioga. Ao chegar no destino iniciou o desembarque dos veículos organizados em filas. A primeira fila tinha três automóveis e uma motocicleta fazendo a sua saída normal do flutuante. Ao desembarcar a segunda fila, o primeiro automóvel não seguiu as orientações do Marinheiro e seguiu em frente até a queda na água. O Marinheiro, quando percebeu que o condutor seguiu em frente não fazendo a conversão à esquerda, saiu em perseguição ao veículo gritando “pare, pare, pare”. O automóvel ia devagar, mas continuando em frente não atendendo o comando do Marinheiro e o veículo seguiu em frente até a queda na água. O desembarque dos demais veículos foram interrompidos. O Comandante do Ferry Boat desceu para o convés e assumiu o controle, enquanto os Marinheiros estavam envolvidos no socorro aos ocupantes do veículo que não afundou de imediato. A maré levou o veículo para a margem do rio possibilitando o resgate de seus ocupantes. A condutora do veículo e seu passageiro desapareceram do local sem prestar qualquer esclarecimento sobre o ocorrido para a autoridade local, limitando-se a enviar a seguradora para o local no dia seguinte, para retirar o carro do canal de Bertioga. Houve danos materiais, mas não houve danos pessoais, nem poluição do meio aquaviário. A causa determinante evidenciada foi: Deficiência de tripulação e de equipamentos de segurança, decorrente da imprudência do Comandante e do Marinheiro da balsa associada à negligência da condutora do veículo.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É dever de todo Comandante zelar e adotar as medidas de precaução para a completa segurança da embarcação, bem como verificar a segurança 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;
- 2) Os tripulantes NÃO devem negligenciar as recomendações de segurança por ocasião do embarque / desembarque;
- 3) O Comandante/Mestre da embarcação DEVE programar reuniões com seus Marinheiros de modo que todos estejam atentos e preparados para reagir numa situação de emergência durante a manobra de embarque e desembarque;
- 4) e
- 5) A não existência de balastradas pode causar o transbordo acidental dos veículos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Item 1002 da NORMAM-03/DPC Mod 18 - DEVERES DO CONCESSIONÁRIO
Caberá ao concessionário, na qualidade de armador ou proprietário da embarcação:
 - a) A observância destas normas bem como a implementação de outras medidas de segurança que se fizerem necessárias;
 - b) Comunicar imediatamente à CP, DL ou AG com jurisdição sobre a área, a ocorrência de acidentes e fatos da navegação;
 - c) Estabelecer controle de embarque de passageiros, em função da lotação da embarcação;
 - e) Promover contínuo adestramento para as tripulações quanto à condução, amarração, fundeio, distribuição dos veículos a bordo, combate a incêndio e faina de abandono e demais situações de emergência. Este adestramento deverá estar previsto em programas e sua execução documentada por meio de registro. Cópias desses programas deverão ser mantidas a bordo.
- 2) Item 1007 da NORMAM-02/DPC Mod 18 - REQUISITOS PARA AS EMBARCAÇÕES QUE TRANSPORTAM VEÍCULOS
 - a) As embarcações deverão ser dotadas com calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões

especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem;

b) O convés de carga deverá possuir faixas de separação de veículos, de modo que haja espaço suficiente para a abertura de portas ou escotilhas; a faixa deverá possuir largura mínima de 5 cm e sua cor deve contrastar com a cor de fundo do convés;

c) As rampas de embarque e desembarque deverão ser obrigatoriamente içadas e travadas, antes de a embarcação suspender e assim deverão permanecer durante toda a travessia, independente se estiver carregada ou não. As que não possuírem rampas içáveis deverão ter balaustradas rebatíveis ou removíveis, que deverão estar colocadas e travadas durante as travessias;

a) As embarcações que transportam carga e passageiros deverão possuir locais específicos, abrigados e perfeitamente demarcados para passageiros. Esses abrigos devem possuir assentos fixos para o total de passageiros que a embarcação pode transportar, quando empregadas em travessias com mais de 60 minutos de duração. Para embarcações empregadas em travessias com duração entre 30 e 60 minutos, a embarcação deverá ser dotada de assentos fixos para, pelo menos, 50% da capacidade de passageiros que ela pode transportar. Nas travessias com duração menor que 30 minutos a embarcação deverá ser dotada com assentos fixos para, pelo menos, 25% da capacidade de passageiros que ela pode transportar;

b) 1009 - TRAVESSIA

a) Para maior segurança recomenda-se que os passageiros permaneçam fora dos veículos durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé;

b) Nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balaustrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada; e

c) A operação de travessia deverá ser interrompida pelo Comandante da embarcação, sempre que julgar haver risco à navegação, seja pelas condições ambientais adversas, seja pelas condições da embarcação ou pela recusa dos passageiros em atender às normas de segurança.

Nº:20/2023	PROCESSO Nº 32.722/2018
Acidente / Fato:	Queda de motocicleta e seu piloto na água
Data:	27/12/2017
Tipo da Embarcação:	Ferry Boat
Atividade:	Transporte de passageiros e carga
Local:	Terminal "Ferry Boat" Guarujá
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 Vítima não fatal



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma balsa tipo "Ferry Boat" encontrava-se atracada no Terminal "Ferry Boat" de Guarujá para efetuar o embarque de veículos e passageiros, com a rampa abaixada e quando iniciou o embarque. No momento, um motociclista se deslocava para efetuar o embarque, a balsa se deslocou para fora do cais, por um acionamento indevido do manete do comando, sem dar tempo do motociclista frear, provocando a queda da motocicleta e de seu piloto na água, causando escoriações no condutor e danos materiais na motocicleta. O Comandante não teve o devido cuidado que a situação exigia, agindo com displicência, descumprindo as boas práticas operacionais necessárias para garantir a segurança da navegação, dos veículos transportados e das vidas embarcadas, ao esbarrar nos manetes e desatracado a balsa enquanto ainda terminava o embarque de uma motocicleta. Em seu depoimento o Comandante disse não saber como a embarcação se deslocou e assim, deduziu que sua prancheta possa ter encostado no manete. A causa determinante para a ocorrência do fato da navegação foi o acionamento acidental do manete do motor do "Ferry boat" durante o embarque dos veículos, afastando a embarcação do cais, decorrente da negligência do comandante. Houve uma vítima com ferimentos leves e perda do veículo.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Durante a manobra do embarque de veículos houve falha do Comandante do "Ferry Boat", no controle da propulsão deixando a prancheta sobre o manete do acelerador do motor, provocando o seguimento da embarcação para o bordo oposto ao cais, culminando com a queda do motociclista na água;
- 2) Durante a manobra de embarque/desembarque de veículos, o Comandante do ferry boat NÃO DEVE desviar a atenção da manobra mantendo contato constante com os Marinheiros que estão no controle do convés, qualquer falha dessa natureza pode provocar acidentes; e
- 3) As recomendações de segurança por ocasião do embarque /desembarque de veículos em balsas e ferry boats NÃO DEVEM ser negligenciadas devendo haver uma linha de comunicação entre o comando e os Marinheiros de convés a fim de que sejam evitados possíveis acidentes.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Quando houver fainas marinheiras de embarque /desembarque de veículos nas balsas e ferry boat os Comandantes devem manter comunicação com os envolvidos a fim de NÃO haver erros de manobra e cumprir as Normas da Autoridade Marítima, aplicando os procedimentos de segurança atinentes à atividade;
- 2) Embarcações que transportam veículos no convés principal deverão possuir sistema/mecanismo apropriado para impedir a queda acidental do(s) veículo(s) na água, em especial, no momento do embarque e desembarque;
- 3) Toda operação de carga e descarga deve ser precedida de uma verificação de segurança operacional quanto à segurança e risco de acidentes, neste caso, embarque de veículos, o Comandante deve ter atenção para a embarcação não se afastar do cais e prover um embarque seguro; e
- 4) ATENÇÃO NA MANOBRA - Comandar uma embarcação NÃO é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes, em especial, quando em manobra de atracação/desatracação e embarque /desembarque de veículos e passageiros.

"ALERTA AOS NAVEGANTES"

"Segurança da Navegação - Quem Valoriza a Vida Respeita"



ATENÇÃO NA MANOBRA - Comandar uma embarcação não é uma tarefa simples. Exige capacidade, perícia, prudência e o cumprimento de uma série de regras convencionadas e padronizadas no intuito de minimizar os riscos de acidentes. Entretanto, mesmo com todos esses conjuntos de normas e inúmeros casos julgados neste Tribunal, ocorreram em decorrência da inobservância das regras de manobra no mar, rios e canais. Destacamos o excesso de velocidade, a falta de cuidado no cruzamento de embarcações, falta de luzes de navegação e sinais sonoros, desconhecimento da área de navegação, condução de embarcação em condição de visibilidade restrita e sem equipamentos adequados ou em mau estado de conservação. manobras devem seguir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), estabelecido pela Marinha do Brasil.



TRIBUNAL MARÍTIMO

“Justiça e Segurança para a Navegação”