



Boletim de Acidentes Julgados

Edição nº 28 - 14 de julho de 2025



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

ABALROAMENTO

Uma lancha abalroou um barco de pesca, que provocou o afundamento da embarcação, resultando em uma vítima fatal - RS

AVARIA DE MÁQUINAS E EXPOSIÇÃO A RISCO

Falta de manutenção, excesso de passageiros e tripulação inabilitada resultaram em acidente com lancha - Vitória - ES

COLISÃO COM BANHISTA

Lancha que transportava passageiros atinge grupo de turistas enquanto nadavam - Angra dos reis - RJ

NAUFRÁGIO

Acidente com lancha conduzida por proprietário não habilitado, sem coletes salva-vidas, resultando na morte de um tripulante - RJ

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pág. 6 Pesquisa sobre Acidentes e Fatos da Navegação extraída do site da DPC

SÍNTESE DE OCORRÊNCIAS E ENSINAMENTOS COLHIDOS DOS ACÓRDÃOS

- 11 Abalroamento entre canoa e catraia - AP
- 12 Abalroamento entre lancha e bote - RS
- 13 Abalroamento entre moto aquática e bote - ES
- 14 Adernamento seguido de Naufrágio - AM
- 15 Acidente com trabalhador - RJ 5
- 16 Avaria de máquinas - exposição a risco - ES
- 17 Colisão com banhista - SP
- 18 Colisão com banhista - RJ
- 19 Clandestino a bordo - Águas internacionais
- 20 Emprego da embarcação em práticas ilícitas - AM
- 21 Encalhe de ferry boat - PA
- 22 Encalhe de barco de pesca - RS
- 23 Encalhe de comboio - AM
- 24 Naufrágio de canoa - MG
- 25 Naufrágio de lancha - RJ
- 26 Naufrágio de bote - PR
- 27 Naufrágio de lancha - RO
- 28 Naufrágio parcial de canoa - RN
- 29 Naufrágio de lancha - AP
- 30 Queda na água ocupantes de moto aquática - PI



BOLETIM DE ACIDENTES JULGADOS

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

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

Revisão Ortográfica: SC **Durvalina** Machado

Redator Assistente / Diagramação

SC Durvalina / SO-ES **Cleber**

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.

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

MENSAGEM DO JUIZ-PRESIDENTE



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

O Tribunal Marítimo (TM) lança sua 28ª Edição do Boletim de Acidentes Julgados, a 2ª edição do ano de 2025, mantendo nosso propósito de levar conhecimento a toda comunidade Marítima, Náutica, Portuária e, em especial, aquaviários e amadores. Os acidentes e fatos da navegação julgados, e por suas peculiaridades, necessitam serem divulgados em busca da melhor compreensão sobre as falhas ocorridas e as possíveis ações para evitá-las.

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

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

A prevenção é o melhor salva-vidas!!!



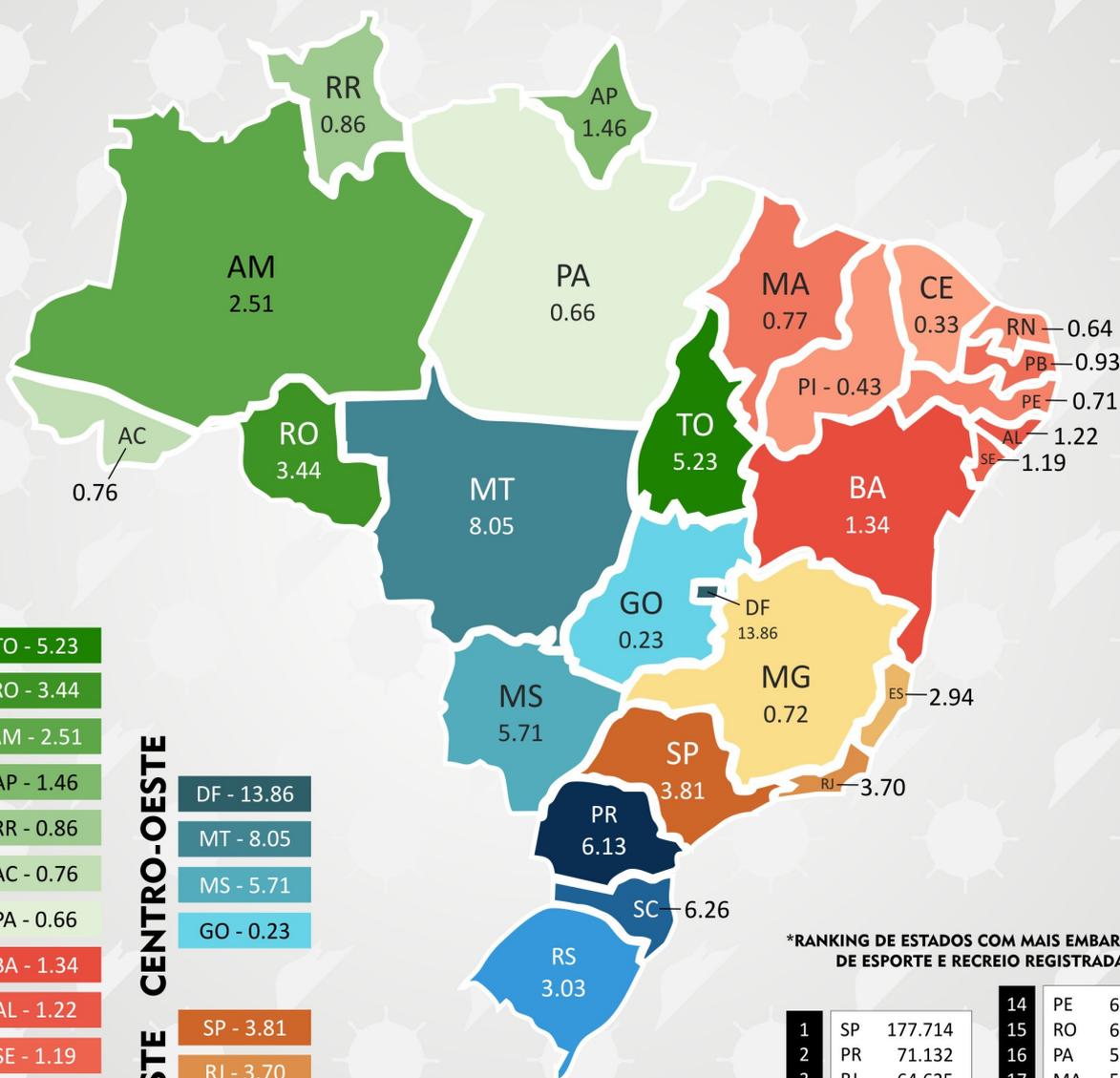


**MARINHA
DO BRASIL**



**DIRETORIA DE
PORTOS E COSTAS**

Embarcações de **ESPORTE E RECREIO** por pessoas (1000) por Estado



NORTE

TO - 5.23
RO - 3.44
AM - 2.51
AP - 1.46
RR - 0.86
AC - 0.76
PA - 0.66

CENTRO-OESTE

DF - 13.86
MT - 8.05
MS - 5.71
GO - 0.23

NORDESTE

BA - 1.34
AL - 1.22
SE - 1.19
PB - 0.93
MA - 0.77
PE - 0.71
RN - 0.64
PI - 0.43
CE - 0.33

SUDESTE

SP - 3.81
RJ - 3.70
SE - 1.19
MG - 0.72

SUL

PR - 6.13
SC - 6.26
RS - 3.03

***RANKING DE ESTADOS COM MAIS EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E RECREIO REGISTRADAS**

1	SP	177.714	14	PE	6.895
2	PR	71.132	15	RO	6.243
3	RJ	64.625	16	PA	5.788
4	SC	45.926	17	MA	5.530
5	DF	42.883	18	AL	4.106
6	RS	34.724	19	PB	3.768
7	MT	28.734	20	CE	3.066
8	BA	20.079	21	SE	2.780
9	MS	16.222	22	RN	2.271
10	MG	15.503	23	GO	1.672
11	ES	12.071	24	PI	1.419
12	AM	10.711	25	AP	1.277
13	TO	8.403	26	AC	690
			27	RR	559

Fontes:
<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se.html>
*Número de embarcações em Maio de 2022.



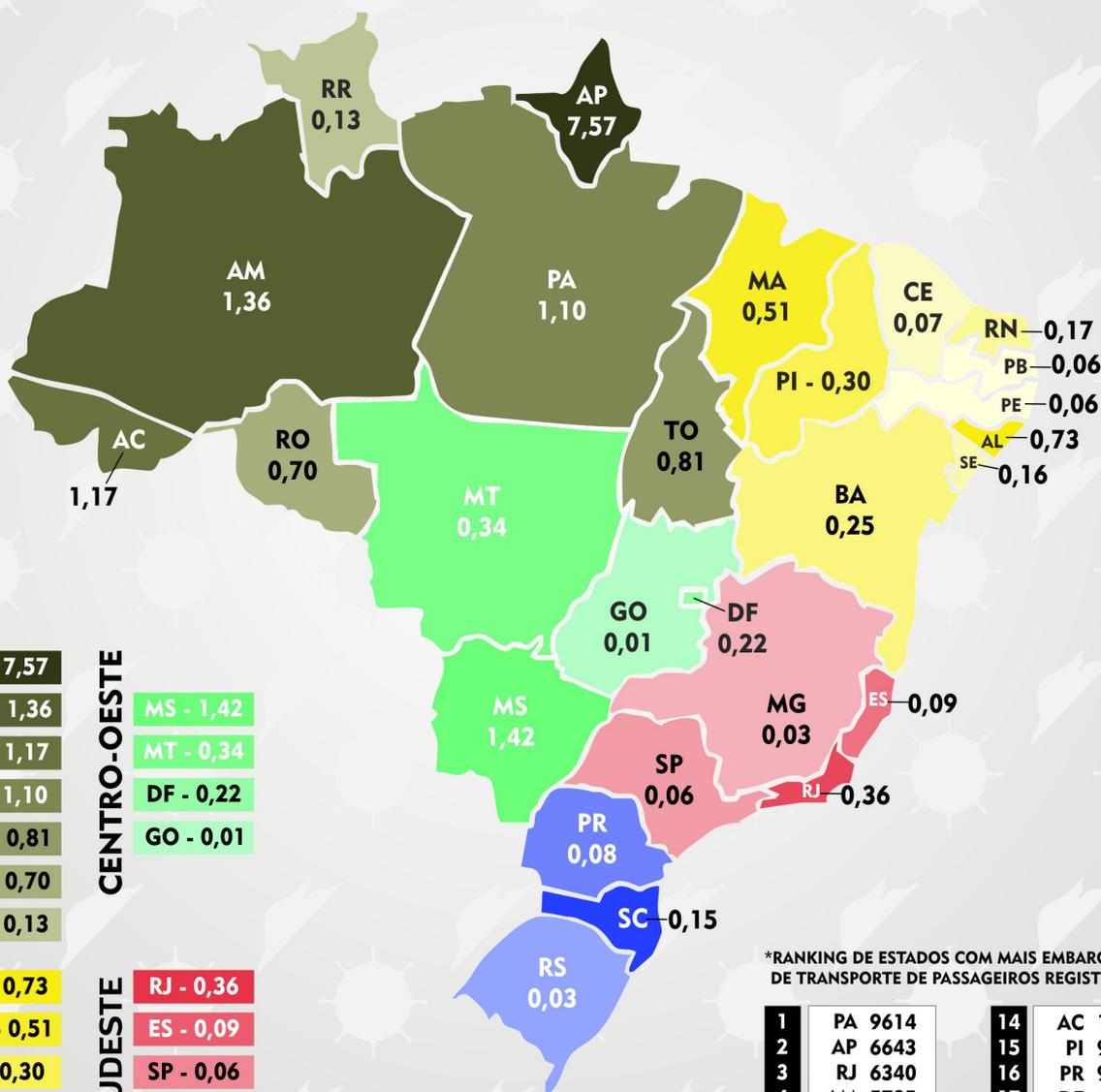
MARINHA DO BRASIL



DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Embarcações de TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

quantidade em operação por pessoas por estado (1000)

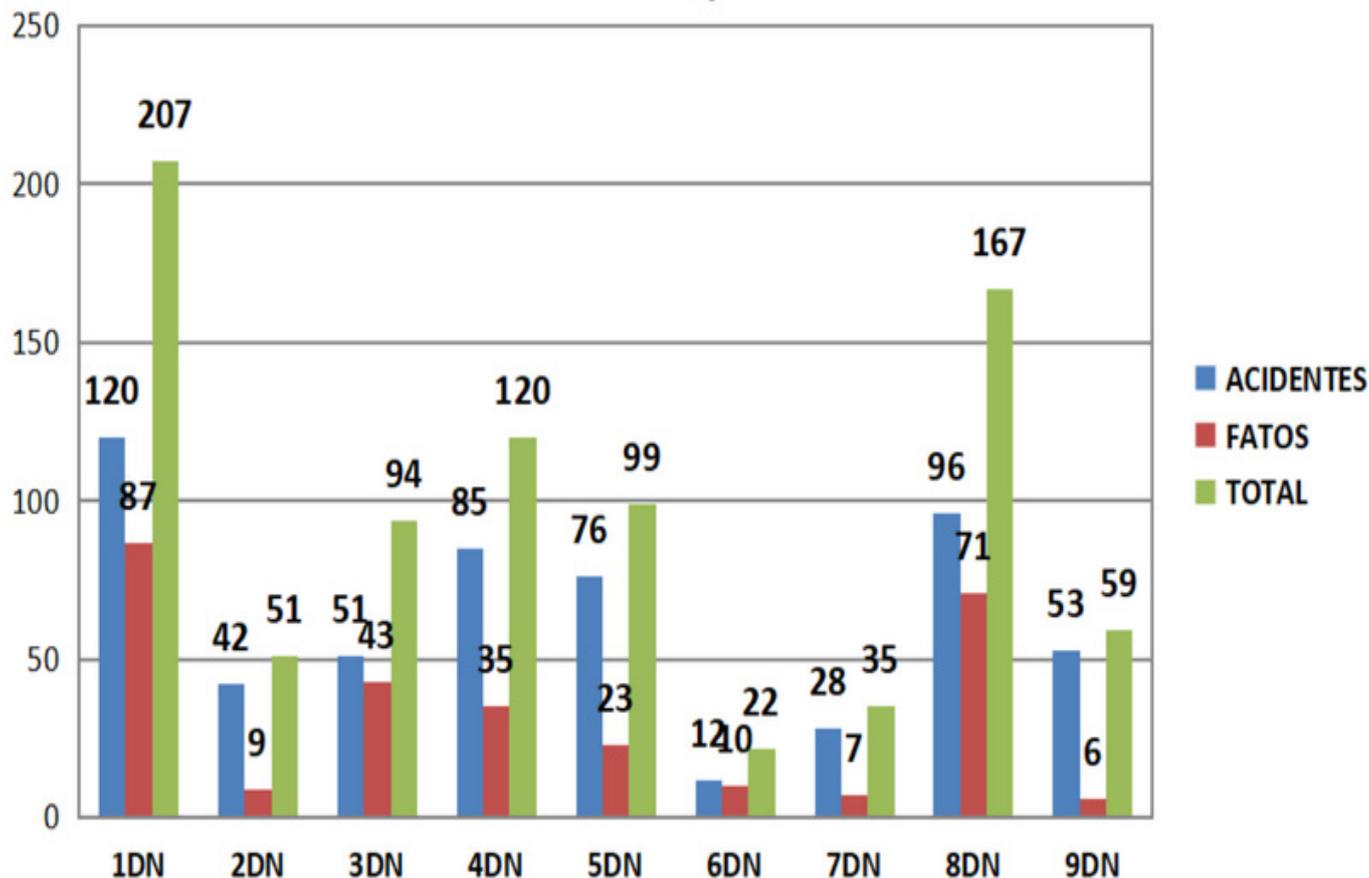


*RANKING DE ESTADOS COM MAIS EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS REGISTRADAS

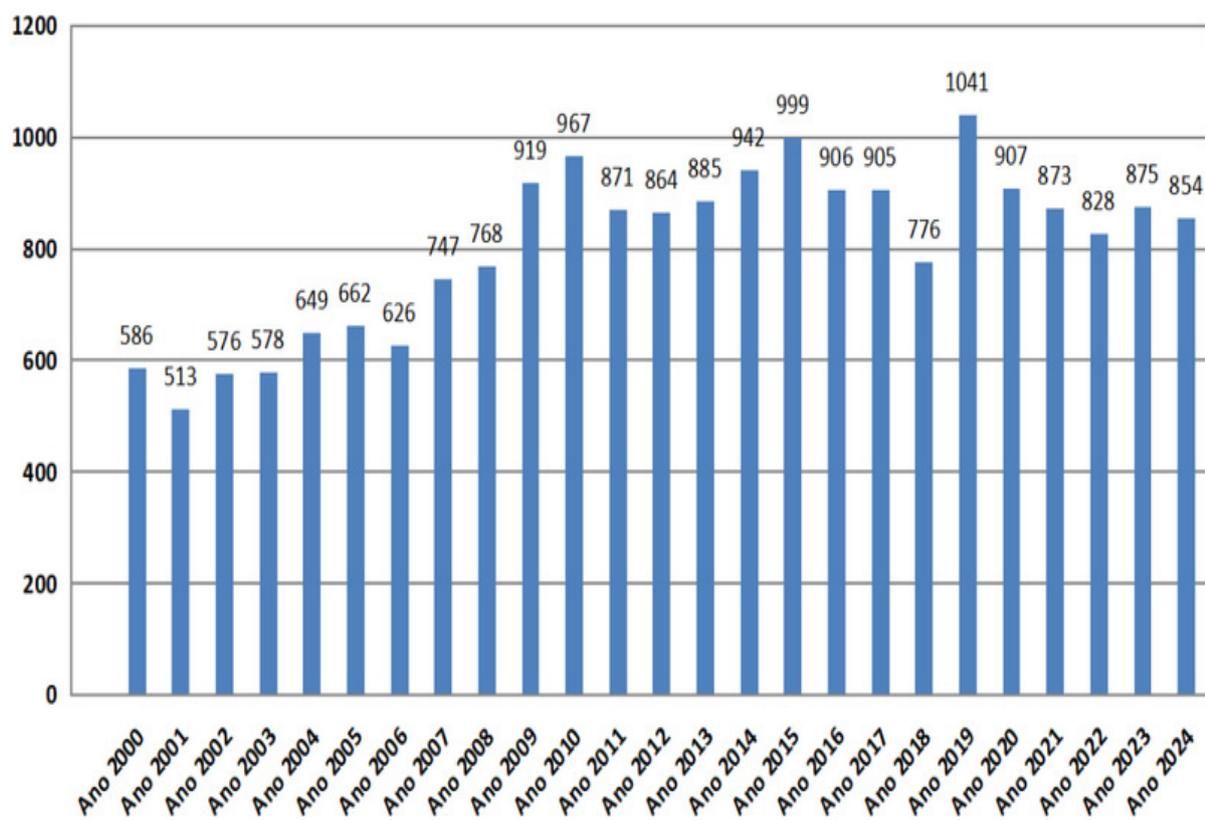
1	PA 9614	14	AC 1059
2	AP 6643	15	PI 989
3	RJ 6340	16	PR 984
4	AM 5795	17	DF 673
5	MS 4041	18	CE 650
6	BA 3800	19	MG 614
7	MA 3640	20	RN 593
8	SP 2885	21	PE 557
9	AL 2447	22	SE 378
10	TO 1310	23	ES 373
11	RO 1275	24	RS 301
12	MT 1196	25	PB 262
13	SC 1080	26	GO 83
		27	RR 82

Fontes:
<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se.html>
 *Número de embarcações em Maio de 2022.

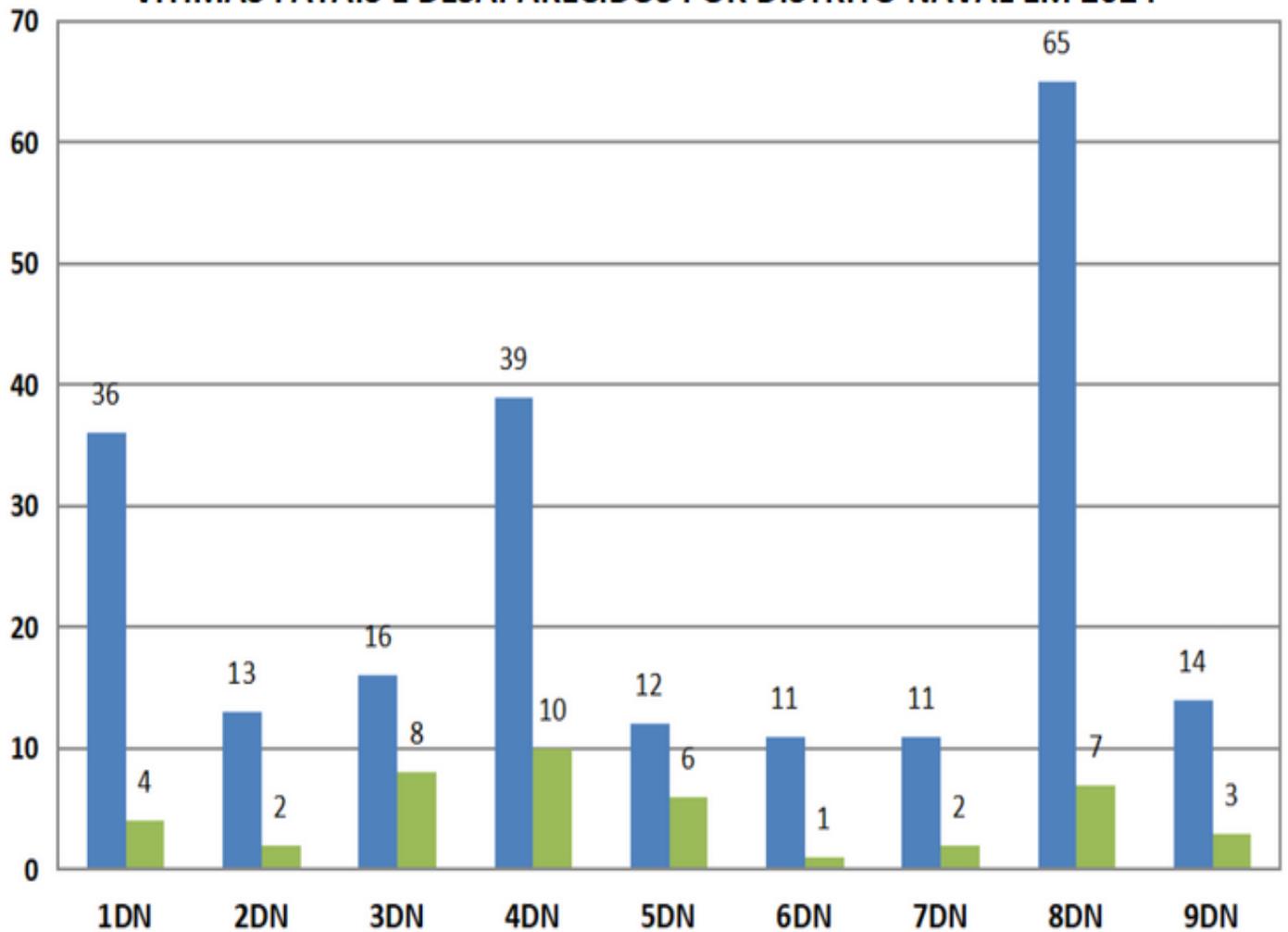
IAFN 2024, por DN



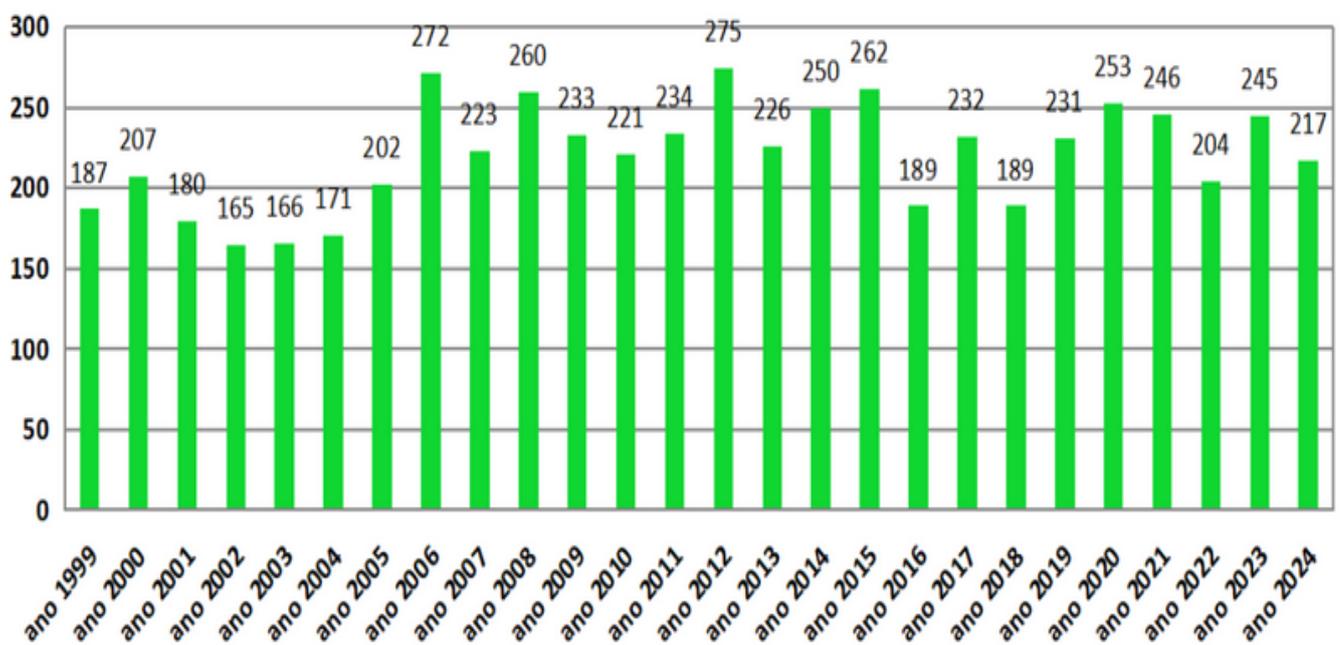
Acidentes e Fatos da Navegação



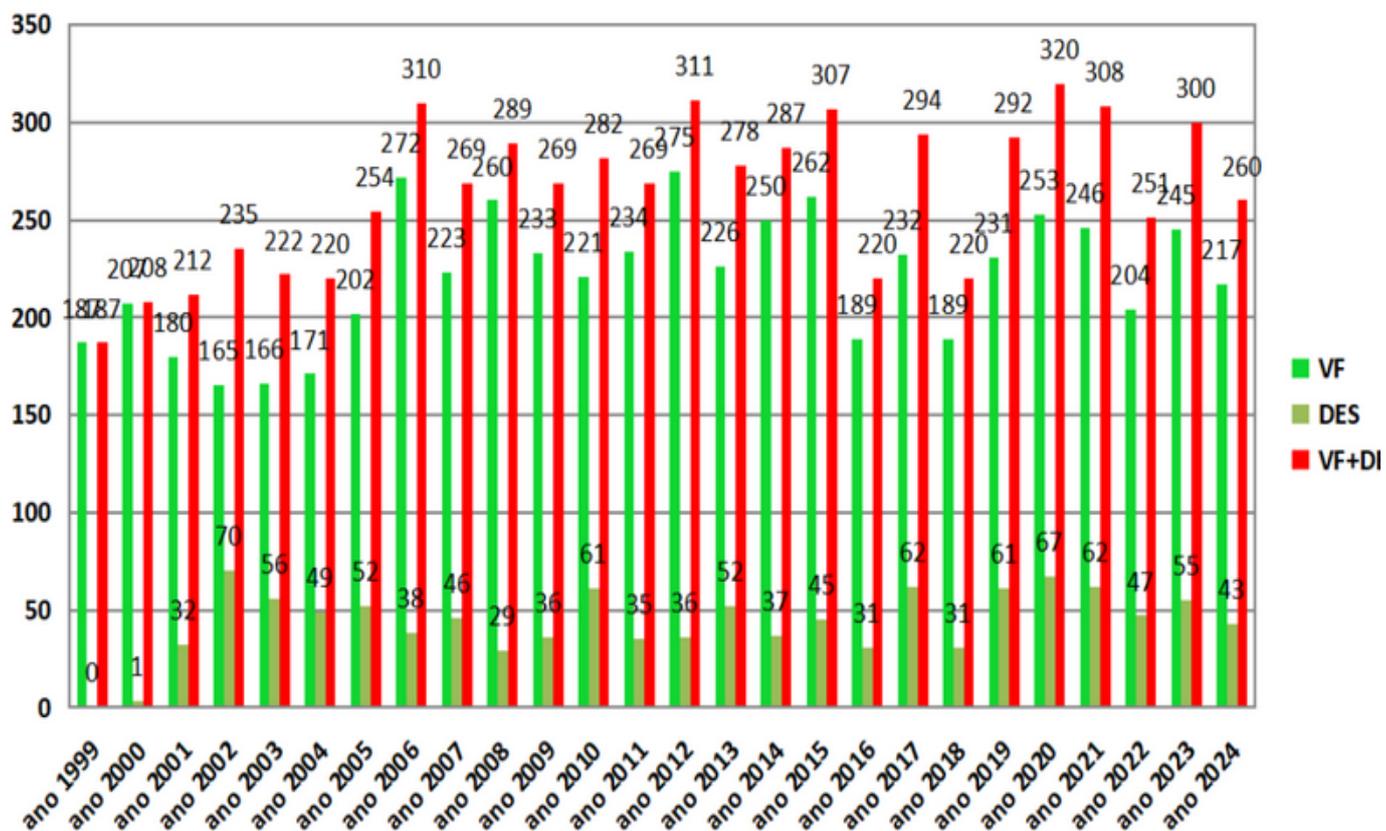
VÍTIMAS FATAIS E DESAPARECIDOS POR DISTRITO NAVAL EM 2024



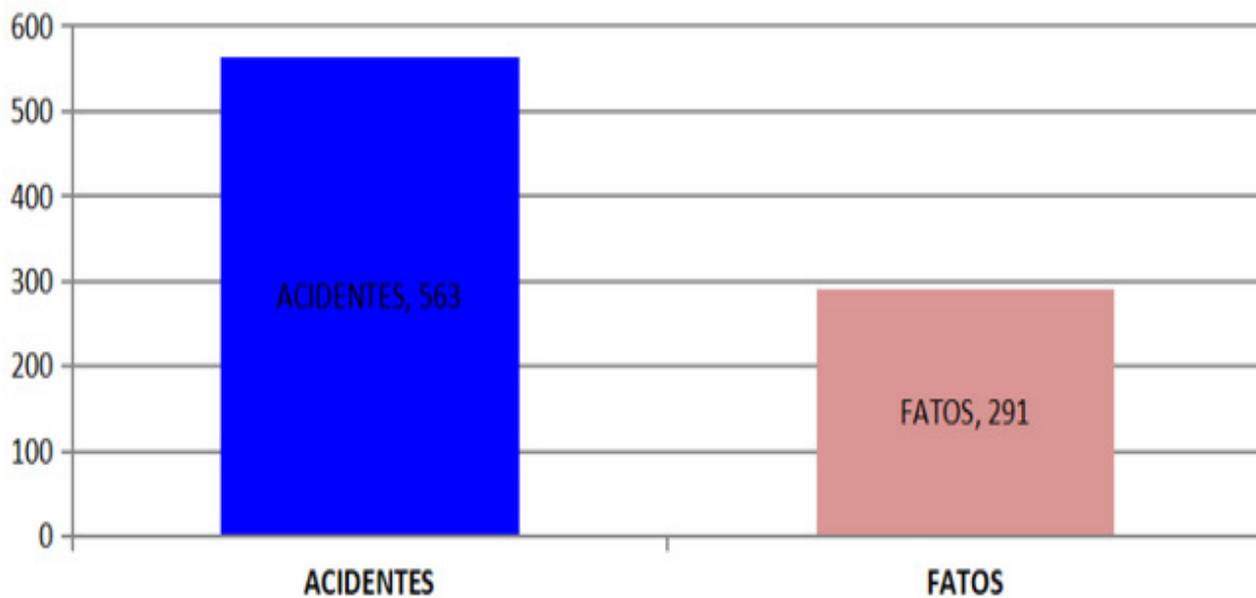
Vítimas Fatais em IAFN



Vítimas Fatais e Desaparecidos em IAFN



IAFN 2024



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



Nº: 21/2025	PROCESSO Nº 34.960/2021
Acidente / Fato:	Abalroamento entre canoa e catraia
Data:	26/06/2020
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Igarapé do Lago, Mazagão - Amapá
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo de canoa, casco de madeira, propulsão mecânica, motor tipo rabeta, sem nome e não inscrita, navegava em período noturno, conduzida por pessoa inabilitada e transportava uma passageira, descia o Igarapé do Lago, quando se deparou com outra embarcação tipo catraia transportando madeira, no sentido oposto, subindo o Igarapé no sentido a Foz do rio Amazonas, quando por volta das 01:00h da manhã, ocorreu o abalroamento entre as duas embarcações. Com o choque das embarcações, o condutor e a passageira da canoa caíram na água e foram recolhidos por outra canoa que navegava na esteira da primeira, a passageira foi recolhida quase inconsciente e encaminhada para o Hospital Municipal de Mazagão/AP, que ficava distante do local. No hospital foi constatado seu falecimento. O Acidente teve como causa determinante: Condução de embarcações por inabilitados em período noturno sem luzes de navegação. Decorrente de imprudência e imperícia dos condutores, que ao conduzir embarcação sem serem habilitados e ao empreender navegação em período noturno, sem iluminação dando ensejo ao acidente e consequente óbito da passageira. Tais ações foram determinantes para ceifar uma preciosa vida humana e Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que os Condutores de embarcações, sejam habilitados, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana. A falta de habilitação dos condutores expôs a risco as vidas humanas, se envolveram no acidente que ceifou uma preciosa vida humana;
- 2) Os condutores das embarcações deixaram de observar as medidas preventivas de segurança da navegação o que contribuiu para a ocorrência do acidente;
- 3) Os Condutores empregaram as embarcações na atividade de navegação noturna sem que as mesmas fossem equipadas para tal;
- 4) Se sua embarcação não é equipada para navegação noturna, NÃO empreenda uma singradura, embarcação irregular é risco constante para a segurança das pessoas e da navegação; e
- 5) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por condutores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de pequeno porte.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, passageiros, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
 - 2) ATENÇÃO NAVEGANTE!! Não empregue sua embarcação em atividade para a qual a mesma não foi classificada, caso contrário, você expõe a risco a segurança da navegação, dos tripulantes e passageiros;
 - 3) Ao planejar uma singradura, o Comandante, Mestre ou Condutor da embarcação DEVE verificar se tem a bordo todo o material de salvatagem, em especial, os coletes salva-vidas em número suficiente para os passageiros e tripulantes e se a embarcação está equipada para navegação em período noturno;
 - 4) Item 2.16 da NORMAM-202/DPC - 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; e
- 5) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação.

Nº: 22/2025	PROCESSO Nº 35.635/2022
Acidente / Fato:	Abalroamento entre lancha e bote
Data:	03/06/2021
Tipo da Embarcação:	Entre Lancha e bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Mampituba, município de Torres – RS
Área de Navegação:	Interior



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação do tipo lancha, classificada para esporte e recreio em área de navegação mar aberto, está inscrita. Consta nos autos do processo que seu condutor, navegava subindo no Rio Mampituba, após um período de passeios com turistas pelo rio e orla marítima, quando se aproximou da Marina Paulo Prates para conversar com conhecidos que se encontravam no cais sem atracar. Em seguida, continuou a singradura em sentido oeste no mesmo rio, a fim de realizar conversão para o sentido leste, para acessar a Marina Mary & Ana, localizada no Passo de Torres – SC, onde a lancha fica alojada. Durante o trajeto, abalroou outra embarcação classificada para atividade de pesca em área de navegação interior, tripulada por seu condutor, patrão da embarcação, e sua companheira, que se encontrava na margem direita, sentido oeste, no rio Mampituba, preparando para realizar pesca noturna com redes. Decorrente do abalroamento, a embarcação de pesca afundou, lançando seus ocupantes na água, a companheira do condutor da embarcação de pesca não sabia nadar e nem fazia uso do colete salva-vidas, acabou desfalecendo, seu companheiro solicitou socorro para tentar reanimar sua companheira, mas foi em vão. A vítima foi a óbito e a embarcação afundou tendo perda total. Dessa forma, a perícia concluiu que o acidente se deu por incúria do condutor da lancha e por falta de qualquer sinalização noturna, luzes de navegação ou lanterna, do bote de pesca, que se fizesse ser notado naquela posição do Rio. Houve danos materiais além da perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de poluição ambiental do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Os condutores de embarcações de propulsão mecânica, devem ter extrema atenção para o cumprimento das Normas preventivas de segurança, a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e da vida humana. Visto que a falta de sinalização noturna provocou um acidente com a perda de uma preciosa vida humana;
- 2) Infelizmente, mais um acidente ocorrido em virtude do NÃO cumprimento das normas preventivas de segurança. Se o condutor da embarcação de pesca tivesse tido o cuidado em observar o adequado cumprimento do RIPEAM, antes de suspender, providenciasse algo que se fizesse ser notado durante a noite por outras embarcações, poderia ter evitada este trágico acidente;
- 3) O Condutor empreendeu navegação noturna em desacordo a NORMAM-211/DPC e do RIPEAM; e
- 4) É fundamental que os condutores de embarcações sejam devidamente habilitados e com conhecimentos das normas de prevenção segurança a fim de mitigar a ocorrência de acidentes náuticos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção Condutor! cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos. Se sua embarcação não tem luz de navegação, o planejamento deve conceber o regresso ou atracação antes do anoitecer. Não esqueça de calcular o consumo de combustível para ir e voltar;
- 3) Item 4.3.3. da NORMAM-211/DPC - somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite; e
- 4) Negue o uso e NÃO conduza sua embarcação se forem inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal.

Nº: 23/2025	PROCESSO Nº 36.338/2022
Acidente / Fato:	Abalroamento
Data:	16/12/2021
Tipo da Embarcação:	Moto aquática e bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Canal de Camburi, Município de Vitória – ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve.



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O acidente de abalroação envolvendo uma moto aquática e um bote que se encontrava fundeado em frente ao Pier da Praia do Canto, sem ninguém a bordo. O Condutor da moto aquática navegava em alta velocidade e executava manobras acrobáticas com a embarcação. As ações imprudentes do condutor terminou com a materialização do acidente com danos materiais e ferimentos no ocupante. Quanto aos fatores contribuintes, os peritos apontam o humano e o operacional: aquele, diante dos sinais técnicos de embriaguêz apontados por militares do Corpo de Bombeiros do Estado do Espírito Santo (CBM-ES); este, em virtude da condução da embarcação em estado de embriaguêz e desrespeito ao RIPEAM. No Boletim Unificado do CBM-ES há registro que o condutor (vítima) estava desorientado, confuso, apresentava hálito com odor etílico, olhos avermelhados, fala arrastada, aspectos os quais demonstravam sinais de embriaguêz. O fato teve como causa determinante erro de manobra, excesso de velocidade e condução após consumo de bebida alcoólica. Não houve registro de poluição no meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo; devem ficar atentos as medidas preventivas de segurança para a preservação da embarcação e da segurança da navegação; NÃO devem ignorar as regras de segurança da navegação;
- 2) Para pilotar uma moto aquática, é obrigatório ter mais de 18 anos e possuir uma carteira de habilitação náutica de Motonauta que habilita o adulto a conduzir as referidas motos aquáticas. NÃO É PERMITIDO que menor de idade, mesmo acompanhado do responsável, pilote uma moto aquática;
- 3) É fundamental que os condutores de embarcações tenham pleno conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura da embarcação e não exposição a risco das vidas humanas e da segurança da navegação; e
- 4) Se for pilotar uma moto aquática, nada de consumir bebidas alcoólicas, tal ação representa risco as vidas humanas e para a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 2) REGRA 7 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;
- 3) Evite o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua vida e pela vida de terceiros;
- 4) ATENÇÃO CONDUTOR! Seja vigilante na condução de sua embarcação; e
- 5) Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros Comandantes que podem tomar decisões equivocadas com prejuízo para ambos. O melhor é definir com antecedência a sua manobra, a uma distância segura de outras embarcações, como estabelecido no RIPEAM.

Nº: 24/2024	PROCESSO 34.942/2021
Acidente / Fato:	Adernamento seguido de Naufrágio
Data:	04/01/2020
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Empurrador
Local:	Entrada do Paraná do Serpa, Rio Amazonas, Itaquiara - AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio formado por empurrador e duas balsas, encontrava-se amarrado à boia que fica abaixo do Terminais Fluviais do Brasil S.A(TFB), largou e foi abarrancar na margem esquerda do Rio Amazonas na descida do Paraná do Serpa, na cidade de Itaquiara – AM. Após abarrancar, o empurrador desatrelou para iniciar a manobra de condução individual das balsas para o TFB onde estas seriam carregadas com combustível. Ocorre que antes de amarrar a primeira balsa que seria conduzida, o Empurrador foi atingido por ondas fortes, fazendo com que abalroasse por duas vezes com o “gigante” na balsa, o que fez com que perdesse a estabilidade e adernasse para boreste (BE), o que permitiu que um grande volume de água oriunda dos banheiros embarcasse em sua praça de máquinas comprometendo a estabilidade da embarcação e culminando no naufrágio. Os três tripulantes que estavam a bordo do empurrador, foram resgatados da água pela lancha de apoio. Consta nos autos que o naufrágio ocorreu por negligência e imprudência do Comandante e Chefe de Máquinas do empurrador, tendo em vista que a falta de ação dos tripulantes mesmo ciente de que a reserva de flutuabilidade se encontrava comprometida. Não houve acidente pessoal, mas o naufrágio acarretou perda parcial da embarcação. Ademais, houve poluição, estimada em aproximadamente 2.000 litros de óleo diesel marítimo, nos dias em que a embarcação ficou submersa. O acidente teve como causa determinante; perda da reserva de flutuabilidade estabilidade do empurrador, além de sua falta de estanqueidade.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados e seus tripulantes qualificados para a atividade a qual a embarcação é classificada, a fim de não expor a risco as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O Comandante do empurrador deixou de verificar se as portas ou tampas de escotilhas estavam abertas ou fechadas.
- 3) Antes de suspender deverão ser tomadas medidas para manter a integridade da estanqueidade à água; e
- 4) ATENÇÃO COMANDANTE! Se todos a bordo estivessem atentos as medidas preventivas de segurança para a preservação da embarcação e da segurança da navegação, este acidente teria sido evitado.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Antes de suspender com sua embarcação, verifique as condições das baterias, das bombas de esgoto, das luzes de navegação, do equipamento rádio de VHF e o nível de óleo no cárter (quando aplicável);
- 2). Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos.
- 3). As portas de acesso e as tampas das escotilhas de acesso são normalmente fechadas quando estiver navegando, destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotadas de meios de indicação, no local e no passadiço, mostrando se estas portas ou tampas de escotilhas estão abertas ou fechadas. Deve ser afixado um aviso em cada uma destas portas ou tampas de escotilha, informando que ela não deve ser deixada aberta;
- 4). Muitas vezes, em caso de alagamento descontrolado, o único recurso disponível para evitar o naufrágio é executar uma varação, ou seja, um encalhe deliberado com o objetivo de salvar a embarcação; e
- 5) Os comandantes devem estar cientes de todos os fatores que afetam a estabilidade da embarcação.

Nº: 25/2025	PROCESSO Nº 34.603/2021
Acidente / Fato:	Acidente com trabalhador
Data:	17/08/2018
Tipo da Embarcação:	Plataforma de petróleo
Atividade:	Extração de petróleo
Local:	Bacia de Campos dos Goytacazes – RJ
Área de Navegação:	Mar aberto
Vítimas:	01 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente de trabalho envolvendo um funcionário da equipe de uma empresa, ocorrido a bordo de uma plataforma na Bacia de Campos, em Campos dos Goytacazes, RJ. Durante o tratamento mecânico de uma dessalinizadora, enquanto era realizada a secagem do SKID (também conhecido como trocador de calor), uma placa interna do permutador com 80kg, que estava apoiada num ângulo da tricaniz dentro do SKID, foi deslocada pelo jato de ar comprimido, pois não estava devidamente fixada. O funcionário tentou segurar a placa, mas não conseguiu sustentar o peso e acabou se acidentando gravemente, tendo o dedo indicador esquerdo prensado contra uma quina de ferro do SKID e posteriormente amputado. Segundo relato do acidentado, ele utilizava os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) no momento do acidente, porém não foi informado da existência da referida placa de ferro no local onde realizaria o serviço. Consta nos autos que houve falhas na análise de risco, supervisão e comunicação entre a equipe e os responsáveis pela segurança. A placa não foi sinalizada nem removida, e a permissão de trabalho foi liberada com planejamento inadequado, sem avaliação prévia adequada do local. Dessa forma, o planejamento incorreto da Permissão de Trabalho foi a causa determinante para a ocorrência do acidente.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Gerente de Plataforma é o responsável por tudo e por todos a bordo, pela gestão geral da plataforma, incluindo produção, segurança e recursos humanos.
- 2) A Engenharia de Segurança sendo responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e serviços de bordo para não exposição a risco as vidas humanas e fazendas de bordo. NÃO pode haver falhas da análise de riscos;
- 3) A Norma Regulamentadora 37 trata da segurança e saúde em plataformas de petróleo e estabelece requisitos mínimos para garantir a segurança e bem-estar dos trabalhadores, NÃO pode ser ignorada pelos de bordo; e
- 4) Só se deve iniciar os trabalhos a bordo, após ser efetuado briefing de segurança para os executores dos trabalhos.

RECOMENDAÇÕES

- 1) A Norma Regulamentadora, NR-37 é fundamental para garantir a segurança e saúde dos trabalhadores em plataformas de petróleo, reduzindo o número de acidentes e doenças ocupacionais. Além disso, a norma contribui para a preservação do meio ambiente e para a sustentabilidade do setor devendo ser conhecida por todos de bordo;
- 2) Engenheiro de Segurança:
Responsável por garantir a segurança dos trabalhadores e do meio ambiente na plataforma. Devendo implementar palestras sobre segurança para todos que trabalharão a bordo;
- 3) É fundamental que todos de bordo sejam habilitados e qualificados, na categoria a qual exercerá suas funções; e
- 4) As empresas que atuam em plataformas de petróleo devem estar atentas às atualizações da NR-37 e garantir o cumprimento de seus requisitos, visando a segurança de seus trabalhadores e evitando sanções por parte dos órgãos fiscalizadores.

Nº: 26/2025	PROCESSO Nº 35.633/2022
Acidente / Fato:	Avaria de máquinas - exposição a risco
Data:	13/05/2021
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Esporte recreio
Local:	Enseada do Suá, Vitória - ES
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motor, casco de fibra, classificada para esporte e recreio para navegação em área de navegação de mar aberto, com capacidade para 1 tripulante e 9 passageiros. Suspendeu do Pier da Praia do Suá rumo à Praia do Frade, também em Vitória-ES, permanecendo na Praia até por volta das 19hs20 min. Às 19hs40min, quando já retornava, nas proximidades do Píer da Capitania dos Portos do Espírito(CPES), o condutor verificou que a manete de um dos motores não respondia e decidiu interromper a navegação. Em seguida, a lancha da Capitania dos Portos abordou para oferecer assistência e constatou a presença de dezesseis passageiros a bordo, sendo sete passageiros excedentes. Em ação contínua, realizou o reboque da embarcação até o píer da CPES. Todos os passageiros desembarcaram com segurança. Os peritos constataram que o fator operacional contribuiu em razão da inoperância do motor de bombordo(BB) e do excesso de passageiros. O condutor não esclareceu a periodicidade nem os serviços de manutenção que eram feitos na lancha. Constatou ainda sinais de desgaste no cabo de transmissão de controle da gaxeta da bomba de água salgada. Houve o desprendimento do cabo da reversora do comando que interliga a manete do painel da lancha e o motor, o que causou a pane do moto de BB. Teve como causa determinante; ausência de manutenção, excesso de passageiros e tripulação inabilitada

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que os condutores de embarcações sejam habilitados e tenham pleno conhecimento das Normas da Autoridade Marítima para uma condução segura da embarcação e não exposição a risco das vidas humanas e da segurança da navegação;
- 2) A falta de manutenção preventiva nos cabos da reversora provocou a pane no motor de bombordo expondo a risco a segurança dos passageiros e da embarcação pela falta de cuidados do condutor;
- 3) O condutor autorizou o embarque de sete passageiros acima da capacidade da embarcação, expôs a risco a segurança de lancha a motor da navegação e dos passageiros; e
- 4) O condutor Arrais Amador, não era habilitado para conduzir embarcação de transporte de passageiros, transgredindo as Normas da Autoridade Marítima.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Atenção Comandante!! Cumpra as normas e regulamentos. Se não for habilitado para conduzir uma embarcação, NÃO o faça. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constituiu fator causal mais importante de acidentes com as embarcações, em especial, as embarcações de esporte e recreio;
- 2) ATENÇÃO!! A manutenção preventiva em embarcações envolve a realização de inspeções e revisões regulares para garantir o bom funcionamento dos equipamentos, evitando falhas e prolongando a vida útil das peças. Isso inclui a verificação de sistemas elétricos, motores, sistemas de navegação e equipamentos de segurança.
- 3) Respeite a lotação recomendada pelo fabricante. O embarcamento de embarcações Por falta de estabilidade necessária, em virtude de excesso de pessoas a bordo, está entre as causas de acidentes que registram o maior número de vítimas fatais na navegação amadora e no transporte de passageiros; e
- 4) Para conduzir uma embarcação de passageiros é necessário estar devidamente habilitado. A legislação brasileira exige que os pilotos de embarcações de recreio e de transporte de passageiros possuam habilitação, seja do tipo Arrais-Amador, Mestre-Amador ou Capitão-Amador ou Aquaviário, dependendo do tipo e da capacidade da embarcação.

Nº: 27/2025	PROCESSO Nº 34.802/202
Acidente / Fato:	Colisão com banhista
Data:	12/02/2018
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Praia de Guaratuba, Bertioga – SP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	1 VÍTIMA NÃO FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um condutor navegava com sua moto aquática na Praia de Guaratuba, Município de Bertioga – SP, quando foi surpreendido por uma onda e ao tentar desviar, atingiu uma senhora, que no momento, estava numa prancha de STAND UP PADDLE, que sofreu ferimentos. De acordo com o Laudo de Exame Pericial, foi constatado que o condutor da moto aquática navegava próximo das pedras, o que demonstraria conduta incompatível com a prudência, pois, contraria as medidas de segurança e precaução, uma vez que há risco de acidente. Além disso, ressaltou-se o erro de manobra do condutor, pois tentou desviar indo contra uma onda e acabou sendo lançado na água contribuindo para a colisão ocorrida. A imprudência e imperícia do condutor da moto aquática foi determinante para a materialização do acidente. A colisão causou ferimentos na vítima. Não houve danos materiais e nem poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) ATENÇÃO MOTONAUTA!! A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. A vigilância constante deve ser mantida e se navegar em área de banhistas, redobrar a atenção e reduzir a velocidade para evitar acidentes;
- 2) Cumpra às Normas da Autoridade Marítima. Para pilotar uma moto aquática, é obrigatório ter mais de 18 anos e possuir uma carteira de habilitação de motonauta que habilita o adulto a conduzir as referidas motos aquáticas. Não Permita que menor de idade, mesmo acompanhado do responsável, pilote em atividade de recreação, oferece riscos aos banhistas e a navegação local;
- 3) Navegar próximo as prais exige prudência e perícia do condutor, pois, expõe a risco a integridade física dos banhistas. Nunca navegue a menos de 200 metros da praia; e
- 4) Quando for necessário navegar ou se aproximar de alguma, o faça com pouca velocidade e com muita atenção.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio;
Tenha atenção redobrada com crianças e idosos a bordo, não exponha a risco o seu garupa.
- 3) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação; e
- 4) Não movimente a embarcação ou utilize os propulsores se há alguém na água nas proximidades, ainda que seja um de seus tripulantes.

Nº: 28/2025	PROCESSO Nº 33.089/2019
Acidente / Fato:	Colisão com banhista
Data:	30.03/2018
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Lagoa Azul, Ilha Grande, Angra dos Reis – RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	4 VÍTIMAS, SENDO 2 FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo lancha motor classificada para transporte de passageiros Em área de navegação interior. Suspendeu da Marina Piratas com oito passageiros, o condutor e o proprietário, e fez uma parda na localidade conhecida como Lagoa Azul, região entre as Ilhas Redondo e Comprida, junto a Ilha Grande em Angra dos Reis, RJ. Este local é muito conhecido na região para o mergulho e banho. Nessa área existia uma separação estabelecida, extraoficialmente, pelos frequentadores. De um lado ficam as lanchas e do outro ficam as embarcações de maior porte (tipo escunas e outras). Segundo o condutor, a embarcação acelerou sozinha e sem controle, não sendo possível desacelerar imediatamente. As manobras fizeram com que a embarcação atingisse um grupo de turistas que estavam nadando ao lado da escuna que os trouxe, tendo como consequência direta quatro (4) vítimas, sendo que duas vieram a óbito devido aos ferimentos e duas sofreram lesões corporais graves. Após o acidente, as vítimas foram resgatadas e colocadas na própria embarcação, porém conduzida por outro tripulante de outra embarcação. O acidente teve como causa determinante; o descuido do condutor na manobra da embarcação, o que provocou o engrazamento e aceleração da lancha em direção aos banhistas. Essa negligência se materializou o acidente com duas preciosas vidas ceifadas e duas pessoas com ferimentos graves. Não houve danos materiais e nem poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para a segurança de bordo, é imprescindível que os Comandantes/condutores de embarcações e seus tripulantes sejam qualificados para atividade que a embarcação for classificada, observem com rigor as medidas de prevenção de segurança, a fim de não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) O condutor, antes de se aproximar da área de banhistas deveria fazê-la com velocidade apropriada, redobrando o cuidado com a manobra da embarcação, para evitar expor a risco as vidas humanas;
- 3) O Comandante da embarcação foi descuidado com a segurança das pessoas que se encontravam nadando na área, visto que, culminou na colisão com os banhistas e a perda da vida de dois deles; e
- 4) A falta de atenção e vigilância do condutor é uma das causas importantes de acidentes em geral;.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas.
- 2) O Condutor de uma embarcação em nenhum momento pode se descuidar da segurança. Esteja atento e vigilante durante a navegação. Você é o responsável por tudo que acontece a bordo. O timão está em suas mãos; Não movimente a embarcação ou utilize os propulsores se há alguém na água nas proximidades, ainda que seja um de seus tripulantes;
- 3) Quando na condução de uma embarcação aproximando-se da área de banhistas, NÃO deixe a manete de aceleração engrazada ou perca o controle da mesma; e
- 4) Cumpra as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, Cabe lembrar que o proprietário/condutor que descumpri-las e provocar um acidente, responderá perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal.

Nº: 29/2025	PROCESSO Nº 34.136/2020
Acidente / Fato:	Clandestino a bordo
Data:	20/08/2019
Tipo da Embarcação:	Navio mercante
Atividade:	Transporte de carga
Local:	Águas internacionais
Área de Navegação:	Alto - mar
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um navio Mercante, de transporte de carga, atracou no Porto de Duala, República dos Camarões, em 20 de julho de 2019, para efetuar desembarque de arroz; nesse local, permaneceu até dia 17 de agosto do mesmo ano, quando suspendeu com destino ao porto do Rio de Janeiro – RJ. Antes de suspender, foram efetuadas inspeções pelas equipes do Porto e do próprio navio, não sendo constatada a presença de clandestinos a bordo. No terceiro dia de viagem, já em águas internacionais, um clandestino foi avistado a bordo, enquanto andava no convés principal do navio. Após sua descoberta, foram tomadas as providências previstas no Manual de Segurança do navio, no que concerne à presença de clandestino a bordo. Por ocasião da atracação no porto do Rio de Janeiro, foram tomadas as providências legais para desembarque do clandestino e posterior repatriamento. Consta nos autos que a falha na vigilância e no controle de acesso ao navio, no Porto de Duala – Camarões, fazendo com que o clandestino conseguisse embarcar e se esconder a bordo sem a percepção do Comandante e dos tripulantes. Essa falha da segurança foi determinante para a ocorrência do fato da navegação. Não houve danos materiais e nem poluição do meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante do navio deve fazer constantemente palestras sobre a segurança do navio, voltadas para a proteção do navio. A fim de coibir o embarque de clandestinos a bordo;
- 2) O plano de Proteção do Navio criado para proteger as pessoas a bordo e a carga NÃO pode falhar, caso contrário, sempre haverá tentativa de embarque de clandestinos, buscando um lugar melhor para viver e trabalho;
- 3) Os planos de proteção devem prevenir o acesso não autorizado a navios, instalações portuárias e suas áreas restritas, e coibir a introdução de armas não autorizadas, dispositivos incendiários ou explosivos em navios ou instalações portuárias; e
- 4) O Oficial de Proteção do Navio NÃO PODE FALHAR, deve realizar inspeção minuciosa no navio antes de suspender

RECOMENDAÇÕES

1 Os objetivos deste Código ISPS-Code são:

- Estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

- Plano de proteção do navio significa um plano elaborado com vistas a garantir a aplicação de medidas a bordo do navio criadas para proteger pessoas a bordo, cargas, unidades de transporte de cargas, provisões do navio ou o próprio navio dos riscos de um incidente de proteção.

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

Nº: 30/2025	PROCESSO Nº 34.481/2021
Acidente / Fato:	Emprego da embarcação em práticas ilícitas
Data:	20/07/2019
Tipo da Embarcação:	Balsa de transporte de combustível
Atividade:	Transporte de combustível
Local:	Rio Negro, Porto Demétrios, Manaus – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uso de embarcação em práticas ilícitas no Rio Negro, Porto do Demétrio, em Manaus - AM. O fato envolveu uma balsa de 18 metros, sem registro e conduzida por pessoa não habilitada, empregada no transporte de combustível com capacidade para 70 mil litros. Durante uma operação realizada pelo Batalhão Ambiental do Amazonas, a embarcação foi abordada por excesso de carga, transportando grande volume de combustíveis e outros produtos perigosos, além de apresentar o Disco de Plimsoll submerso, indicando excesso de carga no navio. Demais disso, o condutor não possuía licença ambiental para transportar produtos que estavam a bordo, nem documentação da embarcação. Assim sendo, após o ocorrido, a carga foi retirada para depósito e os envolvidos encaminhados ao 2º Distrito Integrado da Polícia (DIP). Foi registrado boletim de ocorrência de crime contra a ordem econômica e auto de prisão em flagrante do condutor e do proprietário. O Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) lavrou autos de infração por poluição e transporte irregular de substâncias perigosas, além de apreender toda a carga. Conforme o processo, houve imperícia por parte do condutor que operava a embarcação sem ser habilitado e imprudência do proprietário. A causa determinante foi: delito contra a ordem econômica, tipificado no artigo 1º da Lei 8,176/1991, pois a embarcação não possuía licença dos órgãos ambientais para o transporte das mercadorias que se encontravam a bordo. Com registro de poluição hídrica, causada por derramamento de óleo diesel.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante de embarcação que opera com o transporte de combustíveis deve ter atenção quanto a segurança da carga assegurando-se que as medidas preventivas de segurança foram adotadas conforme;
- 2) Uma embarcação NÃO deve ser empregada em atividade diferente para a qual foi classificada a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da própria embarcação; e
- 3) Para uma embarcação operar com o transporte de produtos químicos (combustíveis) é obrigatório ter as licenças dos órgãos ambientais e os Certificados de acordo com as Normas da Autoridade Marítima.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Comandante/Condutor é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura e emprego da embarcação e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e segurança da navegação para não exposição a risco as vidas humanas e fazendas de bordo. Para tanto, é fundamental que seja habilitado pela Marinha do Brasil e não empregue a embarcação em atividades ilícitas (Cabe lembrar que o proprietário/ condutor responderá por essa atitude perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal);
- 2) O transporte de combustíveis deve ser realizado em Navios Tanque para Transporte de Produtos Químicos (Quimiqueiro) – navio construído ou adaptado para transportar substâncias químicas perigosas e substâncias líquidas nocivas, a granel, e inclui os petroleiros quando transportando produtos químicos ou substâncias líquidas nocivas a granel; e
- 3) O Comandante deve estar atento à movimentação e o embarque de carga a bordo, não autorizar o embarque de carga em excesso para não afetar a estabilidade do navio;

Nº: 31/2025	PROCESSO Nº34.915/2021
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	20/08/2019
Tipo da Embarcação:	Ferry boat
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Amazonas, Santarém – PA
Área de navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

- Um ferry boat (F/B), classificado para a atividade de transporte de passageiro e carga, área de navegação interior, conduzido por um Piloto Fluvial (PLF), desatracou no Pier da balsa amarela com destino a Santarém-PA. A embarcação seguia viagem normalmente, com todos os equipamentos funcionando. Na descida do rio Amazonas, assumiu o comando da embarcação o Contramestre Fluvial (CMF) conjuntamente com o Marinheiro Fluvial de Convés (MFC) em revezamento, no timão a cada hora exata. Às 02h, o MFC assumiu a função de timoneiro e se deparou com duas entradas no paraná do arco: uma à bombordo e outra à boreste. Optou por seguir pela rota à boreste, já indicada na carta eletrônica. Às 02h30, a embarcação reduziu a velocidade. Ao notarem a proximidade do encalhe, tentaram manobras de reversão, mas o encalhe já havia acontecido. O comandante da embarcação foi acionado e, após três horas de tentativa, conseguiram desencalhar o F/B, que usando sua propulsão seguiu viagem. No entanto, o leme sofreu avarias, deixando o barco sem governo. A embarcação foi então rebocada até o porto de Parintins. Segundo os relatos do processo, o ecobatímetro, que deveria alarmar aos cinco metros, só disparou após o encalhe. Além disso, o incidente ocorreu durante a seca do rio, quando havia formação de banco de areia. A causa determinante do acidente foi o erro de navegação, decorrente da imperícia do timoneiro. Houve danos materiais, mas sem registro de acidentes pessoais e nem poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) ATENÇÃO COMANDANTE! Esteja atento ao controle de sua embarcação, durante a singradura é necessário estabelecer medidas preventivas de segurança (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal);
- 2) Para uma navegação segura, é imprescindível que o pessoal de serviço de quarto, redobrem a atenção e mantenham vigilância constante, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 3) A decisão do timoneiro ao navegar pelo paraná, foi um ato imprudente, levando a embarcação ao encalhe; e
- 4) Lembre-se uma navegação segura, inicia antes da partida. Siga o planejamento da derrota para evitar situações indesejáveis.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação deve ter o constante cuidado com a manobra segura da embarcação, em especial, seguir o planejamento da derrota traçada a fim de NÃO colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Para evitar encalhes, é crucial realizar a manutenção preventiva da embarcação, seguir as regras de navegação, respeitar a lotação e condições do tempo, além de estar atento à previsão do tempo e conhecer a área de navegação;
- 3) Os condutores de embarcações devem seguir rigorosamente as orientações de segurança estabelecidas pelas normas da autoridade marítima sendo essenciais para prevenir acidentes graves durante as operações das embarcações; e
- 4) NÃO invete caminhos mais curtos, siga a derrota traçada antes do início da navegação e redobre a atenção ao navegar em áreas desconhecidas.

Nº: 32/2025	PROCESSO Nº 33.995/2020
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	18/12/2018
Tipo da Embarcação:	Barco de pesca
Atividade:	Pesqueira
Local:	Praia de São José do Norte – RS
Área de navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Encalhe envolvendo um barco de pesca, classificado para área de cabotagem, ocorrido na praia de São José do Norte–RS. A embarcação suspendeu para atividade de pesca, estava a cerca de 60 milhas da Boca da Barra do Rio Grande e retornou aproximadamente 12 milhas para atender a um pedido de ajuda de outra embarcação, auxiliando na retirada de suas redes de pesca. Em seguida, como a tripulação alegou cansaço, foi autorizado um período de descanso, já que o retorno seria feito em baixa velocidade. O mestre ativou o piloto automático e deixou o passadiço. Quando faltavam cerca de 1,5 milha para a atracação, ele deitou-se no beliche e adormeceu. Acordou com o impacto do barco ao chocar-se com o banco de areia, encalhando na praia. A embarcação sofreu avarias, sendo rebocada para reparos. O barco operava regularmente com passe de saída válido, mas com irregularidades na tripulação. O Comandante registrado não estava a bordo. Além disso, não havia um Pescador Profissional Especializado (PEP), que deveria estar conduzindo a embarcação, sendo o barco conduzido por um POP. Não contava com um Motorista de Pesca (MOP). A bordo, somente dois tripulantes eram habilitados como Pescadores Profissionais (POP) e os demais eram inabilitados, em desacordo com o Rol de Equipagem e com o Cartão de Tripulação de Segurança. O acidente foi causado principalmente por um erro de navegação, resultante da falta de vigilância do Mestre da embarcação. Houve danos materiais, mas sem registro de acidentes pessoais e poluição no meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Comandante da embarcação é responsável por tudo e por todos a bordo, responsável pela segurança da embarcação, da navegação, das vidas humanas que transporta e das fazendas de bordo, devendo zelar sempre pela segurança e não exposição a risco da embarcação e das vidas de bordo;
- 2) Antes de suspender com uma embarcação, tenha pleno conhecimento das normas de segurança da navegação e com total atenção às Normas da Autoridade Marítima durante toda a singradura para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 3) Falta de atenção e vigilância do Mestre da embarcação durante a navegação, navegando no piloto automático e dormiu; e
- 4) NÃO se deve suspender sem que os tripulantes sejam habilitados e qualificados para as funções de bordo.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação deve ter o constante cuidado com a manobra segura da embarcação, em especial, seguir o planejamento da derrota traçada a fim de NÃO colocar em risco a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e das fazendas de bordo;
- 2) Para evitar encalhes, é crucial realizar a manutenção preventiva da embarcação, seguir as regras de navegação, respeitar a lotação e condições do tempo, além de estar atento à previsão do tempo e conhecer a área de navegação;
- 3) Os condutores de embarcações devem seguir rigorosamente as orientações de segurança estabelecidas pelas normas da autoridade marítima sendo essenciais para prevenir acidentes graves durante as operações das embarcações; e
- 4) NÃO invete caminhos mais curtos, siga a derrota traçada antes do início da navegação e redobre a atenção ao navegar em áreas desconhecidas.

Nº: Nº 33/2025	PROCESSO Nº 35.376/2022
Acidente / Fato:	Encalhe
Data:	18/06/2020
Tipo da Embarcação:	Comboio
Atividade:	Rebocador/empurrador
Local:	Rio Amazonas, em frente a Comunidade do Boto, Parintins – AM
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	Não houve



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Um comboio, classificado para atividade Interior, formado por um empurrador e duas balsas, navegava nas proximidades da Comunidade do Boto, Parintins, Manaus, quando foram abordados pela equipe de Inspeção Naval. Foi determinado que o empurrador atracasse em Parintins. No entanto, o comboio seguiu viagem para Manaus. No dia seguinte, subindo o rio Amazonas e ainda nas proximidades da Comunidade do Boto, o comboio encalhou. Dois Marinheiros Fluviais Auxiliares de Convés (MAF) conduziam o comboio no momento do acidente. Um dos condutores do comboio, solicitou socorro a outro comboio que passava nas imediações, que conseguiu desencalhar a embarcação. Os condutores da embarcação relataram que tiveram problemas na bomba injetora. No momento do acidente, seguiam na derrota traçado pelo GPS, quando foram desviados por uma corredeira do percurso. Além disso, ficou configurada a deficiência de equipagem, pelo fato do comboio naufragado possuir 805 AB (Arqueação Bruta) e estar sob comando de Marinheiros Fluviais Auxiliares de Convés (MAF), cuja habilitação é inadequada. Segundo o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), embarcações acima de 750 AB devem ser comandadas por um Piloto Fluvial e ter um Imediato Mestre Fluvial. Contudo, constatou-se no processo que foram causas determinantes para ocorrer o acidente: a falta de manutenção, a deficiência de equipagem e o erro de navegação. A empresa proprietária foi responsabilizada por agir com imprudência e negligência, por permitir tripulação desqualificada, não providenciar o despacho e não realizar manutenção preventiva na embarcação. Os condutores cometeram erro de navegação. Não houve registros de acidentes pessoais, nem poluição no meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É fundamental que o proprietário de uma embarcação não autorize sua condução por pessoa não habilitada/ qualificada, a fim de não expor a risco a segurança da navegação, das fazendas de bordo e das vidas humanas;
- 2) Navegar com a Tripulação de Segurança incompleta representa risco a segurança da navegação das fazendas de bordo;
- 3) Atenção Comandante! Descumprir a legislação pertinente a atividade da embarcação, pode lhe trazer sérios problemas quanto a segurança da navegação e junto aos órgãos responsáveis pela fiscalização;
- 4) Navegar exige do condutor conhecimento da singradura, não se aventure, trabalhe dentro das suas qualificações; e
- 5 NÃO se deve suspender com a embarcação se a manutenção dos equipamentos não estiver em dia.

RECOMENDAÇÕES

1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os proprietários/Condutores de embarcações cumpram as Normas da Autoridade Marítima para não expor a riscos as vidas humanas e fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;

2) NORMAM-202/DPC - APLICAÇÃO

1.1.1. Toda embarcação para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado Tripulação de Segurança, cujo modelo consta do Anexo 1-A;

1.1.2. A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes;

3) NORMAM-202/DPC 5.23.2 Manutenção - Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programado para os equipamentos de combate a incêndio, proteção individual e equipamentos de salvatagem; e

4) Todos os sistemas e equipamentos instalados a bordo deverão ser mantidos em condições normais de operação.

Nº: Nº 34/2025	PROCESSO Nº 32.796/2018
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	17/02/2018
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Lago de Furnas, Virgínia - MG
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma embarcação tipo canoa, inscrita na Capitania, medindo 5m, conduzida por pessoa não habilitada, transportava 10 pessoas, sendo cinco crianças e 05 adultos, Lago de Furnas, Virgínia, MG, quando emborcou, resultando no óbito de uma passageira. O condutor afirmou que pretendia fazer testes no motor da embarcação, mas, embarcaram pessoas, incluindo a vítima, que insistiu para realizar o passeio. A canoa navegava sem coletes salva-vidas a bordo e com excesso de passageiros. O acidente ocorreu após a embarcação percorrer cerca de 100m, no momento em que retornava para a margem. Segundo relatos dos passageiros, uma das ocupantes, possivelmente embriaga, colocou os braços na água, o que provocou a entrada de água pela proa e causou momentos de pânico dentro da embarcação. Alguns ocupantes pularam na água, e uma passageira se afogou, vindo a óbito. Permaneceram na canoa o condutor, sua afilhada e uma amiga que não sabia nadar, porém a canoa continuou a submergir. O Condutor lançou-se, na água e orientou uma passageira a segurar-se no casco, quando percebeu que havia crianças com dificuldade para alcançar a margem, uma delas já inconsciente. Com a ajuda do caseiro de um rancho próximo, que chegou até eles em uma canoa, o condutor conseguiu resgatar a criança, que precisou ser reanimada com massagem cardíaca. A canoa retornou a margem flutuando com algumas pessoas a bordo, inclusive a Sra. que provocou o acidente. Consta no processo, que a permissividade do condutor em embarcar cinco crianças e cinco adultos, alguns visivelmente embriagados no momento do embarque, aliado às ações imprudentes da passageira que balançou a canoa foram determinantes para

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que os Condutores de embarcações sejam habilitados, redobrem a atenção, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) O Condutor de uma embarcação deve conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar;
- 3) Atenção que estabilidade de uma embarcação pode ser afetada por vários fatores. Se você não conhece a capacidade de carga da embarcação, a mesma não deve navegar, em especial, empregá-la no transporte de passageiros; e
- 4) Não se deve suspender com sua embarcação, antes de inspecionar seu material de salvatagem e verifique se há coletes salva-vidas em boas condições e em número suficiente para todos que irão embarcar.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O Condutor de uma embarcação é o responsável pela segurança das pessoas e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) 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, estabelecer medidas de segurança a navegação e para salvaguarda da vida humana, em especial;
- 3) Recomenda-se aos condutores de embarcações o uso de coletes salva-vidas, em especial, nas embarcações miúdas e o conhecimento do tráfego aquaviário local de modo a não comprometer a sua segurança;
- 4) Não seja IMPRUDENTE, só navegue com embarcação a propulsão mecânica (motor) se for habilitado, e é necessário que o condutor seja conhecedor das práticas da boa marinharia, para não expor a riscos a vida de terceiros e sua própria vida (Cabe lembrar que o proprietário/ condutor responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal); e
- 5) A distribuição de peso a bordo (incluindo o carregamento de pesos excessivos ou desnecessários bem como o excesso de passageiros), é um fator que influencia a estabilidade da embarcação. Outras razões para a embarcação emborcar incluem:

Nº: 35/2025	PROCESSO Nº 35.133/2021
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	06/06/2020
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Barra de Marapendi, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro – RJ
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente envolvendo uma lancha, inscrita, classificada para atividade esporte recreio, conduzida por seu proprietário não habilitado, com duas pessoas a bordo (condutor e outro tripulante). A embarcação navegava nas imediações do quebra-mar para pesca artesanal, quando, ao atravessar a arrebentação na saída do canal Marapendi, foi atingida por uma onda na proa e afundou. Conforme relatado no processo, os dois tripulantes saíram cedo para pescar, mas sem o uso dos coletes salva-vidas. O proprietário e condutor, que era pescador profissional, já conhecia o local. Como consequência do acidente, houve a perda total do motor e o óbito de um dos tripulantes. O Condutor conseguiu segurar no tanque de combustível e foi resgatado sem ferimentos, mas o outro tripulante foi arrastado pela correnteza, ficando desaparecido e sendo encontrado posteriormente sem vida. O erro de manobra do condutor aliado ao não uso dos obrigatórios coletes salva-vidas foram determinantes para que ocorresse o acidente. A imperícia e imprudência do condutor da embarcação, inabilitado, juntamente com o não uso dos coletes salva-vidas pelos tripulantes a bordo, colocaram em risco a Segurança da Navegação, contribuindo diretamente para o acidente, resultando na perda de uma preciosa vida humana. Não houve registro de poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor da embarcação é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras durante a singradura e da segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) Navegar é preciso! O navegante deve ser habilitado para a categoria que a embarcação for classificada, devendo ser conhecedor das Normas da Autoridade Marítima.
- 3) O Condutor empreendeu singradura sem o material de salvatagem, em especial, os coletes salva-vidas em número suficiente para todos, ele e o tripulante;
- 4) Atenção para não atravessar a embarcação as ondas, este erro de manobra, foi crucial para a materialização do acidente ceifando uma preciosa vida humana.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É imprescindível que o condutor de uma embarcação seja HABILITADO, sendo ele o responsável pela segurança da navegação e das fazendas de bordo, devendo usar todos os meios de prevenção de segurança quanto à salvaguarda da vida humana e para a segurança da navegação;
- 2) Esteja atento durante a condução de sua embarcação, não permita o seu uso por pessoas não habilitadas (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima;
- 3) Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da navegação; e
- 4) 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.

Nº: 36/2024	PROCESSO Nº 34.753/2021
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	20/05/2020
Tipo da Embarcação:	Bote
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Rio Paranapanema, Município de Terrea Rica - PR
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VITIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente envolvendo um bote não registrado e sem nome, com casco de alumínio, de 5,90m, motor de 25 HP, navegação interior, atividade esporte e recreio. O Condutor não era habilitado. De acordo com o relatado no processo, a embarcação naufragou parcialmente (emborcou) durante a navegação no rio Tubarão, na no Município de Macau, RN. Durante uma atividade recreativa de pesca, dois ocupantes da embarcação resolveram trocar de posição. Nesse momento o bote foi surpreendido por uma onda e ventos fortes, o que causou instabilidade e provocou o emborcamento da embarcação. Segundo informações dos Peritos, após o naufrágio parcial, os dois nadaram em direção a margem esquerda do rio. O passageiro estava logo atrás do condutor, mas, de repente, afundou na água. O condutor conseguiu alcançar a margem, mas o passageiro veio a óbito, por afogamento. Ambos os ocupantes não estavam usando os coletes salva-vidas, um equipamento essencial de segurança e proteção das vidas a bordo, o que contribuiu para o afogamento da vítima. Embora, os fortes ventos e marolas, tenham sido determinantes para o naufrágio, constatou-se que houve imperícia e negligência do condutor que era não era habilitado e não portava equipamento de salvatagem (coletes salva-vidas) criando uma situação de risco que infelizmente resultou na morte do passageiro. Também foi apontada a corresponsabilidade da própria vítima. Houve danos materiais e operacionais, mas não houve registro de poluição no meio aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O condutor da embarcação deve ser habilitado e conhecedor das manobras marinheiras, a fim de evitar perigos à segurança da navegação e das pessoas de bordo;
- 2) Deve-se evitar a mudança de posição a bordo de embarcação com pouca borda livre e estar atentos que quaisquer modificações efetuadas podem afetar a estabilidade da embarcação;
- 3) Procedimentos de segurança nas atividades de bordo que envolvam a embarcação, devem ser constantes, em especial, às embarcações miúdas e com pequena borda livre;
- 4) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações de esporte e recreio; e
- 5) Vista seu colete salva-vidas, a maioria das vítimas fatais dos acidentes náuticos, estavam sem o colete salva-vidas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal;
- 2) Respeite a lotação recomendada pelo fabricante. O emborcamento de embarcações por falta da estabilidade necessária, em virtude de excesso de pessoas a bordo, está entre as causas de acidentes que registram o maior número de vítimas fatais na navegação amadora;
- 3) Antes de suspender com sua embarcação, tome conhecimento da previsão do tempo e mantenha-se atendo às indicações de mau tempo;
- 4) Para embarcações de pequeno porte, recomenda-se o uso constante de coletes salva-vidas pelos passageiros, principalmente para as crianças;
- 5) Tenha em mãos a sua habilitação e os documentos obrigatórios. Confira tudo antes de sair e passe o dia tranquilo; e
- 6) Respeite o limite de carga a bordo e garanta a estabilidade da embarcação. A maioria dos acidentes com vítimas fatais são causados por esse descuido.

Nº: 37/2025	PROCESSO Nº 33.540/2019
Acidente / Fato:	naufrágio
Data:	12/01/2019
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Machado, proximidade do Complexo Beira Rio, Cacoal - RO
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma lancha motorizada (L/M), sem nome, não inscrita, tendo como condutor seu proprietário que não era habilitado, estava sendo utilizada para transportar passageiros do Rio Machado para um passeio recreativo. Na terceira viagem do dia, por volta das 16h, o condutor permitiu o embarque de dois jovens, sendo um deles adolescente de 16 anos (vítima). Próximo à ponte que liga Cacoal a Rolim/RO, o condutor realizou uma manobra de retorno que provocou uma marola, nesse momento um dos jovens caiu sobre ele. A manobra desestabilizou a lancha, que acabou emborcando. O condutor e os dois jovens caíram na água; nenhum deles utilizava o colete salva-vidas. Um dos jovens conseguiu se manter flutuando com o auxílio do condutor, que o segurou, e ambos se apoiaram em uma caixa de som. Eles foram resgatados pelo primo do condutor, que estava em outra embarcação. No entanto, o adolescente de 16 anos desapareceu e seu corpo foi encontrado dois dias depois, por um grupo de pescadores. A vítima foi a óbito por afogamento. A lancha permaneceu a deriva sendo encontrada a 5km de distância do local do acidente. Conforme consta no processo, a causa determinante do suposto naufrágio não foi apurada com a devida precisão. Contudo, o condutor expôs a risco as vidas a bordo, agindo com imprudência, imperícia e negligência, ao ao navegar com uma embarcação não inscrita e sem estar devidamente habilitado. Dessa forma, o descumprimento das normas de segurança por parte do condutor criou uma situação de risco que, infelizmente, culminou na morte do jovem. Não foram registrados danos materiais nem poluição no meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Para uma navegação segura, é imprescindível que o Condutor da embarcação seja habilitado e dobre a atenção mantendo vigilância constante durante a singradura, devendo conhecer as boas práticas marinheiras a fim de não expor a riscos a segurança da navegação e das vidas humanas;
- 2) Empreender uma singradura sem conhecer as Normas da Autoridade Marítima pode ser um risco para segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- 3) Atenção! É imprescindível a utilização do colete salva-vidas, e ao cumprir as Norma da Autoridade Marítima poderá ser evitados acidentes pessoais fatais;
- 4) O Condutor deve conhecer as regras do RIPEAM para não expor a risco as vidas humanas e a segurança da navegação.

RECOMENDAÇÕES

- 1) O condutor de uma embarcação, antes de mais nada, deve ser habilitado e conhecer as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima a serem utilizadas por ocasião da singradura, a fim de não expor a risco a segurança da navegação e da vida humana no mar;
- 2) Ao suspender com uma embarcação, em especial, transportando passageiros, requer também muito cuidado e perícia, afinal, não basta apenas jogar a embarcação na água e sair por aí, você precisa adotar algumas regras para garantir a própria segurança e dos outros navegantes e passageiros;
- 3) Exercite sua liderança; afinal, você é o comandante da embarcação e, como tal, é o responsável por todos a bordo. O Comandante deve estar atento à movimentação e à segurança dos tripulantes e deve tomar as providências necessárias para que o padrão de segurança seja o máximo possível. E, é claro, como líder de seu pessoal, deve dar o melhor exemplo, seguindo as normas previstas. Portanto, seja o primeiro a vestir o colete salva-vidas; e
- 4) Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos.

Nº: 38/2025	PROCESSO Nº 34.735/2021
Acidente / Fato:	Naufrágio parcial
Data:	21/06/2020
Tipo da Embarcação:	Canoa
Atividade:	Pesca
Local:	Rio Tubarão, no trajeto entre a localidade de Costa e de Barreira, Macau – RN
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Uma canoa sem nome e não registrada, movida a motor, navegação interior, em atividade de pesca, sofreu um naufrágio parcial (emborcamento) durante a navegação no rio Tubarão, próximo de Macau–RN. A embarcação, conduzida pelo proprietário que não possuía habilitação, suspendeu com seis passageiros em direção a um local chamado Costa. A viagem de ida transcorreu sem incidentes. Contudo, no retorno ao distrito de Barreiras, a embarcação foi atingida por uma forte onda por bombordo, vindo a emborcar. Todos os sete ocupantes da embarcação foram lançados na água. O tripulante e quatro passageiros foram resgatados por um bote. Entretanto, dois passageiros foram arrastados pela correnteza e desapareceram, sendo posteriormente encontrados sem vida. A causa da morte de ambos foi asfixia por afogamento. De acordo com os peritos, a embarcação não possuía material de salvatagem. Além disso, o proprietário/ tripulante desconsiderou os avisos sobre condições meteorológicas adversas na área de navegação. Consta no processo que o proprietário/conductor agiu com imperícia, imprudência e negligência. A omissão, por parte do proprietário, na adoção das medidas de precaução indispensáveis à segurança da navegação, da embarcação e à salvaguarda da vida a bordo foi determinante para a ocorrência do acidente, expondo todos os ocupantes a risco e resultando na perda de duas preciosas vidas humanas.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) É imprescindível que o Conductor de uma embarcação seja habilitado e tenha pleno conhecimento das normas de segurança para não exposição a riscos das vidas humanas, das fazendas de bordo;
- 2) Comandante! Antes de suspender com sua embarcação, faça um planejamento da viagem e procure conhecer as Normas da Autoridade Marítima e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário a fim de não expor a risco a vida dos de bordo;
- 3) NÃO se deve abrir mão das medidas de precauções necessárias para a segurança da navegação, da embarcação e a salvaguarda da vida dos de bordo;
- 4) Suspender com uma embarcação não inscrita nas Capitania dos Portos, Delegacias Ou Agências e com o Conductor não habilitado e sem material de salvatagem, tem tudo para dar errado, é suicídio; e
- 5) NÃO suspenda com a embarcação se tiver aviso de mau tempo, no decorrer da viagem poderá haver problemas.

RECOMENDAÇÕES

- 1) É de inteira responsabilidade do Proprietário/Comandante da embarcação estabelecer as medidas de precaução de segurança quanto às atividades desenvolvidas, NÃO podendo ser diferentes daquelas para as quais a embarcação foi classificada pelo representante da Autoridade Marítima;
- 2) Comandante: lembre-se de que você é o responsável pela segurança de sua embarcação, bem como de seus tripulantes, seja prudente. NÃO autorize o embarque de passageiros se há material de salvatagem para todos de bordo;
- 3) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos é a principal falha humana cometida por amadores e constitui fator causal mais importante de acidentes com as embarcações; e
- 4) Negue o uso de sua embarcação a inabilitados. Esta prática coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações. Cabe lembrar que o proprietário responderá por essa atitude imprudente perante o Tribunal Marítimo, bem como nas esferas civil e penal.

Nº: 39/2025	PROCESSO Nº 34.953/2021
Acidente / Fato:	Naufrágio
Data:	14/06/2020
Tipo da Embarcação:	Lancha motor
Atividade:	Transporte de passageiros
Local:	Rio Oiapoque, proximidade da Base Militar de Clevelandia do Norte, Amapá - AP
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	02 VÍTIMAS FATAIS



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

Acidente envolvendo uma lancha, de alumínio e com motor de 60HP, não registrada e classificada para transportar passageiros e cargas, no rio Oiapoque, localizado no estado do Amapá. Um adolescente não habilitado suspendeu com a embarcação do Posto Oiapoque, sem autorização do proprietário, transportando 16 passageiros sem o uso dos coletes salva-vidas, após ter consumido bebida alcoólica. O acidente ocorreu quando a embarcação passava por uma cachoeira e o condutor fez uma manobra contra o fluxo da correnteza, causando a inclinação da embarcação, o lançamento dos passageiros na água e o naufrágio. Duas passageiras desapareceram na água. Em consequência do acidente, houve a perda total de embarcação e o óbito das duas passageiras por afogamento. Consta no processo que outro homem também conduzia a lancha sem habilitação, sob efeito de álcool, todos sem coletes salva-vidas. O uso da embarcação sem a permissão do proprietário por pessoas não habilitadas, após consumo de bebidas alcoólicas, sem equipamento de salvatagem e sem habilidade para suplantar o encachoeiramento do rio foram determinantes para ocorrer o acidente, decorrentes da imprudência, da negligência e da imperícia do condutor e do proprietário da embarcação. Não houve poluição do meio ambiente aquaviário.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) Conduzir uma embarcação transportando pessoas é uma coisa muito séria. Onde o Condutor deve ser habilitado e com vasta experiência nas manobras marinheiras;
- 2) De acordo com as Normas da Autoridade Marítima, só poderá conduzir embarcação a pessoa maior de dezoito anos e devidamente habilitado na categoria de Arrais Amador. Essa prática exige perícia e habilidade. Conduzir embarcação sem habilitação é expor sua vida e dos outros em extremo risco;
- 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; e
- 4) Álcool e volante não combinam. Portanto se beber nem pense conduzir uma embarcação. Seu passeio pode se transformar em tragédia.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Condutor de uma embarcação é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura e com pleno conhecimento das manobras marinheiras e segurança da navegação para não exposição a risco as vidas humanas e fazendas de bordo. Para tanto, é fundamental que seja habilitado pela Marinha do Brasil, na categoria a qual exercerá suas funções;
- 2) AMADOR - todo cidadão com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não profissional.
- 3) Cumpra as normas e regulamentos. Lembre-se, a violação consciente de normas e regulamentos pode coloca em risco a tripulação, os banhistas e as outras embarcações;
- 4) Evite o consumo de bebidas alcoólicas no exercício do comando da embarcação, pela sua tripulação e pelos seus passageiros.

Nº: 40/2025	PROCESSO Nº 31.857/2017
Acidente / Fato:	Queda na água dos ocupantes com óbito de passageiro
Data:	25/02/2017
Tipo da Embarcação:	Moto aquática
Atividade:	Esporte e recreio
Local:	Açude Ingazeiras, Piauí, Paulistana – PI
Área de Navegação:	Interior
Vítimas:	01 VÍTIMA FATAL



SÍNTESE DA OCORRÊNCIA

O condutor de uma moto aquática, inabilitado, proprietário de fato, fazia o transporte de amigos na garupa navegando no açude Ingazeiras, em Paulistana-PI. O acidente ocorreu quando estava transportando um jovem de 18 anos. Durante a navegação, o condutor realizou uma manobra inadequada, resultando na queda de ambos na água, a aproximadamente 150 metros da margem. O condutor nadou até a moto aquática e voltou ao local onde o passageiro se encontrava, na tentativa de resgatá-lo. No entanto, o jovem já havia desaparecido. O corpo da vítima foi encontrado pelos bombeiros, dois dias depois. Peritos informaram que a moto não possuía coletes salva-vidas e, no momento do acidente, nenhum dos dois ocupantes estava usando o equipamento. Consta no processo, que o descumprimento das normas de segurança da navegação foi a causa determinante do acidente. Dessa forma, a imprudência, imperícia e negligência do condutor, que estava conduzindo a embarcação sem ser habilitado e com passageiro na garupa, sem coletes salva-vidas, resultaram na trágica perda de uma preciosa vida jovem, de apenas 18 anos. Não houve danos materiais e nem poluição no meio hídrico.

ENSINAMENTOS COLHIDOS

- 1) O Condutor da embarcação é o responsável por tudo e por todos a bordo. Sendo também, o responsável pela condução segura, com pleno conhecimento das manobras marinheiras e da segurança da navegação para não exposição a risco das vidas humanas e fazendas de bordo;
- 2) A condução da embarcação deve ser numa velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 3) NÃO realize manobras radicais, essas manobras exigem habilidades e perícia pelo condutor e representa sempre risco de vida para o condutor e o carona; e
- 4) Atenção! O Condutor é o responsável pela manobra. Deve ser habilitado na categoria exigida pela Autoridade Marítima, se alguma manobra der errado, ele responderá, (o proprietário responderá perante o Tribunal Marítimo e nas esferas civil e penal). Respeite a lotação máxima.

RECOMENDAÇÕES

- 1) Conduza a embarcação a uma velocidade de segurança adequada à situação, na qual possa reagir com segurança às intempéries da navegação;
- 2) Antes de suspender com sua embarcação, faça um Planejamento da Singradura, evitando perigos à navegação que poderiam ter sido previstos.
- 3) Nada de manobras radicais. A disciplina na navegação requer previsibilidade de movimentos. Curvas fechadas, principalmente em alta velocidade, geram dúvidas e incertezas para outros Comandantes que podem tomar decisões equivocadas com prejuízo para ambos. O melhor é definir com antecedência a sua manobra, a uma distância segura de outras embarcações, como estabelecido no RIPEAM; e
- 4) NORMAM-212/DPC, MOTONAUTA - todo Amador com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para conduzir moto aquática.



TRIBUNAL MARÍTIMO
“Justiça e Segurança para a Navegação”