

**CAPÍTULO 2****FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO****2.1. APLICAÇÃO**

Os Acidentes ou Fatos da Navegação ocorridos nas Áreas de Jurisdição da Capitania dos Portos de Macaé (CPM), da Delegacia da Capitania dos Portos em Cabo Frio (DeICFrio) e da Agência da Capitania dos Portos em São João da Barra (AgSJBarra) deverão ser comunicados, pelos canais disponíveis no artigo 1.2 destas Normas, no prazo máximo de 24 horas, aqueles que não envolvam vítima fatal, grande perda material e significativa poluição hídrica. Em se tratando de acidentes com vítimas fatais e cujas consequências possam trazer grandes danos a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, a comunicação deverá ser feita imediatamente, a fim de que seja instaurado o Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

Ações Iniciais: para a melhor apuração e instrução do IAFN, o local e as condições em que se encontre a embarcação não devem ser alterados até que seja procedida a perícia pela Capitania, Delegacia ou Agência. Não devem ser efetuados reparos ou retirada de peças e cargas ou tomadas quaisquer providências que prejudiquem as investigações, ressalvadas, naturalmente, aquelas necessárias à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição hídrica, que devem ser adequadas e detalhadamente justificadas.

As Normas da autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes ou Fatos da Navegação (NORMAM-302/DPC) se aplicam a qualquer acidente ou fato da navegação envolvendo:

a) embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras, respeitando-se os regimes jurídicos previstos para o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, em consonância com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, e Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995);

b) embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto-mar ou em águas estrangeiras;

c) embarcações estrangeiras em alto-mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente ou fato da navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido

ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com normas do Direito Internacional;

- d) os aquaviários e amadores brasileiros;
- e) os aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;
- f) os proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e os respectivos prepostos de embarcações brasileiras e estrangeiras;
- g) os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira e que, por erro, ou inadequação de projeto, ou execução, ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;
- h) toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;
- i) as marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;
- j) ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de quaisquer nacionalidades empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileira, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e
- k) toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fato da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

#### 2.1.1. Acidentes da Navegação

a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, variação, arribada e alijamento:

l) naufrágio - afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a

adernamento, emborcamento ou alagamento;

II) encalhe - contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;

III) colisão - choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador, etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino etc;

IV) abalroação ou abalroamento - choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;

V) água aberta - ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;

VI) explosão - combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

VII) incêndio - destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;

VIII) varação - ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

IX) arribada - fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino; e

X) alijamento - é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.

b) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

**2.1.2. Fatos da Navegação**

a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) mau aparelhamento da embarcação - a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada - utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecida em seu Título de Inscrição; e

III) deficiência de equipagem - falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação.

b) alteração da rota - desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

c) má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição - má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do contêiner, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo;

d) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;

e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

f) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

**2.1.3. Situações especiais:**

a) Arribada justificada: A arribada será dispensada de instauração de IAFN, desde que previamente solicitada à Capitania, Delegacia ou Agência de despacho e não se enquadre em qualquer das situações previstas na alínea a do artigo 2.1.1 destas Normas, quando ocorrer uma das seguintes necessidades:

- I) acrescentar porto de escala para abastecimento;
- II) prestar serviços médico-hospitalares a passageiros ou tripulantes, cujo tratamento não puder ser administrado com os recursos de bordo, desde que para tal ocorrência não tenham contribuído as pessoas, serviço ou aparelhos de bordo;
- III) substituir o porto de destino, sem prejuízo de terceiros, quando ocorrer o aparecimento de carga em porto diferente e sem prejuízo dos controles estabelecidos pelos diversos órgãos federais na fiscalização marítima;
- IV) desembarcar corpo de tripulante ou passageiro, que tenha falecido de causa natural, devidamente comprovada por Certidão de Óbito ou Laudo Necrológico. A prova legal do falecimento se caracteriza pela Certidão de Óbito passada por Cartório de Registros Públicos ou pelo Laudo Necrológico emitido por Instituto de Medicina Legal ou outro órgão equivalente reconhecido oficialmente; ou
- VI) solicitação de abrigo em caso de mau tempo.

#### 2.1.4. Casos de Arribadas não Justificadas:

Os seguintes casos constituem arribadas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de IAFN:

- a) arribada de embarcação de pesca estrangeira, não autorizada a operar em AJB;
- b) arribada de embarcação por falta de víveres ou de aguada, por não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o comandante vendeu alguma parte dos mesmos; ou
- c) arribada de embarcação com falta de condições para navegar, decorrente de mau reparo, de falta de apercebimento das deficiências ou da ausência de equipamento, ou de má arrumação da carga.

Além desses fatos e acidentes, quando ocorrerem no Mar Territorial, na Zona Contígua ou na Zona Econômica Exclusiva perda ou perda provável de mercadorias perigosas acondicionadas, os Comandantes das embarcações deverão, obrigatoriamente, divulgar a Estação Costeira mais próxima. O Brasil tem responsabilidades de divulgação desses incidentes em atendimento a documentos da Organização Marítima Internacional (IMO). As Estações-Rádio Costeiras, as Estações Terrenas do Sistema INMARSAT e as estações de qualquer Sistema de Informações de Navio deverão retransmitir as informações citadas acima à Capitania,

Delegacia ou Agência da jurisdição a fim de que as mesmas sejam retransmitidas:

- I) ao país da bandeira do navio implicado; e
- II) a qualquer outro país que também possa ser afetado.

## **2.2. RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTE E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO**

A embarcação poderá ser retida para investigação pelo tempo suficiente à tomada de depoimento(s) de tripulante(s) e à realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo IAFN. Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções pela “Autoridade Marítima local” ou para cumprimento de exigências de vistorias. Para elaboração dos exames periciais necessários, o Comandante ou Armador colocará à disposição da Autoridade Marítima, pelo prazo necessário à elucidação da ocorrência, a embarcação, os equipamentos (inclusive o registrador de dados de viagem – *Voyage data recorder/VDR* - com o software necessário à sua decodificação) ou demais objetos solicitados. Quanto à sobrestada, a CPM, DelCFrio ou AgSJBarra somente emitirão a certidão de permanência no porto a pedido da parte interessada, exclusivamente no caso de ocorrência de acidente ou fato da navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

## **2.3. PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS**

Mercadorias ou Cargas Perigosas são todas aquelas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar riscos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático quando transportadas embaladas ou a granel.

Recomenda-se que os Portos e Terminal aquaviários existentes na jurisdição da CPM, DelCFrio e AgSJBarra possuam Plano de Emergência Individual. Esses planos deverão ser elaborados conforme previsto na Resolução Conama nº 398, de 11 de junho de 2008 do IBAMA, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

As embarcações transportando cargas perigosas deverão cumprir a NORMAM-201/DPC

(transporte de cargas perigosas) e, caso sofram acidentes que envolvam essas cargas, deverão informar o fato imediatamente às autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o acidente. A comunicação inicial do acidente deverá ser feita ao Órgão Ambiental competente (todo tipo de acidente que cause danos ambientais), ao representante da Autoridade Marítima local (CPM, DelCFrio e AgSJBarra) nos casos que atinjam corpos hídricos, e ao órgão regulador da indústria de Petróleo (ANP) nos casos de vazamento de hidrocarbonetos em corpos hídricos. Quando se tratar de material radioativo, deverá ser informada a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e o órgão ambiental. Todos que operem com mercadorias perigosas deverão utilizar EPI.

#### **2.4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**

Fruto das análises dos acidentes na navegação amadora, o Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação da Diretoria de Portos e Costas, elaborou recomendações de segurança com a finalidade de promover a conscientização dos atores da comunidade náutica, de forma a atingir o propósito da prevenção de acidentes, disponíveis em <https://www.marinha.mil.br/dpc/prevencao-de-acidentes>.