



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA

PRESS RELEASE



Marinha do Brasil resgata 754 pessoas no mar e rios em 2023
Ações de salvamento incluem desde evacuação aeromédica até grandes naufrágios

Um passageiro a bordo do MSC Preziosa foi dado como desaparecido na madrugada de 30 de dezembro, enquanto o navio navegava para Angra dos Reis, Brasil. Uma busca minuciosa foi realizada a bordo e foi confirmado que o hóspede saltou intencionalmente ao mar. Dois barcos de apoio procuraram por várias horas, mas, apesar dos grandes esforços para localizar o hóspede, ele não foi encontrado.

O incidente foi comunicado imediatamente à Marinha do Brasil (MB) que, por intermédio do Navio-Patrolha “Maracanã”, permanece com as buscas em curso pelo quarto dia consecutivo, considerando padrões técnicos e históricos, as ações de ventos, marés e correntes de deriva da região.

Com o propósito de obter mais informações que possam auxiliar nas buscas, também estão sendo emitidos Avisos-Rádio Náuticos, dando ampla divulgação via rádio, com o objetivo de alertar e solicitar apoio a todas as embarcações que navegam em áreas próximas.

Marinha do Brasil: Protegendo nossas riquezas, cuidando da nossa gente

www.marinha.mil.br





Ações de Busca e Salvamento

Esse trabalho de busca e salvamento marítimo, operado pela MB, já resgatou, com vida, desde 2019, 5.764 pessoas, como resultado de 1.818 ações de busca e salvamento marítimo. Somente em 2023, até 21 de dezembro, 754 sobreviventes foram resgatados em 284 incidentes registrados no País.

As atividades marítimas, tanto as recreativas quanto as profissionais, necessitam sempre de muita atenção e vigilância, pois o ambiente aquático é desafiador. Algo que seria resolvido com uma simples ida ao hospital, pode ser complexo para aqueles que estão em alto-mar. Também pode ocorrer uma complicação mecânica, o motor do navio pode parar de funcionar, no decorrer de um trajeto, deixando-o à deriva. Homem ao mar, naufrágio, desaparecimento de embarcações, necessidade de evacuação aeromédica, avarias diversas, colisão e incêndios estão entre as maiores causas de acionamento do Salvamar.

Nesses casos, a própria embarcação em perigo ou alguém que avistou um possível incidente pode entrar em contato com a Marinha, por meio do telefone 185, para emergências marítimas e fluviais, disponível 24 horas por dia, sete dias por semana, em todo o País. O contato também pode ser realizado por fax, e-mail ou sistemas presentes nas embarcações, denominados Sistema Global

de Socorro e Marinha do Brasil: Protegendo nossas riquezas, cuidando da nossa gente Segurança

www.marinha.mil.br



Marítimo (GMDSS). A MB incentiva, ainda, a utilização do aplicativo NAVSEG, que tem como objetivo oferecer mais praticidade e segurança a condutores e passageiros de embarcações de pequeno e médio portes.

A duração de uma missão de resgate varia, pois há diversos fatores que influenciam diretamente e podem impactar na fase de buscas, como o estado do mar, a temperatura da água, as roupas usadas pelos naufragos e a flutuabilidade, por exemplo. O fator de maior importância é o tempo de sobrevivência das vítimas, visto que as missões têm o propósito de salvaguardar as vidas humanas. Enquanto houver perspectiva de vida, a busca permanece.

Como funciona o Serviço de Busca e Salvamento

O Serviço de Busca e Salvamento (conhecido como SAR, do inglês Search and Rescue) é empregado no mundo todo para qualquer situação anormal, em uma embarcação ou aeronave ou de seus ocupantes, que possa desencadear operações de socorro. No Brasil, a atividade de Serviço de Busca e Salvamento Marítimo é gerenciada pela Marinha do Brasil e o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico é coordenado pela Força Aérea Brasileira (FAB). Conforme a necessidade, é efetuado apoio mútuo e as estruturas organizacionais contam com a assistência de vários órgãos estaduais e municipais, como o Corpo de Bombeiros e a Defesa Civil.

Uma das primeiras diretrizes do SAR marítimo foi estabelecida pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS – 1974), compromisso internacional assinado pelo Brasil. O País também é signatário de outros tratados como a Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (Convenção de Hamburgo, 1979) e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM - Jamaica 1982). Em abril de 2022, o governo brasileiro editou o Decreto Nº 11.031, com o objetivo de acrescentar regras para aperfeiçoar as operações de busca e salvamento marítimos.



Com os acordos internacionais assumidos nas décadas de 1970 e 1980, a Marinha implantou os Centros de Coordenação de Salvamento (Salvamar) nos Distritos Navais, que são os comandos regionais da Força, para atender a todos os incidentes de SAR. A supervisão do serviço fica na competência do Salvamar Brasil, situado no Rio de Janeiro (RJ). A atuação vai do litoral brasileiro até ao meridiano de 10° W, uma extensa área de mais de 14 milhões de quilômetros quadrados. As principais áreas navegáveis dos rios também dispõem de centros de coordenação SAR Fluvial.

A vigilância da costa é feita por meio do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo, do Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança, bem como pelo Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário. Além disso, a Marinha, em parceria com agências e órgãos governamentais, coordena a implementação e o aperfeiçoamento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), com o objetivo de integrar os sistemas e sensores, ampliando a capacidade de monitoramento das Águas Jurisdicionais Brasileiras e da área SAR brasileira.

Ao tomar conhecimento de um incidente SAR, o Salvamar Brasil aciona a estrutura SAR regional do local onde ocorreu o incidente, que iniciará as primeiras ações, com o objetivo de obter mais informações sobre o ocorrido. Após a avaliação dos dados obtidos, dos recursos disponíveis e da comunicação, inicia-se o planejamento das operações de socorro, onde são acionados os meios e definidos como serão feitas as buscas e o resgate da embarcação e dos sobreviventes. Nas Operações SAR, as unidades regionais avaliarão quais serão os recursos locais e meios que serão utilizados, a fim de realizar as buscas, o resgate das pessoas em perigo e a assistência às embarcações em dificuldades, caso necessário.

Um papel importante no monitoramento para a segurança da navegação é exercido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), responsável por transmitir, a todos os navegantes, informações de segurança marítima por meio de Avisos-Rádio Náuticos, que contêm dados das condições meteorológicas. Em caso de incidentes, são transmitidos, também, Avisos-Rádio SAR, por solicitação de algum Salvamar, com informações sobre a ocorrência em andamento, justamente para que os navios no mar possam prestar socorro. Todos esses avisos são publicados em folhetos quinzenais, denominados de Avisos aos Navegantes.



Sistema de Planejamento de Apoio à Decisão SAR (SPAD-SAR)

O projeto do SPAD-SAR nasceu da necessidade de dar celeridade ao planejamento e acompanhamento das operações SAR, além de aperfeiçoar a precisão dos cálculos sobre ações decorrentes do acionamento do Salvamar. O sistema propõe-se a integrar duas áreas de pesquisa: novas metodologias e modelos numéricos para a previsão precisa da deriva de objetos no mar, por meio da aplicação de técnicas de modelagem computacional de partículas; e o planejamento das operações de busca e salvamento por meio de algoritmos computacionais avançados. O sistema também poderá aprimorar as previsões meteorológicas e oceanográficas feitas pelo CHM, contribuindo para o incremento da Segurança da Navegação e para alavancar a Economia Azul.

Previsões Meteorológicas

Acidentes em alto-mar ou em rios devem ser exceção e não regra. Viagem a trabalho ou de lazer no mar, por exemplo, pode ser uma boa experiência, desde que os responsáveis pelas embarcações estejam atentos a vários fatores, como tripulação certificada e treinada para lidar com emergências, ter coletes salva-vidas para todos, não ter excesso de carga, nem superlotação, informar familiares e amigos sobre a viagem para que eles avisem sobre algum eventual paradeiro, por exemplo.

Além disso, é essencial ter dispositivos de comunicação como rádios VHF e telefones via satélite a bordo, além de levar em consideração fatores como as condições meteorológicas. Nesse item, torna-se obrigatório ficar atento aos avisos de mau tempo, emitidos pela Marinha.



Esses avisos incluem dados sobre ventos fortes (acima de 60 km/h), mar grosso (ondas acima de 3,0 metros em alto-mar), baixa visibilidade (restrição abaixo de 1 km) e de ressaca (ondas com mais de 2,5 metros atingindo a costa). Dentre os serviços disponibilizados no site do CHM, um dos mais acessados pelo público é o aviso de mau tempo. A demanda por esses avisos é grande, por se tratar de informações relevantes ao navegante, uma vez que traz condições adversas que podem apresentar riscos à navegação. Além disso, o cidadão pode consultar as previsões meteorológicas especiais, que são boletins elaborados para locais específicos, atualizadas diariamente com previsão de condição do tempo (chuva e nebulosidade), direção e intensidade do vento, direção e altura das ondas e visibilidade. Essas previsões estão disponibilizadas no site do CHM, no link “Previsões Especiais”: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-previsoes-especiais>

A Marinha também disponibiliza outros dois canais de disseminação das informações meteorológicas para o público em geral: a página do Serviço Meteorológico Marinho no Facebook (<https://pt-br.facebook.com/servicometeorologicomb/>) e o aplicativo “Boletim ao Mar”, disponível para download nas plataformas Android e IOS.

Outro serviço disponível para consulta é o sistema de Previsão Ambiental Marinha (PAM). Por meio dele, é possível obter, de forma rápida e interativa, as previsões de correntes marítimas, ondas e ventos na região oceânica, além de correntes marítimas e ondas em águas rasas para a Baía de Guanabara (RJ), Baía de Sepetiba (RJ) e Canal de São Sebastião (SP).

Outro serviço disponível para consulta é o sistema de Previsão Ambiental Marinha (PAM): <https://pam.dhn.mar.mil.br/>. Por meio dele, é possível obter, de forma rápida e interativa, as previsões de correntes marítimas, ondas e ventos na região oceânica, além de correntes marítimas e ondas em águas rasas para a Baía de Guanabara (RJ), Baía de Sepetiba (RJ) e Canal de São Sebastião (SP).



Interoperabilidade

Desde 2009, a Marinha e a FAB mantêm um acordo operacional para uma maior interoperabilidade nas ações de SAR. Os incidentes envolvendo embarcações à deriva e homem ao mar são de responsabilidade da Força Naval, enquanto as missões envolvendo sinistros de aeronaves no mar ficam a cargo da Força Aérea. Em ambas as situações, uma Força pode solicitar o apoio da outra, para aumentar a probabilidade de encontrar o objeto da busca e de seu resgate.

Em algumas ocasiões, os helicópteros não conseguem ser utilizados para maiores distâncias da costa, e o emprego de navios é fundamental para o êxito da tarefa. Os riscos operacionais também são minimizados pelo emprego de equipes profissionais bem treinadas, pela manutenção de boas comunicações e pela mobilização de meios e recursos materiais e humanos compatíveis com a ocorrência.

Contato:

Centro de Comunicação Social da Marinha

Telefone: (61) 9 9238-9790

E-mail: imprensa@marinha.mil.br

