

## A estrutura brasileira do Serviço de Busca e Salvamento (SAR).

Eduardo Antonio Temponi Lebre<sup>i</sup>  
Marcelo Assumpção Ulysséa<sup>ii</sup>  
Cássio Brognoli Selau<sup>iii</sup>

### Resumo

O artigo traz a explicação do funcionamento do serviço de busca e salvamento de vida humana nas vias navegáveis brasileiras (SAR), com o propósito de salvaguarda da vida humana no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

### Abstract

The paper gives an explanation about structure of the brazilian Service Search and Rescue (SAR) has the Law 7273 of 10/12/84 regulates the search and rescue of human life on the waterways of Brazil with the purpose of safeguarding human life at sea, in ports and inland waterways.

A Lei nº. 7.273 de 10/12/84 regulamenta a busca e salvamento de vida humana nas vias navegáveis brasileiras, com o propósito de salvaguarda da vida humana no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Para efeitos desta lei, a expressão busca e salvamento significa todo ato ou atividade efetuada para prestar auxílio à vida humana nas vias navegáveis e a palavra socorro tem o mesmo significado.

As finalidades das operações de busca e salvamento são: localizar, socorrer e retornar à segurança ocupante de aeronaves ou de embarcações em situação de perigo em águas brasileiras. Para tanto, a Autoridade Marítima (AM) que é exercida pelo Comandante da Marinha (CM), tem competência para administração dos recursos que cabem à Marinha do Brasil (MB), como é o caso do Serviço de Busca e Salvamento (SAR), que figura como uma atribuição subsidiária com efeitos sobre a vida civil, com a importante função de adotar as providências para prover os adequados serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores [Anexo B (7), da Portaria nº. 156/MB/2004]. Por que, são atribuições subsidiárias todas aquelas conferidas à MB por norma legal e que não sejam relacionadas com a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem, como estabelecido na Constituição da República.

O Chefe do Estado-Maior da Armada é o responsável pelo assessoramento ao CM nos assuntos concernentes à AM, chamado de Assessor da AM. Na Estrutura da AM, atualizada em relação à legislação vigente, seguem na ordem hierárquica inferior os Representantes da Autoridade Marítima para a Segurança da Navegação e o Meio Ambiente, que são os responsáveis pelos assuntos concernentes à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar aberto e hidrovias interiores e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. São o Comandante de Operações Navais e o Diretor-Geral de Navegação.

Ao Comandante de Operações Navais compete, especificamente: coordenar e controlar a execução de atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; aprovar as normas, no âmbito da MB, relativas à busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; promover, coordenar e controlar a execução dos serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Ao Diretor-Geral de Navegação compete, especificamente: promover e supervisionar a execução de atividades voltadas para a segurança da navegação aquaviária; estabelecer uma política de Ensino Profissional Marítimo. Ambos são responsáveis pelas atividades dos Representantes da AM subordinados. Estes dois subordinam os Representantes da Autoridade Marítima para o Socorro e Salvamento, que são responsáveis pelas ações diretas concernentes à busca e salvamento de vida humana e assistência e salvamento de embarcações em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, são assim designados os Comandantes de Distritos Navais e o Comandante Naval da Amazônia Ocidental, aos quais compete, especificamente: supervisionar as atividades dos Agentes da Autoridade Marítima subordinados; promover, coordenar e controlar a execução dos serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; promover, coordenar e controlar a execução das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo, nos portos e nas vias navegáveis interiores; coordenar as ações de redução de danos relacionados com sinistros marítimos e fluviais e o salvamento de naufragos; e apoiar as ações de defesa civil com pessoal, material e meios de transporte. Eles, também, subordinam o Diretor de Portos e Costas, ao qual compete, especificamente: determinar o cumprimento do disposto na Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto; orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades de ensino dos estabelecimentos e organizações navais integrantes do Sistema de Ensino Profissional Marítimo; e aprovar as Normas da Autoridade Marítima relativas ao Sistema de Ensino Profissional Marítimo, que se fizerem necessárias ao cumprimento da legislação atinente.

Na ocorrência do SAR, os Comandantes de Distritos Navais (DN) delegam a busca e salvamento para uma coordenação direta das Capitânicas dos Portos (CP). Estas que também se responsabilizam pela execução de planos do Ensino Profissional Marítimo e dos Cursos para não-tripulantes, em matéria de salvamento e resgate, como treinamento para prevenção aos riscos de acidentes durante a ação do SAR.

Decorrente das competências das CP, Capitânicas Fluviais (CF), Delegacias (DL) e Agências (AG), estas têm o propósito de contribuir para a orientação, coordenação e controle das atividades relativas à segurança da navegação e a salvaguarda da vida

humana nas vias navegáveis, como sendo consideradas as águas jurisdicionais brasileiras (AJB), pela previsão da Lei nº. 8.617 de 4/01/93, como sendo as áreas marítimas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (Mar Territorial); as águas marítimas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o Mar Territorial, que constituem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE); as águas sobrejacentes à Plataforma Continental quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva e as águas interiores, compostas das hidrovias interiores, assim consideradas rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras e áreas marítimas consideradas abrigadas. Na busca e salvamento as CP, DL e AG funcionam como sub-centros de Coordenação do SAR e seguirão instruções específicas do DN de sua jurisdição, em suas áreas, no atendimento as ações SAR.

Do ponto de vista das embarcações privadas, para atender ao comando do SAR, qualquer navio e demais embarcações surtos nos portos poderão compor grupo de busca e salvamento, a critério da Autoridade SAR. O pedido de auxílio será comunicado pela autoridade naval a todas as embarcações que estejam nas proximidades da área ou a uma embarcação em especial e todo Comandante é obrigado a utilizar sua embarcação e meios sob sua responsabilidade para prestar auxílio a quem estiver em perigo de vida no mar, nos portos ou nas vias navegáveis interiores, desde que o possam fazer sem perigo sério para suas embarcação; tripulação; passageiros; ou outra pessoa.

O Brasil, que é signatário da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo e da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), utiliza a atual tecnologia de localização e informação e adota o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), o qual foi concebido para auxiliar nas buscas e resgates do SAR, tendo normas compromissadas com os textos internacionais assumidos pelo Brasil, tendo a sua adesão sido regulada pela Norma da Autoridade Marítima nº. 08 (NORMAM/08). O Sistema está sob a responsabilidade do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM). De acordo com as Convenções internacionais, o SISTRAM é uma iniciativa que cabe a cada governo promover, com os recursos especializados e necessários, para a proteção na navegação e para a salvaguarda humana no mar, estabelecendo áreas de responsabilidade SAR e prestando auxílio e socorro as embarcações quanto a sua segurança, quando for necessário, e ainda, que cada país deve desenvolver um sistema de controle de posição dos navios que estiverem navegando dentro das respectivas áreas SAR.

Por razões da coordenação do SAR estar dentro da imensa porção de águas brasileiras, chamada de Amazônia Azul, e, mesmo, contando com toda a Estrutura da AM, o sistema de serviço público essencial pode precisar de reforço, então, a MB pode delegar a execução do SAR a outros órgãos federais, estaduais, municipais e, por concessão, a particulares, em áreas definidas de jurisdição, como permite a Lei nº. 7.273, a qual deixou uma margem de alcance para a realização de serviço SAR, também, por organizações privadas.

Em conclusão, verifica-se que existem muitas limitações e descentralização na prestação de serviço de busca e salvamento (SAR), porque o país tem atribuído à jurisdição para Marinha do Brasil, que tem característica bélica, então, ela é obrigada a ter um processo de adaptação para uma função que seria mais apropriada

à Guarda Costeira, se assim fizesse adequar-se-ia mais especificamente a busca e salvamento em uma área de 7.367 km de costa.

#### Referências bibliográficas.

BRASIL. Lei nº 7.273. Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores, de 10/12/1984.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 44490. Ratifica a Convenção sobre o alto mar, aprovada na 1.ª Conferência de Direito do Mar, Genebra em 1958.

\_\_\_\_\_. Anexo B (7), da Portaria nº. 156/MB/2004. Estrutura da Autoridade Marítima. Definição das atribuições e dos níveis de atuação dos órgãos envolvidos.

IMO. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e do Protocolo relativo a 1988.

---

<sup>i</sup> Professor de Direito Aquaviário da Universidade Federal de Santa Catarina.

<sup>ii</sup> Diretor-Presidente do Instituto Anjos do Mar do Brasil. Especialista em busca e salvamento marítimo (SAR).

<sup>iii</sup> Aluno pesquisador da Universidade Federal de Santa Catarina.