

BUSCA E SALVAMENTO DE VIDA HUMANA EM PERIGO NO MAR, OPERAÇÃO CONJUNTA DO CORPO DE BOMBEIROS COM A MARINHA DO BRASIL NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Michael Scheffer Lopes*
Leonardo de Mello Nunes**
Silvio Pereira da Silva Júnior***
Antonio José Junqueira Botelho****

RESUMO

A operação de combate a incêndio e salvamento com embarcações, realizada pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), é uma das atividades mais antigas da corporação, entretanto, a responsabilidade do CBMERJ frente à Marinha do Brasil por vezes não é clara e as principais críticas se referem a uma duplicação de esforços, baseada no desconhecimento da esfera de atuação de cada órgão. O artigo faz um estudo de caso das atividades que envolvem as embarcações nas duas instituições, compreendendo a atual capacidade técnico-operacional dos meios instalados, bem como a responsabilidade de atendimento de cada uma delas perante à comunidade marítima. Para a construção deste conhecimento, será apresentada uma revisão das legislações vigentes, abrangendo desde o âmbito internacional, federal, até o estadual. Para a descrição de como funcionam os processos administrativos e operacionais em cada órgão, foram realizadas entrevistas com autoridades da Marinha do Brasil e do Corpo de Bombeiros. Ao final são identificados pontos a serem aperfeiçoados para que os recursos possam ser utilizados em conjunto, de forma mais eficiente, como o desenvolvimento de protocolos formais de atuação conjunta, ainda inexistentes.

Palavras-chave: Embarcações. Busca. Salvamento.

* Oficial do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro, Mestrando do Programa de Pós-graduação em Sociologia Política (IUPERJ-UCAM), graduado em Segurança Pública (UNESA), com graduação também pela ABMDP II, cursou o Ensino Médio no Colégio Naval, atualmente é pesquisador do Laboratório de Simulações e Cenários da Escola de Guerra Naval (EGN). E-mail: micksl@bol.com.br

** Oficial do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro, pós-graduado pela ESCBM, graduado em Engenharia Civil (UNISUAM), com graduação também pela ABMDP II. E-mail: nunes.rj@hotmail.com

*** Oficial do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro, graduando em Engenharia de Produção (UNIRIO), com graduação também pela ABMDP II. E-mail: silviorjbm@gmail.com

**** Professor Titular do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política PPGSP, IUPERJ / Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro. Coordenador do Laboratório de Estudos em Ciência, Tecnologia e Sociedade LECTIS e do Laboratório de Economia Política Comparada LEPOC. Possui doutorado em Political Science pelo Massachusetts Institute of Technology MIT, Cambridge, Massachusetts, Estados Unidos (1996) e realizou pós-doutorado no Department of History of Science, Technology and Medicine da Johns Hopkins University, Baltimore, Maryland, Estados Unidos (1996-1998). E-mail: antoniobotelho@iuperj.br

SEARCH AND RESCUE OF HUMAN LIFE IN DANGER AT THE SEA, JOINT OPERATION OF THE FIREFIGHTER BODY WITH THE BRAZILIAN NAVY IN THE STATE OF RIO DE JANEIRO

ABSTRACT

The operation of fire fighting and rescue with boats carried out by the Military Fire Brigade of the State of Rio de Janeiro (CBMERJ) is one of the oldest activities of the corporation, however, CBMERJ's responsibility vis-à-vis the Brazilian Navy is sometimes unclear, the main criticisms refer to a duplication of efforts, based on ignorance of the sphere of action of each body. The article is a case study of the activities involving the vessels in the two institutions, including the current technical-operational capacity of the facilities installed, as well as the responsibility for serving each of them before the maritime community. For the construction of this knowledge, a review of the current legislation will be presented, covering from the international, federal to state levels. For the description of how the administrative and operational processes work in each agency, interviews were conducted with authorities of the Brazilian Navy and the Fire Department. At the end, points are identified to be improved so that resources can be used together more efficiently, such as the development of formal protocols for joint action, which still do not exist.

Keywords: Vessels. Search. Rescue.

BÚSQUEDA Y RESCATE DE LA VIDA HUMANA EN PELIGRO EN EL MAR, OPERACIÓN CONJUNTA DEL CUERPO DE BOMBEROS CON LA ARMADA BRASILEÑA EN EL ESTADO DE RÍO DE JANEIRO

RESUMEN

La operación de extinción de incendios y rescate con botes realizada por la Brigada de Bomberos Militares del Estado de Río de Janeiro (CBMERJ) es una de las actividades más antiguas de la corporación, sin embargo, la responsabilidad de CBMERJ con respecto a la Armada de Brasil a veces no está clara y las principales críticas se refieren a una duplicación de esfuerzos, basada en la ignorancia de la esfera de acción de cada cuerpo. El artículo es un estudio de caso de las actividades que involucran a los buques en las dos instituciones, incluida la capacidad técnica-operativa actual de las instalaciones instaladas, así como la responsabilidad de servir a cada uno de ellos ante la comunidad marítima. Para la construcción de este conocimiento, se presentará una revisión de la legislación actual, que abarca desde el nivel internacional, federal hasta el estatal. Para la descripción de cómo funcionan los procesos administrativos y operativos en cada agencia, se realizaron entrevistas con las autoridades de la Armada de Brasil y el Departamento de Bomberos. Al final, se identifican los puntos que deben mejorarse para que los recursos se puedan usar

juntos de manera más eficiente, como el desarrollo de protocolos formales para la acción conjunta, que aún no existen.

Palabras clave: Buques. Buscar. Rescate.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Pacievitch (2020), o Estado do Rio de Janeiro é o terceiro melhor em extensão de litoral, contando com 636 quilômetros, apenas menor que o da Bahia e do Maranhão. Ademais, existe uma intensa atividade marítima de diversos setores como pesca profissional e amadora, esporte e lazer, de serviços, de transporte de passageiros e o principal ainda sendo o petróleo, com atividades *Off Shore* tanto ao norte quanto na capital. Também conta com 11 portos e 3 importantes aeroportos (Galeão, o maior da América Latina, Santos Dumont, maior detentor da ponte aérea RJ-SP e Jacarepaguá) que trabalham ininterruptamente e possuem como mesma característica o fato de estarem próximos ao mar, sujeitos a acidentes que exigirão o apoio em água.

O Salvamar Sueste é a organização militar da Marinha do Brasil (MB) responsável, perante a legislação federal (Lei 7.273/1984), por coordenar o serviço de Busca e Salvamento de vida humana em perigo no mar (SAR) nas águas interiores e de mar aberto, no Estado do Rio de Janeiro e outros. Não possui embarcações exclusivas, porém aciona todos os possíveis recursos da própria instituição, como a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), e externos, como o Corpo de Bombeiros e embarcações civis, controlando a operação SAR até o término. A Marinha do Brasil fica de prontidão para efetuar socorros atendendo pelo telefone 185 e canais específicos VHF.

O Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ) tem a seu cargo, perante a legislação estadual (Lei 250/1979), as missões de extinção de incêndios, buscas e salvamento em embarcações, ilhas e orla marítima do Estado do Rio de Janeiro, atendendo aos pedidos de socorro pelo telefone 193. Segundo o CBMERJ (2018), a corporação possui uma flotilha de mais de 15 embarcações com operadores habilitados, que estão distribuídos entre as unidades do 1º Grupamento Marítimo (1º GMAR), na cidade do Rio de Janeiro; 10º Grupamento de Bombeiros Militar (GBM), na cidade de Angra dos Reis; 18º GBM, na cidade de Cabo Frio; 26º GBM, na cidade de Paraty; e Destacamento de Bombeiros Militar (DBM) 2/13, na cidade do Rio de Janeiro, no bairro Sepetiba, cobrindo o atendimento de toda a costa litorânea do Estado. Tem-se como eventos de maior incidência: salvamentos diversos e em naufrágios, incêndio em embarcações, recolhimento de cadáveres e transporte inter-hospitalar das ilhas para o continente.

Observa-se uma duplicação de esforços em águas interiores, uma vez que a salvaguarda da vida humana no mar é o propósito de ambas as instituições. A CPRJ habilita os bombeiros militares para conduzir as embarcações através da ministração

de cursos e regula a documentação e área de atuação de cada embarcação (Portaria CPRJ nº 44/2018). Entretanto, não existe um protocolo formal de atuação conjunta entre as instituições.

2 METODOLOGIA

A pesquisa foi exploratória devido ao levantamento bibliográfico realizado em legislação internacional, nacional na esfera federal e estadual (Rio de Janeiro), livros e artigos, além de entrevistas e questionários aplicados. Oficiais do CBMERJ e da MB em funções de comando foram entrevistados, com foco nas organizações militares que prestam serviço de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, expressão *search and rescue* (SAR) na língua inglesa. As entrevistas compreenderam as seguintes autoridades: Comandante do 1º GMAR (CBMERJ), Comandante da Coordenadoria de Embarcações de Resgate (CBMERJ) e Capitão dos Portos (MB).

Também descritiva, tendo em vista o levantamento de dados que verificou como as instituições organizam suas atividades administrativas e operacionais referentes às embarcações. Os locais de coleta de dados na estrutura do CBMERJ foram: 1º GMAR, 10º GBM, 18º GBM, 26º GBM e DBM 2/13. Na estrutura da MB foram o Salvarmar Sueste e a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

3 DESENVOLVIMENTO

A Segurança Marítima levanta maiores preocupações na comunidade internacional desde a década de 1970, por conta do grande aumento de acidentes e naufrágios que ocorriam na época. O desastre mais relevante ocorreu com o navio transatlântico Titanic, em 1912. Desde então, já vinham sendo desenvolvidas novas tecnologias para resguardar a vida humana e a cada ano são estipuladas novas regras para aumentar a segurança dos navegantes (PRAETORIUS e LUTZHOFT, 2011).

3.1 Legislação Internacional

As recomendações internacionais foram desenvolvidas visando a um aprimoramento do treinamento aplicado aos tripulantes de um navio, bem como determinar a dotação de equipamentos mínimos. Pretendem evitar pânico e grandes perdas de vidas em um acidente que venha a ocorrer. Um bom planejamento e uma liderança bem capacitada podem executar, por exemplo, o abandono de um navio que esteja prestes a naufragar minimizando a perda de vidas (MARKO, 2020).

➤ **(International Convention for The Safety of Life at Sea), SOLAS. 1974**

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar é o mais importante tratado sobre a segurança da marinha mercante. Elaborado pela

Organização Marítima Internacional (IMO), subordinada à Organização das Nações Unidas (ONU), ratificado pelo Brasil.

3.2 Legislação Federal

A Autoridade Marítima Brasileira incorpora nas leis federais exigências provenientes de recomendações internacionais, das quais o Brasil seja signatário.

➤ Lei 7.273/1984

Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. É a lei que regula as disposições de busca e salvamento marítimo e que, especialmente, em art. 2º, parágrafo único, abre condicionante para a delegação da responsabilidade pela Marinha para os órgãos estaduais, dentre outros:

Art. 2º - Compete ao Ministério da Marinha adotar as providências para prover adequados serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Parágrafo único - O Ministério da Marinha poderá delegar a execução de tais serviços a outros órgãos federais, estaduais, municipais e, por concessão, a particulares, em áreas definidas de jurisdição [...]. (BRASIL, 1984, Art. 2º).

➤ Lei 7.203/1984

Assim como a lei anterior, também foi aprovada em 1984, de forma mais ampla essa é a lei que dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, atribuindo o controle das atividades à MB, que pode delegar a outros órgãos, como os Corpos de Bombeiros.

Art. 2º - Competem ao Ministério da Marinha a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Parágrafo único - O Ministério da Marinha poderá delegar a execução de tais serviços a outros órgãos federais, estaduais, municipais e, por concessão, a particulares, em áreas definidas de jurisdição [...]. (BRASIL, 1984, Art. 2º).

➤ Lei 9.537/1997

Essa é a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, dando também outras providências. Em seu artigo 2º, a LESTA estabelece conceitos e definições que importam a este trabalho, a seguir:

Item V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

Item IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

Item XI - Navegação em mar aberto - é definida como a navegação realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

Item XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

Item XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação [...]. (BRASIL, 1997, Art. 2º).

➤ **Normas da Autoridade Marítima**

A autoridade marítima, que no Brasil é institucionalizada na Marinha do Brasil, dita normas para regular as diversas atividades da navegação, pormenorizando assuntos que tenham sido previamente aprovadas em Lei. Referente ao trabalho em lide serão citadas:

NORMAM 1 - Regula as embarcações empregadas em mar aberto;

NORMAM 2 - Regula as embarcações empregadas na navegação interior;

NORMAM 16 - Estabelece Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores;

NORMAM 30 - Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários. Essa norma, especialmente em seu Capítulo 5, item 5.1, trata dos cursos ministrados pela Marinha do Brasil para os Bombeiros Militares:

CAPÍTULO 5

OUTROS CURSOS E ATIVIDADES DE INTERESSE

5.1 - CURSOS PARA O PESSOAL DE ÓRGÃOS PÚBLICOS

A habilitação de pessoal lotado em órgãos públicos extra-MB, para o desempenho de atividades como tripulantes ou condutores de embarcações a serviço exclusivo desses órgãos, poderá ser concedida mediante a aprovação nos seguintes cursos.

5.1.2 -Especial para Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público (ECSP) - para patroar embarcações empregadas na navegação interior a serviço de Órgãos Públicos [...]. (BRASIL, 2020, Capítulo 5).

3.3 Legislação Estadual

No Estado do Rio de Janeiro, o Corpo de Bombeiros realiza desde 1950 combate a incêndio e salvamento em embarcações e ilhas próximas à costa. Um dos relatos mais marcantes trata de um incêndio, em 1954, no qual morreram 17 bombeiros, além do naufrágio de uma das embarcações da corporação, tudo por conta de uma violenta explosão. Tratava-se de um depósito na Ilha do Braço Forte, localizada no interior da Baía de Guanabara, cidade do Rio de Janeiro, onde eram guardados inflamáveis sob administração do porto (CBMERJ, 2018).

➤ **Decreto nº 716/1976**

Esse decreto criou no Corpo de Bombeiros do Estado de Rio de Janeiro, para as praças, uma profissão específica para o serviço nas embarcações, a Qualificação de Bombeiros-Militar Particular 8 (QBMP-8) Marítimo.

➤ **Lei 250/1979**

A Lei número 250 estabelece a organização básica do CBMERJ. Em seu art. 46, parágrafo 3º, item III, determina que o Corpo de Bombeiros realize a missão de salvamento e combate a incêndio com embarcações no estado do Rio de Janeiro, como segue detalhado:

Art. 46 - As Unidades de Bombeiros-Militares são das seguintes naturezas:

III - Unidade de Extinção de Incêndio e Salvamento Marítimo.

§ 3º - Unidade de Extinção de Incêndio e Salvamento Marítimo é a que tem a seu cargo as missões extinção de incêndios, buscas e salvamento em embarcações, ilhas e orla marítima do Estado do Rio de Janeiro [...]. (BRASIL, 1979, Art. 46).

➤ **Decreto nº 7452/1984**

O Decreto nº 7452/1984, do Governo do Estado do Rio de Janeiro centraliza as atividades de salvamento realizadas no âmbito estadual num único organismo, facilitando o pleno emprego dos recursos marítimos, humanos e materiais, sob a administração do CBMERJ, como transcrito abaixo:

Art. 1º - As competências e atribuições do Corpo Marítimo de Salvamento ficam transferidas para o Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro (BRASIL, 1984, Art. 1º).

Art. 3º Os ocupantes de cargos de Inspetor de Serviço de Salvamento e Guarda Vidas, integrantes do Quadro Suplementar da Polícia Civil, assegurados seus direitos e vantagens, poderão no prazo de 60 (sessenta) dias, optar por

permanecer na Secretaria de Estado de Polícia Civil (BRASIL, 1984, Art. 3º).

➤ **Portaria CPRJ nº 44/2018**

A Portaria da MB que regula as instruções específicas para a operação de embarcações utilizadas pelo CBMERJ em ações de busca e salvamento é a CPRJ nº 44/2018, conforme trecho a seguir:

Art. 1º Incluir nas NPCP-CPRJ, as seguintes instruções específicas para embarcações utilizadas pelo CBMERJ em ações de busca e salvamento:

§1. Considerando que compete ao CBMERJ o serviço de extinção de incêndios, busca e salvamento em embarcações, ilhas e orla marítima do Estado do Rio de Janeiro [...].

IV - As embarcações empregadas pelo CBMERJ, quando cumprindo missão de prevenção, busca e salvamento de vida humana na orla do Estado do Rio de Janeiro, poderão trafegar a menos de duzentos (200) metros da linha base [...].

V - As motos aquáticas empregadas pelo CBMERJ, quando cumprindo missão de prevenção, busca e salvamento de vida humana na orla do Estado do Rio de Janeiro, poderão operar em áreas marítimas consideradas desabrigadas, até 1 milha náutica (1.852m) da costa. [...].

VII - As embarcações multimissão do CBMERJ, de médio porte, poderão atuar, excepcionalmente, fora dos limites da Área Interior 2, desde que classificadas como “Mar Aberto”. [...].

a) O militar do CBMERJ, condutor da embarcação, deverá ser devidamente qualificado com o Curso Especial para a Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público (ECSP), de acordo com o item 5.1.2, Capítulo 5, das Normas para o Ensino Profissional Marítimo, NORMAN-30 (BRASIL, 2018, Art. 1º).

3.4 Embarcações do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro

Foram realizadas entrevistas com Oficiais da Marinha do Brasil e do Corpo de Bombeiros visando identificar os meios disponíveis para as operações conjuntas no mar, bem como coletar sugestões de melhorias a serem implementadas no processo de integração institucional.

Segundo as entrevistas com os oficiais do CBMERJ (Apêndice A), o bombeiro militar na Qualificação de Bombeiro Militar Particular nº8 (QBMP/8) realiza a atividade marítima das operações com embarcação, seja na função de tripulante ou mestre da lancha (Decreto nº 716/1976). Há também dois cursos de especialização voltados para a formação de condutores de embarcações: Curso de Operações com Embarcações

de Salvamento e Combate a Incêndio (COESCI), ministrado pelo 1º GMAR e Curso de Operações com Embarcações de Resgate (COER), ministrado pela CER.

A NORMAM-30, da MB prevê que os militares sejam habilitados à condução das embarcações. Devem possuir o Curso Especial para Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público (ECSP) e/ou o Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP), ministrados pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

De acordo com o CBMERJ (2018), as embarcações estão distribuídas pelo litoral de todo estado em diferentes unidades, pertencentes a distintos CBAs, conforme análise dos dados coletados. O CBMERJ conta com 15 embarcações de médio porte fabricadas por três diferentes estaleiros para operar em todo o Litoral do Estado.

O CBMERJ possui um flotilha capaz de navegar tanto em águas interiores, quanto podem ser empregadas na navegação costeira, suas embarcações podem ser de combate a incêndio e salvamento ou apenas de salvamento, conforme descrito na Tabela 1:

Tabela 1 - Embarcações do CBMERJ

Prefixo	Modelo	Tamanho (m)	Lim. Nav.	Unidades
LIMA 11	Firestorm	15,24	Mar aberto (até mar 4)	1ºGMAR
LIMA (1 a 10)	Boston-Whaler	8,23	Mar aberto (até mar 3)	1ºGMAR, 10º GBM, 18º GBM, 26º GBM.
BOTE INFLÁVEL (155 a 158)	Flexboat SR760	7,60	Mar aberto (até mar 2)	1ºGMAR, 10º GBM, 18º GBM, DBM 3/13.
BOTE INFLÁVEL DE RESGATE	variados	5	Área interior 1	1ºGMAR, 2ºGMAR, 3ºGMAR, 4ºGMAR, 10º GBM, 18º GBM, 26º GBM, entre outras.
BARCO DE ALUMÍNIO	variados	< 5	Área interior 1	1ºGMAR, 2ºGMAR, 3ºGMAR, 4ºGMAR, 10º GBM, 18º GBM, 26º GBM, entre outra.
MOTO AQUÁTICA	variados	< 5	Área interior 1	1ºGMAR, 2ºGMAR, 3ºGMAR, 4ºGMAR, 10º GBM, 18º GBM, 26º GBM, entre outras.

Fonte: CBMERJ (2018)

3.5 Embarcações da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro

Segundo a entrevista com o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro em 2019 (Apêndice A), as embarcações da CPRJ não possuem capacidade de combate a incêndio ou de atendimento médico. Em caso de incêndio de navios, as embarcações de apoio portuário são chamadas, podendo ser ativadas, tanto pela Autoridade Marítima, quanto pela Portuária. No caso de embarcações de pequeno porte, o Corpo de Bombeiros é acionado pela MB. O Salvamar Sueste designa os meios a serem empregados para atender as ocorrências. Dependendo da distância de terra, poderá ser necessário o acionamento de um navio de maior porte, como um Navio Patrulha ou um Aviso de Patrulha. Uma aeronave também poderá ser empregada, em caso de busca em área extensa. Em águas interiores, o socorro será prestado pelas embarcações da Capitania, das Delegacias, ou das Agências subordinadas. A CPRJ possui diferentes tipos de embarcações, tanto de casco rígido (Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha – LAEP), quanto semirrígido (ECSR) e moto aquáticas (MA), detalhados na tabela 2:

Tabela 2 - Embarcações da CPRJ

Tipo	Tamanho (m)	Limite de navegação
Voadeira, alumínio	< 5	Área interior 1
ECSR-P	5	Área interior 1
ECSR-M	6,2 / 6,5	Área Interior 2 (até mar 2)
ECSR-G	7,6	Área Interior 2 (até mar 2)
ECSR-XG	10	Mar aberto (até mar 3)
LAEP-7	7,5	Mar aberto (até mar 2)
LAEP-10	10	Mar aberto (até mar 3)

Fonte: Entrevista com o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

4 ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

Durante as entrevistas foram aplicados questionários específicos (Apêndice A) para cada tipo de atividade da Marinha do Brasil e do CBMERJ, de maneira a sanar questões observadas ao longo da pesquisa bibliográfica.

➤ **Entrevista ao Comandante do 1º Grupamento Marítimo**

De acordo com o entrevistado, o grupamento é o órgão chave do CBMERJ, com maior capacidade técnica e de recursos materiais como: oficina, maior número de embarcações e pessoal qualificado. É a unidade escola onde são formadas as turmas do COESCI e referência para manutenção das embarcações de médio porte (7,6m a 15,24m). Nas diversas operações que ocorreram nos seis meses anteriores

à entrevista não houve interação com a MB, faltando um contato interagências que otimizaria os serviços prestados à população. O que ocorre é um simples informe do CBMERJ ao Salvarmar Sueste de que o GMAR está atuando.

➤ **Entrevista ao Comandante da Coordenadoria de Embarcações de Resgate**

De acordo com o entrevistado, a Coordenadoria de Embarcações de Resgate é responsável no CBMERJ por administrar as motos aquáticas (AMA) e botes infláveis de resgate (BIR) com motores até 30Hp. Possui *modus operandis* semelhantes ao 1º GMAR mas não trata de embarcações maiores. É unidade escola onde são formadas as turmas do COER. As embarcações com até 5 metros de comprimento servem como apoio às diversas ocorrências nas praias, em eventos um pouco mais afastados da linha de arrebentação (ex: 1 milha náutica). Estas embarcações são a primeira intervenção até a chegada das embarcações maiores. A interação com a CPRJ no âmbito administrativo é boa, quanto à atualização de legislação e habilitação dos alunos do COER com o curso ETSP.

➤ **Entrevista ao Capitão dos Portos**

De acordo com o entrevistado, a CPRJ é responsável, na estrutura da marinha, pela atividade de inspeção naval, empregando as embarcações de médio porte capazes de operar em águas interiores ou mar aberto (até mar 3) e ministrar cursos como ETSP e ECSP para órgãos públicos como o CBMERJ. Em águas interiores, o socorro é prestado pelas embarcações da Capitania ou das Delegacias e Agências subordinadas, e de modo complementar com o CBMERJ, por meio do acionamento telefônico do Salvarmar Sueste. Não existe um protocolo formal entre as instituições. A operação conjunta entre o CBMERJ e a MB e sua interoperabilidade depende de decisão do nível político.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo entende que alguns recursos do Corpo de Bombeiros podem ser aproveitados nas operações SAR realizadas pela MB: embarcações multimissão de médio porte, motos aquáticas, botes infláveis empregados na linha de arrebentação das ondas, drones e aeronaves que não realizam voo noturno, posicionados estrategicamente em GBMs/CBAs ao longo do estado, conforme necessidades de gestão. A CPRJ, atuando na prevenção de acidentes, na fiscalização e no socorro, pode também beneficiar-se da capilaridade do CBMERJ.

Entende ainda que alguns recursos da MB podem ser utilizados nas operações SAR realizadas pelo CBMERJ, como a estrutura do Salvarmar Sueste, embarcações de mar aberto e aeronaves que realizam voo noturno. Percebe-se que o CBMERJ possui dever jurídico de operar nas atividades SAR e capacidade técnica de operar

em áreas interiores. Os socorros nas áreas de navegação costeira são executados, mas entende-se que se faz necessária uma maior integração com a MB em nível de gestão para que seja atingida maior eficácia e eficiência nas operações. A falta de um protocolo formal entre as instituições faz com que a operação conjunta e interoperabilidade dependa sempre de decisão no nível político.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Marinha. *Portaria CPRJ nº 44, de 9 de maio de 2018*. Instruções específicas sobre embarcações utilizadas pelo CBMERJ em ações de busca e salvamento. Brasília, DF: MB, 2018. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cprj/cprj/sites/www.marinha.mil.br/cprj/files/Port44_2018_CPRJ_NPCP.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. Comando da Marinh. *Normam 01*. Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto. Brasília, DF: MB, 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam01_0.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. Comando da Marinha. *Normam 02*. Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior. Brasília, DF: MB, 2019. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam-02_dpc_mod18.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. Comando da Marinha. *Normam 16*. Normas da Autoridade Marítima para Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores. Brasília, DF: MB, 2008. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam16_0.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. Comando da Marinha. *Normam 30*. Normas da Autoridade Marítima para Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários. Brasília, DF: MB, 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/NORMAM-30%20REV.1.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. *Lei 7.203, de 3 de julho de 1984*. Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [201-]. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7203-3-julho-1984-356836-norma-pl.html>. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. *Lei 7.273, de 10 de dezembro de 1984*. Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [201-]. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7273-10-dezembro-1984-356926-norma-pl.html>. Acesso em: 26 jun. 2020.

BRASIL. *Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997*. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [201-]. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9537-11-dezembro-1997-349418-norma-pl.html>. Acesso em: 26 jun. 2020.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR (Rio de Janeiro). *Anuário do CBMERJ*. Rio de Janeiro: CBMERJ, 2018.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR (Rio de Janeiro). Homenagem aos heróis da Ilha do Braço Forte. *Boletim da Secretaria de Estado de Defesa Civil*, Rio de Janeiro, n. 81, p. 1, 2018.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. International convention for the safety of life at sea (SOLAS). *UN Treaty Series*, London, v. 1184, 1974.

MARKO, M.D., *et al.* Leadership lessons from the Titanic and Concordia disasters. *Journal of Management History*, v. 26, n. 2, p. 216-230, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/JMH-09-2018-0050>. Acesso em: 19 jun. 2020.

PACIEVITCH. THAIS. Geografia do Rio de Janeiro. *Revista InfoEscola Navegando e Aprendendo*, [S.l.], [201-]. Disponível em: <https://www.infoescola.com/rio-de-janeiro/geografia-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 1 mar. 2020.

PRAETORIUS, G., LUTZHOFT, M. Safety is everywhere: the constituents of maritime safety. *Sage Journals*, Thousand Oaks, 01 Sept. 2011. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1071181311551373>. Acesso em: 19 jun. 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). *Decreto nº 716, de 20 de maio de 1976*. Dispõe sobre as Qualificações de Bombeiros-Militares das Praças. Disponível em: http://dgf.rj.gov.br/legislacoes/Decretos_Estaduais/Dec_Est_N_00716.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). *Decreto nº 7452, de 03 de agosto de 1984*. Dispõe sobre competências e atribuições do Corpo Marítimo de Salvamento. Disponível em: http://dgf.rj.gov.br/legislacoes/Decretos_Estaduais/Dec_Est_N_07452.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). *Lei nº 250, de 02 de julho de 1979*. Dispõe Sobre a Organização Básica do Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://gov-rj.jusbrasil.com.br/legislacao/150341/lei-250-79>. Acesso em: 26 jun. 2020.

APÊNDICE A – Íntegra dos questionários aplicados durante as entrevistas

➤ Íntegra do Questionário Respondido pelo Comandante do 1º Grupamento Marítimo

A entrevista ocorreu durante reunião no dia 04 de novembro de 2019 no Primeiro Grupamento Marítimo do CBMERJ, entre o Tenente Coronel Bombeiro Militar Rodrigo Gonçalves da Silva e os autores do artigo, na Av. Reporter Nestor Moreira, 11 - Botafogo, Rio de Janeiro - RJ.

Primeira pergunta - Como é hoje a relação/interação de cooperação nas operações SAR com a marinha do Brasil?

Resposta:

Nas operações não vemos. Nas diversas operações, em seis meses, não vimos nenhuma interação com a Marinha. Está faltando contato interagências.

Segunda pergunta - Como o Sr. acredita que deveriam ocorrer as atividades SAR?

Resposta:

Deveria haver um contato maior interagências todas as vezes que saíssemos do 1º GMAR. Toda vez que saíssemos soubéssemos qual iria. Se houvesse este contato interagências, poderíamos otimizar os serviços de ambas as agencias, prestados à população.

Terceira pergunta - Em quais atividades o 1º GMAR tem capacidade de assumir responsabilidade das operações frente à autoridade marítima e outros órgãos?

Resposta:

Salvamentos em praias e no interior da Baía de Guanabara todas as atividades de salvamento, buscas e combate a incêndio e embarcações a deriva. O 1º GMAR – Botafogo, possui uma embarcação de 50 pés, que está apta à navegação em mares de escala 7, com autonomia de aproximadamente 12h e velocidade máxima em torno de 40 nós.

Quarta pergunta - Em operação de INCÊNDIO/SALVAMENTO em embarcação ocorrendo em mar aberto, o Salvamar Sueste pode levar um tempo maior para

zarpar e o 1º GMAR está de prontidão com suas embarcações. Como é a interação entre os dois órgãos para este socorro? E como deveria ser esta interação?

Resposta:

Atualmente apenas informamos ao Salvamar Sueste que estamos partindo para operação. Necessitaríamos de uma integração bem maior entre as instituições para nos conhecermos e uma apoiar a outra, melhorando as atividades de salvamento marítimo.

➤ **Íntegra do Questionário Respondido em Entrevista Pelo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro**

A entrevista ocorreu durante reunião dia 05 de novembro de 2019 na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, entre o Capitão de Mar e Guerra André Luiz de Andrade Félix e os autores do artigo, na Av. Alfred Agache, S/N - Centro, Rio de Janeiro - RJ.

Primeira pergunta- Qual capacidade operacional de atendimento ou apoio de eventos de combate a incêndio e salvamento da CPRJ? (Nesta questão, os oficiais pretendem saber os tipos de embarcação da CPRJ, e se possuem embarcações/pessoal capazes de combater incêndios, até quais condições de mar as embarcações da CPRJ podem atuar, se possuem embarcações/pessoal para atendimento pré-hospitalar, etc.)

Resposta:

A CPRJ possui diferentes tipos de embarcações, tanto de casco rígido (Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha – LAEP), quanto semi-rígido (ECSR) e moto aquáticas (MA). Os limites de navegação estão descritos abaixo:

Tipo	Tamanho (m)	Limite de navegação
Voadeira, alumínio	< 5	Área interior 1
ECSR-P	5	Área interior 1
ECSR-M	6,2 / 6,5	Área Interior 2 (até mar 2)
ECSR-G	7,6	Área Interior 2 (até mar 2)
ECSR-XG	10	Mar aberto (até mar 3)
LAEP-7	7,5	Mar aberto (até mar 2)
LAEP-10	10	Mar aberto (até mar 3)

As embarcações da CPRJ não possuem capacidade de combate a incêndio ou de atendimento médico. Entretanto, o pessoal da CPRJ possui, no mínimo, o curso de combate a incêndio a bordo

de navios (CBINC), ministrado pelo Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML); e o curso de primeiros socorros (PRISOC), ministrado pelo Centro de Medicina Operativa, e adestramentos realizados na própria Capitania, por meio dos enfermeiros que são parte da guarnição.

Em caso de incêndio de navios, as embarcações de apoio portuário são chamadas, podendo ser ativadas tanto pela Autoridade Marítima quanto pela Portuária. No caso de embarcações de pequeno porte, o G-MAR é acionado.

Segunda pergunta - Como é a integração com o CBMERJ nas atividades de combate a incêndio e salvamento? E nas atividades administrativas? E qual aspecto deveria melhorar? (Nesta questão, os oficiais pretendem saber como se dá a relação entre CPRJ-CBMERJ, ajuda mútua operacional, ligação direta, apoio administrativo, comunicação efetiva para planejamento/operação/socorros, se está sendo explorado todo o potencial de ambos os órgãos, se a CPRJ-CBMERJ não pode melhorar a atuação entre agências e Grupamentos que trabalham com embarcações, tais como Cabo Frio, Angra dos Reis e Paraty, como o Sr. vê toda essa questão, se é possível melhorar algo, etc.)

Resposta:

É importante diferenciar, conceitualmente, Socorro e Salvamento:

SOCORRO:

A palavra “Socorro” tem o mesmo significado que a expressão “busca e salvamento”, conforme a Lei nº 7.273/84, que dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. O Serviço de Busca e Salvamento é um serviço gratuito, executado em regime de urgência, visando a salvaguarda da vida humana, que compreende o emprego de pessoal e recursos disponíveis, da MB ou extra-MB, de modo a prestar um rápido resgate de pessoas a bordo de embarcações ou aeronaves em perigo, removendo-as para um local seguro. A expressão “busca e salvamento” significa todo ato ou atividade efetuados para prestar auxílio à vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

SALVAMENTO:

A palavra “salvamento”, quando empregada isoladamente, tem o mesmo significado que a expressão “assistência e salvamento”, conforme a Lei nº 7.203/84, que dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. O Serviço de Assistência e Salvamento é um serviço indenizável, executado em caráter de urgência, quando a

embarcação, coisa ou bem em perigo representar risco à navegação, de dano a terceiros ou ao meio ambiente, não envolvendo, em nenhum dos casos, perigo inerente às vidas humanas. A expressão “assistência e salvamento” significa todo o ato ou atividade efetuado para assistir e salvar uma embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Fonte: <https://www.marinha.mil.br/com5dn/definicoes>.

Acesso em 06/11/2019.

Quando a CPRJ recebe um pedido de socorro, imediatamente aciona o Salvamar Sueste, que designará os meios a serem empregados para atender a ocorrência. Dependendo da distância de terra, poderá ser necessário o acionamento de um navio de maior porte, como um Navio Patrulha ou um Aviso de Patrulha. Uma aeronave também poderá ser empregada, em caso de busca em área extensa. Em águas interiores, o socorro será prestado por pelas embarcações da Capitania ou das Delegacias ou Agências subordinadas.

As atividades de socorro, de acordo com as definições acima, ocorrem de modo complementar com o CBMERJ, por meio do acionamento telefônico do G-Mar ou da Capitania. Não existe um protocolo formal entre as instituições.

Administrativamente, as solicitações de cursos ministrados pela MB são feitas por meio de ofício.

Observa-se uma duplicação de esforços em águas interiores, uma vez que a salvaguarda da vida humana no mar é o propósito de ambas as instituições. As Capitánias e suas OM subordinadas têm, entre suas tarefas, a de fiscalizar o tráfego aquaviário visando à salvaguarda da vida humana no mar, o que inclui a realização das Inspeções Navais. Elas ocorrem diariamente em toda a extensão no estado, principalmente nas áreas de concentração de embarcações. É justamente nessa área onde ocorrem as interações perigosas com os banhistas, com elevada probabilidade de ocorrerem acidentes graves.

As melhores interações e apoios mútuos entre as OM subordinadas da CPRJ ocorrem em Itacuruçá/Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty. Na área de jurisdição da recém criada Capitania dos Portos de Macaé, antes Delegacia, ocorrem em São João da Barra, Macaé, Rio das Ostras, Barra de São João, Búzios e Cabo Frio. No Rio de Janeiro e Niterói, a CPRJ utiliza as instalações fixas do CBMERJ para a guarda de embarcações em locais mais distantes, como Barra da Tijuca.

Inspeção Naval (IN)

Atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da Lei 9.537/97, das normas

e regulamentos dela decorrentes e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

PROPÓSITO DA IN

As ações de IN constituem perícias de fiscalização da Segurança do Tráfego Aquaviário nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, visando:

- a) a segurança da navegação;
- b) a salvaguarda da vida humana; e
- c) a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Fonte: NORMAM-07, disponível em:

http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/NORMAM-07_DPC-Mod%2012.pdf. Acesso em 05/11/2019.

Terceira pergunta- Navegar fora da área 2, não estando em operação de salvamento e combate a incêndio, em ações de transporte de tropa, deslocamento de embarcações para outras unidades do estado, instrução, etc, não é permitido, segundo a portaria nº 44/2018. A regularização disto se faria se todos os operadores estivessem habilitados com o EANC. O Sr. vê como uma boa estratégia a permissão temporária para as atividades fora da área 2 até que alcançássemos o mínimo de operadores com EANC? O Sr. vê outra alternativa?

Resposta:

Não há permissão temporária para navegação em mar aberto. Os cursos de EANC são ministrados pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA, onde funciona a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante - EFOMM).

O CBMERJ deve solicitar os cursos à CPRJ, que poderá intermediar a formação de turmas de EANC junto ao CIAGA.

Quarta pergunta- O Sr. Possui mais alguma inferência a favor da questão para estreitar mais os laços das corporações, melhorar o serviço ou outra questão?

Resposta:

A operação conjunta e interoperabilidade depende de decisão do nível político. Como descrito anteriormente, temos propósitos iguais, com tarefas diferentes. A CPRJ, atuando na prevenção de acidentes, na fiscalização e no socorro, pode se beneficiar da capilaridade do CBMERJ, enquanto que o CBMERJ pode se beneficiar da estrutura do Salvamar Sueste e das embarcações de mar aberto.

➤ **Íntegra do Questionário Respondido em Entrevista pelo Comandante da Coordenadoria de Embarcações de Resgate**

A entrevista ocorreu durante reunião no dia 06 de novembro de 2019 na Coordenadoria de Embarcações de Resgate (CER) do CBMERJ, entre o Tenente Coronel Bombeiro Militar Paulo Nunes Costa Filho e os autores do artigo, na Av. Cláudio Gil s/nº - Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro - RJ.

Primeira pergunta - Quais são as principais atividades da CER?

Resposta:

Formadora do Curso de Operações com Embarcações de Resgate (COER), manutenção dos Botes Infláveis de Resgate (BIR) e Moto Aquáticas (AMA) da CER e de outras Organizações Militares que precisam de apoio com mão-de-obra

Segunda pergunta - Quanto às Moto-Aquáticas e Botes do CBMERJ, a CER faz a gestão? Exerce o controle? Faz o planejamento?

Resposta:

Não há gestão da CER com as AMA e BIR do CBMERJ, a Diretoria de Patrimônio (DPAT) incorpora nas diversas OBM que têm o serviço com as embarcações. Temos um controle para que saibamos onde estão cada embarcação. Há um planejamento de aquisição de AMA, de acordo com as informações repassadas pelas OBM que possuem o serviço e que necessitam de reposição ou expansão do serviço com AMA, e àquelas que não possuem AMA mas que é de suma importância (Ex: Ilha Grande, Rio das Ostras, etc).

Terceira pergunta - Como acontece a interação dos serviços de Salvamento Marítimo: Serviços de Praia, Operações das Moto-aquáticas/botes e Operações com Embarcações Multimissão de Médio Porte?

Resposta:

As embarcações servem como apoio às diversas ocorrências que há nas praias. Caso o evento seja afastado da linha de

arrebentação (ex: 1 milha náutica) as embarcações irão como intervenção principal.

Quarta pergunta - Como é a Interação com a Marinha do Brasil nos âmbitos operacional e administrativo?

Resposta:

Muito boa a relação, nos ajudando quanto à mudança de legislação e habilitação dos alunos do COER e renovação dos formados no COER.

Recebido em: 12 fev. 2020

Aceito em: 04 ago. 2020