

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

C-SUP 2021

A LOGÍSTICA NA ATIVIDADE SAR NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS:  
POSSIBILIDADES E LIMITAÇÕES

Tabatinga

2021

C-SUP 2021

A LOGÍSTICA NA ATIVIDADE SAR NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS:  
POSSIBILIDADES E LIMITAÇÕES

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval  
como requisito parcial à conclusão do Curso  
Superior.

Tabatinga  
Escola de Guerra Naval  
2021

## **AGRADECIMENTOS**

## RESUMO

O Estado do Amazonas devido a sua extensão e localização geográfica possui características bem distintas em comparação a outros estados do país. A questão da logística configura um dos principais agentes desafiadores. O transporte efetuado por meio fluvial, em sua maioria, tem sido o elo entre o interior e a capital. Considerando a importância da navegação nessa região, o presente estudo procurou identificar as limitações e as possibilidades logísticas no interior do Estado do Amazonas que interferem numa atividade de busca e salvamento, quando realizada por uma Agência de Capitania. A importância desse estudo se dá em virtude de compromissos assumidos pelo Brasil, a nível internacional, como signatário das Convenções da Salvaguarda da Vida Humana no Mar e de Busca e Salvamento, em que o país se compromete a organizar o serviço de busca e salvamento em sua área de jurisdição. O presente estudo identificou limitações logísticas relacionadas a transporte, ao comércio, à questão de alimentação e alojamento, a comunicações e a reabastecimento de combustíveis durante as operações de busca e salvamento. Como forma de minimizar essas dificuldades, o estudo também apontou as possibilidades logísticas como: apoio mútuo entre as Forças Armadas, apoio das Prefeituras locais, implementação de Suprimento de Fundos e do Programa Dinheiro das Organizações Militares do Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário, a alteração da Dotação de embarcações dessas Organizações e, por último, a aquisição de telefone por satélite. Por fim, na conclusão deste estudo, registrou-se a necessidade de atenção às limitações logísticas que envolvem diretamente a capacidade de operação dessas organizações, tais como: alimentação dos militares, alojamento, comunicações e reabastecimento de combustíveis.

**Palavras-chave:** Amazonas. Limitações e Possibilidades Logísticas. Atividade SAR. Agências de Capitania.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CEIM	- Centro de Intendência da Marinha
CEMA	- Chefe do Estado-Maior da Armada
COM9DN	- Comando do 9º Distrito Naval
COMOPNAV	- Comando de Operações Navais
DOTEMBA	- Dotação de Embarcações
DNIT	- Departamento de Infraestrutura em Transportes
EMA	- Estado-Maior da Armada
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
LAEPREG	- Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha Regional
MB	- Marinha do Brasil
MD	- Ministério da Defesa
OM	- Organização Militar
OMSSTA	- Organização Militar do Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário
PIM	- Posição e Intenção de Movimentação
PND	- Política Nacional de Defesa
SAR	- Busca e Salvamento
SGM	- Secretaria-Geral da Marinha
SOLAS	- Salvaguarda da Vida Humana no Mar

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO.....</b>	<b>9</b>
2.1 Logística.....	9
2.2 Ciclo Logístico.....	11
2.3 Funções Logísticas.....	12
2.4 Socorro e Salvamento.....	13
<b>3 AS LIMITAÇÕES LOGÍSTICA NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS</b>	<b>15</b>
3.1 Contextualização Geográfica.....	15
3.2 Área de Jurisdição.....	16
3.3 Transporte.....	17
3.3.1 Modal Hidroviário.....	18
3.3.2 Modal Aéreo.....	18
3.4 Comércio.....	19
3.5 Fundamentos Normativos para o emprego de uma OMSSTA num evento SAR.....	20
3.6 Limitações logísticas observadas num evento SAR realizado por uma Agência de Capitania na Amazônia.....	21
3.6.1 Alojamento.....	21
3.6.2 Alimentação.....	22
3.6.3 Comunicações.....	23
3.6.4 Reabastecimento de Combustível.....	24
<b>4 POSSIBILIDADES LOGÍSTICAS NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS NUMA ATIVIDADE SAR.....</b>	<b>25</b>
4.1 Apoio Mútuo entre as Forças Armadas.....	26
4.2 Termo de Cooperação com as Prefeituras Locais.....	27
4.3 Concessão de Suprimento de Fundos.....	28
4.4 Criação do Programa Dinheiro nas OMSSTA.....	29
4.5 Alteração na Dotação de Embarcações (DOTEMBA).....	30
4.6 Aquisição de telefone por satélite .....	31
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>32</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>35</b>
<b>APÊNDICE A.....</b>	<b>38</b>
<b>APÊNDICE B.....</b>	<b>43</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A região amazônica aparece constantemente nos noticiários, seja sobre preservação ambiental, nesse caso, enfatizando a projeção das queimadas ou pela questão das enchentes que atingem a população ribeirinha. Essa parte do país, como as demais, possui suas especificidades e, paulatinamente, vem sendo explorada pelo Brasil de forma incipiente.

O Estado do Amazonas, ocupando uma área total de 1.559.161,682 km<sup>2</sup><sup>1</sup>, do Brasil, consiste no maior estado territorial nacional. Possui fronteiras externas com a Colômbia, Peru, Venezuela e interna com Acre, Mato Grosso, Pará, Rondônia e Roraima. A importância dessa área, em virtude das fronteiras existentes, está configurada na Política Nacional de Defesa (PND) “Do ponto de vista da Defesa, além das regiões onde se concentram os poderes político e econômico, deve-se dar prioridade à faixa de fronteira, à Amazônia e ao Atlântico Sul” (BRASIL, 2016, p.7).

Assim, essa prioridade, quando relacionada à Amazônia, pode ser direcionada a equacionar os diversos desafios existentes nessa região tais como: extensa área territorial, com pouco desenvolvimento e pequena densidade demográfica, reduzidas malhas rodoviárias, inexistência de ferrovia interligando à Capital aos demais municípios, entre outros.

Além disso, no estado amazonense existe a predominância da navegação fluvial, em virtude de inúmeros municípios estarem localizados às margens dos diversos rios e não possuírem ligações por via terrestre. Dessa forma, tanto para a circulação de mercadorias, quanto para pequenos e longos deslocamentos das pessoas, esse transporte será realizado, prioritariamente, por meio de uma embarcação. Nesse sentido, nessa parte do país, uma canoa ganha a mesma importância de um automóvel que é utilizado nos grandes centros.

Nesse contexto, considerando a extrema dependência da navegação, sendo para estabelecer ligação entre outros Estados com o Amazonas ou da Capital – Manaus – ao interior, a questão do transporte possui importante influência e aparece como grande agente limitador quando o assunto em pauta está relacionado à logística dessa região, principalmente, quando o fator tempo estiver diretamente ligado à solução de uma determinada necessidade de apoio, a qual pode acontecer, por exemplo, num evento de busca e salvamento, entre outros.

Nesse cenário desafiador, adverso e, ao mesmo tempo, instigante, estão inseridas as Organizações Militares do Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário (OMSSTA), mais conhecidas como Capitánias, Delegacias e Agências de Capitánias, nesse caso, subordinadas

---

<sup>1</sup> Dados constantes do Censo 2010, do IBGE, informações obtidas no site: [www.Amazonas.am.gov.br/o-amazonas/dados](http://www.Amazonas.am.gov.br/o-amazonas/dados), acessado em 27 de julho de 2021.

ao Comando no 9º Distrito Naval, as quais, entre diversas tarefas, são responsáveis pelas atividades de busca e salvamento em suas áreas de jurisdição, que no contexto das limitações e possibilidades logísticas configuram o tema deste trabalho.

Assim, este estudo foi elaborado com o propósito inicial de identificar como se desenvolve o processo de apoio logístico às atividades de SAR no interior do Estado do Amazonas, sendo delimitado às Agências de Capitania, em virtude de suas especificidades, de forma a descrever as limitações e as possibilidades logísticas que envolvem uma atividade de Busca e Salvamento quando realizadas por essas Organizações militares.

A relevância deste estudo foi pautada em duas vertentes: a primeira trata-se de responsabilização a nível internacional, uma vez que o país é signatário das Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR) e a segunda seria em virtude dos números que envolvem os acidentes SAR no Brasil, uma vez que, só em 2020 foram 458 casos, sendo 44 na área do Com9ºDN<sup>2</sup>.

Dessa forma, traçaram-se os seguintes objetivos: Descrever como se desenvolve o processo de apoio logístico em uma atividade SAR do interior do Amazonas; identificar as possibilidades logísticas a serem exploradas numa atividade SAR no interior do Estado do Amazonas e identificar as limitações logísticas numa atividade SAR no interior do Estado do Amazonas.

Além disso, para o alcance dos objetivos, as seguintes questões de estudo foram estabelecidas:

- a) Quais os fatores críticos que mais impactam no desenvolvimento do processo de apoio logístico às Agências de Capitania em uma atividade SAR do interior do Amazonas?
- b) Quais mecanismos as Agências de Capitania podem recorrer de forma a explorar a possibilidade logística numa atividade SAR?
- c) Como as limitações logísticas afetam o desenvolvimento das atividades SAR das Agências de Capitania?

Para a consecução dos objetivos supradescritos e conclusão dos estudos, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, sendo da seguinte forma: Em relação aos conceitos logísticos, foram descritas as definições de vários autores, em conjunto com outras utilizadas nas normas vigentes, fazendo um paralelo entre a abordagem daqueles, com as premissas destas.

---

<sup>2</sup> Disponibilizado pelo Comando de Operações Navais, em [www.comopnav.mar.mil.br/salvamarbrasil](http://www.comopnav.mar.mil.br/salvamarbrasil)

Além disso, foram realizadas entrevistas com os Agentes Fluviais do interior do Amazonas para ilustrar como se desenvolve essa temática nos casos reais de busca e salvamento naquelas Organizações.

Acrescenta-se ainda que o presente trabalho foi elaborado com cinco capítulos, sendo esta introdução e mais quatro, conforme descrito a seguir: No capítulo 2 utilizou-se o referencial teórico, abordando os conceitos ligados à logística e à atividade de busca e salvamento; No capítulo 3 serão descritas as limitações logísticas observadas numa atividade SAR realizada pelas Agências; No capítulo 4 serão identificadas as possibilidades logísticas, a partir das limitações observadas no capítulo anterior, uma contraposição; e finalizando, uma conclusão sucinta, porém objetivando analisar os principais pontos observados nos capítulos anteriores.

## **2 – REFERENCIAL TEÓRICO**

Para delinear o estudo, este capítulo foi escrito com o objetivo de apresentar algumas definições relacionadas à logística e a socorro e salvamento (SAR). Assim, considerando o objeto do estudo, tornou-se oportuno utilizar conceitos militares e civis em relação à questão logística, de forma a contextualizá-la num cenário de uma atividade SAR.

### **2.1 – Logística**

De acordo com o Manual de Logística da Marinha – EMA-400 (BRASIL, 2003), Jomini foi o precursor a utilizar e a conceituar logística e incluindo-a como fator importante no planejamento das operações de guerra. Embora esse termo tenha sido utilizado apenas no século XIX, ainda que de forma direta, pode-se inferir que a logística foi considerada muito antes desse tempo.

Essa afirmação encontra respaldo nas inúmeras batalhas da antiguidade, em que se marchava com numerosos exércitos, tendo que prover alimentação e armas para todo o pessoal, entre outros insumos. Em Gênesis, quando José armazena os alimentos para distribuir ao povo em época de escassez, pode-se relacionar com os ciclos logísticos os quais são estudados na atualidade. Ainda segundo o EMA-400 (BRASIL, 2003), a logística, enquanto ciência, começa a ser explorada a partir das teorias de THORPE (2017), por meio do livro *Logística Pura* publicado em 1917.

Segundo França, Chechelisk e Paim (2018), a partir da Segunda Grande Guerra (1939-1945), o tema logística passa a ser mais abordado, ganhando abrangência no mundo

empresarial; inicialmente, voltado às questões militares, porém, com o passar dos anos, passou a ser utilizado no meio civil, ingressando como parte do estudo de Administração.

A Marinha do Brasil conceitua logística sendo:

a componente da arte da guerra que tem como propósito obter e distribuir às Forças Armadas os recursos de pessoal, material e serviços em quantidade, qualidade, momento e lugar por elas determinados, satisfazendo as necessidades na preparação e na execução de suas operações exigidas pela guerra (BRASIL, 2003, p. 1.3).

Considerando essa definição, tem-se que a logística deverá constar já na fase do planejamento de qualquer operação de forma a garantir o êxito na missão.

Numa abordagem mais ampla, a Doutrina de Logística Militar – MD42-M-02 (BRASIL, 2016) estabelece que o Sistema Logístico de Defesa deverá possuir uma estrutura de pessoal, material e de tecnologia da informação de forma a possibilitar o apoio logístico no âmbito do MD. Nesse sentido, a inclusão da questão da Tecnologia da Informação aparece como um elemento novo, ampliando o entendimento da questão logística. Dessa forma, na atualidade, a tecnologia da informação é responsável pela integração de diversos sistemas, sendo de grande proveito no planejamento logístico das organizações.

Entretanto, houve uma ampliação a respeito da aplicação dos conceitos sobre logística. Assim, essa definição normalmente utilizada para caracterizar uma atividade militar ultrapassou as cercas da caserna, ingressando e se adaptando no meio civil e empresarial.

Segundo Ballou (2006), a definição de logística e cadeia de suprimentos são sinônimas. Ele correlaciona a questão do transporte, controle de estoques e das diversas transformações das matérias-primas envolvidas as quais resultarão no produto final que será entregue ao consumidor. Esse conceito está ligado à questão da produção, porém, nesse caso, aparece o destinatário final, o consumidor. Considerando que a logística deve iniciar a partir de uma determinada necessidade, o gerador dessa demanda faz parte dessa equação e todo o desenvolvimento desse produto deve considerar esse demandante.

Nesse sentido, Novaes (2015), em relação ao conceito de logística, acrescenta a ideia de planejamento, controle, além de abranger a questão da prestação de serviços. Assim, a inclusão da questão dos serviços, introduzida nessa nova definição, amplia a concepção do termo logística, inserindo novas variáveis nesse contexto.

Esses conceitos estão relacionados à questão do material ou da prestação de serviço. Porém, em definições mais modernas, pode-se perceber a ampliação do pensamento em

relação à logística, conforme Carvalho (2020), as novas exigências de mercado, introduzidas pela interdependência internacional, aliada à evolução tecnológica, resultaram em uma maior consciência dos consumidores. Assim, a logística na atualidade deve estar relacionada não apenas com a qualidade do produto, mas também se o processo de transformação desse material em produto final foi cuidadoso com a preservação do Meio Ambiente, com o bem-estar dos recursos humanos empregados e na satisfação do cliente final.

Nesse conceito, percebe-se a abrangência sobre o termo logística, porém ainda enfatizada na questão do produto. O que leva a pensar na questão do material, entretanto, também aparecem termos da atualidade como preocupação com os empregados e, acima de tudo, com a preservação da natureza. Além disso, nessa definição está inserida a ideia do *just in time*<sup>3</sup>, outro fator ligado à produção, porém com a ideia de que o produto certo, na hora certa, com redução de custos com armazenamento de materiais de estocagem entre outros.

Embora o conhecimento externo à caserna sobre logística seja oriundo das práticas militares, a grande diferença seria que no âmbito empresarial a visão final está direcionada ao lucro. Assim, todos os esforços logísticos devem obter como resultado a redução de custos e a maximização do lucro. Contudo, na atividade militar, deve-se considerar que se trata de obrigações baseadas em leis e em normas e a ênfase deve estar alicerçada no cumprimento de uma determinada missão atribuída à Organização. Dessa forma, não se vislumbra lucratividade, mas sim a eficiência e a eficácia.

Ainda nesse contexto, o tema logístico, relacionado às características do Estado do Amazonas, procurando identificar suas limitações e as influências dessas nas operações das Forças Armadas, bem como sugerir algumas possibilidades para contrapor essas limitações, foi elaborado por alguns militares. Isso demonstra a importância desse assunto no desenvolvimento das ações dessas Instituições no cenário amazônico.

## 2.2 Ciclo Logístico

De acordo com o EMA-400 Brasil (2003), o ciclo logístico pode ser dividido nas seguintes fases: determinação de necessidades, Obtenção e Distribuição. Essa necessidade pode aparecer no planejamento de uma operação, porém, existe a possibilidade de, no decorrer de uma atividade, surgir algo que não foi vislumbrado na fase de planejamento.

A determinação de necessidades pode ser considerada como o pilar norteador das fases de obtenção e distribuição. Nesse ciclo, devem ser detalhadas todas as possíveis ações que

---

<sup>3</sup> just in time - sistema de produção que desconsidera a armazenagem, evitando custo com estocagem.

envolvam o atendimento das necessidades da organização, considerando a tarefa que será executada. Assim, informações sobre quantidade, qualidade, local e prioridade precisam constar desse planejamento. De acordo com a Doutrina de Logística Militar (BRASIL, 2016), quando determinadas necessidades estiverem ligadas diretamente a aporte de recursos ou a prestação de serviços, elas devem ser segregadas em grupos, caracterizando em necessidades iniciais; para recompletamento ou manutenção; para reserva ou para fins especiais.

Além disso, após delineamento das necessidades, tem-se o segundo ciclo logístico que é a fase da obtenção. Na Marinha, normalmente, essa parte, quando se refere à aquisição de materiais diversos, é destinada aos Centros de Intendência. De acordo com o EMA-400 (BRASIL, 2003), nessa fase a necessidade planejada no ciclo anterior sai do campo da programação, convertendo-se no esforço logístico real seja em materiais ou em prestação de serviços. A questão da obtenção, aparentemente, tem forte ligação com o comércio, porém é preciso especificar, por exemplo, que os recursos humanos também são componentes da logística, mas nesse caso, para atendimento de necessidade de uma determinada organização, o ciclo da obtenção seria por meio de concursos ou outro tipo de contratação trabalhista e não envolveria o comércio.

Finalizando, tem-se a questão da distribuição, que consiste na entrega do que foi planejado no primeiro ciclo. Essa fase está diretamente relacionada a questões de transporte e armazenamento.

### 2.3 Funções Logísticas

Para o atendimento de determinadas necessidades, considerando a evolução dos ciclos logísticos, obtenção e distribuição, a organização desenvolverá diversas atividades, por exemplo, para a aquisição de um sobressalente, será preciso conhecer essa necessidade, saber onde e como adquirir e, por fim, realizar a obtenção e a distribuição. Assim, de forma a organizar esses conjuntos de tarefas, quando envolvem atividades equivalentes, agrupou-se, denominando funções logísticas, conforme o MD-42-M-02 (BRASIL, 2016).

De acordo com o EMA-400 (BRASIL, 2003), as funções logísticas podem ser divididas em sete grupos distintos: recursos humanos, saúde, suprimento, manutenção, engenharia, transporte; e Salvamento. Considerando o presente estudo e nos possíveis esforços logísticos que possam surgir no decorrer de uma operação SAR, gerando uma determinada necessidade e para completar os demais ciclos obtenção e distribuição, as funções logísticas que estariam, em princípio, relacionadas seriam as descritas abaixo, de acordo com suas possíveis aplicações:

Suprimento - essa função logística, no caso de uma determinada necessidade surgida numa atividade SAR, pode referir-se à aquisição de algum sobressalente para a embarcação em virtude de algum problema que venha acontecer durante a operação;

Manutenção - essa função possui duas vertentes. A primeira, seria utilizada em conjunto com a função suprimento, podendo acontecer por meio de um sobressalente recebido para substituição em caso de avaria, nesse caso, considerando que a própria Equipe SAR resolveria a questão. Entretanto, a segunda vertente seria a necessidade de contratar um serviço externo para a realização de um determinado reparo em que a tripulação não esteja habilitada;

Transporte - essa função logística possui correlação com as duas anteriores. Nos casos descritos acima, havendo uma determinada necessidade, para concluir o ciclo logístico distribuição precisaria da escolha em como fazer chegar esse sobressalente (suprimento) ou até mesmo a empresa que efetuaria a manutenção, quando dá inabilitação dos militares pertencentes à Equipe SAR. Dessa forma, a função transporte está interligada, ao menos, nessas duas anteriores; e

Salvamento - essa última possui correlação com o objeto de estudo, conforme será demonstrado no próximo tópico.

#### 2.4 Socorro e Salvamento (SAR)

O presente tópico foi elaborado com objetivo de apresentar as premissas teóricas que envolvem o serviço de socorro e salvamento, bem como a MB está inserida no contexto dessa atividade.

O conceito descrito na função logística salvamento são equivalentes tanto no âmbito do Ministério da Defesa, quanto na Marinha, sendo “o conjunto de atividades que são executadas para salvaguarda (preservação) e resgate de recursos materiais, suas cargas ou itens específicos” (BRASIL, 2003 e BRASIL, 2016). Essa definição está diretamente relacionada à questão do material, não abrangendo, em princípio, o resgate de pessoas em perigo.

Entretanto, em relação à definição de socorro e salvamento introduzida pela Lei 7.273/1982 a expressão “Busca e Salvamento” refere-se a prestar assistência a pessoas, que, quando navegando, venha a passar por alguma situação que gere a necessidade de apoio externo, podendo ser no oceano, rios ou lagos. Além disso, essa lei também esclarece que não existe diferença entre a palavra socorro e o termo Busca e Salvamento, nos termos daquele diploma legal. Esse contexto teve como premissa a aprovação de normas internacionais que

foram sendo editadas para aumentar a segurança marítima, como forma de resposta a incidentes ocorridos no passado.

Segundo Beiral (2015), atribui-se à evolução do pensamento sobre segurança marítima à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, também conhecida como convenção SOLAS. Trata-se da primeira Convenção sobre a segurança marítima e foi originada a partir do desastre ocorrido com o navio TITANIC em 1912. Esse tratado assume grande importância em virtude de estabelecer parâmetros padronizados a nível internacional, como características das construções dos navios, equipamentos de salvatagem e proteção, treinamento do pessoal em casos de emergências e emissões de certificados, entre outros.

A Convenção SOLAS entrou em vigor, em nível global, a partir de maio de 1980, porém teve sua primeira adesão em 1914. Em 1988 ela foi alterada pelo protocolo de 1988, adaptando a realidade da navegação internacional naquele momento, passando a ser conhecida como SOLAS 1974/1983. O Brasil internalizou essa convenção por meio do Decreto 92.610, de 2 de maio de 1986. É importante acrescentar que a partir dessa Convenção, cria-se uma responsabilidade aos Estados Costeiros de engajarem nas atividades de Busca e Salvamento, em suas áreas previamente definidas. Segundo essa Convenção, os países contratantes devem envidar todos os esforços possíveis, de forma a organizar o serviço de socorro e salvamento de pessoas em perigo no mar, quando em deslocamento nas proximidades daquele determinado país. Assim, como signatário dessa convenção, compete ao Brasil implementar todas as medidas necessárias para se adequar às exigências introduzidas por esse diploma internacional.

Entretanto, o serviço de Busca e Salvamento, conforme está estruturado internacionalmente, na atualidade, foi introduzido por meio da Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo ou Convenção (SAR) de 1979, Segundo (LAGE, 2015).

Assim, diferentemente da Convenção SOLAS, a Convenção SAR é promulgada com o objetivo de, além de desenvolver um *modus operandi* na atividade de Busca e Salvamento, ela fomenta a necessidade de organização desse serviço. Nesse sentido, essa Convenção foi internalizada pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 34, de 21 de maio de 1982, sendo promulgada pelo Presidente da República em 11 de abril de 1991, pelo Decreto nº 85.

Vale acrescentar que por meio da Lei 7.273 de 1982, o Brasil já havia implementado seu serviço de Busca e Salvamento. Esse diploma normativo estabelece a competência da Marinha para organizar os serviços de busca e salvamento de vidas humanas em situação de perigo no mar, nos portos e nas vias interiores navegáveis. Como essa própria lei cita a

possibilidade de delegação de competência, por meio da Portaria 156/MB/2004, do Comandante da Marinha, foi delegada a função de Coordenador do Serviço de Busca e Salvamento do Brasil ao Comando de Operações Navais (COMOPNAV).

Portanto, a partir da Portaria supracitada, coube ao COMOPNAV a tarefa de organizar e coordenar o serviço de busca e salvamento marítimo do Brasil, implementando instruções de forma a possibilitar que o país esteja em harmonia com as normas internacionais. Dessa forma, esse órgão coordenador dividiu, internamente, a área de responsabilidade de busca e salvamento do país, delimitada pela Convenção em áreas SAR, atribuindo aos Distritos Navais a competência por essas áreas. Assim, considerando a extensão da área de responsabilidade de cada Distrito Naval e de suas organizações do SSTA subordinadas, cada Distrito organiza seu serviço de busca e salvamento de acordo com as necessidades e com os desafios logísticos locais, conforme será apresentado no próximo capítulo.

### **3 AS LIMITAÇÕES LOGÍSTICAS NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS**

A questão logística no Estado do Amazonas é um assunto que constantemente aparece nos assuntos os quais envolvem aquele Estado. Assim, palavras como desafio, limitações e possibilidades circundam esse universo nos estudos produzidos como será demonstrado adiante. Segundo Pereira (2017), A logística na Amazônia, em virtude de sua complexidade, deve ser organizada como se estivesse em guerra e que a questão do transporte é a mais desafiadora na fase do planejamento.

#### **3.1 Contextualização Geográfica**

Atualmente, o Comando do 9ºDN possui as seguintes Organizações Militares do Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário subordinadas: Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, Capitania Fluvial de Tabatinga (AM), Capitania Fluvial de Porto Velho (RO), Agência Fluvial de Boca do Acre (AM), Agência Fluvial de Caracaraí (RR), Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul (AC), Agência Fluvial de Eirunepé (AM), Agência Fluvial de Guajará Mirim (RO), Agência Fluvial de Humaitá (AM), Agência Fluvial de Itacoatiara (AM), Agência Fluvial de Parintins (AM) e Agência Fluvial de Tefé (AM).

Em relação a essas organizações militares, elas representam a ligação da Marinha com a sociedade civil. Excetuando o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha no do Rio de Janeiro e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar em Belém, as Capitânicas, Delegacias e Agências são responsáveis pela formação dos profissionais que desempenharão

função na Marinha Mercante, envolvendo a área de navegação. Além disso, a Marinha, por meio das OMSSTA, também tem a atribuição da habilitação daqueles que utilizarão da navegação para esportes e recreio. Nesse contexto, são chamados de amadores que, após aprovação em curso, terão suas carteiras emitidas por essas OM e serão registrados em sistema próprio da Diretoria de Portos e Costas para controle. Complementando, também fica a cargo dessas organizações a inscrição de todas as embarcações que utilizam propulsão a motor, bem como a fiscalização do cumprimento das Normas da Autoridade Marítima. É importante acrescentar que essas OM têm por obrigação a abertura de Inquérito Administrativo para apurar todo Acidente e Fatos da Navegação envolvendo embarcações em suas áreas de jurisdição.

De forma a contextualizar, das doze organizações, apenas três não possuem, em suas áreas, municípios dentro do Estado do Amazonas e todos esses municípios onde se encontram localizadas essas Organizações são considerados deficientes sanitários. Essa caracterização está consubstanciada em face de suas precariedades em saúde, educação, saneamento básico e pelo baixo nível de escolaridade da população. Em média, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)<sup>4</sup> gira em torno de 0.674.

Assim, concluída a contextualização e como o objeto do estudo correlaciona apoio logístico numa atividade SAR, faz-se mister conhecer essa área de atuação das Agências que estão localizadas no interior do Estado, conforme será descrito no próximo tópico.

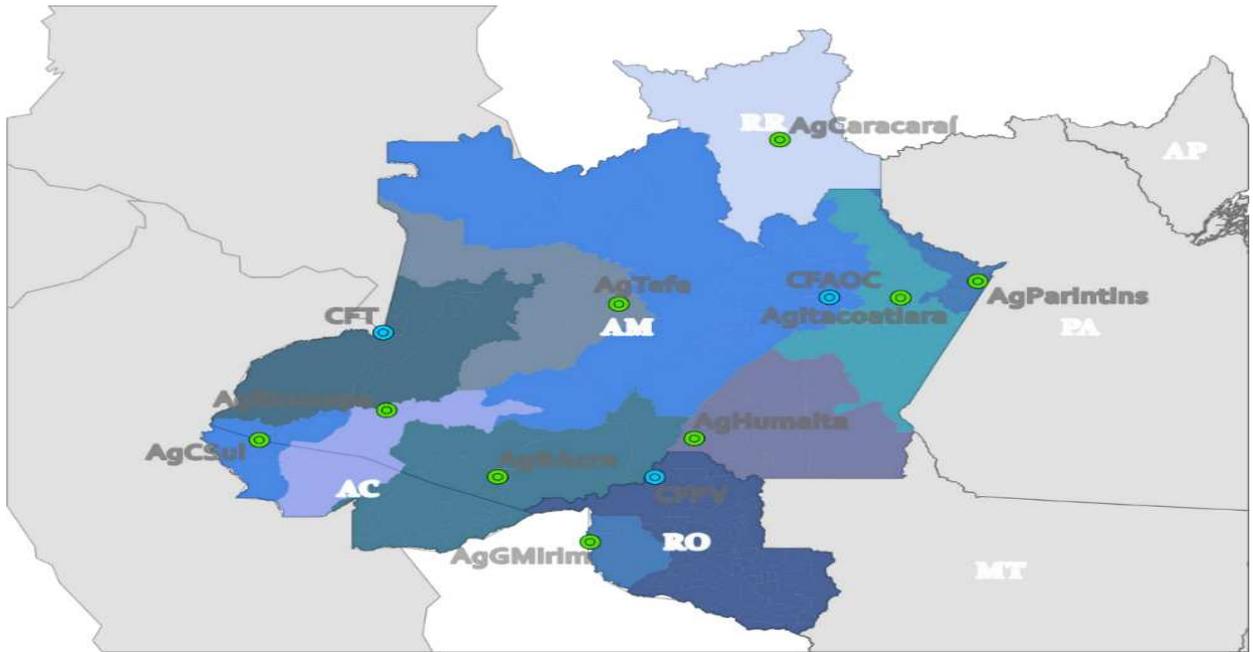
### 3.2 Área de Jurisdição

De acordo com a Carta de Instrução nº 1 de 2019, do Comando de Operações Navais, os Distritos Navais são os responsáveis, em sua área de jurisdição, pela coordenação regional das atividades de socorro e salvamento, cabendo àquele órgão a coordenação a nível nacional. Além disso, por meio do Anexo I, da Portaria nº 1/2021, o ComOpNav distribuiu as áreas de responsabilidade de cada OMSSTA subordinada ao Com9ºDN, que tem por cobertura a região conhecida como Amazônia Ocidental que abrange os Estados de Rondônia, Roraima, Acre e Amazonas, sendo este último com uma área total de 1.559.161,682 km<sup>2</sup>, objeto da presente pesquisa. Essa área toda foi segregada para dez Capitânicas/Agências considerando suas localizações e áreas limítrofes.

A figura 1 abaixo serve como ilustração visual dessa área.

---

4 Índice de desenvolvimento humano. Trata-se de um parâmetro baseado em desempenho socioeconômico de um determinado local. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/panorama>. Acesso em 20.jul.2021.



Fonte: Comando de Operações Navais

Excetuando o município de Itacoatiara, que possui acesso por via rodoviária, os demais, considerando apenas os municípios do Amazonas, apresentam a peculiaridade da existência exclusiva dos modais aéreos e fluviais para acesso a seu interior. Assim, essa especificidade possui impacto direto na questão logística, principalmente em relação ao ciclo da distribuição.

### 3.3 Transporte

O fator tempo, no atendimento de determinada necessidade de uma OM engajada numa operação SAR, pode resultar em êxito ou fracasso no final da missão. Dessa forma, a questão do transporte aparece como um elemento limitador do atendimento de um esforço logístico, em face aos seguintes aspectos: distância entre o possível agente apoiador logístico, normalmente, na MB seria o Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CEIMMA), e sistema de transporte precário devido às especificidades. Segundo Ruback (2021), os maiores desafios enfrentados pelo CEIMMA estão relacionados ao Tráfego de Carga, sendo as questões geográficas e as especificidades imposta pela falta de estrutura no setor de transporte os principais fatores influenciadores nessa deficiência. Isso ocorre porque aquele Centro de Intendência não consegue firmar contrato para Tráfego de Carga com destino ao interior da Amazonas. Em virtude disso, as Organizações subordinadas ao Com9ºDN não localizadas em Manaus não foram contempladas nessa modalidade. Excetuando o município de Itacoatiara, que possui acesso terrestre com a Capital (Manaus), os demais acessos às Agências, em questão, e em suas áreas de jurisdição, são realizados apenas pelos rios ou por meio aéreo.

Ferro (2008), considera que a divisão de competências entre o Departamento de Infraestrutura em Transportes (DNIT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), na prática, cria entraves para o desenvolvimento do transporte na Amazônia Ocidental.

### 3.3.1 Modal Hidroviário

A importância do transporte por meio fluvial no Estado do Amazonas está configurada, conforme evidenciada por Pereira (2017, p.43), “A rede hidroviária consiste no principal meio de transporte da região, estendendo-se a bacia Amazônica por mais de 2,4 milhões de km<sup>2</sup>, constituindo os seus rios praticamente nas únicas vias de transporte”.

Diferentemente dos locais com acesso por via terrestre, em que as pessoas podem realizar seu trânsito por trem, metrô, ônibus ou até mesmo a pé, na maioria dos municípios que abrangem a área de jurisdição das Agências de Capitânicas da Amazônia Ocidental, o meio de transporte utilizado para pequenos e longos deslocamentos, em sua maioria, pertence ao conjunto dos diversos tipos de embarcações.

A questão do transporte, em relação ao estudo, ganha duas vertentes, ela pode ser analisada do ponto de vista da logística, nesse caso, aparece como um agente limitador, pois num contexto de uma atividade SAR, o atendimento de determinada necessidade, ou seja, o apoio logístico precisa ser realizado de forma tempestiva ou não será eficaz.

Assim, o conceito de entregar o produto, no local e no tempo certo assume a ênfase dessa questão, pois numa operação de socorro e salvamento está intrínseca a questão da urgência e infere-se que a modalidade fluvial seria um agente limitador nessa atividade, conforme Ferro (2008) as hidrovias amazônicas, que representam o principal meio de deslocamentos de pessoas e de circulação de mercadorias, carecem de conhecimento de seus potenciais por parte das autoridades.

Além disso, em relação a segunda vertente, tem-se a questão do grande número de embarcações utilizadas nos deslocamentos, que pelo fato de haver, na maioria dos casos nesses locais, apenas o meio aéreo e hidroviário, sendo o primeiro de alto custo, sobra ao segundo a alternativa para a maioria das pessoas, principalmente, em face da situação econômica e social delas. Essa demanda pela modalidade aquaviária representa importante fator relacionado ao acionamento de uma operação SAR, pois quanto maior o número de embarcações se deslocando, maior a possibilidade de acidentes.

### 3.3.2 Modal Aéreo

No contexto da limitação logística, a modalidade de transporte por meio aéreo, em princípio, deveria figurar como solução, uma vez que a logística prevê a questão de resolver um problema logístico considerando o fator tempo. Assim, quando envolve o quesito rapidez, essa modalidade estaria a frente de qualquer outra, pois os meios aeronáuticos ainda são considerados aqueles que desenvolvem a maior velocidade quando comparado aos outros meios de transporte. Para Ballou (2006), o transporte pelo modal aéreo, quando estão em contextos “longas distâncias” e “fator tempo”, é inigualável. Ao analisar o quesito rapidez, num contexto logístico, o transporte por meio aéreo está na vanguarda, porém, no caso de um evento SAR ocorrendo no interior do Amazonas há de se considerar outros fatores impeditivos.

Dessa forma, o modal aéreo, a ser utilizado como forma de um determinado tráfego de carga, possui efeito limitador no contexto dos conceitos ligados à logística, porque na região da Amazônia Ocidental, determinados municípios das áreas de jurisdição das Agências de Capitania não são servidos por voos diários. Além disso, considerando que uma atividade SAR pode se desenvolver em qualquer parte do rio, a utilização desse modal, para a resolução de um apoio logístico, teria de ser complementada, em princípio, com o apoio de uma embarcação. Assim, o uso de aeronaves para a resolução de uma determinada necessidade logística, em uma operação SAR, no interior do Amazonas possui efeito limitador em relação ao custo envolvido e à possibilidade da necessidade de se utilizar meios aquaviários.

Por fim, a questão do transporte, no relacionamento com o apoio logístico tem ligação direta com a fase da distribuição, porém, essa é posterior ao ciclo da obtenção que está diretamente ligado ao fator do comércio que será apresentado no próximo tópico.

### 3.4 Comércio

A questão logística numa atividade de socorro e salvamento, em relação ao comércio, pode envolver, em princípio duas situações. A primeira seria a necessidade de aquisição de um determinado material, podendo ser um sobressalente para embarcação, ou qualquer outra necessidade que não tenha sido planejada ou que tenha surgido durante a operação. Assim, caracterizada essa demanda, ela pode ser solucionada por Manaus, via Centro de Intendência, nesse caso existe a temática da questão da distribuição, conforme visto no tópico anterior no tocante ao transporte, fase da distribuição ou, no comércio mais próximo à cena de ação, nesse último, aumentam às limitações, uma vez que no interior a oferta de empresas é bem mais reduzida, quando comparada à Capital.

A segunda situação seria a demanda pela prestação de um serviço para a realização de algum reparo em que a tripulação não tenha condições de realizar. Nesse caso, a solução para atendimento dessa necessidade teria de ser, em princípio, por empresas próximas. Dessa forma, dificuldades como: empresas limitadas, que não aceitam pagamento por meio de empenho, que não são autorizadas pelos fabricantes devem constar no espectro das possíveis limitações existentes nessa região.

Evidenciada as possíveis limitações relacionadas à logística para atendimento de uma determinada necessidade, considerando a obtenção (comércio) e a distribuição, a temática do transporte, é importante apresentar os documentos normativos que determinam a designação de uma OMSSTA nesse tipo de atividade, bem como as dificuldades encontradas por essas Organizações por ocasião de em evento SAR.

### 3.5 Fundamentos Normativos para o Emprego de uma OMSSTA num Evento de Busca e Salvamento.

As Capitânicas, Delegacias e Agências têm por missão a segurança do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a prevenção contra a poluição hídrica quando provocada por embarcações, plataformas e portos, conforme descrito no regulamento aprovado para essas organizações.

Nesse contexto, considerando a abrangência das áreas de jurisdição dessas OM, é compreensível o acionamento delas para operar numa atividade SAR que ocorra nas proximidades de suas áreas de atuação. Assim, na Amazônia Ocidental, o Com9ºDN, por meio da NORDINAVNOROESTE 30-06, regulamenta que as Capitânicas, Delegacias e Agências atuarão como Subcentro de coordenação ou como Comandante na Cena de Ação em suas respectivas áreas de responsabilidade. Isso acontece porque o SALVAMAR BRASIL, por meio da Carta de Instrução nº 1/2019 do COMOPNAV, estabelece que os Distritos Navais devem normatizar o emprego das Capitânicas, Delegacias e Agências numa atividade SAR.

Esse documento normativo ainda determina que essas Organizações deverão observar o tempo máximo de prontidão em trinta minutos, em rotina normal e em uma hora em rotina de domingo ou fora do expediente, quando acionadas para guarnecer uma operação de busca e salvamento. Esse tempo, em princípio, não levou em consideração às especificidades de uma Agência de Capitania, por exemplo, do interior do Estado do Amazonas, conforme será demonstrado a seguir.

### 3.6 Limitações Logísticas num evento SAR realizado por Agência de Capitania do Estado do Amazonas.

Desconsiderando a necessidade de recebimento de algum sobressalente para reparo de embarcação oriundo de Manaus, neste presente tópico serão abordadas as dificuldades impostas às Agências de Capitania num determinado evento SAR, relacionando os seguintes quesitos: pessoal (Alojamento e alimentação) e operacional (reabastecimento de combustível e comunicações). Nesse contexto, foi elaborado um questionário de entrevista aos Agentes de Capitania do interior do Amazonas para elucidação de algumas questões que envolvem as limitações logísticas numa atividade SAR.

O guarnecimento de uma operação SAR por um navio é totalmente diferente quando realizado por meio de uma embarcação orgânica de uma OMSSTA, principalmente, no contexto da logística. Em média, os navios do Comando da Flotilha do Amazonas possuem autonomia para navegarem, por 30 dias. Além disso, os militares possuem alojamento, alimentação e certo conforto que permitem o cumprimento da missão com menos esforços e com bom moral da tripulação. Entretanto, o acionamento de uma Agência de Capitania para atendimento de um evento de busca e salvamento envolve outros quesitos devido às limitações logísticas, tanto do local, quanto do material.

De acordo com a Dotação de Embarcações 2021 (DOTEMBA)<sup>5</sup> é possível identificar que a maioria das Agências subordinadas ao Com9ºDN possui, em suas dotações, embarcações do tipo Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha Regional (LaepReg). Segundo DAMBROZ (2021) trata-se de meios que possuem pouca autonomia e que em viagem de longa duração existe a necessidade de solicitar apoio à prefeitura entre outros Órgãos.

#### 3.6.1 Alojamento

Diferentemente dos navios ou das Capitania as quais possuem a embarcação tipo Agência Escola Flutuante, com local adequado para dormir, cozinha e banheiros, por exemplo, para se banhar, a LaepReg, que consta na dotação das Agências de Capitania, não possuem essas facilidades. Em operação distante da Sede, os militares necessitarão de apoio do município mais próximo. Segundo Dambroz (2021) em singraduras distantes de Itacoatiara, Sede da Agência, existe a necessidade de solicitar apoio de alojamento à Prefeitura uma vez que a lancha utilizada pela Organização não possui acomodação suficiente para os militares.

---

<sup>5</sup> Dotação de Embarcações. Trata-se de um documento que relaciona todas as embarcações das OMSSTA.

Vale acrescentar que não se trata de um Termo de Cooperação entre a OM e essas Instituições, mas sim de um pedido informal ou até mesmo formal que pode ou não ser atendido. Assim, havendo a impossibilidade de atendimento de apoio local, a questão do alojamento torna-se problemática porque, em princípio, o militar desembolsaria esse valor e não seria retornado a ele, pois nesses eventos os militares estão sendo remunerados pelo Auxílio-Alimentação e pela Gratificação de Representação em Viagem. Esta, de acordo com o Decreto 8.733/2016 não foi concebida para custear gasto com alojamento. Isso se confirma uma vez que a tripulação dos navios em viagem percebe essa parcela e todos possuem acomodação. Considerando as áreas de jurisdição das OMSSTA subordinadas ao Com9ºDN, em que as distâncias entre as sedes e o local mais afastado não é inferior a 100 milhas náuticas, a questão do pernoite torna-se frequente. Teixeira (2021) relata que a Agência de Eirunepé foi designada a um incidente SAR em que a Equipe levou cerca de trinta e quatro horas para chegar ao local.

### 3.6.2 Alimentação

Segundo as Normas para o Municciamento da Marinha - SGM-305 BRASIL (2020), a competência em classificar uma OM em relação a rancho é do Comando Distrital. O Com9ºDN classificou todas as Organizações subordinadas com Sede fora de Manaus como OM sem rancho próprio e sem apoio. Dessa forma, os militares quando cumprindo expediente de oito horas em diante farão jus à percepção do auxílio-alimentação, ficando a tarefa de aquisição, preparo dessas refeições a cargo do próprio militar, uma vez que a OM é classificada como sem rancho próprio e sem apoio.

Conforme descrito, a prontidão para guarnecimento de um incidente SAR, dependendo da rotina, deve acontecer em no máximo trinta minutos. Dambroz (2021) considera esse tempo exequível para operação que ocorra próximo à Sede da Agência, considerando que às buscas não permanecem durante a noite, os militares regressarão para suas residências, não havendo a necessidade de levar alimentos.

Entretanto, em locais distantes, em que a possibilidade de retorno antes da suspensão do evento não seja uma realidade, torna-se muito difícil o cumprimento desse prazo estabelecido na Carta de Instrução nº1/2019, uma vez que os militares precisarão levar alimentos e água e pela especificidade de uma missão SAR, eles terão de adquirir os mantimentos com recursos próprios, ao menos nesse primeiro momento. Conforme Teixeira (2021) a Equipe SAR não recebe adiantamento em espécie, custeando do próprio bolso a

alimentação para, num momento oportuno, serem os direitos lançados em Ordem de Serviço para implantação em Bilhete de Pagamento.

Além dessas questões, as quais atingem diretamente os militares envolvidos no evento, as limitações operacionais têm efeito diretamente no cumprimento da missão referente à atividade de busca e salvamento, conforme será descrito a seguir.

### 3.6.3 Comunicações

Outro fator importante a ser observado é a questão das comunicações. Num evento SAR, principalmente, quando executado por uma Agência de Capitania, em que será preciso realizar deslocamentos distantes, a ligação entre o coordenador regional e o Comandante na Cena de ação pode ser fator resultante em sucesso ou em fracasso na missão. Dambroz (2021) relata que não consegue estabelecer contato com a base via rádio durante o deslocamento até a cena de ação. Em relação a contato por meio de telefonia móvel, existem poucos quando afastado da Sede.

Do mesmo modo, no contexto das comunicações, quando em deslocamento numa operação, em que envolve distância da Agência, segundo Teixeira (2021) não é possível contato via rádio e nem por telefonia móvel quando em deslocamento, porém, é possível estabelecer comunicações quando se aproxima de uma das cidades da área de jurisdição. Assim, qualquer situação adversa que venha acontecer com a Equipe SAR, ela terá dificuldade de, ao menos, enviar o pedido de apoio.

Somado a isso, numa operação de busca e salvamento, a coordenação entre o Comandante na Cena de Ação e o Coordenador Regional representa importante fator para a tomada de decisão no contexto da missão. Vale destacar que existem normas internas as quais estabelecem o tempo mínimo e máximo em que os navios, bem como as embarcações, quando em deslocamento, devem encaminhar a mensagem de Posição e Intenção de Movimentação (PIM)<sup>6</sup>, porém, conforme relatado, existe a perda de comunicações antes da chegada no local do incidente, não sendo possível, o cumprimento dessa determinação em face às limitações.

Essas normas refletem a preocupação em relação ao acompanhamento dos meios em caso de singraduras que resultem em distâncias de suas sedes. Assim, essa dificuldade de estabelecimento de comunicações assume grande efeito limitador tanto no quesito logístico quanto operacional.

---

<sup>6</sup> Posição e Intenção de Movimentação: trata-se de uma mensagem em que os navios e as embarcações devem enviar ao Distrito Naval da área em que estiver navegando.

### 3.6.4 Reabastecimento de Combustível

A questão do combustível tem impacto direto no desenvolvimento e no estabelecimento de um evento SAR. Considerando que essa operação ocorrerá no meio aquático, mais precisamente em águas fluviais, no caso do presente estudo, a autonomia de combustível das embarcações, bem como a certeza do reabastecimento são fatores preponderantes para o cumprimento da missão. Em relação à autonomia dos meios das Agências de Capitania, Teixeira (2021) alega a necessidade de reabastecimento de combustível, quando em missão que envolve longas distâncias.

Essa temática de reabastecimento de combustível, seja dos navios ou até mesmo das embarcações das Capitania e Agências na área do Com9ºDN, tem figurado como importante quesito limitador e desafiante por ocasião do planejamento das missões. Gameleira (2013, p.34) apontou essa deficiência da seguinte forma:

Para a MB, a principal dificuldade, além das grandes distâncias, é a ausência de um Navio Tanque Fluvial ou até mesmo de uma balsa de transporte de ODM com um moderno empurrador próprios da MB, que possam prestar o Apoio Logístico Móvel de suprimento de combustível aos navios que operam no eixo estratégico Amazonas-Solimões.

Essa afirmativa foi relacionada à dificuldade para reabastecimento dos navios da Flotilha quando operando distante de Manaus. Entretanto, ainda que houvesse um Navio Tanque para prestar esse apoio, no caso de um evento SAR, provavelmente, não teria aplicabilidade, uma vez que esse tipo de missão requer urgência e, nesse caso, no que se refere às grandes distâncias que envolvem essas OM do interior dificilmente uma determinada necessidade seria atendida por esse tipo de navio.

Nesse sentido, considerando que num evento SAR o fator tempo possui grande importância no cumprimento da missão, a questão do reabastecimento de combustível é solucionada por meio informal no qual os Agentes solicitam por empréstimo esse combustível, para num futuro ressarcir-lo. Normalmente, esse empréstimo é conseguido com os donos de Pontões<sup>7</sup>, os quais para entrarem em operação necessitam da emissão de um Parecer da Capitania ou Delegacia da área de jurisdição.

Ainda nessa temática, quando em contextos grandes deslocamentos e a necessidade de reabastecimento de combustível, Teixeira (2021) alega que houve casos em que foi preciso pedir combustível emprestado a civis em dois municípios distintos, numa mesma operação SAR, para que a OM pudesse seguir em frente e completar a missão recebida.

<sup>7</sup> Trata-se de embarcações classificadas como flutuante, as quais recebem a denominação de pontões, em virtude de funcionarem como uma espécie de posto de combustível nos rios.

Assim, semelhante ao relatado na questão do alojamento, atualmente, para que a Marinha cumpra com suas atribuições legais referentes às atividades de busca e salvamento, quando realizada por meio de uma Agência de Capitania, ao menos no Estado do Amazonas, existe a necessidade de reabastecimento com combustível emprestado de terceiros.

Dessa forma, considerando a importância dessa missão, em que o principal objetivo representa o salvamento de vidas, a dependência de apoio externo informalmente pode comprometer essa missão, em caso de um determinado apoio solicitado não ser atendido.

Entretanto, não se trata de uma tarefa de resolução com facilidade, uma vez que mesmo existindo contrato do Centro de Intendência com Distribuidora da Petrobras, esse, quando firmado, estabelece os locais de abastecimento, normalmente, as sedes das Agências. Assim não existe previsão contratual para uma OM do interior do Amazonas, quando num evento SAR, ou em outra missão distante da Sede, receber esse reabastecimento de combustível oriundo de Manaus. Dessa forma, as Agências, nessas situações, deverão resolver o problema por conta própria, conforme Ruback (2021), em que devido à questão contratual, não existe a possibilidade de abastecimento de combustíveis às Agências, quando em operação fora de suas Sede, em face de não haver cláusula contratual para atendimento dessa especificidade. Nesse caso, a Agência deverá resolver essa deficiência utilizando seus próprios recursos. Nesse sentido, considerando que essas Organizações não possuem recursos em caixa, elas ficam restritas às improvisações.

Por fim, as limitações logísticas, no contexto de uma atividade de busca e salvamento, no interior do Estado do Amazonas apresentadas, carecem de maior aprofundamento, uma vez que não se pretende esgotar esse tema no presente estudo.

Além disso, identificados esses quesitos que possuem efeito logístico limitador para a execução de uma atividade SAR e levando em conta a necessidade de cumprir essa tarefa quando for atribuída à Organização, faz-se mister minimizar essas dificuldades, explorando as possibilidades logísticas as quais serão ilustradas no próximo capítulo.

#### **4 POSSIBILIDADES LOGÍSTICAS NO INTERIOR DO ESTADO DO AMAZONAS NUMA ATIVIDADE SAR**

A atividade busca e salvamento é nobre por natureza. O sucesso, assim como o fracasso dessa missão, terá impactos diretos na vida de determinadas pessoas. A importância dessa atividade pode gerar efeitos comprometedores ao país e a Marinha em nível internacional, uma vez que o Brasil é signatário das Convenções das Nações Unidas sobre o

Direito do Mar e sobre busca e salvamento. Assim, principalmente, nessa missão, não seria admissível improvisações.

Dessa forma, a partir do conhecimento das limitações logísticas que dificultam o alcance de um resultado eficiente e eficaz, por ocasião do engajamento nessa tarefa, todos os setores envolvidos devem procurar soluções passíveis de implementação para solucionar essas deficiências. Por conta disso, no presente capítulo serão descritas as possibilidades vislumbradas, com o objetivo de contrapor, ou até mesmo, encontrar caminhos que minimizem as deficiências logísticas evidenciadas no tópico anterior.

#### 4.1 Apoio Mútuo entre as Forças Armadas

Independentemente da formação, histórico, costumes e tradições, a missão da Marinha, do Exército e da Força Aérea é similar e complementar. “Defesa da Pátria”. Dessa forma, o dever e a necessidade de cumprimento de uma determinada missão estão intrínsecos nessas Instituições.

A fomentação do apoio mútuo entre as Forças Armadas está configurada na Doutrina de Logística Militar (BRASIL, 2016), conforme descrito no princípio da cooperação que o apoio mútuo deve ser buscado entre as Forças Armadas de forma a reduzir custos logísticos, buscando sempre a eficiência. Seguindo esse princípio, é possível, por meio de uma coordenação planejada, que as Agências minimizem as deficiências causadas pelas limitações logísticas, ou até mesmo em aproveitamento de outras missões regimentais.

Assim, considerando as diversas limitações existentes na região amazônica, essa aproximação pode relativizar e minimizar essas deficiências numa atividade SAR. A importância do apoio mútuo está intrínseca na resolução do Centro de Intendência da Marinha quando numa situação de necessidade de atendimento imediato, segundo Ruback (2021), o CEIMMA procura resolver por meio de apoio da Força Aérea Brasileira e do Exército Brasileiro.

Para mais, essa mesma doutrina antecipa e normatiza a questão da flexibilidade como alternativa para adotar medidas que resultem em soluções as quais gerem à Instituição o efeito desejado, superando as limitações impostas.

O apoio mútuo entre as Forças, no caso particular, a uma Agência de Capitania numa missão SAR, pode solucionar, por exemplo, a questão do alojamento dos militares e até mesmo a problemática da alimentação, uma vez que os militares recebem o dinheiro para custeio apenas após o evento. Esse apoio pode ser planejado antes da designação da OM para atuar na atividade de busca e salvamento. A Agência, considerando sua área de jurisdição,

pode, antecipadamente, formalizar essa necessidade de apoio, e, por ocasião do evento, apenas realizar a comunicação, haja vista o tempo exíguo para guarnecimento.

Vale acrescentar que todo evento SAR é inopinado. Assim, a preparação deve, paradoxalmente, acontecer antes do evento. É importante que a Agência tenha mapeado que tipo de apoio é possível receber em cada área propícia à realização desse tipo de missão. Entretanto, existem áreas pertencentes às Agências que não possuem unidades do Exército ou da Força Aérea instaladas, nesse caso, pode-se recorrer ao Corpo de Bombeiro Militar ou à Polícia Militar. O importante é estreitar os laços e atingir a eficácia nessa missão. Como contrapartida, a OM pode oferecer os cursos existentes destinados aos Órgãos Públicos.

#### 4.2 Termo de Cooperação com as Prefeituras Locais

O apoio das Prefeituras às Agências de Capitânicas em missão SAR quando realizada distante da Sede é uma realidade. Em relação à acomodação inexistente ou precária na embarcação, Dambroz (2021) respondeu que recorrem às Prefeituras próximas ao local em que se desenvolve a operação SAR. No entanto, esse pedido de apoio acontece por ocasião do envio da Equipe e como foi escrito no capítulo anterior, pode ser formal ou informal, com possibilidades de indeferimento do pedido. Nesse caso, não atende ao princípio da segurança, conforme introduzido pela Doutrina de Logística Militar (BRASIL, 2016), que consiste em envidar todos os esforços para atendimento das necessidades logísticas, sempre com o foco no menor custo. Assim, ressalvada a questão política, uma vez que a Marinha, bem como às demais Forças são apartidárias, a aproximação das Agências às prefeituras pode resultar em ações que minimizem as dificuldades encontradas por essas OM, por ocasião de um evento de busca e salvamento.

Além disso, existe uma previsão legal, introduzida pela Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, nº 9.527 e pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, em que estabelece, que por meio de um Termo de Cooperação, as Prefeituras podem atuar, realizando inspeção naval, sobre a supervisão da OMSSTA. Embora esses dispositivos normativos não versem diretamente sobre a questão SAR, é possível a inclusão do apoio, principalmente, de alojamento aos militares, por ocasião das missões das Agências nas proximidades desses municípios. Nesse caso, esse apoio abrangeria, além das atividades de busca e salvamento, mas também, outras missões realizadas por essas OM, como exemplo, utilização de sala de aula para ministrar os cursos do Ensino Profissional Marítimo, ou uma sala para atendimento dos aquaviários, realizações de inscrições de embarcações entre outras tarefas de competência

das OMSSTA. Essas alternativas aparecem também como possibilidades para sobrepor as limitações logísticas nas operações SAR.

#### 4.3 Concessão de Suprimento de Fundos

Uma outra limitação existente, principalmente nas Agências de Capitania é a questão de não possuírem um recurso que possam fazer uso em caso de emergência, conforme Dambroz (2021) o fato de as Agências não possuírem recursos em caixa representa a maior dificuldade a essas organizações. A inexistência da gestoria de município resulta, em princípio, na impossibilidade da implementação da Caixa de Economias. Essa, por sua vez, facilita a OM a resolver alguns problemas financeiros que surgem de forma inesperada, como um evento SAR, ainda que a utilização de recursos oriundos da Caixa de Economias deve obedecer a critérios descritos em normas próprias, as quais descrevem os casos em que estão previstos a aplicação desses recursos.

Entretanto, existe a possibilidade do recebimento de numerário em forma de suprimento de fundos, que para Junior (2013), trata-se de uma modalidade de aplicação de recursos que pode ser disponibilizado diretamente a um servidor, para execução em determinados gastos da unidade, ficando a prestação de contas na responsabilidade do recebedor desse recurso. Considerando as especificidades de aplicação, esse numerário que ficaria disponível à organização pode ser utilizado para efetuar pequenos gastos emergenciais.

Ademais, de acordo com as Normas sobre Administração Financeira e Contabilidade – SGM-301 Brasil (2020), o suprimento de fundos pode ser realizado por meio de Cartão Corporativo ou por Conta Bancária, porém, por essa última, a concessão acontecerá apenas por impossibilidade de utilização do Cartão Corporativo, devendo ser comprovada essa dificuldade.

Desse modo, considerando as adversidades existentes no interior do Estado do Amazonas e as limitações descritas neste estudo, pelas Agências, numa operação de busca e salvamento, o suprimento de fundos pode solucionar algumas dessas disfunções descritas as quais, na atualidade, estão sendo sanadas ou minimizadas por meio de improvisações, tais como: empréstimos de combustíveis a terceiros, militares tendo de adquirir alimentos e pagar estadia do próprio bolso, para num momento futuro ser ressarcido.

A principal vantagem do suprimento de fundos seria que a OM passaria a ter recursos financeiros em caixa, o qual poderia ser utilizado em emergência. A própria concessão desse suprimento deve estar fundamentada nessa condição de excepcionalidade e no caso de uma designação para atender a um evento de busca e salvamento, a própria operação representa o

agente condicionador dessa fundamentação. Por outro lado, a desvantagem consiste que cada concessão de suprimento de fundos existe um tempo máximo para a prestação de contas. Isso, de uma certa forma, pode limitar o efeito desejado, quando em pauta a questão da utilização desse recurso num evento de busca e salvamento.

Assim, existe a possibilidade de criação de instrumentos legais para atendimento dessas necessidades de recursos urgentes as quais não permitem as Agências de Capitania cumprirem com suas missões sem a questão da improvisação, como será demonstrado no próximo tópico.

#### 4.4 Criação do Programa Dinheiro nas OMSSTA

A questão da falta de recursos nas OMSSTA, principalmente, nas Agências em virtude de não possuírem a gestoria de Caixa de Economias e Execução Financeira é um fator limitador de solução de pequenos problemas que aparecem no cotidiano dessas organizações. A concessão de suprimento de fundos representa uma solução dessa limitação a curto prazo, porém, como supraescrito, ela possui certa desvantagem a que pode inviabilizar sua aplicação justamente no momento da necessidade de utilização desse recurso, não atingindo o efeito desejado, uma vez que sua aplicação está limitada no tempo, devendo o responsável por concessão realizar a execução ou a devolução do recurso, por ocasião da expiração do prazo estipulado.

No entanto, como alternativa às dificuldades vivenciadas pelas Agências em relação à necessidade de recursos em caixa, para custeio em casos de eventos inopinados, como numa missão SAR, existe a possibilidade da criação de um Programa Dinheiro nas OMSSTA, em similaridade ao Programa Dinheiro nas Escolas, criado pela Lei 11.947 de 16 de junho de 2009.

Vale acrescentar que na Administração Pública, as aquisições de mercadorias e a prestação de serviços, independentemente da natureza, são realizadas por meio da emissão de empenho. O próprio suprimento de fundos, embora seja transformado em recursos em caixa, seja na Conta tipo B, ou por meio do Cartão Corporativo, é iniciado por meio de um empenho, porém, nesse caso esse documento deve ser emitido diretamente no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do gestor que vai gerenciar o fundo.

Nessa linha, conforme descrito na lei supramencionada, o Programa Dinheiro nas Escolas foi criado para atendimento de despesas que não envolvem grandes gastos. Particularmente, seriam dispêndios com aquisições pequenas, porém que garantam o funcionamento da Instituição. Assim, a criação de um Programa com as mesmas

características, respeitando as especificidades e as atividades de competência das OMSSTA, possibilitaria a essas Agências a solucionarem a questão do combustível emprestado por ocasião das operações SAR, ou até mesmo ao pagamento de uma determinada necessidade surgida no decorrer da missão.

Além disso, considerando que essas limitações não ocorrem apenas nas missões de busca e salvamento, um programa que contemple a essas OM do interior do Amazonas a possuírem recursos, em caixa, pode facilitar a resolução de diversos problemas do cotidiano e ajudar no cumprimento da missão dessas Organizações. Enfim, retornando a um dos princípios de logística em que está intrínseca a questão do planejamento, esse Programa avançaria a OM nessa temática, saindo da resolução por meio da improvisação, a qual não se coaduna com a missão das Forças Armadas e nem com uma operação de busca e salvamento.

Finalizando, a criação desse Programa, em princípio, necessitaria de aprovação, em Lei, pelo Congresso Nacional, com previsão e inserção de previsão orçamentária na Lei Orçamentária Anual. Isso explica que, a curto prazo, essa medida dificilmente seria implementada. Dessa forma, no tópico a seguir será demonstrada uma outra possibilidade relacionada à logística numa atividade SAR, para minimizar os entraves limitadores os quais as Agências de Capitania lidam por ocasião da designação para esse tipo de evento.

#### 4.5 – Alteração na Dotação de Embarcações (DOTEMBA)

A competência para alterar a dotação de embarcações da Marinha é do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA). Anualmente, as organizações que possuem embarcações em seus patrimônios são motivadas a encaminhar, por meio de seus comandos superiores, uma proposta de alteração dessa dotação. Não havendo item a alterar, pode informar que não se vislumbra alteração. Uma possibilidade logística para solucionar a questão da autonomia das embarcações das Agências de Capitania pode estar na alteração da DOTEMBA. Incluir uma embarcação do tipo Agência Escola Flutuante, além de resolver a questão da autonomia de combustível, uma vez que esse tipo de embarcação possui maior capacidade de transporte de materiais, também seria possível atender as necessidades dessas OM em relação a alojamento, pois as Agências Escolas possuem acomodação confortável, com cozinha e banheiros para a tripulação.

Outrossim, essas embarcações são apropriadas para o emprego nas chamadas Capitânicas itinerantes, que são missões planejadas pelas OMSSTA, que envolvem operações distantes da Sede da OM, para atendimento nas comunidades ribeirinhas, realizando os serviços destinados aos Agentes da Autoridade Marítima, tais como: inscrição de

embarcações, renovação de carteiras de Aquaviários e aplicação de cursos do Ensino Profissional Marítimo, entre outros serviços destinados a essa população. Um outro fator vantajoso a ser considerado seria que por seu tamanho, é possível instalar antenas de comunicações por satélites nessas embarcações e isso resolveria a problemática da falta de comunicações por ocasião de distanciamento da Sede da OM.

Não obstante, vale acrescentar que a inclusão de embarcação do tipo Agência Escola na dotação das Agências, em princípio, teria um custo inicial, porém, considerando o retorno em segurança aos militares em operações, tipo SAR, bem como em ampliação de serviços aos moradores de comunidades à beira dos rios, esse dispêndio pode ser visto como investimento.

#### 4.6 – Aquisição de telefone por satélite

O avanço tecnológico desencadeou efeito bem positivos em relação à telecomunicação nos últimos anos. A facilidade que o telefone celular trouxe beneficiou tanto as pessoas físicas quanto às jurídicas. Assim, em boa parte do mundo, efetuar comunicação no cotidiano passou a ser uma tarefa bem simples. Envio de texto, imagem e áudio se tornaram comum entre as pessoas. Entretanto, no contexto do interior do Amazonas essa realidade ainda não se configurou como nos grandes centros. Conforme relatado acima, quando navegando próximo aos municípios, a Equipe SAR consegue sinais de celular, porém quando se distancia o sinal desaparece, cessando a possibilidade de comunicações.

Em vista disso, vale registrar que as embarcações das Agências são normalmente dotadas de equipamentos de comunicações, que utilizam ondas eletromagnéticas – também conhecidas como ondas de rádio –, nas faixas de alta frequência e muito alta frequência, porém por questões ainda não totalmente identificadas, as Equipes, sejam de SAR ou de outras missões, não conseguem efetuar contato com a base utilizando esse tipo de onda.

Dessa forma, para minimizar a problemática da falta de comunicação entre a Equipe SAR e o Coordenador Regional do SAR, seja durante o deslocamento ou até mesmo na cena de ação, a aquisição de telefones por satélite pode servir como solução. Em que pese o custo de aquisição e de operação, há de se estudar essa possibilidade, considerando que durante as singraduras com longas distâncias as Equipes das Agências ficam sem a possibilidade de solicitar qualquer tipo de apoio em caso de necessidade, passam a contar com a própria sorte, o que desconfigura uma ação planejada, a qual deve ocorrer num evento dessa magnitude.

Além disso, essa tecnologia já foi implementada em navios da área do Comando do 9º Distrito Naval. Nesse sentido, pode ser estendida essa facilidade de comunicações às embarcações das Agências de Capitania, uma vez que, na prática, essa falta de

estabelecimento de comunicações dificulta a coordenação do evento SAR nessa região, podendo resultar em insucesso da missão.

Vale acrescentar que a Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) é o órgão especializado pela questão da telecomunicação na Armada, cabendo a essa OM a responsabilidade pela atribuição das dotações de equipamentos de comunicações dentro da Marinha.

## 5 CONCLUSÃO

O Estado do Amazonas possui características que merecem destaque tanto do ponto de vista socioeconômico quanto do ambiental. Em relação ao primeiro, ainda carece de investimentos de forma a fazer essa parte do país mais próxima em desenvolvimento em comparação aos estados de outras regiões. Entretanto, contextualizando a segunda, a parte ambiental, normalmente, é ressaltada quando envolvem assuntos dessa região, contrastando com a questão do desenvolvimento.

É factível destacar que a questão logística desempenha importante papel desafiador nessa parte do país. Segundo Pereira (2017, p.48) “A logística na Amazônia é realizada em tempo de paz como se fosse numa situação real de combate, sendo o planejamento e a execução do transporte as funções logísticas mais críticas realizadas”. A questão logística é desafiadora em virtude do Estado do Amazonas ser o maior em extensão territorial do Brasil e possuir reduzidas ligações por meio terrestre, sendo a maior parte dos deslocamentos das pessoas e da circulação de mercadorias realizadas por meio fluvial, principalmente, em relação ao interior desse Estado, o qual possui diversos municípios às margens dos rios, com ligação à Capital apenas pelo rio ou por via aérea.

Assim, o presente estudo teve como foco principal detalhar a correlação das limitações logísticas existentes no interior do Estado do Amazonas numa atividade de busca e salvamento, quando realizadas por uma Agência de Capitania, bem com identificar as possibilidades para minimizar essas deficiências.

Em virtude disso, é importante ressaltar que a partir de uma tragédia ocorrida em 1912, a comunidade internacional passou a adotar medidas voltadas à segurança da navegação, bem como implementou procedimentos para, em caso de acidentes que envolvam perigos a pessoas no mar, rios, enfim, relacionados à navegação, que os países costeiros estejam preparados a realizar operações de forma a prestar o devido socorro em suas áreas de jurisdição.

Assim, as limitações descritas neste estudo, as quais deixam em evidências as dificuldades encontradas pelas OMSSTA, quando acionadas para atuar em um evento SAR, não devem esgotar este assunto. Dessa forma, considerando que a primeira convenção sobre busca e salvamento foi planejada há mais de 100 anos, isso demonstra a relevância dessa temática e a necessidade de aprimoramento dessa questão, pelos países signatários, objetivando a implementação, com êxito, de todos os serviços destinados a socorrer pessoas em perigo causado por acidente envolvendo a navegação.

Acrescenta-se a isso a importância de desenvolver, com eficiência e eficácia as atividades de busca e salvamento, possui consistência em virtude do Brasil ser signatário das Convenções SOLAS e SAR, com responsabilidade em organizar em sua área de jurisdição esse tipo de serviço, sendo essa atribuição de competência da Marinha do Brasil. Soma-se a isso que o sucesso nesse tipo de missão corresponde a salvamento de vidas e não se tem como mensurar isso.

No campo das limitações logísticas, foi possível identificar que a função logística transporte possui importante influência nessa questão, uma vez que está ligada diretamente com os ciclos logísticos da obtenção e da distribuição, para atendimento de uma determinada necessidade que possa surgir no decorrer de uma operação SAR, ou pela grande dependência da utilização do modal hidroviário conforme supracitado.

Ainda no campo das limitações, a questão da precariedade do comércio também foi descrita, porém, com efeito menos avassalador, quando em comparação ao transporte. Vale acrescentar também que as dificuldades descritas, como: alimentação e alojamento para o pessoal envolvido em atividade SAR, falta de comunicações e reabastecimento de combustível, merecem maior atenção, uma vez que esses elementos possuem influência direta no desenvolvimento das atividades de busca e salvamento e essas limitações logísticas estão sendo minimizadas por meio de improvisações.

Entretanto, o presente estudo apresentou ações que, em sendo implementadas, possuem o potencial de mitigar essas principais limitações logísticas. Dessas ações, o apoio mútuo com o Exército e a Força Aérea, além de coadunar com os preceitos logísticos disseminados pelo Ministério da Defesa, pode fomentar, ainda mais, os laços entre a MB e as demais Forças Singulares.

Dessa forma, a grande vantagem dessas ações seria que não necessitam de aporte de recursos financeiros, sendo, em princípio, de fácil concretização e podem resolver, por exemplo, a questão da alimentação e do alojamento, pois conforme relatado, os militares

utilizam recursos dos próprios bolsos para custeio desses gastos em face à urgência de guarnecimento.

Vale acrescentar que essa situação, na prática, acontece, em virtude de não haver tempo hábil para implantação em bilhete de pagamento e em face dessas OM também não possuírem recursos financeiros em caixa, os quais poderiam, em caráter excepcional, serem repassados ao pessoal da Equipe SAR, por empréstimo, para ressarcimento por ocasião do recebimento por esses militares.

Somado a isso, tem-se a implementação de suprimento de fundos, o programa dinheiro nas OMSSTA, a alteração da DOTEMBA e a possibilidade de dotar essas Agências com telefone via satélite, porém, todas essas medidas envolvem dispêndios financeiros e, de uma certa forma, são mais difíceis de concretização.

Por fim, a questão das limitações logísticas na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas, principalmente, quando uma Agência de Capitania for designada para o guarnecimento desse tipo de operação, reveste-se de muitos desafios, porém com planejamento é possível minimizar essas limitações e identificar as possibilidades, de forma a se atingir a eficiência e a eficácia nessa missão. Além disso, considerando o trabalho realizado por essas OMSSTA, o qual produz efeito significativo nas populações que utilizam da navegação como meio de sobrevivência, como acontece no Estado do Amazonas, haja vista ser por meio do transporte fluvial a principal forma de deslocamento das pessoas e da circulação de mercadorias, é importante que os demais setores da Armada estejam prontos a prestarem os devidos apoios a essas organizações, as quais, por sua missão, representam um importante elo entre a Marinha do Brasil e a sociedade civil.

## REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H: **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial.5.** Ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

BEIRAL. Elisa Soares. **Socorro e Salvamento.** (2015). Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

BRASIL. Decreto nº 34, de 21 de maio de 1982. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos - SAR, concluído entre o Brasil e diversos países, em Hamburgo, a 27 de abril de 1979. **Diário do Congresso Nacional - Seção 2**, Brasília, DF, 22 de maio de 1982. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1980-1987/decretolegislativo-34-21-maio-1982-367268-norma-pl.html> Acesso em: 03 mai.2021.

BRASIL. Decreto nº 92.610, de 2 de maio de 1986. Promulga o Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 de maio de 1986. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92610.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D92610.htm). Acesso em: 03 mai.2021.

BRASIL. Decreto nº 85, de 11 de abril de 1991. Promulga a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 12 de abril de 1991. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1991/decreto-85-11-abril-1991-342828-norma-pe.html>. Acesso em: 03 mai.2021.

BRASIL. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 de maio de 1998. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm). Acesso em: 03 mai.2021.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-400: Manual de Logística da Marinha (EMA-400).** Brasília, DF, 2003.

BRASIL. Lei n.º 7.273, de 28 de dezembro de 1982. Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 de dezembro de 1984. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1980-1988/17273.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/17273.htm). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 12 de dezembro de 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Lei n.º 11.947, de 16 de junho de 2009. Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica; altera as Leis n<sup>os</sup> 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória n<sup>o</sup> 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a

Lei nº 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 de junho de 2009. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/111947.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/111947.htm). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Carta de Instrução nº 1, de 19 de junho de 2019**. Busca e Salvamento Marítimo (SAR). Disponível em: [http://www.comopnav.mb/comopnav/sites/default/files/secretaria/cartas\\_instrucoes/ci\\_001-19\\_sar\\_0.pdf](http://www.comopnav.mb/comopnav/sites/default/files/secretaria/cartas_instrucoes/ci_001-19_sar_0.pdf). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **NORDINAVNOROESTE nº 30-06, de 18 de janeiro de 2019**. Dispõe sobre Serviço de Busca e Salvamento na área do Comando do 9º Distrito Naval. Disponível em: [http://www.com9dn.mb/?q=lista\\_nordnavnoroeste](http://www.com9dn.mb/?q=lista_nordnavnoroeste). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria nº 156, de 03 de junho de 2004**. Estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Disponível em: [http://www.gcm.mb/sites/default/files/arquivos/156\\_2004.pdf](http://www.gcm.mb/sites/default/files/arquivos/156_2004.pdf). Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria nº 1, Anexo (I), 2021**. Fixa as áreas de jurisdição funcional das Capitânicas dos Portos e Capitânicas Fluviais, suas Delegacias e Agências. Disponível em: <http://www.comopnav.mb/comopnav/?q=Secretaria/lva-de-portarias-do-comopnav>. Acesso em: 02 jun.2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD42-M-02: Doutrina de Logística Militar (MD42)**. Brasília, DF, 2016.

BRASIL. Presidência da República. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF: Presidência da República, 2016.

BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. **SGM-301: Normas sobre Administração Financeira e Contabilidade**. 8. rev. Brasília, DF, 2020.

BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. **SGM-305: Normas sobre o Municciamento**. 3. rev. Brasília, DF, 2020.

CAMPOS, César Diogo de. **O Transporte Logístico Fluvial na Amazônia Ocidental**. (2018). DOCTRINA militar TERRESTRE em revista Outubro a Dezembro/2018

CARVALHO, Leandro Fonseca Hermes Zuquim de. **A Terceirização Logística Militar: uma análise da terceirização da logística nos Depósitos Especiais da Marinha do Brasil**. 2018. Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval.

DAMBROZ, Anderson. **A Logística na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas: Possibilidades e Limitações**. Tabatinga, jun.2021. Entrevista concedida a Oficial aluno do C-SUP-2021.

FERRO, Ricardo Henrique de Azevedo. **A Reestruturação do Sistema de Transportes na Área de Responsabilidade do Comando Militar da Amazônia: O Centro de Operações de**

**Transportes.** (2008). Tese apresentada à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército. [www.eceme.eb.mil.br](http://www.eceme.eb.mil.br). Acesso em 18 de abril de 2021.

FRANÇA, Rodrigo Lima.; CHECHELISKI, Alexandre.; PAIM, Rodrigo. **A Logística baseada em performance e a Logística Militar do Exército Brasileiro.** Revista da Escola Superior de Guerra set/2018. Disponível em . Acessado em

GAMELEIRA, Marcelo. **A Logística de Suprimento de Óleo Diesel Marítimo (ODM) aos navios do Comando do 9º Distrito Naval, quando operando nas proximidades da região da Tríplice Fronteira, em Tabatinga-AM: possibilidades, deficiências e alternativas.** (2013). Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval.

LAGE, Ian Miranda dos Santos. **Socorro e Salvamento.** 2013. Monografia apresentada ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia, Operação e Avaliação.** 5. Ed. Atlas, 2015.

PASQUALI, Flávio Daniel. **O Sistema Just int Time (JIT) Um Estudo de Caso: Produção em Série de Móveis de Madeira.** (2010). Monografia apresentada à Universidade Federal de Santa Catarina.

PEREIRA, Alexandre da Costa. **Infraestrutura Logística e necessidades do Exército em cenários de Conflitos Armados em áreas de Faixa de Fronteira: o caso do Arco Norte da Região Amazônica (2017).** Artigos Estratégicos Vol (3) – Centro de Estudos Estratégicos do Exército.

RUBACK, Rildo. **A Logística na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas: Possibilidades e Limitações.** Tabatinga, jun.2021. Entrevista concedida a Oficial aluno do C-SUP-2021.

SILVA, Sérgio Pires da. **Logística em cenário Ribeirinho: a função logística manutenção dentro do Sistema de Apoio Logístico na Amazônia.** (2015). Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval.

TEIXEIRA, João Carlos, Alves. **A Logística na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas: Possibilidades e Limitações.** Tabatinga, jun.2021. Entrevista concedida a Oficial aluno do C-SUP-2021.

## APÊNDICE A

### Entrevista

**Tema da entrevista:** A Logística na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas: Possibilidades e Limitações

#### Entrevistados:

POSTO	NOME COMPLETO	FUNÇÃO
CT (AA)	DAMBROZ	Agente Fluvial de Itacoatiara
CT (AA)	TEIXEIRA	Agente Fluvial de Eirunepé
CT (AA)	BRANDÃO	Agente Fluvial de Tefé
CT (AA)	LIRA	Agente Fluvial de Boca do Acre

**1 – Qual a distância aproximada, em milhas náuticas, da Sede da Agência até os municípios mais extremos da Área de Jurisdição dessa Agência (AJ)?**

**Resposta:**

O **CT (AA) DAMBROZ** respondeu que: Na jurisdição da Agência Fluvial de Itacoatiara, a sede do município de Borba-AM é a mais distante, ficando a 116 milhas de distância.

O **CT (AA) TEIXEIRA** respondeu que: - À montante de Eirunepé - AM - 150 MN (Rio Juruá) e à jusante de Eirunepé ITAMARATI - AM - 276 MN (Rio Juruá); e - Jordão - AC - 502 MN (rios Juruá, Tarauacá e Jordão).

**2 – Ocorrendo um evento SAR, no município mais extremo, em quanto tempo seria possível essa Agência chegar ao local, sendo designada pelo Distrito?**

**Resposta:**

O **CT (AA) DAMBROZ** respondeu que: Iniciado o deslocamento, em média 7 horas.

O **CT (AA) TEIXEIRA** respondeu que: - Novembro a abril - 34 a 36 horas (LAEP-Reg-P);

OBS: 1) Pernoite obrigatório no município de Tarauacá;

2) Dependendo do horário de suspender de Eirunepé, com o fim de evitar a navegação noturna, há a necessidade de pernoite, também, no município de Envira, o que aumentaria o tempo estimado de chegada para 62 a 64 horas.

- Maio a outubro - Devido ao período de seca do Rio Jordão, não é possível chegar no município em lide com as embarcações desta Agência, sendo o único meio de transporte disponível a locação de táxi-aéreo.

**3 – A embarcação da Agência possui autonomia de combustível para navegar até os pontos extremos?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ informou que não.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que negativo, há necessidade de reabastecimento durante os trajetos.

**4 – A embarcação possui acomodação para o pessoal. Caso não, como é realizado o alojamento do pessoal?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que não. É solicitado apoio a prefeitura do município onde ocorre o evento SAR.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que as duas embarcações LAEP-Reg-P possuem condições de acomodar até três militares em situação de pernoite. Caso haja necessidade, o pessoal é alojado em hotéis das cidades da jurisdição.

**5 – A questão do combustível, como a OM navegando em longas distâncias (pontos extremos) consegue realizar o reabastecimento?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que é solicitado o empréstimo em Pontões da cidade que ocorre o evento SAR, sendo devolvido quando embarcações realizam comissões para o local ou a embarcações indicadas pelo proprietário que porventura viagem até a Itacoatiara.

e respondeu que nessa situação, o combustível é acondicionado em bombonas e o reabastecimento é realizado com a embarcação parada, motores desligados e abarrancada.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que nessa situação, o combustível é acondicionado em bombonas e o reabastecimento é realizado com a embarcação parada, motores desligados e abarrancada.

**6 – Considerando que uma operação SAR pode durar por mais de um dia e, em determinados casos, à distância da Sede, seria pouco provável o retorno antes da suspensão ou cancelamento da operação, como fica a questão da alimentação dos militares?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que quando a prefeitura do município não disponibiliza, esse custo fica a cargo dos próprios componentes da Equipe SAR.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que os militares levam seu próprio rancho, acondicionando em recipientes apropriados, e quando há a necessidade de um período prolongado, o alimento é adquirido na cidade mais próximas ao Evento SAR.

**7 – Os militares recebem algum adiantamento em dinheiro para custear alimentação antes da saída para um evento SAR?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que não.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que negativo, o custeio é realizado pelos próprios militares.

**8– A OM já foi acionada para alguma Operação SAR?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que sim. No ano de 2020 ocorreram 13 acionamentos e no corrente ano já foram 5 acionamentos.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que sim.

**9 - Caso sim a pergunta acima, quais as dificuldades encontradas e quais as necessidades de apoio não foram atendidas?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que as maiores dificuldades estão relacionadas a Agência não dispor de nenhum recurso, e como o evento SAR é inopinado, quando este ocorre em locais distantes da sede temos que adquirir água e alimentos para deslocamento, o que é feito pelos próprios componentes da Equipe SAR escalada, e por vezes alguns militares não dispõe de nenhum recurso. Além disso, se faz necessário estabelecer contato prévio para tentar conseguir apoio para alojar o pessoal, pois as embarcações da Agência não dispõem de local para acomodar os militares da Equipe.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu: Dificuldades encontradas:

- Logística de abastecimento, em função da precariedade dos serviços e estrutura da cidade, dificultando o cumprimento do tempo de guarnecimento determinado pela Carta de Instrução para a saída;

- Considerável desgaste dos meios, contribuindo para constantes períodos de manutenção e indisponibilidade dessas embarcações;

- Pouca autonomia de combustível, considerada as longas distâncias entre os municípios da Área de Jurisdição; e

- Dificuldade de comunicação, em função da acentuada deficiência de sinal de telefonia e Internet na região.

**10 – O tempo determinado pela Carta de Instrução para a saída (guarnecimento de evento**

**SAR) durante o expediente e em rotina de domingo/ fora do expediente é exequível? Justifique sua resposta?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que os tempos estabelecidos na Carta de Instrução são exequíveis para atender evento SAR que ocorra na cidade de Itacoatiara tendo em vista que as equipes irão pernoitar nas suas próprias residências, já nos casos em que o SAR ocorra em locais da Jurisdição em que seja necessário se conseguir apoio para estadia e alimentação esse tempo não é suficiente, além disso, faz se necessário que seja adquirido pela equipe SAR água e alimentos para o deslocamento.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que normalmente torna-se exíguo, pelos motivos expostos na resposta anterior.

**11 – Após o afastamento da Sede a Equipe SAR, durante o deslocamento, consegue contato com a OM ou com o COMINSUP via rádio ou por telefonia móvel?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que por rádio não, com relação a telefonia móvel durante o deslocamento raramente, pois são poucos os pontos de sinal de telefonia após afastamento das cidades.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que via rádio não é possível, em função do curto alcance. Quanto a telefonia móvel, também não é possível, em função de não haver cobertura de sinal, o que ocorre somente quando se alcança as proximidades de uma das cidades da jurisdição.

**12 – Havendo a necessidade de um sobressalente durante um evento SAR como a OM procederia?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que pode ser enviado por embarcação que faça linha para a região ou caso exista local que possa efetuar o reparo na cidade pode ser pago mediante disponibilização de recurso pela CFAOC.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que A OM dispõe de uma dotação de material sobressalente que compõe um Kit para viagem, contendo as principais peças a serem utilizadas em caso de eventual avaria. No entanto, quando ocorre algo fora do previsto, tenta-se um reparo de fortuna, até a chegada ao destino. A partir de então, é realizado contato com a Sede ou o ComImSup, a fim de se efetuar a aquisição e a logística, caso não haja disponível na cidade.

**13 – A OM já recebeu algum apoio do Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CEIMMA) por Tráfego de Carga durante um evento SAR ou em outra missão?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que não.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que ainda não.

**14 – Considerando a questão logística, o que a OM vislumbra como possibilidades e limitações para o sucesso de uma atividade SAR em sua Área de Jurisdição?**

**Resposta:**

O CT (AA) DAMBROZ respondeu que A Agência Fluvial de Itacoatiara possui em sua área de jurisdição dois importantes rios navegáveis, Madeira e o Amazonas, por onde trafegam um grande número de embarcações dos mais variados tipos durante todo o ano, assim sendo, também é observado um grande número de eventos SAR, normalmente envolvendo pequenas embarcações de populações ribeirinhas, que em virtude da sua construção artesanal estão mais suscetíveis a bruscas mudanças climáticas e aos banzeiros provocados por embarcações de maior porte que trafegam por essas vias, além disso, existe uma resistência por parte das pessoas em utilizar o colete salva-vidas. Atualmente a jurisdição desta Agência conta com dez municípios, e um efetivo de um Oficial e treze Praças, o que evidencia uma limitação de pessoal para atender dois eventos SAR simultâneos em locais distintos da jurisdição, como ocorreram por duas vezes no ano de 2020 e ainda manter pessoal a bordo para realizar atendimento ao público externo e as atividades administrativas.

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que:

Possibilidades para o sucesso:

- Rapidez no guarnecimento, por parte dos militares, em função da proximidade dos PNR com a sede da Agência;
- Localização estratégica do flutuante desta Agência, de forma a possibilitar um pronto guarnecimento;
- Boa capacidade de acomodação dos militares no interior das LAEP durante os deslocamentos e em caso de pernoite; e
- Boa relação com representantes de companhias aéreas da região, possibilitando o apoio necessário em caso de transporte de material sobressalente.

Limitações para o sucesso:

- A dificuldade na logística de abastecimento antes da saída e durante o Evento SAR;
- Desgaste dos meios navais;
- Baixa autonomia de combustível, em função da extensão da AJ; e
- Dificuldade nas comunicações, em função da ausência de cobertura de sinal durante as singraduras.

**15 – Qual o evento SAR mais distante da sede em que a OM foi acionada e quanto tempo levou para chegar à Cena de Ação?**

**Resposta:**

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que o INCIDENTE SAR Nº: SNO-024-2019 ocorrido nas proximidades da Comunidade Bacaba, município de Carauari-AM, a embarcação inscrita com o nome de “Cidade de Carauari”, no trajeto Manaus x Carauari, colidiu com um tronco, por volta das 20h, do dia 19JUN2020, tendo como consequência o naufrágio com 97 pessoas e o desaparecimento de cinco, que posteriormente foram encontradas sem vida. A Equipe SAR levou 34h17min para chegar à Cena de Ação.

**16 – Considerando a resposta acima, descreva como aconteceu os seguintes quesitos?**

**a) reabastecimento de combustível durante o percurso e na cena de ação;**

**Resposta:**

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que foi realizado por meio de combustível emprestado por civis da cidade de Itamarati e Carauari. Cabe ressaltar que, da cidade de Carauari até a cena de ação a distância era de aproximadamente 100MN e cerca de 04h. Quanto a restituição de combustível, foi realizada posteriormente, quando foi enviado por meio de embarcações regionais, pois a Petrobras só efetua o transporte acima de 10.000 litros.

**b) Quanto tempo levou a missão?**

**Resposta:**

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que 09 dias.

**c) Se houve alguma necessidade de apoio para o cumprimento da missão.**

**Resposta:**

O CT (AA) TEIXEIRA respondeu que afirmativo, principalmente no que tange à logística de combustível, pois para o cumprimento da missão foi necessário estabelecer pontos de abastecimento onde houvesse combustível de terceiros disponíveis para empréstimo, devido a embarcação LAEP-Reg-P não possuir autonomia para uma singradura tão extensa. Foi necessário também o apoio de um prático, com experiência em navegação até a região do acidente, pois o local não pertence a jurisdição desta OM. A Equipe SAR da AgEirunepé contou com o apoio do Navio Hidroceanográfico “Rio Solimões”, no que tange à alimentação e alojamento na área de busca.

## APÊNDICE B

### Entrevista

**Tema da entrevista:** A Logística na atividade SAR no interior do Estado do Amazonas: Possibilidades e Limitações

#### Entrevistado:

POSTO	NOME COMPLETO	FUNÇÃO
CC (IM)	RILDO RUBACK	Vice-Diretor do Centro de Intendência da Marinha em Manaus

**1 – O CeIMMa, como OM responsável pelo Tráfego de Carga na área do Com9ºDN, encontra dificuldades para concretizar contrato para transporte de mercadorias a OM localizadas no interior do Amazonas? Existe algum Contrato? Caso não, informar as dificuldades.**

**Resposta:**

O contrato de tráfego de carga deste CeIM não contempla as Organizações Militares localizadas no interior do Amazonas. A região amazônica carece de infraestrutura de transporte, majoritariamente o modal de transporte mais utilizado para as cidades do interior é o hidroviário. Apesar de existirem opções para as grandes capitais do Brasil, o setor é pouco desenvolvido para as cidades do interior do Amazonas, inviabilizando desta forma a criação de um canal de transporte pelo setor privado.

**2 – Em caso de determinada necessidade de envio de um sobressalente, com certa urgência, a uma Agência de Capitania, num evento SAR, em quanto tempo, a partir do recebimento dessa demanda, o CeIMMa conseguiria atender essa necessidade?**

**Resposta:**

Em casos de urgência, a linha de ação adotada por este CeIM é a utilização dos meios aéreos da Força Aérea Brasileira e do Exército Brasileiro. Como exemplo, podemos citar o envio de medicamentos específicos para um Navio da área que estava em comissão, atracado na cidade de Cruzeiro do Sul-AC. O *lead time* (considera-se o tempo entre o momento do pedido do cliente até a chegada do produto a ele) foi de 7 dias e a Organização Militar responsável pelo Tráfego de Carga foi o 4º BAvEx - Batalhão de Aviação do Exército.

**3 – Existem dificuldades em executar o orçamento com empresas do interior do Amazonas, seja na prestação dos serviços ou na aquisição de sobressalentes, entre outros? Quais?**

**Resposta:**

Apesar da pergunta não se aplicar a realidade deste CeIM, por estar localizado na capital, é de conhecimento a dificuldade de aquisição de insumos nas cidades do interior. Por

falta de opções e fornecedores que aceitem o pagamento por empenho, boa parte das aquisições das Agências e Capitania são feitas em Manaus e entregues neste Centro de Intendência.

**4 – Considerando que as Agências e Capitania possuem uma área de jurisdição extensa e embarcações sem autonomia de combustível para longa distância, como o CeIMMa conseguiria atender um possível abastecimento de uma Agência em atividade SAR, distante da sede da Agência.**

**Resposta:**

O fornecimento de combustível é feito pela BR Distribuidora, via contrato do COMRJ. Assim, a entrega é feita exclusivamente nos pontos de abastecimento cadastrados na BR Distribuidora, não permitindo a entrega em local diferente. Desta forma, eventual necessidade de abastecimento fora da sede da Agência é de responsabilidade da própria.

**5 – Quais são as principais limitações logísticas no Amazonas (interior) observadas pelo CeIMMa para prestar apoio às Agências do Com9ºDN, em relação às atribuições desse Centro de Intendência?**

**Resposta:**

A maior dificuldade deste CeIM é o Tráfego de Carga, dificuldade imposta pela própria peculiaridade geográfica e falta de infraestrutura de transporte local. Entretanto, este CeIM busca minimizar o impacto da falta de uma cadeia de transporte, utilizando-se, para envio de materiais, da estrutura de embarcações da própria Marinha e do Exército Brasileiro, além das aeronaves da Força Aérea Brasileira.

**6 – Pagamento de Pessoal. A partir do recebimento de uma O/S, considerando a urgência de um evento SAR, em quanto tempo é possível o CeIMMa depositar o dinheiro na conta do militar?**

**Resposta:** De acordo com a nova sistemática de Pagamentos Imediatos (PAG-IMED) do SISPAG2, o crédito em conta-corrente dos beneficiários ocorre em sete dias em média.

**7 – Em operação SAR e em comissão de Inspeção Naval, em pesquisa ao Portal de OS do CCIMAR, foi observado o pagamento da parcela Gratificação de Representação em Viagem para os militares. O pagamento dessa parcela é destinado a cobrir despesas com alojamento do pessoal? Não existe provisionamento de recursos de Diárias para os militares designados a essas missões?**

**Resposta:**

De acordo com o a SGM-301, Normas sobre Pagamento de Pessoal na MB, a parcela Gratificação de Representação em Viagem (GRAT REP VI), prevista na alínea b, do inciso VIII, do art. 3º, da Medida Provisória nº 2.215-10, de 31AGO2001, e incisos de I a V, do art. 16, do Decreto nº 4.307, de 18JUL2002, é devida a todos os militares da ativa da MB que, em cumprimento à determinação constante de documento operativo, integrando tripulações de navios ou de unidade de tropa, ou embarcados em caráter de serviço, se afastarem de seus portos-base, no caso de navios, e das localidades-sede das unidades de tropa, no caso de manobras e exercícios de tropa.

**8 – Quais são as possibilidades logísticas que o Sr. Enxerga para o CeIMMa minimizar as limitações existentes no interior do Amazonas?**

**Resposta:**

Vislumbramos que um provisionamento maior de recursos poderia contribuir para aquisição de meios, assim como ampliar as possibilidades de tráfego de cargas. No entanto,

sabendo da dificuldade encontrada com os cortes orçamentários, a interoperabilidade entre as FFAA tem sido uma nova possibilidade para reduzir os impactos peculiares da região amazônica.