



**CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE ENSINO, PESQUISA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DIRETORIA DE ENSINO
ACADEMIA DE BOMBEIRO MILITAR
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS**



**ESTUDO DA LEI 5.970/73 APLICADA AO CONTEXTO DO CORPO DE
BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL**

Aymê Pires Serrano¹²
Alisson Bernardi de Barros³

RESUMO

Este trabalho aborda a Lei 5.970/73, que possibilita o desfazimento da cena de um acidente de trânsito com vítima mesmo sem a presença de peritos no local, através da lavratura de um boletim de ocorrência narrando todos os fatos. O objetivo deste trabalho é realizar um estudo aprofundado da lei em questão para aplicá-la ao contexto do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF). Tal abordagem se justifica pois se fez relevante buscar respostas para os questionamentos da Corporação quanto ao emprego da viatura e dos militares para determinadas ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas onde ficava empregada na cena, fazendo a segurança e a guarda dos veículos envolvidos até a chegada de outros agentes de trânsito. Para isso foi necessária uma pesquisa exploratória documental, tendo como abordagem a pesquisa qualitativa, gerenciando os dados coletados através do material disposto sobre o tema, além de dados estatísticos acerca da quantidade de ocorrências de acidentes veiculares que o CBMDF atuava, a fim de enriquecer o conteúdo proposto. Tendo como resultado uma construção teórica sobre a possibilidade de utilização analógica do art. 1º da Lei 5.970/1973 no contexto do CBMDF, com o intuito de justificar a ação dos bombeiros, salvaguardando a autoridade do local de eventuais procedimentos administrativos. Foi verificado, no curso da pesquisa, que os bombeiros militares se enquadram no permissivo legal para executar o desfazimento da cena do acidente de trânsito com vítima, tendo como base jurídica julgados do Supremo Tribunal Federal sobre a questão. Tal feito permite aos bombeiros militares a atuarem preferencialmente no salvamento de vidas, garantindo uma melhor prestação de serviços para a comunidade.

Palavras-chave: Acidente de trânsito. Vítimas de trânsito. Corpo de bombeiros militar. Lei 5.970/73.

¹ Artigo apresentado em 19 de junho de 2020 como requisito para aprovação no Curso de Formação de Oficiais do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

² Aluno-a-oficial. Cadete 2º Ano CBMDF. Bacharel em Direito pela Instituição de Ensino Superior da Paraíba (IESP).

³ Bacharel e Licenciado em Física pela Universidade de Brasília; Graduado em Direito pela Universidade de Brasília; Capitão QOBM/Combatente do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

STUDY OF THE LAW 5,970 / 73 APPLIED TO THE CONTEXT OF THE MILITARY FIRE DEPARTMENT OF THE FEDERAL DISTRICT

ABSTRACT

This paper addresses Law 5,970 / 73, which makes it possible to undo the scene of a traffic accident with a victim even without the presence of experts at the scene, through the drawing up of a police report describing all the facts. The objective of this paper was to conduct an in-depth study of the law in question to apply it to the context of the Military Fire Department of the Federal District. This approach is justified because it became relevant to seek answers to the Corporation's questions regarding the use of the official cars and the team in certain traffic incidents with victims, in which they were employed on the scene, making the security and guardianship of the vehicles involved until the arrival of others traffic agents. This study was carried out through an exploratory research, using the qualitative research method, managing the data collected through the material available on the subject, in addition to statistical data about the number of vehicle accident occurrences that CBMDF performed in order to enrich the proposed matter. The result was a theoretical construction on the applicability of the first article of the law 5,970 / 1973 in the CBMDF context, in order to justify an action by the firefighters, safeguarding the authority on the site from any administrative procedure. It was verified, during this research, that the military firefighters frame in this law to execute the undoing of the scene of the traffic accident with victim, based on judgments of the Federal Supreme Court on the matter. This achievement allows military firefighters to act preferentially saving lives, ensuring better service delivery to the community.

Keywords: *Traffic accident. Traffic victims. Military fire department. Law 5,970 / 73.*

1 INTRODUÇÃO

A lei de número 5.970, promulgada em 11 de dezembro de 1973 foi escrita com o intuito de não se aplicar os dispostos nos artigos 6º, I, 64 e 169 do Código de Processo Penal (CPP) (BRASIL, 1973). Até a promulgação da Lei, os agentes responsáveis pela segurança pública que tomassem conhecimento de um fato deveriam chegar ao local e conservar a cena da maneira que ela foi encontrada, aguardando-se a chegada dos peritos para que estes pudessem colher todos os elementos para a produção do boletim de ocorrência (BRASIL, 1941), documento jurídico que pode dar início a uma notícia crime e conseqüente instauração de um inquérito policial, caso seja necessário.

Este trabalho tem por objetivo responder ao seguinte questionamento: é possível aplicar a Lei 5.970/1973 ao contexto do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal? Para se alcançar esse propósito, tem como objetivos específicos descrever o conceito de acidente de trânsito no meio jurídico, levantar dados estatísticos acerca dos atendimentos prestados pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal e

apresentar a definição legal de autoridade policial. Índícios são evidenciados para o caminho da viabilidade desse feito, vez que, por analogia, é plausível enquadrar os bombeiros militares na situação de autoridade policial.

Conforme se demonstrou em tópico próprio, um dos principais tipos de atendimento prestados pelo CBMDF é de acidentes veiculares, contudo, nos casos que apresentam vítimas, o bombeiro responsável pelo atendimento é obrigado a permanecer no local, guarnecendo a cena, o que gera um atraso na resolução da ocorrência, seguindo o que é descrito no CPP.

Em um primeiro momento, torna-se necessário tecer paralelos acerca das competências do bombeiro militar para que seja possível a aplicação da lei 5.970 (BRASIL, 1973) na atuação da Corporação. Para isso, foi necessário buscar as bases legais e jurisprudenciais aplicáveis, em especial na Constituição Federal (CF), Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e entendimentos do Supremo Tribunal Federal (STF), as quais vislumbra-se a possibilidade de equiparação do bombeiro militar à autoridade policial no momento do acidente.

Este propósito foi alcançado mediante uma pesquisa aplicada documental com abordagem qualitativa sobre o tema e revisão bibliográfica sobre o contexto jurídico em que a lei é inserida. Levando em consideração dados estatísticos sobre as ocorrências mais atendidas pela Corporação, que serão debatidos em tópico próprio e, ainda, com análise das leis que versam sobre a estrutura e competências do CBMDF, estudando os entendimentos que existem na doutrina sobre autoridade policial e na jurisprudência sobre o conteúdo, investigando o papel do bombeiro militar nos acidentes de trânsito com vítimas.

2 DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo a Norma Brasileira de número 10697, publicada na sua segunda edição em 2018, considera-se acidente de trânsito “todo evento premeditado que resulte em dano ao veículo ou a sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes esteja em movimento [...]” (ABNT, 2018).

A produção de automóveis se iniciou no século 18, durante a Revolução Industrial (1760-1830), com isso, o Estado viu a necessidade de proteger os cidadãos que começavam a circular pelas vias que não possuíam sinalização ou nenhuma

legislação para regular essa movimentação. No Brasil, o primeiro decreto que dissertava sobre a regulamentação dos serviços de transporte por automóveis foi assinado em 27 de outubro de 1910, sob número 8.324, trazendo diversas repercussões no mundo jurídico e social (MOLETA, 2015)

O primeiro código de trânsito foi criado em 1941, sob o número 2.994, ficou apenas oito meses em vigor por não lograr tanto êxito. O antigo Código Nacional de Trânsito, anterior ao atual, foi o mais utilizado, promulgado pela Lei 5.108 com cento e trinta artigos em seu texto, produzindo efeitos por trinta e um anos. Somente em 23 de setembro de 1997 foi instituído o atual Código de Trânsito Brasileiro, através da Lei 9.503 (BRASIL, 1997), denominado de código de Paz. Esse regulamento, alinhando com as garantias e direitos constitucionais, trouxe várias inovações ao sistema de trânsito, tendo um enfoque maior no cidadão e na conscientização acerca dos riscos da direção perigosa, tratando também sobre os crimes cometidos no trânsito. Também é ele, até hoje, a base da atuação dos agentes e órgãos de trânsito na fiscalização e imputação de multas e infrações, além de disciplinar sobre as formas e competência para atendimento e resgate nas situações envolvendo acidentes nas vias (MOLETA, 2015).

A cada ano, cerca de 1,3 milhão de pessoas morrem por consequência de acidentes no trânsito no mundo, segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), a maioria sendo pedestres, motoqueiros e ciclistas. E, caso também sejam considerados os sinistros em que as vítimas apenas se lesionam, esse número sobe para, aproximadamente, 50 milhões (OPAS, 2019).

No Distrito Federal (DF), segundo o Anuário Estatístico produzido pelo Detran no ano de 2017, 14.993 veículos se envolveram em acidentes de trânsito. Desse número foi verificado que 1 acidente com vítima é catalogado a cada 1 hora e 1 minuto. Houve, nesse ano, um total de 10.387 vítimas, sendo 254 mortes, implicando que uma pessoa morre a cada 1 dia e 10 horas em decorrência do acidente no DF (DETRAN, 2018).

Em um levantamento estatístico acerca dos atendimentos da Corporação, até o ano de 2015, observou-se que as ocorrências de acidentes veiculares ocuparam quase 45% dos valores totais sobre respostas a emergências do CBMDF naquele ano.

Esses valores podem ser vistos na Figura 1 logo abaixo, demonstrando que quase metade dos incidentes em que o CBMDF atuou, em 2015, envolveram acidentes no trânsito. Vê-se que os acidentes envolvendo automóveis possuem uma alta taxa de letalidade, sendo um dos principais chamados de atendimento no CBMDF (CBMDF, 2016).

Figura 1 – Gráfico estatístico comparativo das ocorrências atendidas no ano de 2014-2015

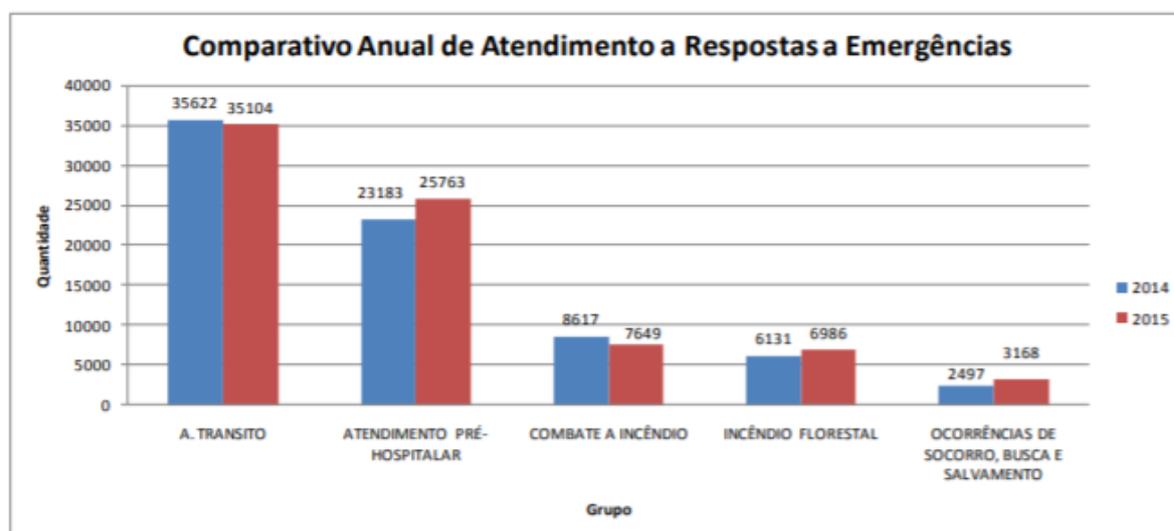


Gráfico 1- Comparativo anual de atendimento a respostas de emergências.
Fonte: Sistema de Gerenciamento de Ocorrências – SGO/SSPDF.

Grupo	2014	2015	Variação %
A. TRANSITO	35622	35104	-1%
ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR	23183	25763	11%
COMBATE A INCÊNDIO	8617	7649	-11%
INCÊNDIO FLORESTAL	6131	6986	14%
OCORRÊNCIAS DE SOCORRO, BUSCA E SALVAMENTO	2497	3168	27%
Total geral	76050	78670	3%

Quadro 1- Comparativo anual de atendimento a respostas a emergências.
Fonte: Sistema de Gerenciamento de Ocorrências – SGO/SSPDF.

Fonte: Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (2016, p. 10)

3 DA AUTORIDADE POLICIAL

Para entender o texto da lei, deve-se levar em conta o significado de autoridade ou agente policial que é citado no *caput* do artigo. O CTB traz sua definição levando em conta a sua área de atuação, significando o agente da autoridade de trânsito como “pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito

ou patrulhamento”. Ainda utilizando o CTB, temos a definição de autoridade de trânsito como “dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada” (BRASIL, 1997).

Acerca dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, no art. 7º do CTB, as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal são citadas no inciso VI. A competência está descrita no art. 23, III do CTB, sendo “executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados” (BRASIL, 1997).

A Constituição Federal, em seu artigo 144, define em seu caput que “a segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos” (BRASIL 1988), é exercida através dos órgãos descritos nos incisos seguintes, onde no inciso V as polícias militares e corpos de bombeiros militares estão descrito no mesmo texto (BRASIL, 1988).

Segundo o dicionário Michaelis, autoridade é aquela que tem o poder de mandar, de se fazer obedecer, e ainda, aquela que tem autorização oficial para a execução de algo. Cabe dizer que uma autoridade policial e um agente policial devem agir cumprindo e fazendo cumprir as leis (MELHORAMENTOS, 2020).

Para que eventuais dúvidas fossem sanadas acerca de quem seria a competência para aplicar a legislação 5.970/73, algumas decisões foram proferidas, tanto por ministérios públicos estaduais, quanto pelo próprio Supremo Tribunal Federal (STF).

O Ministério Público do Estado do Piauí (MPPI) devolveu um processo para coleta de novas provas acerca do tema, afirmando que não via inconformidade com o que havia sido feito ao se desfazer uma cena, tendo em vista que existia uma legislação que autorizava tal maneira de agir, deixando claro que o policial é autorizado pela legislação a desfazer a cena, inclusive na ausência dos peritos, com o encargo de consignar todos os fatos no Relatório de Acidente de Trânsito (RAT) (MPPI, 2016).

Ainda sobre as decisões, o ministro Gilmar Mendes ratificou que não há que se restringir sobre o termo autoridade policial apenas para a polícia judiciária, mas deve-

se considerar todos os componentes da segurança pública citados pela Constituição Federal. Em sua decisão ele citou os bombeiros militares, abrindo caminho para uma jurisprudência sobre o tema (STF, 2017), como abaixo se lê:

“[...] todos os agentes que integram os órgãos de segurança pública – polícia federal, polícia rodoviária federal, polícia ferroviária federal, polícias civis, polícia militares e corpos de bombeiros militares –, cada um na sua área específica de atuação, são autoridades policiais”. (STF, 2017)

Em outubro de 2019, o Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal (DER-DF) editou uma instrução normativa, a IN 23 de 17 de outubro de 2019, ratificando o que foi descrito como procedimento na regulamentação, autorizando os seus agentes a desobstruírem imediatamente as pistas desde que seguissem o rito cobrado pela lei, inclusive comunicando a Polícia Civil do Distrito Federal do ocorrido (DER-DF, 2019).

4 DA LEI 5.970/73

Segundo o art. 1º, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o trânsito seguro é direito de todos e os órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de adotar medidas para assegurar essa garantia (BRASIL, 1973).

Com o intento de garantir a aplicação do art. 1º, § 2º do CTB, que visa a segurança das pessoas, dos bem e do bom fluxo de pedestres e veículos que estejam trafegando na zona do sinistro, a Lei 5.970/73, que versa sobre a possibilidade de desfazimento da cena de um acidente de trânsito, com vítima, em via pública quando o tráfego estiver sendo prejudicado, foi recepcionada pelo Código de Trânsito Brasileiro e se adequou ao contexto atual em que a nova doutrina se aplicava (MOURA, 2007).

O parágrafo único da Lei 5.970/73 cita que, para que esse desfazimento aconteça, o episódio deve ser lavrado em boletim de ocorrência citando todos os fatos necessários para esclarecer o acidente, podendo ainda conter o croqui do local (BRASIL, 1973). *In verbis*:

Art. 1º - Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo único – Para autorizar a remoção, a autoridade ou o agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade. (BRASIL, 1973)

Antes da legislação, as autoridades policiais ou agentes de trânsito deveriam aguardar no local do acidente os peritos responsáveis para que fosse lavrado o Relatório de Acidente de Trânsito (RAT), com todas as informações necessárias e esclarecimentos por parte das vítimas e testemunhas envolvidas (BRASIL, 1941).

O Código de Processo Penal disciplina, em seus artigos 6º, I e 169, que cabe ao agente ou autoridade policial aguardar os peritos competentes se deslocarem até o local e garantir para que nada da cena fosse alterado, tendo como consequência do não fazimento a possibilidade de ser imputada uma penalidade (BRASIL, 1941).

“Art. 6º Logo que tiver conhecimento da prática da infração penal, a autoridade policial deverá:

I - Dirigir-se ao local, providenciando para que não se alterem o estado e conservação das coisas, até a chegada dos peritos criminais;

[...];

Art. 169. Para o efeito de exame do local onde houver sido praticada a infração, a autoridade providenciará imediatamente para que não se altere o estado das coisas até a chegada dos peritos, que poderão instruir seus laudos com fotografias, desenhos ou esquemas elucidativos.” (BRASIL, 1941)

Assim, a Lei 5.970/73 foi editada visando a não aplicação dos artigos supracitados, evitando que a autoridade policial e agentes de trânsito possam ser penalizados quando designam que a cena do acidente com vítimas transportadas seja desfeita e ordenam o retorno do fluxo do tráfego, medida essencial para o melhor atendimento da vítima e da sociedade (BRASIL, 1973).

Para tal o fato deve ser consignado em boletim de ocorrência, que é um documento redigido com o intuito de narrar acontecimentos, e tem por modelo a Norma Brasileira (NBR) 12898, o Relatório de Acidente de Trânsito (RAT), relatando todos os acontecidos, acrescentado, se necessário, o croqui da cena (ABNT, 1993)

5 DAS ATRIBUIÇÕES DO CBMDF

O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal tem seu rol de competências descrito no art. 2º da Lei de Organização Básica do CBMDF, Lei 8.255/1991, que elenca entre elas a realização de serviços de busca e salvamento e a prestação de

socorro em sinistros que ameacem bens, vítimas ou pessoas em perigo de vida (BRASIL, 1991).

Essas duas atribuições estão em conformidade com a missão do CBMDF que é a proteção de vidas patrimônio e meio ambiente, além do conhecido lema “vidas alheias e riquezas salvar”, retomando que o bem mais importante a ser resguardado é a vida (CBMDF, 2016).

No Plano de Emprego Operacional é conceituado, para a Corporação, o que é atividade-fim, incidente e ocorrência, que em termos mais diretos são as atividades, elencadas como competências na Lei de Organização Básica, em que são empregados recursos humanos e materiais em eventos, sejam eles naturais ou por ação humana, com a finalidade de minimizar, reduzir ou eliminar os danos causados (CBMDF, 2011).

Para alcançar esses objetivos foram designados, em suas respectivas áreas de atuação, os Grupamentos de Bombeiro Militar (GBM), onde se executam as atividades que são atribuídas ao CBMDF para uma melhor prestação de serviço para a sociedade (CBMDF, 2011).

Para que a Corporação possa aplicar melhor os seus recursos disponíveis ela elabora um Planejamento Estratégico (PLANES) com vistas a desenvolver novas maneiras se adequar às constantes mudanças nas técnicas de socorro, equipamentos que facilitam o trabalho e uma melhor gestão dos recursos financeiros e humanos. É nele que estão todos os objetivos que servirão de norte para que o CBMDF continue tendo uma altíssima aprovação da sociedade por conta do excelente trabalho prestado e esforços despendidos no que concerne ao padrão de atendimento dos bombeiros militares do Distrito Federal. Em seu primeiro tema, o operacional, como pode-se ver na figura 2 abaixo, o objetivo primo é o de se adequar a atuação do CBMDF aos padrões internacionais de atendimento (CBMDF, 2016).

Uma das medidas citadas no PLANES, para que isso ocorra, é diminuir o tempo-resposta, que pode ser conceituado como o tempo de recebimento da chamada até a chegada de uma viatura na cena, sendo considerado o satisfatório para atendimentos das vítimas o interregno de 8 minutos. Um fator crítico de sucesso para que esse tempo diminua é que seja realizado um treinamento focado no

atendimento emergencial das ocorrências e uma das iniciativas é aprimorar esse atendimento (CBMDF, 2016).

Isso inclui se adequar a novas formas de agir diante de novos fatores e demandas, onde uma constante atualização jurídica deve ser levada em conta para que a Corporação possa alocar melhor os seus recursos com o intento de responder rapidamente a um chamado (CBMDF, 2016).

Figura 2: Mapa estratégico do CBMDF



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (2016, p. 22)

6 METODOLOGIA

Conforme foi salientado na introdução, as leis apresentadas no desenvolver da pesquisa foram analisadas com vistas a buscar a aplicação da norma 5.970/73 ao dia a dia das atividades bombeiro militar do CBMDF. Para isso, foi realizado um estudo sobre os termos autoridade policial e agente de trânsito segundo a doutrina e legislação vigente, para que se fizesse entender quem estaria apto a aplicar a lei, e uma concatenação dos dados estatísticos sobre as ocorrências atendidas pelo CBMDF com a missão fim e com o objetivo 1 do Planejamento Estratégico 2017-2024 da Corporação.

A pesquisa foi classificada como exploratória, tendo como base a revisão bibliográfica, com o intuito de esmiuçar o contexto jurídico proposto no objetivo do artigo. Foi ainda utilizado o método de pesquisa documental para obter respostas sobre o problema apresentado com uma abordagem qualitativa, considerando que o tema ainda era pouco debatido e não havia muitos dados disponíveis.

A ponderação da lei 5.970/73, o qual versa sobre o acidente de trânsito com vítima, quando essa fosse transportada e ficasse em cena um elemento que pudesse ser o responsável pela espera da Polícia Militar ou da Polícia Civil no local, foi fundamentada na dissecação da norma em enfoque, que foi favorecida pela liberdade da interpretação e adequação no dia a dia dos grupamentos do CBMDF. Foi analisado o boletim de ocorrência, citado no corpo do texto da Lei 5.970/73 e se era possível que os bombeiros militares pudessem preencher o Registro de Acidente de Trânsito (RAT), que é descrita na NBR 12898, já que não foi encontrado em lei objeção quanto a isso. O objetivo foi descrever que o bombeiro militar teria competência para lavrar o RAT e desfazer a cena, consignando todos os dados necessários para elucidação dos fatos e correspondendo a um perito para esta finalidade.

É importante frisar que a pesquisa buscou responder questionamentos feitos quando em serviço por experiência da autora, não só pelo tipo de ocorrência e procedimentos, mas pela competência dos bombeiros militares quando do acidente de trânsito com vítimas. Nesse contexto, a interpretação das leis tornou possível o debate acerca do tema proposto, para que fosse alinhado o planejamento estratégico com o que vem sendo aplicado no dia a dia das ocorrências, indagando se seria realmente eficaz e eficiente deixar uma viatura e toda a sua guarnição empregada na salvaguarda de bens, desguarnecendo o socorro da área, pois, apesar de ser uma das competências da Corporação, deve-se primar pelas vidas.

7 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Quando em ocorrência de acidente de trânsito com vítimas, a viatura e todos os militares ficam empregados na cena, fazendo a segurança e a guarda dos veículos envolvidos até a chegada de outros agentes de trânsito. Nesse viés, o comandante do incidente ou chefe de guarnição não poderiam descaracterizar a situação, tendo que aguardar a perícia de trânsito chegar para que as devidas medidas pudessem ser tomadas.

Em muitos momentos, o aguardo dos peritos consiste em tempos exacerbados, tendo como consequência a diminuição do poder operacional daquela área, pois se um novo chamado ocorresse, aquela viatura não poderia abandonar a salvaguarda dos bens, então uma outra viatura de área adjacente que se deslocaria para essa nova ocorrência.

No contexto atual, a autoridade policial, referenciada na lei escopo desse trabalho, pode autorizar a remoção dos veículos da via pública que estejam atrapalhando o fluxo do tráfego e das vítimas que porventura necessitem de transporte, independente de perícia ou exame local. Além da possibilidade de deixar um responsável pela cena, no caso os carros que se envolveram no sinistro, aguardando a chegada dos policiais militares ou policiais civis.

Dessa forma, com vistas a garantir que as viaturas e suas guarnições estejam em pronto emprego para mais de um chamado, e que saibam como agir diante de uma cena de acidente de trânsito com vítimas transportadas, os bombeiros militares poderão adicionar ao seus conhecimentos a maneira de se preencher o boletim de ocorrência cobrado pela regulamentação 5.970/73.

Isto significa, por analogia, que cabe afirmar a possibilidade de os corpos de bombeiros militares serem enquadrados no conceito amplo de autoridade policial, o que consubstancia a aplicação do permissivo da Lei 5.970/73 no caso de atendimento de vítimas e liberação do tráfego, conforme entendimento jurisprudencial do STF.

7.1 Dos possíveis cenários

Existem dois possíveis cenários que serão discutidos nos tópicos seguintes para uma aplicação satisfatória da Lei 5.970/73. O primeiro, e aquele que é de interesse da Corporação, é a situação em que o acidente de trânsito ocorreu, houve ao menos uma vítima transportada para hospital por conta de seus ferimentos e há no local um responsável por um dos veículos, podendo ser o próprio condutor, algum dos passageiros ou até mesmo um familiar que se deslocou ao cenário. O segundo é aquele em que todas as vítimas foram transportadas, não há responsável no local e nem foi conseguido contato com familiares para que eles pudessem ir até a localização, mas que existem na cena testemunhas que presenciaram o ocorrido. Lembrando que o acidente deve estar prejudicando o tráfego.

7.1.1 Responsável no local, sendo vítima ou familiar

Quando ocorre um acidente de trânsito e existe uma vítima que necessita de transporte essa cena carece de perícia para elucidar os fatos que causaram o sinistro. Caso ainda esteja no local um dos envolvidos, sendo condutor ou passageiro, ou algum parente ou familiar tenha se deslocado até a cena, os bombeiros militares que estavam como responsáveis pela zona da ocorrência podem imputar a responsabilidade da cena a qualquer um deles.

Ao se deslocar para a área do incidente, prestar todo o socorro, realizar o transporte das vítimas e verificar que há um encarregado na localidade da ocorrência, o bombeiro militar deverá imputar à essa pessoa a responsabilidade de aguardar os peritos. Para que isso seja feito, o militar deverá consignar no Relatório de Acidente de Trânsito todas as informações sobre o ocorrido, que segundo a NBR 12898 ele deverá ser elaborado seguindo esses passos:

- a) descrever como o acidente aconteceu;
- b) esclarecer por que o acidente ocorreu, indicando todas as suas prováveis causas, valendo-se, sempre que necessário, de relatos das próprias partes e/ou testemunhas;
- c) quando necessário, esclarecer o relato feito pelas partes e/ou testemunhas, em complemento ao informado nos itens anteriores, podendo inclusive fazê-lo através de folha suplementar, até sob a forma de “termo de declaração” assinado pelos declarantes devidamente numeradas;
- d) quando necessário, esclarecer infrações cometidas pelos condutores ou suspeitas de exigências delas;
- e) quando necessário, arrolar pertences das partes envolvidas que ficaram sob a guarda do responsável pelo atendimento;
- f) quando necessário, complementar com informações que tenham ficado incompletas no campo apropriado ou esclarecer horário de chegada do policial no local do acidente, especialmente em casos em que decorreu muito tempo entre o fato e a chegada ao local, indicando o motivo.

5.11.3 Sempre que o policial, ao chegar ao local, verificar que do acidente resultou(aram) vítima(s) e que há necessidade de remover veículo(s)/vítima(s) para não prejudicar a fluidez do trânsito, ele deve anotar que procedeu conforme a Lei 5970/73. (ABNT, 1993)

Após o preenchimento correto de todo o relatório, o bombeiro militar ordenará para que os veículos sejam removidos da pista, que os riscos remanescentes sejam gerenciados e deixará a cargo do condutor ainda presente na cena ou qualquer outro que tenha relação com os envolvidos a responsabilidade de aguardar a polícia civil, para que ele possa entregar o relatório a autoridade policial que se deslocar até a

cena. Todos os dados desse responsável deverá conter no relatório e ele deverá prestar todas as informações e eventuais esclarecimentos para sanar quaisquer possíveis dúvidas acerca do ocorrido.

O Código de Trânsito Brasileiro atesta ainda as atitudes que o condutor deverá ter quando interrogado acerca de informações e garantias para que o local seja preservado da melhor forma antes de qualquer autoridade chegar à zona do acidente. Tais atitudes são consideradas infrações caso ele se omita e ele poderá ainda ser penalizado. São essas as condutas que o condutor envolvido não poderá deixar de tomar:

“Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:

III - De preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;

IV - De adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;

V - De identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.” (BRASIL, 1997)

O Relatório de Acidente de Trânsito deverá preferencialmente ser preenchido em duas vias, para que a Corporação possa fazer um controle de todas as suas atitudes em cena e assegurar que tudo está sendo feito conforme a Lei 5.970/73, evitando que o CBMDF possa ser questionado e punido por eventual desinformação prestada pelo responsável atribuído pelos bombeiros militares após a chegada dos peritos da Polícia Civil.

7.1.2 Sem responsável no local, vítimas transportadas

Diante dessa possibilidade, o CBMDF deverá continuar atuando da forma presente, pois a cena não pode ser abandonada e não há como imputar a responsabilidade a nenhuma outra pessoa, pelo fato de ou todas as vítimas envolvidas terem sido transportadas para hospitais ou não haver nenhum familiar no local. Os bombeiros militares continuarão com a prestação de serviço de salvaguarda dos bens até que a Polícia Militar, Departamento de Trânsito (Detran) ou a Polícia Civil compareçam ao local.

Contudo, o cenário do incidente ainda poderá ser desfeito para que o trânsito volte à normalidade e possa evitar novos problemas. Para alcançar esse resultado, a autoridade policial deverá selecionar duas testemunhas para ajudar no preenchimento

do relatório, indicando os fatos que elas presenciaram e as demais informações necessárias descritas no tópico anterior. Caso ninguém tenha observado o acontecimento, duas pessoas que porventura passem pela zona do incidente, sendo elas idôneas, serão chamadas para verificar as condições em que os veículos, pessoas e local após o acidente se encontram. As orientações para o arrolamento das testemunhas está descrito a seguir:

5.9.1 O responsável pelo atendimento de ocorrência e elaboração do relatório deve selecionar pelo menos duas pessoas idôneas, devidamente identificadas, que tenham presenciado o acidente ou tenham chegado ao local em seguida.

5.9.2 Não havendo pessoas que tenham testemunhado a ocorrência do acidente, devem ser arroladas duas pessoas idôneas que possam testemunhar as condições dos veículos, pessoas e do local após o acidente. (ABNT, 1993)

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi estudar a lei 5.970/73 para verificar se seria possível aplicá-la ao contexto do CBMDF. Uma vez que, nos casos envolvendo acidentes de trânsito, a Corporação emprega seus recursos para salvaguardar bens e acaba desguarnecendo uma área de atuação, esperando a polícia civil, militar ou Detran para que a cena possa ser desfeita e a vítima, transportada.

A burocracia faz com que a prestação do serviço possua muitas etapas e dificulta que o trânsito volte ao seu fluxo normal de modo mais célere, enquanto os veículos envolvidos continuavam na pista até a chegada da perícia. Nesse sentido era na edição anterior do Código Nacional de Trânsito, Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, regulamentada pelo Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que não havia a possibilidade de que o local pudesse ser alterado, fazendo com que a cena devesse ser conservada até a chegada dos peritos.

Esse é um tema que se mostrou necessário, pois o emprego da viatura na cena estaria prejudicando a melhor prestação de serviço para a sociedade, tendo em vista que a atividade desenvolvida estava sendo a de salvaguarda de bens, em detrimento ao salvamento de vidas. Além de aumentar o tempo-resposta, pois um outro grupamento de área diversa estaria sendo acionado para cobrir aquela viatura, se deslocando de distâncias muito mais longas e enfrentando mais trânsito durante o percurso.

O estudo mostrou que, por analogia, os bombeiros militares são equiparados a autoridade policial, o que leva a crer que podem aplicar o permissivo legal da Lei 5.970/73, autorizando a imediata remoção dos veículos envolvidos no acidente e o transporte das vítimas que necessitem. Essa ação deve ser guiada pelo preenchimento do boletim de ocorrência, que apesar de não ter um modelo padrão, para que todos os fatos sejam consignados em termo, garantindo uma melhor verificação do ocorrido, quando a perícia chegar ao local. Tais fatos podem conter quantas informações que o bombeiro militar julgar necessárias, incluindo fotografias e até o croqui da cena, ele ainda deve citar que procedeu conforme a lei 5.970/73.

Diante dos resultados obtidos, sugere-se que o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal passe a integrar como rotina operacional a aplicação do boletim de ocorrência e desfazimento da cena de um acidente de trânsito com vítima, seja através de um modelo confeccionado pelo CBMDF ou o próprio Relatório de Acidente de Trânsito (RAT), desenvolvendo um Procedimento Operacional Padrão (POP) para que os Grupamentos de Bombeiro Militar possam se utilizar e atualizar suas formas de atuação diante desse cenário.

REFERÊNCIAS

ABNT. **NBR 10697**: Pesquisa de acidentes de trânsito - Terminologia. Rio de Janeiro: ABNT, 2018.

ABNT. **NBR 12898**: relatório de acidente de trânsito (RAT). Rio de Janeiro: ABNT, 1993.

ASSOCIAÇÃO DOS OFICIAIS DA POLÍCIA MILITAR E CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **A PM também é autoridade policial e pode lavrar o TCO**. 2017. Disponível em: <https://www.aopmbm.org.br/a-pm-tambem-e-autoridade-policial-e-pode-lavrar-o-tco/>. Acesso em: 31 maio 2020.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. **Código de Processo Penal**. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Rio de Janeiro, RJ.

BRASIL. **Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973**. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L5970.htm Acesso em: 04 jul 2020

BRASIL. **Lei nº 8.255, de 20 de novembro de 1991**. Dispõe sobre a organização básica do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8255.htm. Acesso em: 30 maio. 2020.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL. **Anuário Estatístico de Atendimentos do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal**. Brasília: CBMDF, 2016. 61 p. Disponível em: <https://www.cbm.df.gov.br/2016-06-24-19-34-08/anuario-estatistico-ocorrencias-cbmdf?task=document.viewdoc&id=11759>. Acesso em: 31 maio 2020

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL. **Plano de Emprego Operacional**. Brasília: [s.n.], 2011. Disponível em: <https://www.cbm.df.gov.br/intranet/comando-operacional-intranet?task=document.viewdoc&id=10802>. Acesso em: 04 jun 2020

CORPO DE BOMBEIROS DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Estratégico 2017 - 2024**. Brasília: [s. n.], 2016. Disponível em: <https://www.cbm.df.gov.br/2012-11-12-17-42-33/2012-11-13-16-14-57?task=document.viewdoc&id=11718>. Acesso em: 04 jun 2020.

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito**. 2017. Disponível em: http://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/11/DETRAN-DF_Anuario_Estatistico_Acidentes_Transito_2017.pdf. Acesso em: 04 jul. 2020.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade. Instrução Normativa nº 23 de 17 de outubro de 2019. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 21 outubro 2019. Seção I, p.7.

EDITORA MELHORAMENTOS LTDA. **Dicionário Michaelis**. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=autoridade>. Acesso em: 03 jun. 2020.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO PIAUÍ. **Processo: 000613-205/2016**. 2016. Disponível em: https://www.mppi.mp.br/consulta-publica/busca/registro_mp?numero=000613-205/2016. Acesso em: 17 ago. 2019.

MOLETA, Paulo. **A origem do trânsito e do CTB**: Uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito. 2015. Disponível em: <https://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>. Acesso em: 13 dez. 2019.

MOURA, Marcos Damião Zanetti de. A quem cabe aplicar as Leis nº 5.970/73 e 6.174/74 nos casos de acidentes de trânsito? **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 12, n. 1420, 22 maio 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9903>. Acesso em: 30 maio 2020.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Folha informativa - Acidentes de trânsito**. 2019. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779. Acesso em: 05 jun. 2020.

SUPERIOR TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário nº 1.050.631, Decisão Válida Para O Estado do Sergipe. Relator: Ministro Gilmar Mendes. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília, 28 set. 2017.