

Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP) - Cel QOPM Artur Rodrigues de Moraes, e que em tela, colocam em risco sociedade e a ordem pública;

19. CONSIDERANDO as declarações das testemunhas no Procedimento Investigatório Criminal nº 004/2012/2ªPJM de 28/11/2012, que tramita na 2ª Promotoria de Justiça Militar, o qual visa apurar supostas irregularidades no Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP), onde expõe as irregularidades detectadas nas operações internas e externas do GRAESP, as quais colocam em risco a integridade física de pilotos e tripulantes, assim como, a ordem pública e econômica da sociedade;

20. CONSIDERANDO que existem aeronaves locadas sendo empregadas em operações aéreas do GRAESP/SEGUP-PA e que os pilotos comandantes dessas aeronaves são funcionários de empresa privada, locatária das aeronaves (Designação de Pilotos para o GRAESP/SEGUP-PA), o que afronta dispositivos constitucionais (Art. 144 da Constituição Federal) e a legislação aeronáutica em vigor (Regulamentação Brasileira de Homologação Aeronáutica- RBHA 91, Subparte "K"), uma vez que esses pilotos não fazem parte de qualquer um dos Órgãos do Sistema de Segurança Pública, representando sérios riscos para a segurança das operações em virtude da falta de certificação e de respaldo legal de que esses comandantes, além de habilitação de piloto, apresentam o perfil profissional adequado para atuar como agente de segurança pública, o que requer preparação específica e só pode ser atestado após a conclusão de todas as fases do processo admissional em uma das instituições que integram a Sistema de Segurança Pública no Brasil, ou seja: concurso público, curso de formação regular específico e estágio probatório;

21. CONSIDERANDO que a Direção do GRAESP, informou à esta Promotoria Militar que todos os pilotos do GRAESP haviam sido aprovados em processos seletivos internos realizados nas suas respectivas instituições (Polícia Militar - PM, Bombeiros Militar - BM e Polícia Civil - PC), que todos os pilotos possuíam habilitação de Piloto Comercial - PC, porém, conforme consta nos autos do Procedimento Investigatório Criminal nº 004/2012/2ªPJM de 28/11/2012, que tramita na 2ª Promotoria de Justiça Militar, o referido Diretor emitiu Certidões totalmente contrárias às suas informações iniciais que comprovam a participação de quatro oficiais da PM, que não constam na lista de aprovados no processo de Seleção ao Curso de Especialização de Oficiais Piloto Policial Militar/2004 (Aditamento ao BG nº 142 de 04/09/2004), além do que referidos oficiais, voaram mais de 415 horas (Resumo de Horas de Vãos e Certidões emitidas pelo GRAESP), em aeronaves do Sistema de Segurança Pública, configurando irregularidades, pois sendo habilitados somente como pilotos privados, desempenhando a função de segundo piloto em comando, contrariavam a legislação aeronáutica em vigor (RBHA 91, Subparte "K", 91.957 - TRIPULAÇÕES) e a Lei nº 7.584, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2011, que dispõe sobre a reestruturação organizacional da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social - SEGUP, em função de ambas as leis estabelecerem que o piloto em comando e o segundo piloto em comando da aeronave devem possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (categoria superior à de piloto privado), ou seja, os referidos oficiais participaram de operações aéreas de segurança pública e de defesa civil sem estarem devidamente habilitados, colocando em risco as vidas dos tripulantes, o patrimônio público e as vidas e os patrimônios de pessoas em solo. Desta forma era superestimado o risco associado à determinada ação ou condição perigosa, não racionalizando a avaliação do potencial de gravidade, correndo riscos desnecessários e assumindo-os sem razão e de forma irresponsável;

22. CONSIDERANDO a existência de oficiais habilitados que voaram 51,5 horas, desempenhando a função de aluno piloto, visando à complementação de horas de voo para habilitação como piloto comercial, contrariando a legislação aeronáutica em vigor (RBHA 91, Subparte "K", 91.959 - Habilitação, Treinamento e Proficiência), que estabelece que os Órgãos podem formar seus próprios tripulantes desde que possuam cursos homologados, o que não é o caso do GRAESP, o que desta forma, colocaram em risco a segurança das operações pela falta de estrutura para a formação aeronáutica e pelo imprevisto que representam riscos para a segurança de voo, podendo ocasionar acidentes ou incidentes aéreos;

23. CONSIDERANDO a existência de oficial que utilizou horas de voos ilegais para complementar o seu processo para o "check" como piloto comercial, conforme Termo de depoimento, PMJM/PME Fls 228, o que representa falta de compromisso com a legislação e a cultura aeronáutica, postura esta que contribui de forma negativa para a cultura organizacional e representa riscos para a segurança de voo;

24. CONSIDERANDO que os Diretores do GRAESP, o Coordenador de Operações Aéreas do GRAESP, os Comandantes das aeronaves do GRAESP, o Secretário Adjunto da SEGUP, e os Operadores Aéreos (PM, CBM e SEGUP) permitiram que Pilotos Privados (não militares ou assemelhados) participassem de operações aéreas e instruções que contrariaram, de forma contumaz, os dispositivos previstos na lei de criação do GRAESP e na legislação aeronáutica em vigor, configurando uma estrutura Organizacional despreocupada com a legalidade e com a segurança das operações;

25. CONSIDERANDO que existem materialidades de irregularidades na Coordenadoria de Manutenção das aeronaves do GRAESP, referentes à pintura do helicóptero prefixo PR-MJY, realizada pela Empresa M. MOTOS, que não possui Certificação de Homologação de Empresa- CHE, requisito necessário para a manutenção de aeronaves de segurança pública (RBHA 91, Subparte "K", 91.965 - MANUTENÇÃO DAS AERONAVES), e referentes à aquisição e emprego operacional de um rebocador tanque que não atende aos requisitos da ABNT, o que não permite que seja emplacado pelo DETRAN, não podendo, também, trafegar em vias públicas, além de não possuir homologação aeronáutica, contudo, o referido equipamento foi empregado, no município de Salinas para abastecer o helicóptero do GRAESP que operou naquele evento, e na viagem de retorno para Belém, sofreu avarias em uma das rodas que veio a se desprender

do referido veículo, PMJM/PME fls. 229, episódios estes que implicam em graves riscos para as tripulações.

26. CONSIDERANDO que os episódios elencados ressaltam a baixa consciência situacional, a complacência, a pressão conjuntural, a falta de planejamento, a falta de padronização de procedimentos, a falta de fiscalização e controle sobre as operações, a falta de Gerenciamento de Recursos de Equipe para a segurança de voo, a falta de preocupação e respeito para com a legalidade da operação, a falta de padrões para a incorporação de pilotos, mecânicos e tripulantes operacionais, a falta de Procedimento Operacional Padrão - POP. Todos esses fatores são contribuintes e evidenciam uma cultura organizacional insensível e nociva à doutrina de segurança de voo e que, quando presentes simultaneamente, como é o caso, agravam sobremaneira os riscos da operação e potencializam as consequências em caso de ocorrência de acidentes ou incidentes, podendo trazer sérios prejuízos para a qualidade dos serviços prestados, limitações operacionais, perda de equipamentos (aeronaves e acessórios), lesões graves e/ou mutilações, sobretudo o que mais nos preocupa: perdas de vidas humanas das tripulações e de pessoas em solo;

27. CONSIDERANDO que há oficiais pilotos do GRAESP, em tese, prestando serviços de piloto para empresas aéreas privadas, não abstenendo-se de fazer uso do posto para obter facilidades pessoais de qualquer natureza ou para encaminhar negócios particulares ou de terceiros;

28. CONSIDERANDO que o exercício do segundo emprego prestado e remunerado (bico), tem tomado proporções indesejáveis, principalmente quando, atraídos pela possibilidade de ganhar mais do que recebem no serviço público, e que o exercício da segunda atividade remunerada (bico) atenta contra o ordenamento jurídico vigente, sendo oportuno salientar que há dois aspectos negativos a ser observado: a) excessivo desgaste físico do piloto que exerce atividade paralela, com o sacrifício de sua folga semanal e de seu descanso diário, podendo isso ocasionar incidentes e/ou acidentes aéreos, assim como, o absentismo ou reformas prematuras por incapacidade. Deve-se levar em conta, ainda, a sensível inibição dos reflexos do piloto durante o cumprimento de suas atividades no GRAESP, aumentando o risco pessoal e o de terceiros, principalmente se ele for piloto militar; b) Comprometimento da imagem da Instituição, pois o piloto militar não desempenha com eficiência as atividades atinentes a sua profissão e, certo de que não será demitido, dedica-se ao patrão que tem condição de lhe pagar melhor e relega a Instituição e sua missão principal;

29. CONSIDERANDO que militar tem, inegavelmente, um **dever** para com o Estado e Corporação, devendo cumprir as missões que lhe forem confiadas, dentre as quais a de trabalhar nos dias, horários e locais previamente estabelecidos, além da possibilidade constante, de ser colocado em situação de prontidão (estado de alerta de uma Unidade Militar) ou do GRAESP, sempre e pelo tempo que for necessário quando ocorrer uma anormalidade na ordem pública que a sua Corporação é encarregada de preservar (CF/88, art. 144). A atividade militar não se resume ao serviço diário, ela se revela durante as vinte e quatro horas do dia, ainda que, não se encontre o militar em serviço;

30. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 102/2012 - SERIPA-I, o quantitativo de servidores no GRAESP é insuficiente para desempenhar as funções técnicas-operacionais do organograma do mesmo, causando grande acúmulo de funções administrativas e operacionais, o que gera um frequente e maior potencial de risco no setor de operação e manutenção;

31. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 103/2012 - SERIPA-I, não existe no GRAESP, um Programa de Instrução e Manutenção Operacional - PIMO, aprovado para tripulantes (piloto, operador de equipamentos e mecânico), visando proporcionar economia no emprego dos meios aéreos, em sintonia com a correta manutenção operacional de todos os tripulantes, incluindo mecânicos, o que gera um ocasional e maior potencial de risco no setor de manutenção e operação;

32. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 104/2012 - SERIPA I, os pilotos da empresa Helisul estão realizando missões aeropoliciais e de resgate nas bases operacionais do GRAESP, sem terem formação em operações aeropoliciais e resgate que envolvem um elevado risco, já que as aeronaves voam a baixa altura, próximas a obstáculos e em perseguição a suspeitos em terra e realizam pousos em locais de difícil acesso, missão muito diferenciada da rotina de pilotos da empresa Helisul e que são específicas do GRAESP, gerando um ocasional e maior potencial de risco no setor de operação;

33. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 105/2012 - SERIPA I, a formação de pilotos do GRAESP no novo equipamento, o helicóptero EC-130 B-4, será realizada por instrutores da empresa Helisul sem formação no tipo de missão realizado pelo GRAESP que é segurança pública e defesa civil, e que o instrutor da empresa Helisul não possuindo formação no tipo de missão realizada pelo GRAESP, incompleta será a formação sem conciliar a doutrina à operação na aeronave, gerando um ocasional e maior potencial de risco no setor de operação;

34. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 106/2012 - SERIPA I, as instalações do GRAESP não estão ergonomicamente adequadas para comportar todo o efetivo administrativo e operacional da unidade aérea, originando consideráveis riscos a saúde do trabalhador, postura inadequada, estresse, iluminação inadequada, prolongada exposição ao sol, ruídos muitos altos, entre outros, o que gera um frequente e menor potencial de risco nos setores de operações, manutenção e segurança de voo;

35. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA

- Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 107/2012 - SERIPA I, diversas missões do GRAESP são realizadas com voos sobre os rios da Amazônia, e alguns tripulantes do GRAESP não possuem Treinamento de Escape em Aeronave Submersa e, os que possuem estão com validade expirada. Na hipótese de um acidente sobre a água, o que já ocorreu em 2008, terá suas chances de sobrevivência significativamente diminuídas, o que gera um remoto e maior potencial de risco nos setores de operações e segurança de voo;

36. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 108/2012 - SERIPA I, nenhum tripulante do GRAESP realizou Treinamento Fisiológico, sendo a atividade aérea exercida em um ambiente hostil ao ser humano, seu organismo está exposto a uma série de alterações fisiológicas desencadeadas pela altitude, tendo a tripulação que reconhecer essas modificações fisiológicas para que, diante delas, possam atuar preventivamente de maneira a minimizar seus efeitos, evitando acidentes aeronáuticos, o que gera um frequente e insignificante potencial de risco nos setores de operações e segurança de voo;

37. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 109/2012 - SERIPA I, não há médico de aviação no GRAESP com curso no CENIPA. A presença desse profissional médico é de fundamental importância para a segurança de voo da unidade aérea, pois pode diagnosticar e tratar a hipóxia de altitude, distúrbios da variação de pressões, frio das alturas, ruídos e vibrações, acelerações, desorientações aerospaciais e stress inerentes ao exercício da atividade aérea, o que gera um remoto e menor potencial de risco no setor de operações;

38. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 110/2012 - SERIPA I, não há médico no GRAESP com Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos-Fator Humano (CPAA-FH) oferecido pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que destina-se a capacitar profissionais que atuam na prevenção e investigação de ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos relacionados ao Fator Humano Aspecto Médico ou Aspecto Psicológico no âmbito do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);

39. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 111/2012 - SERIPA I, não há Psicólogo de aviação no GRAESP para atuar junto à equipe de trabalho, observando o clima e a cultura organizacional, realizando avaliação de desempenho e acompanhamento de pessoal; verificando as condições latentes que possam contribuir para um acidente, dentre outros que possam gerar um remoto e menor potencial de risco no setor de operações;

40. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 112/2012 - SERIPA I, não há no GRAESP, um programa de seleção de pilotos e demais tripulantes, instituído e padronizado para que sejam agregados novos membros à unidade, o que gera um improvável e maior potencial de risco nos setores de segurança de voo e operações;

41. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 113/2012 - SERIPA I, o efetivo atual de pilotos e demais tripulantes do GRAESP não atende às necessidades operacionais, devido ao aumento do número de aeronave, o que está fazendo com que a equipe que operava 03(três) aeronaves, agora opere 05 (cinco), restrição das operações, especialmente em períodos de férias e ausência dos tripulantes, devido o efetivo operacional acumular funções com a área administrativa do grupamento, o que dificulta uma melhor otimização do tempo para que os mesmos possam desenvolver outras atividades, como a elaboração do PIMO. Este quadro poderá acarretar em sobrecarga de trabalho e estresses dos tripulantes e demais funcionários, podendo lhes causar danos à saúde, interferindo em sua produtividade, qualidade do trabalho e segurança das operações, o que pode contribuir também para a ocorrência de um acidente ou incidente aeronáutico, gerando um ocasional e maior potencial de risco nos setores de operação e segurança de voo;

42. CONSIDERANDO que segundo o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SERIPA - Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR 114/2012 - SERIPA I, há tripulantes operacionais que atuam no GRAESP sem o treinamento específico de operador tático aéreo, o que acarreta riscos à vida dos operadores, pois atuam em situações de assalto, tiroteio, etc, apesar da experiência dos operadores, o curso de operador tático é que os qualifica para essa atuação. A ausência dessa qualificação gera um ocasional e maior potencial de risco nos setores de operação e segurança de voo;

43. CONSIDERANDO as deficiências do GRAESP e de suas Bases fora de sede: Marabá, Altamira e Santarém quanto a Necessidades Materiais, de Recursos Humanos, Administrativos e Operacionais como: Espaço físico para hangaragem, briefing e debriefing com a tripulação; ausência de escada com plataforma para manutenção e limpeza das pás e da aeronave em geral; máquinas de pressão de água para lavagem das aeronaves; unidades móveis de abastecimento; Definição das operações possíveis a serem realizadas pelas unidades aéreas fora de sede do GRAESP, bem como definição da composição de tripulação em razão da integração institucional; Definição da configuração mínima demandada; ausência de comunicação terra/ar entre viaturas operacionais e aeronaves; Revisão de Procedimentos Operacionais de Padrão - POP existentes, assim como confecção de novos, que abranjam todas as atividades desenvolvidas pelas unidades aéreas do GRAESP, bem como sua efetiva aplicação; Criação de programas de treinamentos continuados como Doutrina Institucional do GRAESP para Segurança de Voo, conforme legislação do SIPAER (NSMA 3-3); Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - PPA, procedimentos de emergência, carga externa, manuseio de bambi-bucket e de