

manuseio de armamento a bordo de aeronaves; Treinamento de UTEPAS (escape de plataforma submersa); Instalação de Central de Comunicação de Rádio com linha privada com o CIOP e terminal de visualização de ocorrências do CIOP na sala de operações, visando atendimento eficiente das ocorrências; EPI's para aeronautas;

44. CONSIDERANDO a ausência de Relatórios de Ocorrências de acidentes e incidentes ocorridos desde 2004, quando foi criado o grupamento, e que o número dessas ocorrências é bastante significativo para tão pouco tempo, como por ex: Helicóptero que chocou- se com fio elétrico, tendo prejuízo das pás e revisão na turbina e transmissão; Perda Total da aeronave Estrela azul; Perda total do Motoplano, por aterrissagem sem trem de pouso; Perda Total da Aeronave Resgate 01 e uma (01) turbina queimada que até apresente data, encontra-se sem conserto;

45. CONSIDERANDO a ausência de decisão dos gestores do GRAESP, pois os erros não foram corrigidos e os imprevistos continuam e que se não houver mudança em relação aos procedimentos, mais acidentes virão e talvez com perdas de vidas, o que gera um frequente e maior potencial de risco nos setores de operação, manutenção e segurança de voo;

46. CONSIDERANDO que o Gerenciamento de Risco (ferramenta indispensável para a Segurança de Voo) propõe que prevenir acidentes é fundamental em qualquer organização. Contudo, os acidentes não ocorrem por acaso, na verdade, são os resultados da ausência de avaliação e controle dos riscos envolvidos na operação. Sabendo-se que todo acidente aeronáutico é o resultado de uma sequência de eventos, sendo possível evitar o sinistro por meio do controle dos conhecidos "fatores contribuintes";

47. CONSIDERANDO que os riscos são partes integrantes de qualquer atividade, e que também é certo que tais riscos devem ser identificados, avaliados e controlados, sendo nesse contexto que o Processo de Gerenciamento do Risco surge como uma eficaz ferramenta, colocada à disposição dos dirigentes, administradores e executivos para a prevenção dos acidentes e incidentes, consistindo na identificação e no controle da sua fonte geradora;

48. CONSIDERANDO que por princípios básicos, o risco torna-se elemento inerente à atividade aérea e o seu adequado tratamento requer métodos específicos, que considerem a complexa relação Homem-Meio-Máquina, e que para tal, certos aspectos são básicos no emprego do processo de gerenciamento do risco;

49. CONSIDERANDO que é importante saber que a percepção do risco tende a ser diferente entre as pessoas, e que o profissional da área de prevenção de acidentes, muitas vezes, tende a superestimar o risco associado à determinada ação ou condição perigosa, pois o mesmo visualiza o pior cenário possível, racionalizando sua avaliação do potencial de risco, de sorte a não inviabilizar o andamento da operação e que não se deve correr riscos desnecessários, que nada contribuem para o cumprimento das missões do GRAESP, e que assumir riscos sem razão é jogar, de forma irresponsável, com vidas e equipamentos de alto valor;

50. CONSIDERANDO que o gerenciamento do risco no GRAESP deve ser voltado, primordialmente, para os aspectos incomuns ou complexos da atividade a ser desenvolvida, podendo ser aplicado em diferentes níveis: No nível elementar, parte-se da consideração mental do processo de gerenciamento durante a estimativa dos perigos, decidindo-se com base numa avaliação sumária do nível de risco. Adicionando-se tempo e o uso de tabelas, fazendo uma avaliação mais completa, chegando-se a uma decisão deliberada e, quando a complexidade e a importância da atividade justificarem, deve-se lançar mão da técnica de trabalho de grupo, atingindo-se uma análise quantitativa e qualitativa do nível de risco envolvido, avaliando de quão negativo será o resultado de um dado evento, caso ocorra, podendo ser medida em termos de mortes, ferimentos, perda de tempo e equipamento, implicações políticas, publicidade adversa, etc;

51. CONSIDERANDO a convivência com o perigo e que tal parâmetro leva em conta o volume de atividade, considerando fatores como o tempo, a quantidade de equipamento, a repetição de exercícios e o número de pessoas envolvidas. A tarefa desenvolvida é a base para a exposição;

52. CONSIDERANDO que toda condição real ou potencial que possa resultar em acidente e que a medida da insegurança, pode ser quantificada através da combinação da probabilidade de ocorrência e dos resultados de um determinado evento, caso ocorra e que quanto mais provável o evento e graves seus possíveis resultados, maior será a risco;

53. CONSIDERANDO que a identificação e o controle do risco, conforme parâmetros de probabilidade de ocorrência, gravidade dos resultados e exposição ao perigo, que conduzem à sua classificação, variando de muito elevado a inexistente e que para o controle do risco, os parâmetros, definidos pelo operador, são o adiantamento, a modificação ou mesmo o cancelamento das atividades e que, em face de situações que exigem decisões imediatas, a aplicação do processo requer apenas a consideração dos riscos envolvidos, permitindo a adoção de medidas para a redução parcial da demanda operacional, adicionando-se tempo e técnicas específicas, chegando-se ao gerenciamento do risco deliberado, o que nesse nível, seguem-se todas as etapas do processo como: concepção da missão, identificação dos perigos, avaliação do risco, proposição de ações corretivas, revisão das propostas e implementação das ações, e que com maior envolvimento de tempo e pessoal, atinge-se o nível mais profundo de emprego do processo quando se somam às etapas mencionadas às técnicas de trabalho de grupo, tendo maior coordenação entre especialistas, testes da operação em escala reduzida, etc;

54. CONSIDERANDO que em realidade, o risco potencial é um subproduto do desenvolvimento das atividades expresso em termos de Probabilidade e Severidade, tomando como referência a pior condição possível e que, nem todos os riscos podem ser eliminados, nem todas as medidas imagináveis de mitigação de riscos são economicamente factíveis;

55. CONSIDERANDO que a probabilidade de que o perigo produza um evento de consequências prejudiciais em caso de que se

permita que as condições inseguras subjacentes persistam e que, a expectativa de consequências prejudiciais aumenta com a maior exposição a condições inseguras, por isso a exposição deve considerar-se como outra dimensão de probabilidade, e que a avaliação de riscos supõe considerar tanto a probabilidade como a gravidade de toda consequência prejudicial, assim, determinando-se o potencial de perdas;

56. CONSIDERANDO que a probabilidade de consequências prejudiciais, independentemente dos métodos analíticos empregados, deve se avaliar a probabilidade de causar prejuízos ou danos;

57. CONSIDERANDO a gravidade das consequências do evento, uma vez determinada a probabilidade do evento, deve-se avaliar a natureza das consequências prejudiciais em caso de que o evento ocorra realmente e que, as consequências possíveis regem o grau de urgência da medida de segurança operacional requerida;

58. CONSIDERANDO que a instituição deve definir severidade, considerando os efeitos sobre: Bens, Finanças, Responsabilidade, Pessoas, Meio-ambiente, Imagem, Confiança do público;

59. CONSIDERANDO a aceitabilidade dos riscos, a partir da avaliação dos mesmos, podendo-se dar a estes uma ordem de prioridade para a segurança das Operações Aéreas de Segurança Pública;

60. CONSIDERANDO que na Mitigação de Riscos, não existe uma segurança na atividade aérea absoluta, devendo os riscos ter que serem mantidos no nível mais baixo possível e que, quando se considera que o risco é intolerável ou tolerável, é necessário introduzir ações mitigadoras, pois quanto mais elevado o risco, maior será a urgência, haja vista que, o nível de risco pode ser diminuído, seja reduzindo a gravidade das possíveis consequências e as probabilidades de que ocorra ou a exposição a esse risco;

61. CONSIDERANDO os dados do Relatório de Vistoria de Segurança de Voo - Nº12/VSV/2012 realizado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA das condições observadas no Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP), em 21NOV2012 e emitida em 27NOV2012 pelo Cel. Av. R1 Márcio Luis Sabbião Rodrigues - ASV 93.091 ao Sr. Diretor do GRAESP;

62. CONSIDERANDO o disposto nos artigos 2º VII e 4 IX, da resolução nº 20 do Conselho Nacional do Ministério Público, resolve:

RECOMENDAR:

Que sejam suspensas as Operações Aéreas de Segurança Pública e de Defesa Civil do Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP), até a adoção integral das Ações Mitigadoras Recomendadas - AMR exarada no Relatório de Vistoria de Segurança de Voo - Nº12/VSV/2012 realizado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA das condições observadas no Grupamento Aéreo de Segurança Pública (GRAESP), em 21NOV2012 e emitida em 27NOV2012 pelo Cel. Av. R1 Márcio Luis Sabbião Rodrigues - ASV 93.091 ao Sr. Diretor do GRAESP e outras AMR da ANAC mais recentes;

1. Que seja aumentado a dotação de militares ou servidores do Estado para serem alocados na aérea administrativa, conforme AMR 102/2012 - SERIPA I;

2. Que seja confeccionado, aprovado e implementado, dentro da urgência que o caso requer, um programa de Instrução e Manutenção Operacional - PIMO, conforme AMR 103/2012 - SERIPA I;

3. Que seja feito um estágio de adaptação para segurança pública e defesa civil para os pilotos da empresa Helisul, que participam das missões do GRAESP, conforme AMR 104/2012 - SERIPA I;

4. Que os instrutores da empresa Helisul, do equipamento EC-130 B-4, realizem o estágio de adaptação para a segurança pública e defesa civil, antes de ministrarem instrução aos pilotos do GRAESP no novo equipamento, conforme AMR 105/2012 - SERIPA I;

5. Que sejam enviados esforços no intuito de disponibilizar instalações mais adequadas, com número suficiente de estações de trabalho para comportar o efetivo completo, equipamentos que provenham celeridade e confiabilidade aos processos da organização e salas com boa iluminação e ventilação, atendendo melhor às operações do GRAESP, conforme AMR 106/2012 - SERIPA I;

6. Que sejam providos meios para que todos os triplantes realizem o treinamento UTEPAS (Unidade de Treinamento de Escape em Aeronave Submersa) e mantenham-se atualizados. O treinamento é realizado na cidade de São Pedro da Aldeia, pela Marinha do Brasil, conforme AMR 107/2012 - SERIPA I;

7. Que sejam providos meios para que todos os triplantes realizem o Treinamento Fisiológico realizado em um único dia, na Universidade da Força Aérea, na cidade do Rio de Janeiro, por intermédio do Estado-Maior da Aeronáutica, conforme AMR 108/2012 - SERIPA I;

8. Que sejam providos meios para que o GRAESP tenham em seu efetivo um médico com Curso de Medicina Aeroespacial oferecido pela Universidade Força Aérea, na cidade do Rio de Janeiro, por intermédio do Estado-Maior do Comando da Aeronáutica, conforme AMR 109/2012 - SERIPA I;

9. Que sejam providos meios para que o GRAESP tenham em seu efetivo um(a) profissional médico(a) com o Curso de Fator Humano-Aspecto Médico oferecido pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), conforme AMR 110/2012 - SERIPA I;

10. Que sejam providos meios para que o GRAESP tenham em seu efetivo um(a) profissional médico(a) com o Curso de Fator Humano-Aspecto Psicológico oferecido pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), para atender ao seu efetivo, conforme AMR 111/2012 - SERIPA I;

11. Que seja adotado um Programa de Recrutamento e Seleção de Tripulantes, para futuras contratações para o Quadro Operacional do GARESP, conforme AMR 112/2012 - SERIPA I;

12. Que sejam enviados esforços no intuito de aumentar o efetivo operacional do GARESP, conforme AMR 113/2012 - SERIPA I;

13. Que sejam enviados esforços no intuito de disponibilizar o treinamento específico de operador tático aéreo aos tripulantes operacionais do GRAESP, conforme AMR 114/2012 - SERIPA I;

14. Que sejam observadas rigorosamente as prescrições contidas nas legislações do Ministério da Defesa - Aeronáutica, referendadas pelas demais legislações complementares e correlatas;

15. A adoção do Sistema de Comando de Incidentes (SCI): que é uma ferramenta de gerenciamento que tem como objetivo a estabilização do incidente e a proteção da vida, da propriedade e do meio ambiente, da qual o Corpo de Bombeiros Militar e a Coordenadoria de Defesa Civil - CEDEC deverão utilizar na execução de todas as atividades preventivas, operacionais e de segurança nas ações e operações do GRAESP;

16. Que considere as particularidades dos órgãos envolvidos nos ações e operações de Segurança Pública e de Defesa Civil, devendo a Polícia Militar e Civil, juntamente com o Corpo de Bombeiros Militar e a Coordenadoria de Defesa Civil - CEDEC adotar os princípios que permitem assegurar o deslanche rápido, coordenado e efetivo dos recursos, minimizando a alteração das políticas e dos procedimentos operacionais próprios das instituições envolvidas, os quais são: Terminologia comum; Comunicações integradas; Comando unificado; Alcance de controle; Plano de ação no incidente; Instalações padronizadas; Organização modular; Cadeia de comando e Manejo integral dos recursos;

17. Que o não cumprimento das recomendações acima referidas importará na tomada das medidas judiciais cabíveis, contra os agentes que, por ação ou omissão, violarem ou permitirem a violação dos direitos nas legislações apontadas, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

FIXO:

1. prazo de 10 (dez) dias, contados do recebimento da presente, para que a Secretaria Estadual de Segurança Pública do Pará, informem acerca do acatamento da presente RECOMENDAÇÃO;

2. Publique-se no Diário Oficial do Estado do Pará e Boletim Interno, para efeito de ampla divulgação adequada e imediata do conteúdo da presente Recomendação.

Belém, 06 de Maio de 2013.

ARMANDO BRASIL TEIXEIRA

2º Promotor de Justiça Militar

NELSON PEREIRA MEDRADO

3º Promotor de Justiça de Direitos Constitucionais Fundamentais,

Defesa do Patrimônio Público da Moralidade Administrativa

DIÁRIA

NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 526536

PORTARIA: 2636/2013-PG

Objetivo: PARTICIPAR DO "1º SIMPÓSIO BRASILEIRO CONTRA A IMPUNIDADE"

Fundamento Legal: ART. 117 DA L.C.E. Nº 057/2006.

Origem: BELEM/PA - BRASIL

Destino(s): BRASILIA/DF - Brasil<br

Servidor(es): 556440/GERALDO DE MENDONÇA ROCHA (PROCURADOR DE JUSTIÇA) / 2.5 diárias (Completa) / de 22/04/2013 a

25/04/2013<br

Ordenador: MARCOS ANTONIO FERREIRA DAS NEVES

DIÁRIA

NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 526542

PORTARIA: 2637/2013-PG

Objetivo: REALIZAR A SEGURANÇA PESSOAL DA PROMOTORA DE JUSTIÇA CRISTINA MARIA DE QUEIROZ COLARES

Fundamento Legal: ART. 145, DA LEI ESTADUAL N.º 5.810, DE 24/1/1994, LEI ESTADUAL N.º 5.119, DE 16/5/1984, LEI ESTADUAL N.º 7.551, DE 14/9/2011 E RESOLUÇÃO N.º 008/2011-CPJ, DE 30/6/2011.

Origem: BELEM/PA - BRASIL

Destino(s): GARRAFÃO DO NORTE/PA - Brasil

SÃO MIGUEL DO GUAMA/PA - Brasil<br

Servidor(es): 333065/MANOEL FREITAS DE MOURA (SARGENTO PM) / 4.5 diárias (Completa) / de 06/05/2013 a 10/05/2013<br

Ordenador: MARCOS ANTONIO FERREIRA DAS NEVES

DIÁRIA

NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 526386

PORTARIA: 2629/2013-PG

Objetivo: REALIZAR INSPEÇÕES ORDINÁRIAS.

Fundamento Legal: ART. 117 DA L.C.E. Nº 057/2006.

Origem: BELEM/PA - BRASIL

Destino(s): BAIÃO/PA - Brasil

MONTE ALEGRE/PA - Brasil

SANTARÉM/PA - Brasil<br

Servidor(es): 999400/LUIZ MÁRCIO TEIXEIRA CYPRIANO (PROMOTOR DE JUSTIÇA) / 5.5 diárias (Completa) / de 12/05/2013 a

17/05/2013<br

Ordenador: MARCOS ANTONIO FERREIRA DAS NEVES

DIÁRIA

NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 526388

PORTARIA: 2630/2013-PG

Objetivo: REALIZAR INSPEÇÕES ORDINÁRIAS.

Fundamento Legal: ART. 117 DA L.C.E. Nº 057/2006.

Origem: BELEM/PA - BRASIL

Destino(s): SANTARÉM/PA - Brasil<br

Servidor(es): 999400/LUIZ MÁRCIO TEIXEIRA CYPRIANO (PROMOTOR DE JUSTIÇA) / 5.5 diárias (Completa) / de 12/05/2013 a

17/05/2013<br

Ordenador: MARCOS ANTONIO FERREIRA DAS NEVES

DIÁRIA

NÚMERO DE PUBLICAÇÃO: 526396

PORTARIA: 2631/2013-PG

Objetivo: ATUAR NA PROMOTORIA DE JUSTIÇA.

Fundamento Legal: ART. 117 DA L.C.E. Nº 057/2006.

Origem: PARAGOMINAS/PA - BRASIL

Destino(s): BONITO/PA - Brasil<br

Servidor(es):