



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL
RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2014

BRASÍLIA / 2015



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL
RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2014

Relatório de Gestão do exercício de 2014 apresentado aos órgãos de controle interno e externo como prestação de contas anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa TCU nº 134/2013 e da Portaria TCU nº 90/2014 e das instruções publicadas na página da intranet do Centro de Controle Interno da Aeronáutica.

BRASÍLIA / ABRIL DE 2015

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. IDENTIFICAÇÃO E ATRIBUTOS DAS UNIDADES JURISDICIONADAS CUJAS GESTÕES COMPÕEM O RELATÓRIO	11
2.1. Identificação da unidade jurisdicionada	11
2.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade	14
2.3. Organograma Funcional	15
2.4. Macroprocessos finalísticos	23
3. INFORMAÇÕES SOBRE A GOVERNANÇA	26
3.1. Estrutura de Governança	27
3.2. Atuação da unidade de auditoria interna	28
3.3. Sistema de Correição	28
3.4. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos	29
3.5. Remuneração Paga a Administradores	32
4. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE	34
4.1. Canais de acesso do cidadão	34
4.2. Carta de Serviços ao Cidadão	34
4.3. Mecanismos para medir a satisfação dos produtos e serviços	34
4.4. Acesso às informações da unidade jurisdicionada	34
4.5. Avaliação do desempenho da unidade jurisdicionada	34
4.6. Medidas Relativas à acessibilidade	34
5. PLANEJAMENTO DA UNIDADE E RESULTADOS ALCANÇADOS	36
5.1. Planejamento da unidade	36
5.2. Programação orçamentária e financeira e resultados alcançados	40
5.3. Informações sobre outros resultados da gestão	42
5.4. Informações sobre indicadores de desempenho operacional	42
5.5. Informações sobre custos de produtos e serviços	45
6. GESTÃO DE FUNDOS DO CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA UNIDADE	46
7. TÓPICOS ESPECIAIS DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA	48
7.1. Programação e Execução das despesas	48
7.2. Despesas com ações de publicidade e propaganda	52
7.3. Reconhecimento de Passivos por insuficiência de créditos ou recursos	52
7.4. Movimentação e os saldos de restos a pagar de exercícios anteriores	52
7.5. Transferências de Recursos	53
7.6. Suprimento de Fundos	53
7.7. Renúncias sob a Gestão da UJ	53
7.8. Gestão de Precatórios	53
8. GESTÃO DE PESSOAS, TERCEIRIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA E CUSTOS RELACIONADOS	54
8.1. Estrutura de pessoal da unidade	54
8.2. Contratação de mão de obra de apoio e de estagiários	61
8.3. Contratos vigentes	64
9. GESTÃO DO PATRIMÔNIO MOBILIÁRIO E IMOBILIÁRIO	66
9.1. Gestão do Patrimônio Imobiliário	67
9.2. Bens Imóveis Locados de Terceiros	67
10. GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	68
10.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI)	68
11. DO USO DOS RECURSOS RENOVÁVEIS E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	70
11.1. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental	70
12. ATENDIMENTO DE DEMANDAS DE ÓRGÃO DE CONTROLE	72

12.1. Tratamento de deliberações exaradas em acórdão do TCU	72
12.2. Tratamento de Recomendações do Órgão de Controle Interno (OCI)	72
12.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecida na Lei nº 8.730/93.....	72
12.4. Medidas Adotadas em Caso de Dano ao Erário.....	72
12.5. Alimentação SIASG E SICONV	72
13. INFORMAÇÕES CONTÁBEIS	74
14. OUTRAS INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO	76
15. CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
ANEXOS E APÊNDICES.....	80

LISTA DE QUADROS

Quadro A.1.1.1 – Identificação da UJ – Relatório de Gestão Individual	11
Quadro A.1.3 – Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas	15
Quadro A.1.4 – Macroprocessos Finalístico	23
Quadro A.3.4 – Avaliação do Sistema de Controles Internos da UJ	29
Quadro A.5.2.3.1 – Ações de responsabilidade da UJ – OFSS	41
Quadro A.7.1.2.1 – Movimentação Orçamentária Interna por Grupo de Despesa	48
Quadro A.7.1.3.5 – Despesas por Modalidade de Contratação– Créditos de Movimentação	49
Quadro A.7.1.3.6 – Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação	50
Quadro A.7.4–Restos a Pagar inscritos em Exercícios Anteriores	52
Quadro A.8.1.1.1 – Força de Trabalho da UJ	54
Quadro A.8.1.1.2 – Distribuição da Lotação Efetiva	55
Quadro A.8.1.1.3 – Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UJ	55
Quadro A.8.1.3 – Custos do pessoal.....	59
Quadro A.8.2.1.1 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	61
Quadro A.8.2.1.2 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	62
Quadro A.8.2.1.3 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	62
Quadro A.8.2.1.4 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	63
Quadro A.8.2.1.5 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	63
Quadro A.10.1 – Contratos na Área de Tecnologia da Informação em 2014.....	68
Quadro A.11.1 – Aspectos da Gestão Ambiental.....	70
Quadro A.12.3 – Demonstrativo do cumprimento, por autoridades e servidores da UJ, da obrigação de entregar a DBR	72

1. INTRODUÇÃO

As várias ações de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, realizadas no presente exercício, e também aquelas previstas para o ano de 2015 têm como meta o cumprimento da missão do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), qual seja: **“promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira”**.

Nesse contexto, além de capacitar profissionais para atuarem no Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), as atividades de pesquisa e de campo devem ser constantes, tanto por parte do CENIPA, elo central do SIPAER, como pelos Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes (SERIPA) e, ainda, de todos os elos sistêmicos da comunidade aeronáutica brasileira.

Ao longo de 2014, o CENIPA, Órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), formou em seus cursos, cerca de 1.600 novos investigadores e elementos credenciados, civis e militares, escudados em sólidos preceitos deontológicos, conduta desvelada e minudente, que atuarão em suas organizações como elos na mobilização de todos os esforços na diminuição dos índices de acidentes. Os resultados de todo esse esforço poderão ser aquilatados também nas ações de prevenção que serão levadas a termo por essa miríade de profissionais.

Ressalta-se, também, com especial relevo, a capacitação tecnológica e de pessoal instalado em 2014, no Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo do CENIPA, única instalação desse tipo e finalidade na América do Sul, que permite a leitura dos gravadores de voo, conhecidos como “caixas preta”, seriamente danificados ou que permaneçam submersos, imprescindíveis na elucidação dos fatores contribuintes de acidentes aeronáuticos. A expertise dos técnicos e qualidade da infraestrutura do Centro tem sido objeto de consulta de entidades estrangeiras interessadas em conhecer o funcionamento do laboratório.

Nesse mesmo período, o CENIPA também presidiu dois encontros do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), fórum do qual participam diversas entidades da comunidade aeronáutica brasileira, onde diversas questões de segurança de voo foram debatidas, bem como propostas de soluções elaboradas, resultando em ações relevantes para a melhoria dos índices de segurança em todos os campos da atividade aérea do país.

Igual destaque merecem as atividades conduzidas pela Assessoria de Gerenciamento do Risco da Fauna (AGRF) do CENIPA, que além da investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo colisões entre aeronaves e fauna, principalmente com aves, mantém um sistema de reporte e de consulta, assim como um rico banco de dados disponível para a consulta de toda a sociedade brasileira. Esse setor avança nos trabalhos, seguindo uma tendência mundial de aumento da pesquisa, de modo a reduzir acidentes aéreos relacionados a colisões desse tipo, por meio de convênios com órgãos governamentais, aquisição de modernos equipamentos de apoio à investigação e estudos e pesquisas em parcerias com outros países, com o objetivo de promover a troca de experiências de sucesso obtidas.

Outro importante fato, ocorrido em 2014, foi a reorganização da estrutura funcional do CENIPA, que trouxe otimização aos recursos humanos e materiais existentes, assim como propiciou melhorias nos fluxos processuais dos trabalhos de investigação e de prevenção.

Na área de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, em 2014, foram investigadas 232 Ocorrências Aeronáuticas, entre acidentes e incidentes, com a produção dos respectivos Relatórios Finais de Investigação, de um total de 373 processos de investigação em trâmite no CENIPA, e tendo sido emitidas 319 Recomendações de Segurança de Voo. Cada processo de investigação demanda tempo e esforço de equipes multidisciplinares, desde as atividades de pesquisa até a elaboração das análises e conclusões, muitas vezes envolvendo representantes de outros países. Os

dados levantados nas investigações alimentam um banco de dados, gerenciado por uma Assessoria de Estatística (AEST), e subsidiam diversas ações, cujas prioridades e foco são identificados pelo setor de Análise de Tendências, fundamental modalidade de prevenção. A relevante atividade de investigação e suas decorrências fazem parte de um rol de obrigações do Estado Brasileiro, enquanto signatário da Convenção de Chicago e segundo as orientações contidas nas regulamentações (Anexos) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

A gestão de uma organização com tamanha importância, como o CENIPA, exige um enorme esforço de cada um de seus integrantes, cuja dedicação tem se mostrado incansável.

O presente relatório sintetiza, de maneira singela, tal esforço.

2. IDENTIFICAÇÃO E ATRIBUTOS DAS UNIDADES JURISDICIONADAS CUJAS GESTÕES COMPÕEM O RELATÓRIO

2.1. Identificação da unidade jurisdicionada

2.1.1. Relatório de Gestão Individual

Quadro A.1.1.1 – Identificação da UJ – Relatório de Gestão Individual

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica			Código SIORG: 58527
Identificação da Unidade Jurisdicionada			
Denominação Completa: Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos			
Denominação Abreviada: CENIPA			
Código SIORG: 80070	Código LOA: 52911	Código SIAFI: 120106	
Natureza Jurídica: Administração Direta		CNPJ: 00.394.429/0131-99	
Principal Atividade: Defesa		Código CNAE: 8422-1/00	
Telefones/Fax de contato:	(61) 3364-8800	(61) 3365-1004	
Endereço Eletrônico: cenipa@cenipa.aer.mil.br			
Página na Internet: www.cenipa.aer.mil.br			
Endereço Postal: SHIS QI 05 - Área Especial 12 - VI COMAR - Lago Sul - Brasília/DF - CEP: 71615-600			
Normas Relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Normas de criação e alteração da Unidade Jurisdicionada			
<ul style="list-style-type: none"> Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 - Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982 - Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências Decreto nº 6834, de 30 de abril de 2009 - Aprova a Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica 			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura da Unidade Jurisdicionada			
<ul style="list-style-type: none"> Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009 - Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências Portaria Normativa nº 3.005/MD, de 14 de novembro de 2012 - Aprova a Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010 - Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012 - Dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 - Cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e dá outras providências 			

- Portaria nº 2/ GC3, de 5 de janeiro de 2007, cria os Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPAs)
- Portaria nº 357/GC3, de 31 de maio de 2007 - Aprova a edição do ROCA 21-80 “Regulamento de Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos” (SERIPA)
- Portaria nº 490/GC3, de 30 de agosto de 2011 - Aprova reedição do ROCA 21-48 “Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)”
- Portaria nº 676/GC3, de 5 de maio de 2014 - Aprova reedição do ROCA 21-48 “Regulamento do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)”
- Portaria CENIPA nº 91-T/DDOC, de 23 de novembro de 2012 - Aprova a reedição do RICA 21-119, que trata do “Regimento Interno do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)”
- Portaria CENIPA nº 56/CH, de 3 de novembro de 2014 - Aprova a reedição do RICA 21-119, que trata do “Regimento Interno do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)”

Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada

Normas do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA):

- NSCA 3-2 - Estrutura e atribuições dos elementos constitutivos do SIPAER
- NSCA 3-3 - Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira
- NSCA 3-4 - Plano de emergência aeronáutica em Aeródromo
- NSCA 3-6 – Investigação de Ocorrências Aeronáuticas com Aeronaves Militares
- NSCA 3-10 - Formação e Capacitação dos Recursos Humanos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER)
- NSCA 3-12 - Código de Ética do SIPAER
- NSCA 3-13 - Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro

Manuais do Comando da Aeronáutica (MCA):

- MCA 3-3 Manual da Prevenção
- MCA 3-6 Manual de Investigação do SIPAER

Instruções do Comando da Aeronáutica (ICA):

- ICA 3-1 - Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica
- ICA 3-2 - Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aviação Civil
- ICA 3-7 - Relatório Confidencial para Segurança de Voo
- ICA 3-13 - Programa de Supervisão Contínua do SIPAER quanto aos Indicadores de Conformidade das Auditorias da OACI
- ICA 3-15 - Atendimento ao SIPAER em Atividade de Pesquisa no DCTA

Plano do Comando da Aeronáutica (PCA):

- PCA 3-2 - Plano Básico de Gerenciamento do Risco Aviário - PBGRA nos aeródromos brasileiros

Publicações da OACI:

- Doc 7300 - Convention on International Civil Aviation
- Doc 8984 - Manual of Civil Aviation Medicine
- Doc 9332 - Manual on the ICAO Bird Strike Information System (IBIS)
- Doc 9683 - Human Factors Training Manual
- Doc 9734 - Safety Oversight Manual
- Doc 9735 - Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual
- Doc 9756 - Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation
- Doc 9806 - Human Factors Guidelines for Safety Audits Manual
- Doc 9815 - Manual on Laser Emitters and Flight Safety
- Doc 9817 - Manual on Low-level Wind Shear
- Doc 9824 - Human Factors Guidelines for Aircraft Maintenance Manual
- Doc 9859 - Safety Management Manual (SMM)
- Doc 9870 - Manual on the Prevention of Runway Incursions
- Doc 9914 - Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008)
- Doc 9973 - Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families
- Doc 9946 - Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization
- Doc 9962 - Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures
- Doc 9974 - Flight Safety and Volcanic Ash
- Doc 9998 - ICAO Policy on Assist to Aircraft Accident Victims and their Families
- Doc 10000 - Flight Data Analysis Programme Manual - DRAFT
- Doc 10002 - Cabin Crew Safety Training Manual
- Circular 216 Human Factors Digest No. 1 - Fundamental Human Factors Concepts
- Circular 217 Human Factors Digest No. 2 - Flight Crew Training- Cockpit Resource Management (CRM) and LOFT
- Circular 227 - Human Factors Digest No. 3 - Training of Operational Personnel in Human Factors
- Circular 234 - Human Factors Digest No. 5 - Operational Implications of Automation in Advanced Technology Flight Decks
- Circular 238 Human Factors Digest No. 6 - Ergonomics
- Circular 240 - Investigation of Human Factors in Accidents and Incidents
- Circular 241 Human Factors Digest No. 8 - Human Factors in Air Traffic Control
- Circular 247 Human Factors Digest No. 10 - Human Factors, Management and Organization
- Circular 249 Human Factors Digest No. 11 - Human Factors in CNS-ATM Systems
- Circular 253 Human Factors Digest No. 12 - Human Factors in Aircraft Maintenance and Inspection
- Circular 285 - Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and Their Families
- Circular 298 - Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators
- Circular 300 - Human Factors Digest No. 15 - Human Factors in Cabin Safety
- Circular 315 - Hazards at Aircraft Accident Sites

Unidades Gestoras e Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada	
Unidades Gestoras Relacionadas à Unidade Jurisdicionada	
Código SIAFI	Nome
120168	Primeiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA I
120169	Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA II
120170	Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA III
120171	Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA IV
120172	Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA V
120173	Sexto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA VI
120174	Sétimo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPA VII
Gestões Relacionadas à Unidade Jurisdicionada	
Código SIAFI	Nome
52911	Fundo Aeronáutico
Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões	
Código SIAFI da Unidade Gestora	Código SIAFI da Gestão
120106	52911
120168	52911
120169	52911
120170	52911
120171	52911
120172	52911
120173	52911
120174	52911
Unidades Orçamentárias Relacionadas à Unidade Jurisdicionada	
Código SIAFI	Nome
52911	Fundo Aeronáutico

2.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) é uma organização militar pertencente à estrutura do Comando da Aeronáutica (COMAER), criada por meio do Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971, com a finalidade de atuar como órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Ao CENIPA compete:

- a) normatizar, planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de prevenção e de investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo;
- b) assessorar o Comandante da Aeronáutica no exercício da competência de representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil nos assuntos relativos à investigação e à prevenção de acidentes aeronáuticos;

- c) supervisionar as atividades de prevenção e de investigação de ocorrências aeronáuticas realizadas pelos Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA) e, quando pertinente, dos demais Elos-SIPAER;
- d) prover os Elos-SIPAER, pertencentes à estrutura do Comando da Aeronáutica, dos itens específicos necessários ao desempenho de sua atividade sistêmica;
- e) emitir recomendações de segurança de voo com base em estudos, análises de tendência ou avaliação de risco;
- f) emitir recomendações de segurança de voo, com base nas atividades de investigação, aos envolvidos direta ou indiretamente com o evento investigado;
- g) participar das atividades de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos no exterior, observado o Anexo 13 à Convenção de Aviação Civil Internacional, ou com aeronave militar brasileira, conforme os acordos existentes;
- h) elaborar e divulgar os relatórios finais de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo;
- i) dirigir e coordenar as sessões plenárias e reuniões do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA);
- j) promover a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento técnico-profissional dos recursos humanos para o exercício das atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos;
- e
- k) elaborar o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA) para o COMAER.

2.3. Organograma Funcional

Quadro A.1.3 – Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas

Áreas/ Subunidades Estratégicas	Competências	Titular	Cargo	Período de atuação
Chefia	Planejar, dirigir, coordenar, orientar, acompanhar e avaliar as atividades do CENIPA e dos SERIPA; assessorar o Comandante da Aeronáutica (CMTAER) em todos os assuntos referentes à prevenção e à investigação de ocorrências aeronáuticas; aprovar os programas de formação, treinamento e aperfeiçoamento técnico-profissional dos recursos humanos para o desempenho das atividades do SIPAER; encaminhar ao CMTAER as necessidades relativas à capacitação de pessoal a serem atendidas pelos Planos de Missões de Ensino (PLAMENS) e de Missões Técnico-Administrativas (PLAMTAX) da Aeronáutica; propor ao CMTAER, o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos para o COMAER; presidir as Sessões Plenárias do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; coordenar a participação de autoridade estrangeira nas investigações de ocorrências aeronáuticas no Brasil, nos termos do	Luís Roberto do Carmo Lourenço	Chefe	01/01/2014 a 15/04/2014

	<p>Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e demais compromissos internacionais assumidos pelo Brasil; coordenar a participação brasileira na investigação de ocorrências aeronáuticas no exterior, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e demais compromissos internacionais assumidos pelo Brasil; indicar e coordenar a participação de representante do SIPAER em eventos de interesse relativos à segurança de voo; orientar a elaboração das propostas orçamentárias do SIPAER; coordenar a Ação Orçamentária referente à Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, em conformidade com a ICA 170-2, que dispõe sobre “Proposta Orçamentária”; aprovar, coordenar e controlar a descentralização e a aplicação do crédito orçamentário dos recursos financeiros destinados às atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos em favor dos órgãos de interesse do SIPAER.</p>			
Chefia	<p>Planejar, dirigir, coordenar, orientar, acompanhar e avaliar as atividades do CENIPA e dos SERIPA; assessorar o Comandante da Aeronáutica (CMTAER) em todos os assuntos referentes à prevenção e à investigação de ocorrências aeronáuticas; aprovar os programas de formação, treinamento e aperfeiçoamento técnico-profissional dos recursos humanos para o desempenho das atividades do SIPAER; encaminhar ao CMTAER as necessidades relativas à capacitação de pessoal a serem atendidas pelos Planos de Missões de Ensino (PLAMENS) e de Missões Técnico-Administrativas (PLAMTAX) da Aeronáutica; propor ao CMTAER, o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos para o COMAER; presidir as Sessões Plenárias do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; coordenar a participação de autoridade estrangeira nas investigações de ocorrências aeronáuticas no Brasil, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e demais compromissos internacionais assumidos pelo Brasil; coordenar a participação brasileira na investigação de ocorrências aeronáuticas no exterior, nos termos do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e demais compromissos internacionais assumidos pelo Brasil; indicar e coordenar a participação de representante do SIPAER</p>	Dilton José Schuck	Chefe	15/04/2014 a 31/12/2014

	em eventos de interesse relativos à segurança de voo; orientar a elaboração das propostas orçamentárias do SIPAER; coordenar a Ação Orçamentária referente à Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, em conformidade com a ICA 170-2, que dispõe sobre “Proposta Orçamentária”; aprovar, coordenar e controlar a descentralização e a aplicação do crédito orçamentário dos recursos financeiros destinados às atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos em favor dos órgãos de interesse do SIPAER.			
Vice-Chefia	<p>ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014)</p> <p>Prestar assessoramento ao Chefe nos assuntos de natureza técnica e administrativa; coordenar as atividades desenvolvidas pelas Divisões do CENIPA; gerenciar os processos relativos ao planejamento e controle da execução orçamentária do SIPAER; elaborar a proposta orçamentária e o Plano Plurianual de Ação do SIPAER; elaborar o Programa de Trabalho Anual do CENIPA; planejar a descentralização dos recursos orçamentários e extra orçamentários destinados ao SIPAER; secretariar as reuniões do CNPAA; acompanhar a aplicação dos recursos financeiros destinados ao SIPAER; e supervisionar o Programa Brasileiro de Gerenciamento do Risco Aviário</p>	Marcelo Marques de Azevedo	Vice-Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014
Vice-Chefia	<p>ESTRUTURA ATUAL (TÉRMINO DE 2014)</p> <p>Prestar assessoramento ao Chefe nos assuntos de natureza técnica e administrativa; coordenar as atividades desenvolvidas pela Divisão Operacional e Assessorias do CENIPA; orientar e supervisionar as atividades da Divisão de Apoio e da Divisão de Formação e Aperfeiçoamento; gerenciar os processos relativos ao planejamento e controle da execução orçamentária do SIPAER; elaborar a proposta orçamentária e o Plano Plurianual de Ação do SIPAER; elaborar o Programa de Trabalho Anual do CENIPA; planejar a descentralização dos recursos orçamentários e extra orçamentários destinados ao SIPAER; secretariar as reuniões do CNPAA; e acompanhar a aplicação dos recursos financeiros destinados ao SIPAER</p>	Marcelo Marques de Azevedo	Vice-Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014
Div Administrativa	<p>ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014)</p> <p>Orientar, coordenar, executar e controlar as atividades de pessoal do efetivo do</p>	Francisco José Azevedo de Morais	Chefe de Divisão	01/01/2014 a 20/02/2014

	CENIPA; orientar, coordenar, executar e controlar as atividades relacionadas à infraestrutura do CENIPA; consolidar a proposta orçamentária e o PPA do SIPAER; executar e controlar, naquilo que lhe couber, a descentralização dos recursos orçamentários e extraorçamentários destinados ao SIPAER; e acompanhar a condução dos Processos Administrativos de Gestão (PAG) de competência do CENIPA			
Div Administrativa	ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014) Orientar, coordenar, executar e controlar as atividades de pessoal do efetivo do CENIPA; orientar, coordenar, executar e controlar as atividades relacionadas à infraestrutura do CENIPA; consolidar a proposta orçamentária e o PPA do SIPAER; executar e controlar, naquilo que lhe couber, a descentralização dos recursos orçamentários e extraorçamentários destinados ao SIPAER; e acompanhar a condução dos Processos Administrativos de Gestão (PAG) de competência do CENIPA	Flávio Antonio Coimbra Mendonça	Chefe de Divisão	20/02/2014 a 12/11/2014
Div Apoio	ESTRUTURA ATUAL (TÉRMINO DE 2014) Orientar, coordenar, executar e controlar as atividades de pessoal do efetivo do CENIPA; orientar, coordenar, executar e controlar as atividades relacionadas à infraestrutura do CENIPA; consolidar a proposta orçamentária e o PPA do SIPAER; executar e controlar, naquilo que lhe couber, a descentralização dos recursos orçamentários e extraorçamentários destinados ao SIPAER; e acompanhar a condução dos Processos Administrativos de Gestão (PAG) de competência do CENIPA	Roberto Figueiredo Cavalcanti da Silva	Chefe de Divisão	12/11/2014 a 31/12/2014
Div Formação e Aperfeiçoamento	Planejar, coordenar, supervisionar e executar todas as atividades relativas à formação, treinamento e aperfeiçoamento técnico-profissional de recursos humanos para o exercício de atividades de prevenção e de investigação de competência do SIPAER; coordenar o intercâmbio com entidades no Brasil e em outros países, para assuntos de interesse recíproco, relativos à segurança de voo, em sua área de competência; e orientar, gerenciar e supervisionar, naquilo que couber, os processos relativos ao credenciamento de pessoal para atuar no SIPAER	Renato Lima	Chefe de Divisão	01/01/2014 a 16/07/2014
Div Formação e Aperfeiçoamento	Planejar, coordenar, supervisionar e executar todas as atividades relativas à formação, treinamento e	Francisco José Azevedo de Morais	Chefe de Divisão	16/07/2014 a 01/01/2014

	aperfeiçoamento técnico-profissional de recursos humanos para o exercício de atividades de prevenção e de investigação de competência do SIPAER; coordenar o intercâmbio com entidades no Brasil e em outros países, para assuntos de interesse recíproco, relativos à segurança de voo, em sua área de competência; e orientar, gerenciar e supervisionar, naquilo que couber, os processos relativos ao credenciamento de pessoal para atuar no SIPAER			
Div Aviação Civil	ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014) Gerenciar os processos relativos à prevenção e à investigação de acidentes aeronáuticos na aviação civil brasileira	Valter Barreto Silva	Chefe de Divisão	01/01/2014 a 06/11/2014
Div Aviação Militar	ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014) Gerenciar os processos relativos à prevenção e à investigação de acidentes aeronáuticos na aviação do COMAER	Flávio Antonio Coimbra Mendonça	Chefe de Divisão	01/01/2014 a 20/02/2014
Div Aviação Militar	ESTRUTURA ANTERIOR (INÍCIO DE 2014) Gerenciar os processos relativos à prevenção e à investigação de acidentes aeronáuticos na aviação do COMAER	Valter Barreto Silva	Chefe de Divisão	20/02/2014 a 06/11/2014
Div Operacional	ESTRUTURA ATUAL (TÉRMINO DE 2014) Gerenciar os processos relativos à prevenção e à investigação de ocorrências aeronáuticas na aviação brasileira	Valter Barreto Silva	Chefe de Divisão	06/11/2014 a 31/12/2014
SERIPA I	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Maurício Teixeira Leite	Chefe	01/01/2014 a 08/01/2014
SERIPA I	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da	Marcus Antonio Carvalho de Lima	Chefe	08/01/2014 a 31/12/2014

	aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição			
SERIPA II	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Luís Claudio Veloso Gonçalves	Chefe	01/01/2014 a 20/01/2014
SERIPA II	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Nilo Sergio Machado de Azevedo	Chefe	20/01/2014 a 31/12/2014
SERIPA III	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Marco Aurélio Lima Moraes	Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014
SERIPA IV	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Raul Moreira Neto	Chefe	01/01/2014 a 17/01/2014
SERIPA IV	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de	Sidnei Veloso da Silva Jr	Chefe	17/01/2014 a 31/12/2014

	acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição			
SERIPA V	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Carlos Emmanuel de Queiroz Barboza	Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014
SERIPA VI	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Márcio Vieira de Mattos	Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014
SERIPA VII	Coordenar, executar e supervisionar atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo no âmbito da aviação civil; e realizar investigações de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, envolvendo aeronaves civis, a infraestrutura aeroportuária, o controle do espaço aéreo, a indústria aeronáutica e segmentos afins, tudo no âmbito da aviação civil brasileira e em suas áreas de jurisdição	Alexandre Ricardo do Carmo	Chefe	01/01/2014 a 31/12/2014

No contexto do Comando da Aeronáutica, o CENIPA figura como Órgão de Assessoria Direta ao Comandante, estando a este subordinado diretamente. A figura 1 apresenta, em detalhe, o posicionamento do CENIPA na estrutura do COMAER. Apresenta, ainda, os 7 (sete) Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA) a ele subordinados.

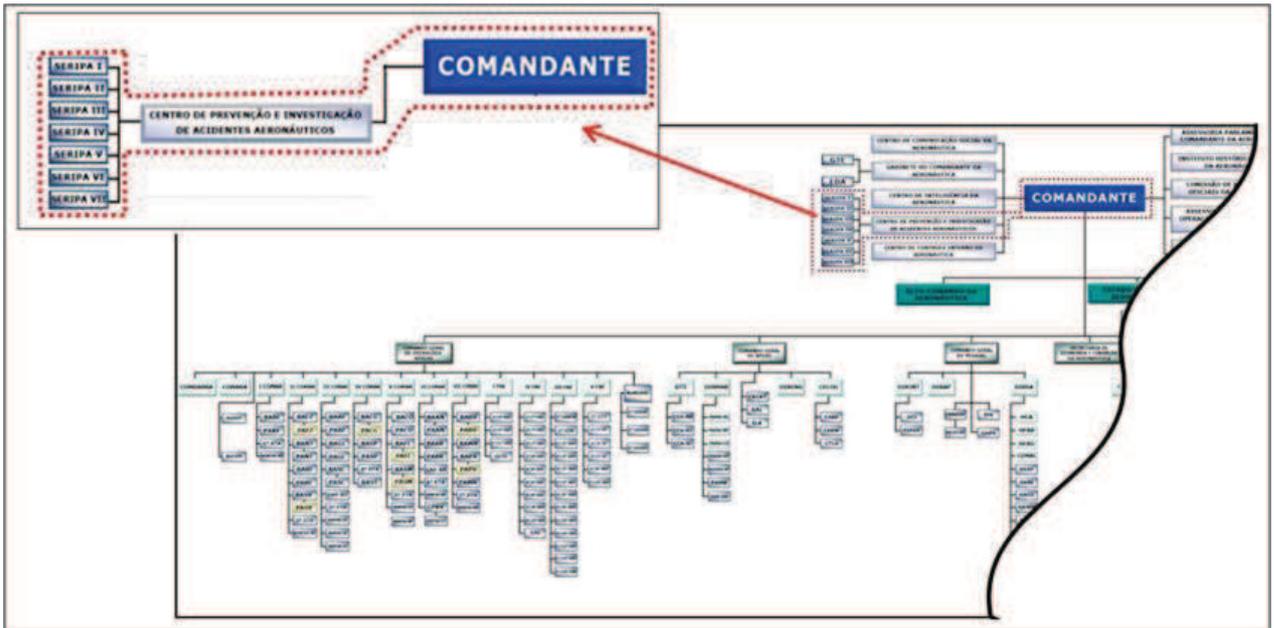


Figura 1 – Posição do CENIPA e dos SERIPAs no organograma do COMAER.

A estrutura orgânica do CENIPA sofreu modificações no ano de 2014. A figura 2 apresenta o organograma funcional vigente no início daquele ano, enquanto a figura 3 apresenta o organograma atual.

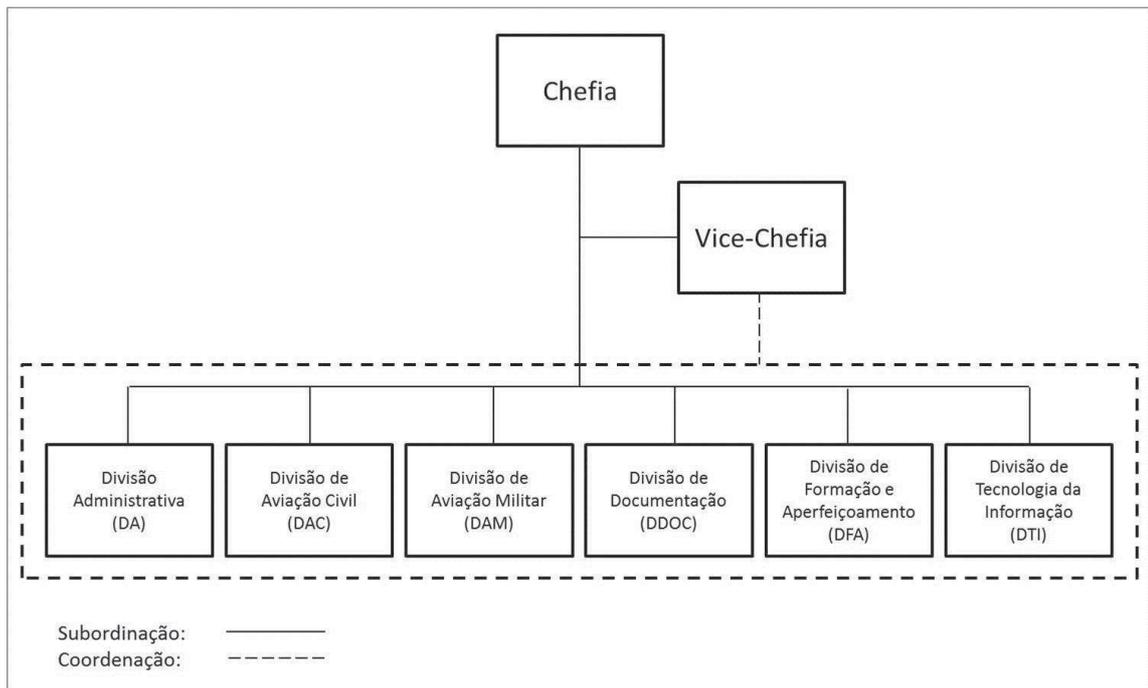


Figura 2 – Organograma do CENIPA vigente no início de 2014.

A reestruturação, aprovada em maio de 2014, implicou na fusão das Divisões de Aviação Civil e de Aviação Militar, formando a Divisão Operacional, e na fusão das Divisões Administrativa, de Documentação e de Tecnologia da Informação, formando a Divisão de Apoio.

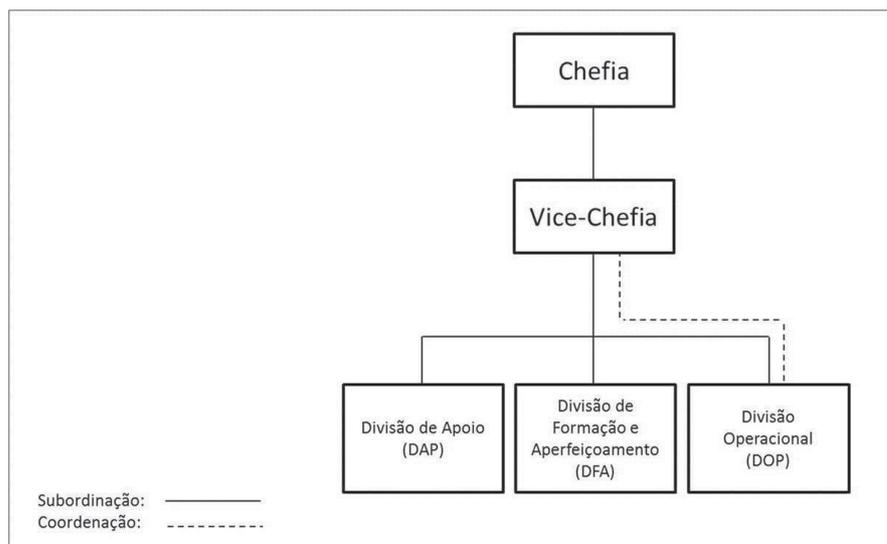


Figura 3 – Organograma do CENIPA vigente ao final de 2014.

2.4. Macroprocessos finalísticos

Quadro A.1.4 – Macroprocessos Finalístico

Macroprocessos	Descrição	Produtos e Serviços	Principais Clientes	Subunidades Responsáveis
Prevenção de Acidentes	Todas as atividades que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de material decorrentes de acidentes aeronáuticos. O papel do CENIPA, como órgão central do SIPAER, consiste no desenvolvimento de ferramentas de prevenção, orientando e fomentando o seu emprego por parte dos diversos atores da indústria aeronáutica. Ainda, o próprio CENIPA emprega algumas das ferramentas do SIPAER, tanto no âmbito da aviação civil, quanto da militar. Os SERIPAs também atuam mediante o emprego direto das ferramentas de prevenção	<p>- CURSOS: Derivada diretamente do Decreto nº 87.249/82, que dispõe sobre o SIPAER, recai sobre o CENIPA a atribuição de formar o pessoal para o exercício da atividade sistêmica. Para tanto, o CENIPA disponibiliza uma diversidade de cursos, presenciais e à distância, voltados aos vários segmentos profissionais que atuam na aviação, tais como: pilotos, engenheiros, controladores de tráfego, funcionários de aeroportos, comissários, mecânicos, etc.</p> <p>- PALESTRAS: São atividades promovidas por outros órgãos, nas quais o profissional do CENIPA ou SERIPA divulga ensinamentos relacionados à algum determinado tema de interesse da segurança de voo</p> <p>- SIMPÓSIOS: Reuniões para a discussão de um determinado tema afeto à segurança de voo, sendo normalmente empregado</p>	<p>- Usuários do transporte aéreo público e privado</p> <p>- Todas as pessoas físicas e jurídicas envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem como com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica em território brasileiro</p> <p>- Universidades homologadas pelo CENIPA, autorizadas a ministrarem o curso de prevenção de acidentes aeronáuticos</p>	<p>Div Formação e Aperfeiçoamento do CENIPA</p> <p>Div Operacional do CENIPA</p> <p>Todos os SERIPAs</p>

		<p>para a construção de novos caminhos de pesquisa, visando à melhoria das técnicas aplicadas à investigação de ocorrências.</p> <p>SEMINÁRIOS: Eventos utilizado para a divulgação de assunto de interesse da segurança de voo à comunidade aeronáutica. Em geral, os temas dos seminários promovidos pelo CENIPA e SERIPAs são ligados a mudanças na regulamentação ou a ensinamentos específicos colhidos em investigações de ocorrências.</p> <p>- VISITAS TÉCNICAS: Atividades conduzidas junto aos Elos-SIPAER, com a finalidade de trocar informações, difundir novos procedimentos e comentar os problemas identificados nas atividades de prevenção</p> <p>- PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (PPAA): Documento que estabelece a política de segurança de voo, bem como as ações e responsabilidades, sob a ótica do SIPAER, dirigidas para a prevenção de acidentes. O PPAA do Comando da Aeronáutica é proposto pelo CENIPA e aprovado pelo Comandante da Aeronáutica</p> <p>- PROGRAMA DE REPORTE VOLUNTÁRIO: Sistema implantado pelo CENIPA com a finalidade de coletar e dar o tratamento adequado a informações referentes à determinada circunstância que constitua, ou possa vir a constituir, risco à operação, com o objetivo de aprimorar a segurança de voo. O programa disponibiliza para o</p>		
--	--	--	--	--

		público dois canais de comunicação: o Relatório de Prevenção (RELPREV) e o Relatório ao CENIPA para a Segurança de Voo (RCSV).		
Investigação de Ocorrências	Embora se trate de uma atividade de prevenção, a investigação de ocorrências se constitui num macroprocesso, em vista de sua grande complexidade, associada à sua enorme importância no contexto regularório internacional. No âmbito do COMAER, as investigações de ocorrências são iniciadas pelas organizações militares responsáveis pela operação da aeronave envolvida na ocorrência, sendo finalizadas no âmbito do CENIPA, a quem incumbe a elaboração do relatório final. Já no âmbito da aviação civil, as investigações são conduzidas integralmente pelo CENIPA (nos casos envolvendo aeronaves de empresas aéreas nacionais e estrangeiras, bem como nos casos de maior complexidade ou repercussão), ou iniciadas pelos SERIPA (nos casos envolvendo táxis aéreos e aviação geral) e concluídas pelo CENIPA, que emite o relatório final e as recomendações de segurança. Também compete ao CENIPA participar de investigações conduzidas por outros países signatários da Convenção de Aviação Civil Internacional, nos casos previstos em seu Anexo 13	<p>- Relatório Final: Documento formal, destinado a divulgar a conclusão oficial do SIPAER acerca da investigação de uma ocorrência, visando, exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências-</p> <p>Recomendação de Segurança de Voo (RSV): Medida de caráter preventivo ou corretivo que visa eliminar o perigo ou mitigar o risco decorrente de uma condição latente, ou de uma falha ativa</p>	<p>- Usuários do transporte aéreo público e privado</p> <p>- Agência Nacional de Aviação Civil</p> <p>- Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)</p> <p>- National Transportation Safety Board (NTSB)</p>	Div Operacional do CENIPA Todos os SERIPAs

3. INFORMAÇÕES SOBRE A GOVERNANÇA

O CENIPA NO CONTEXTO DA AVIAÇÃO

Um importante diploma normativo que influencia os rumos da aviação nacional é a Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, também conhecida como Convenção de Chicago.

Com a Convenção, foi criada a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), uma agência especializada da Organização das Nações Unidas que atua juntamente com os 191 Estados-Membros (signatários da Convenção) no desenvolvimento de normas e práticas recomendadas (SARP's, do inglês *Standards and Recommended Practices*) a serem incorporadas nas respectivas regulamentações nacionais. Ao firmar esse tratado, cada Estado se obriga a observar as SARP's emanadas da OACI.

Atualmente, existem cerca de dez mil SARP's abrangendo os diversos aspectos relacionados ao transporte aéreo de natureza civil, visando à segurança e eficiência deste modal de transporte. Estes dispositivos estão distribuídos, em função do assunto regulado, em um dos dezenove anexos técnicos da Convenção.

Particularmente no caso do CENIPA, têm especial interesse os temas tratados nos Anexos 13 e 19, que tratam respectivamente da investigação de acidentes e da gestão de segurança operacional (de voo).

De modo a acompanhar o nível de implementação das SARP's, a OACI estabeleceu um programa de auditorias em todos os Estados-Membros, aplicando uma sistemática de monitoramento contínuo. Os resultados das auditorias promovidas pela OACI são publicados no sítio internet daquela organização.

O CENIPA, portanto, é objeto de auditoria pela OACI, que ainda realiza um monitoramento contínuo do grau de conformidade em relação aos SARP's aplicáveis às atividades de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos no âmbito da aviação civil.

É oportuno ressaltar que, no atual ciclo de auditorias, o qual avaliou o Brasil no ano de 2009, o CENIPA apresentou o nível de conformidade de 96%, maior índice apresentado entre os países signatários da Convenção, ficando à frente de grandes potências, tais como: Estados Unidos, Alemanha, Reino Unido, França, Canadá e Austrália.

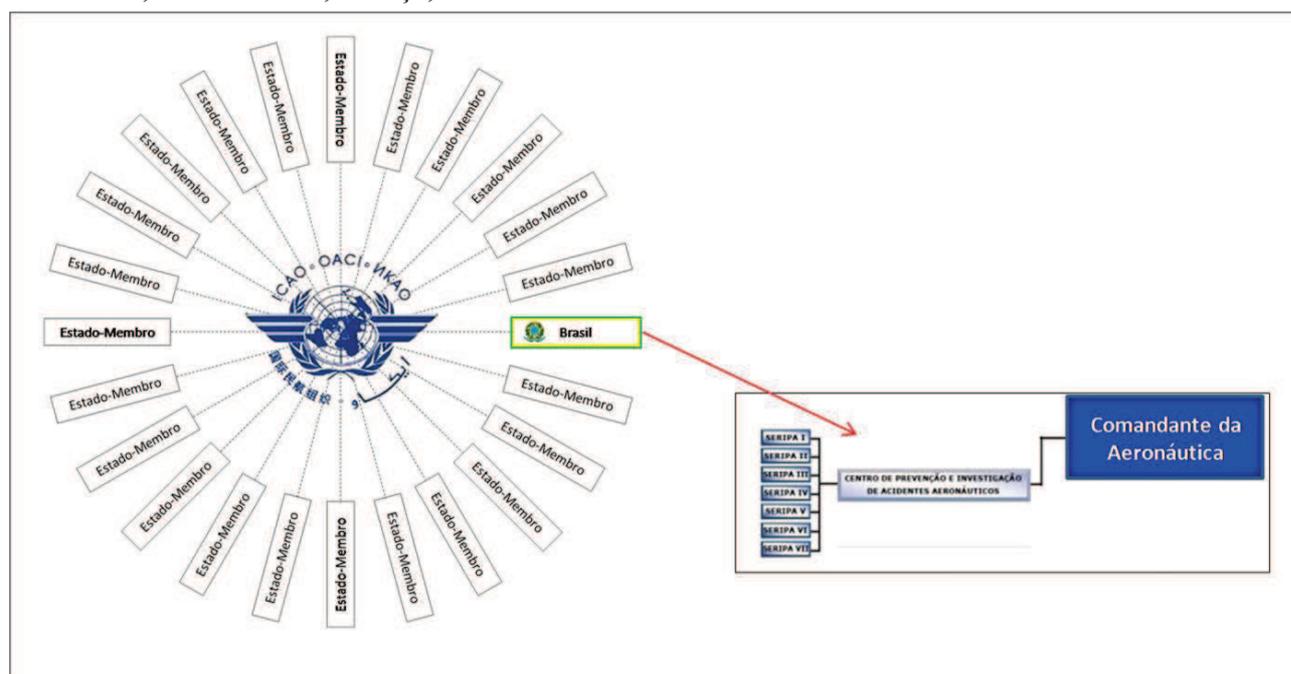


Figura 4 - O CENIPA no âmbito da aviação civil internacional.

Já no contexto da aviação militar, além dos dispositivos relativos ao SIPAER contidos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), as atividades do CENIPA atendem ao estabelecido na Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira, aprovada pela Portaria Normativa nº 3.005/MD, de 14 de novembro de 2012.

Aquela Diretriz estabelece, entre outras coisas, que o Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SI-PAAerM) e a Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes da Aviação do Exército (SIPAAerEx) deverão adotar as normas do Sipaer, emitidas pelo Comandante da Aeronáutica/Cenipa (item 4 do Capítulo II).

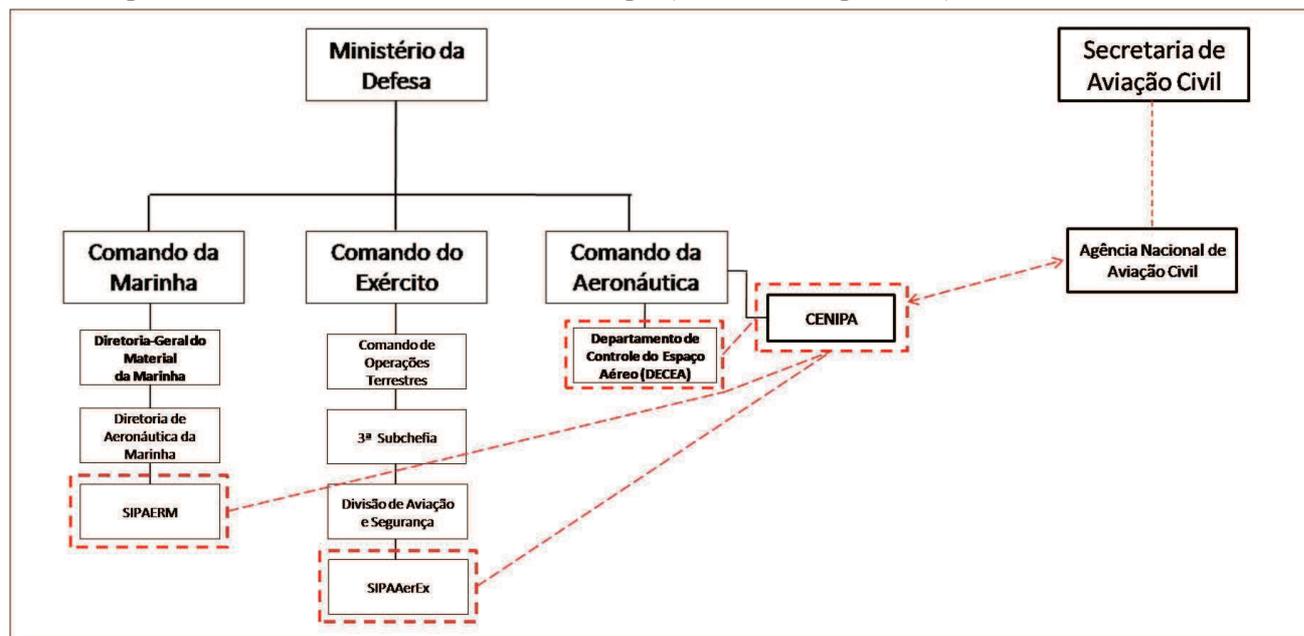


Figura 5 – O CENIPA no contexto da aviação brasileira.

3.1. Estrutura de Governança

3.1.1 Instâncias internas de governança do CENIPA

Os principais papéis e responsabilidades referentes à governança, no âmbito do CENIPA, são os seguintes:

CHEFE: planejar, dirigir, coordenar, orientar, acompanhar e avaliar as atividades do CENIPA e dos SERIPA; aprovar os programas de formação, treinamento e aperfeiçoamento técnico-profissional dos recursos humanos para o desempenho das atividades do SIPAER; e aprovar, coordenar e controlar a descentralização e a aplicação do crédito orçamentário dos recursos financeiros destinados às atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos em favor dos órgãos de interesse do SIPAER.

VICE-CHEFE: coordenar as atividades desenvolvidas pelas Divisões do CENIPA; orientar, coordenar e supervisionar as atividades desenvolvidas pelos SERIPAs; e coordenar a elaboração do Plano Setorial do CENIPA.

CHEFE DA DIVISÃO OPERACIONAL: planejar, orientar, coordenar, supervisionar e controlar as atividades desenvolvidas no âmbito da Divisão Operacional.

CHEFE DA DIVISÃO DE FORMAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO: planejar, orientar, coordenar, supervisionar, controlar e normatizar as atividades desenvolvidas no âmbito da Divisão de Formação e Aperfeiçoamento.

CHEFES DE SERIPA: dirigir, coordenar e controlar as atividades da organização; elaborar o Programa de Trabalho Anual da organização; assessorar o Chefe do CENIPA em todos os assuntos referentes à prevenção e à investigação de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo de sua competência; encaminhar ao CENIPA as necessidades relativas a pessoal, finanças e infraestrutura para o funcionamento da organização; e participar do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

3.1.2 Instâncias internas de apoio à governança do CENIPA

No apoio à governança do CENIPA, encontram-se os seguintes setores:

ASSESSORIA DE CONTROLE INTERNO: planejar, orientar, coordenar, supervisionar, controlar e propor a normatização das atividades desenvolvidas no âmbito da Assessoria de Controle Interno; propor normas e procedimentos internos para a execução orçamentária, financeira e patrimonial da Unidade; e fiscalizar e controlar os dispêndios com serviços públicos.

ASSESSORIA DA QUALIDADE: planejar, orientar, coordenar, supervisionar, controlar e propor a normatização das atividades desenvolvidas no âmbito da Assessoria de Qualidade; coordenar, com o Chefe do CENIPA e com os setores envolvidos, a realização das Análises Críticas; e executar auditorias internas visando à manutenção do Sistema de Gestão da Qualidade.

ASSESSORIA PARA ASSUNTOS DE COORDENAÇÃO INTERNACIONAL: assessorar o Chefe da Divisão Operacional na sua área de competência; planejar, orientar, coordenar, supervisionar, controlar e propor a normatização das atividades desenvolvidas no âmbito da Assessoria; assessorar, quando pertinente, o Chefe do CENIPA no trato e nas decisões relativas aos assuntos referentes à investigação de ocorrências aeronáuticas, que envolvam organizações, organismos, órgãos ou entidades internacionais e/ou países estrangeiros; e assessorar o Chefe da Divisão Operacional quanto aos assuntos referentes aos Representantes Acreditados; supervisionar e coordenar as atividades relativas à participação de Representantes Acreditados do exterior em investigações realizadas no Brasil, de Representantes Acreditados do Brasil em investigações realizadas no exterior, bem como as atividades relativas às notificações e envio de relatórios de dados de acidente ou incidente (ADREP) à OACI e demais países, conforme previsto no Anexo 13 à Convenção de Aviação Civil Internacional; analisar a documentação oriunda da OACI relacionada às atividades de competência do CENIPA e dos SERIPAs, propondo as atualizações necessárias na regulamentação do SIPAER; coordenar o apoio aos processos de investigação de ocorrências aeronáuticas de competência ou interesse do SIPAER, no exterior; coordenar a emissão de notificações, relatórios e outros documentos à OACI e a outros países; gerenciar o trâmite de documentos feitos pelo sistema BRASICA0; e prestar assessoramento aos demais setores do CENIPA no tocante à documentação da OACI.

3.2. Atuação da unidade de auditoria interna

Não se aplica à natureza jurídica do CENIPA.

3.3. Sistema de Correição

3.3.1 PESSOAL CIVIL

O Comando-Geral do Pessoal é a unidade responsável pelas atividades de Correição do pessoal civil, no âmbito do Comando da Aeronáutica, integrante do Sistema de Correição do Poder

Executivo Federal. O COMGEP fará constar em seu Relatório de Gestão as informações pertinentes a este item.

3.3.2 PESSOAL MILITAR

A correição do pessoal militar do Comando da Aeronáutica, ativa, reserva e reformado, encontra-se sistematizada por meio da Portaria nº 967/GC3, de 9 outubro de 2009, que regulamenta a sistemática de apuração de transgressão disciplinar e da aplicação de punição disciplinar militar, conforme disposto no art. 34 do Regulamento Disciplinar da Aeronáutica (RDAer) - Decreto nº 76.322, de 22 de setembro de 1975. A base legal da correição do pessoal militar encontra-se fundada na Constituição Federal de 1988 (CF/88), no art. 142, Capítulo II das Forças Armadas e no Estatuto dos Militares, Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980. Subsidiariamente correição militar complementa no que couber o Conselho de Justificação - Lei nº 5.836, de 5 de dezembro de 1972; na Promoções dos Oficiais da Ativa das Forças Armadas - Lei nº 5.821, de 10 de novembro de 1972; Regulamento de Promoções de Oficiais da Ativa da Aeronáutica - Decreto nº 7.099, de 4 de fevereiro de 2010; o Conselho de Disciplina – Decreto nº 71.500, de 5 de dezembro de 1972; e no Regulamento de Promoções de Graduados da Aeronáutica - Decreto nº 881, de 23 de julho de 1993.

3.4. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos

Quadro A.3.4 – Avaliação do Sistema de Controles Internos da UJ

ELEMENTOS DO SISTEMA DE CONTROLES INTERNOS A SEREM AVALIADOS	VALORES				
	1	2	3	4	5
Ambiente de Controle					
1. A alta administração percebe os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e dão suporte adequado ao seu funcionamento.					X
2. Os mecanismos gerais de controle instituídos pela UJ são percebidos por todos os servidores e funcionários nos diversos níveis da estrutura da unidade.				X	
3. A comunicação dentro da UJ é adequada e eficiente.				X	
4. Existe código formalizado de ética ou de conduta.					X
5. Os procedimentos e as instruções operacionais são padronizados e estão postos em documentos formais.				X	
6. Há mecanismos que garantem ou incentivam a participação dos funcionários e servidores dos diversos níveis da estrutura da UJ na elaboração dos procedimentos, das instruções operacionais ou código de ética ou conduta.				X	
7. As delegações de autoridade e competência são acompanhadas de definições claras das responsabilidades.					X
8. Existe adequada segregação de funções nos processos e atividades da competência da UJ.				X	
9. Os controles internos adotados contribuem para a consecução dos resultados planejados pela UJ.				X	
Avaliação de Risco					
10. Os objetivos e metas da unidade jurisdicionada estão formalizados.				X	
11. Há clara identificação dos processos críticos para a consecução dos objetivos e metas da unidade.				X	
12. É prática da unidade o diagnóstico dos riscos (de origem interna ou externa) envolvidos nos seus processos estratégicos, bem como a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a conseqüente adoção de medidas para mitigá-los.			X		
13. É prática da unidade a definição de níveis de riscos operacionais, de informações e de conformidade que podem ser assumidos pelos diversos níveis da gestão.			X		
14. A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco da UJ ocasionadas por transformações nos ambientes interno e externo.			X		

15. Os riscos identificados são mensurados e classificados de modo a serem tratados em uma escala de prioridades e a gerar informações úteis à tomada de decisão.			X		
16. Não há ocorrência de fraudes e perdas que sejam decorrentes de fragilidades nos processos internos da unidade.			X		X
17. Na ocorrência de fraudes e desvios, é prática da unidade instaurar sindicância para apurar responsabilidades e exigir eventuais ressarcimentos.					X
18. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.					X
Procedimentos de Controle	1	2	3	4	5
19. Existem políticas e ações, de natureza preventiva ou de detecção, para diminuir os riscos e alcançar os objetivos da UJ, claramente estabelecidas.			X		
20. As atividades de controle adotadas pela UJ são apropriadas e funcionam consistentemente de acordo com um plano de longo prazo.				X	
21. As atividades de controle adotadas pela UJ possuem custo apropriado ao nível de benefícios que possam derivar de sua aplicação.			X		
22. As atividades de controle adotadas pela UJ são abrangentes e razoáveis e estão diretamente relacionadas com os objetivos de controle.				X	
Informação e Comunicação	1	2	3	4	5
23. A informação relevante para UJ é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas.				X	
24. As informações consideradas relevantes pela UJ são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas.				X	
25. A informação disponível para as unidades internas e pessoas da UJ é apropriada, tempestiva, atual, precisa e acessível.				X	
26. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UJ, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz.			X		
27. A comunicação das informações perpassa todos os níveis hierárquicos da UJ, em todas as direções, por todos os seus componentes e por toda a sua estrutura.			X		
Monitoramento	1	2	3	4	5
28. O sistema de controle interno da UJ é constantemente monitorado para avaliar sua validade e qualidade ao longo do tempo.				X	
29. O sistema de controle interno da UJ tem sido considerado adequado e efetivo pelas avaliações sofridas.				X	
30. O sistema de controle interno da UJ tem contribuído para a melhoria de seu desempenho.				X	
Análise crítica e comentários relevantes:					
<p>O sistema de controles internos do CENIPA está estruturado de maneira a garantir que a missão de “Promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira” seja cumprida satisfatoriamente.</p> <p>São empregadas pelo Centro as ferramentas inerentes às atividades do Agente de Controle Interno (ACI), cujo foco se concentra nos processos de natureza administrativa, bem como as ferramentas e sistemas concebidos para a supervisão e o controle de processos de natureza operacional.</p> <p>O ACI é um assessor direto do Agente Diretor (Chefe do CENIPA) e também do Ordenador de Despesas delegado pelo Chefe desta Unidade Jurisdicionada (Vice-Chefe).</p> <p>Sendo Unidade Gestora Credora, o CENIPA está vinculado às atividades do controle interno das Unidades Apoiadoras, que são as Unidades Gestoras Executoras. Ou seja, a atividade de execução orçamentária, financeira e patrimonial está também sob coordenação, controle e execução do COMAR VI. Portanto, é mais um controle para assegurar a conformidade dos atos de gestão deste Centro.</p>					

No âmbito interno da organização, as ações de controle implicam que, ao se conferir um documento, sejam verificados seus antecedentes e as consequências decorrentes; assegurar que não ocorram erros potenciais, destacando-se também conhecer a estrutura administrativa, o pessoal, o patrimônio, observar as normas legais, instruções de comando, estatutos e regimentos, e acompanhar a programação estabelecida nos instrumentos de planejamento.

Para suporte a estas atividades, existem sistemas informatizados de controle do Comando da Aeronáutica, tais como: o Sistema Informatizado de Gestão Arquivística de Documentos da Aeronáutica - SIGADAER, concebido para oferecer maior organização dos documentos, garantir a padronização e facilitar o tramite interno dos documentos; o Sistema de Informações Gerenciais de Pessoal – SIGPES, que consolida informações financeiras e não financeiras em uma mesma base de dados; o Sistema Patrimonial de Bens de Almojarifado - SISALMOX, cuja finalidade é controlar o estoque interno de bens patrimoniais móveis de toda ordem existente em depósito, etc.

No contexto operacional, a principal ferramenta em uso é o Sistema de Gerenciamento Integrado da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIGIPAER), que se encontra ainda em fase de desenvolvimento, mas que dispõe de um importante módulo em operação (o Módulo Investigação) no âmbito da aviação civil, o que permite a supervisão de todos os processos inerentes à investigação de acidentes e incidentes envolvendo aeronaves civis conduzidas pelo SIPAER, ao mesmo tempo em que armazena integralmente os conhecimentos adquiridos naqueles processos, de forma a alimentar estudos voltados para a prevenção de acidentes.

Conta também o CENIPA com sistemas mais simples, desenvolvidos internamente, a saber: Sistema de Gestão da Segurança de Voo (SGSV), que permite o acompanhamento de ações decorrentes de acidentes e incidentes envolvendo aeronaves do COMAER; o IBIS, que permite a coleta de informações relativas às condições de risco provenientes da fauna, com vista a ações de prevenção localizadas; e o Cadastro de Atividades de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CAPAA) por meio do qual se dá o acompanhamento prioritário da execução das atividades operacionais previstas no Programa de Trabalho Anual de cada SERIPA.

A despeito de a alta administração do CENIPA ter percepção da importância dos controles internos, passa-se por um processo de consolidação quanto ao suporte que consegue oferecer com vistas ao alcançar efetivo funcionamento desses mecanismos de controle.

O ACI está investindo na implementação de melhoria nos processos, a exemplo da consolidação de processo de análise de itens de boletim financeiro.

O comando de uma organização necessita de comunicação relevante, confiável, correta e oportuna, relacionada tanto aos eventos internos quanto aos eventos externos.

Embora não exista um sistema de coleta de sugestões de melhorias nos processos da organização, uma pesquisa aplicada em setembro de 2013 revelou a comunicação como uma das principais áreas que podem ser aprimoradas. O Plano de Melhorias, iniciado no ano seguinte, teve como ponto de partida os resultados da pesquisa e priorizou ações que estão viabilizando avanços.

Visando contribuir para o alcance de objetivos estratégicos deduzidos da Política Nacional de Aviação Civil (Dec. nº 6780/2009), o CENIPA desenvolve, periodicamente, revisões nas normas que regem o SIPAER.

As Divisões e Assessorias do CENIPA dispõem de Normas Padrão de Ação (NPA), cuja finalidade é reger as atividades e delinear os processos de cada setor/seção de trabalho.

O CENIPA dispõe, em seu rol legislativo, de um Código de Ética do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), inscrito na NSCA 3-12/2008, cujo objetivo é: “identificar os deveres e as prerrogativas do profissional credenciado pelo SIPAER, dentro dos princípios da ética, visando resguardar as atividades de Segurança de Voo no Brasil” (item 1.2 da NSCA 3-12).

Embora exista um Plano de Metas formalizado e a sua elaboração seja capilarizada pelos diversos níveis da organização, sua aplicação sofre algumas modificações ao longo do ano, motivadas pelos contingenciamentos dos recursos orçamentários das Forças Armadas.

De maneira geral, a maioria dos processos de controle interno adotados contribui para a consecução dos resultados planejados.

Escala de valores da Avaliação:

- (1) **Totalmente inválida:** Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente **não observado** no contexto da UJ.
- (2) **Parcialmente inválida:** Significa que o conteúdo da afirmativa é **parcialmente observado** no contexto da UJ, porém, **em sua minoria**.
- (3) **Neutra:** Significa que **não há como avaliar** se o conteúdo da afirmativa é ou não observado no contexto da UJ.
- (4) **Parcialmente válida:** Significa que o conteúdo da afirmativa é **parcialmente observado** no contexto da UJ, porém, **em sua maioria**.
- (5) **Totalmente válida.** Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente **observado** no contexto da UJ.

3.5. Remuneração Paga a Administradores

Não se aplica à natureza jurídica da UJ. O CENIPA é uma organização militar e, como tal, tem sua administração a cargo de oficiais do Comando da Aeronáutica.

4. RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE.

O Sistema de Comunicação da Aeronáutica, sob a responsabilidade do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), engloba todas as unidades do Comando da Aeronáutica.

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes referentes aos itens 3.1 a 3.5 no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.1. Canais de acesso do cidadão

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.2. Carta de Serviços ao Cidadão

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.3. Mecanismos para medir a satisfação dos produtos e serviços

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.4. Acesso às informações da unidade jurisdicionada

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.5. Avaliação do desempenho da unidade jurisdicionada

O CECOMSAER fará constar as informações pertinentes no relatório de gestão do Estado-Maior da Aeronáutica.

4.6. Medidas Relativas à acessibilidade

As instalações do CENIPA atendem às normas relativas à acessibilidade, dispondo de passagens largas e rampas de acesso para as áreas ostensivas.

Cabe salientar que o Comando da Aeronáutica estabeleceu, por meio do Aviso Interno nº 01/GC4/10, de 30 de junho de 2008, orientações específicas acerca da promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

5. PLANEJAMENTO DA UNIDADE E RESULTADOS ALCANÇADOS

5.1. Planejamento da unidade

5.1.1 A Sistemática de Planejamento no contexto do Comando da Aeronáutica (COMAER)

No âmbito do COMAER, o planejamento obedece a uma sistemática, devidamente integrada, que expressa uma série de fases a serem seguidas dentro de determinado prazo, levando em consideração a missão, a visão de futuro, os recursos disponíveis, as conjunturas nacionais e internacionais e os objetivos maiores da Aeronáutica.

A sistemática de planejamento institucional da Aeronáutica foi instituída com o propósito de assegurar a necessária unidade de pensamento e de ação no âmbito da Aeronáutica, constituindo-se assim num instrumento indispensável para a eficiência operacional e para a continuidade administrativa.

Nesta sistemática, considera-se que os esforços despendidos ao longo do planejamento serão mais eficientemente empregados, partindo-se da visualização da Aeronáutica como um sistema constituído por subsistemas com profunda interação e interdependência.

Para a implantação de uma metodologia eficaz, é de fundamental importância delimitar o papel a ser desempenhado pelos diversos atores envolvidos no planejamento da Aeronáutica. Dessa forma, em razão da abrangência e do impacto que tem sobre o COMAER, o planejamento institucional da Aeronáutica pode ser classificado em três níveis de planejamento, a saber: estratégico, tático e operacional.

O CENIPA, como órgão de assistência direta e imediata ao Comandante da Aeronáutica (ODSA), situa-se num nível intermediário, ou seja, o nível tático.

Nesse nível (tático), a atividade de planejamento se materializa por meio do Plano Setorial (PLANSET), documento por meio do qual são estabelecidos os objetivos setoriais, e que trata também do desenvolvimento dos projetos e das atividades setoriais.

5.1.2 O Planejamento Setorial do CENIPA

O planejamento institucional do CENIPA apresenta, como um enorme desafio, a necessidade de conciliar, de modo equilibrado e eficiente, a aplicação dos recursos disponíveis entre os processos operacionais a serem desenvolvidos na busca de um nível aceitável de segurança de voo.

São diversos os balizadores desse planejamento.

Inicialmente, no contexto da aviação militar, é necessário dizer que a atuação do CENIPA não se limita ao contexto da Força Aérea Brasileira (FAB), uma vez que, por força da Diretriz de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos na Aviação Militar Brasileira, suas atribuições como órgão central do SIPAER influenciam diretamente as atividades de prevenção de acidentes das aviações do Exército Brasileiro e na Marinha do Brasil.

É forçoso reconhecer, entretanto, que o esforço que demanda a aviação civil é sensivelmente maior do que o da aviação militar. Neste sentido, o Centro deve atender diretamente a compromissos decorrentes do direito aeronáutico brasileiro, no qual se incluem aqueles assumidos pelo País no cenário internacional, em especial os decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago, de 1944), além de contribuir para a implantação da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

Em outras palavras, os objetivos setoriais visam contribuir não só para a conquista dos objetivos estratégicos do COMAER, retratados no Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER), que abrange o período de 2010 a 2031, mas também para os estabelecidos mediante a PNAC e o PPA.

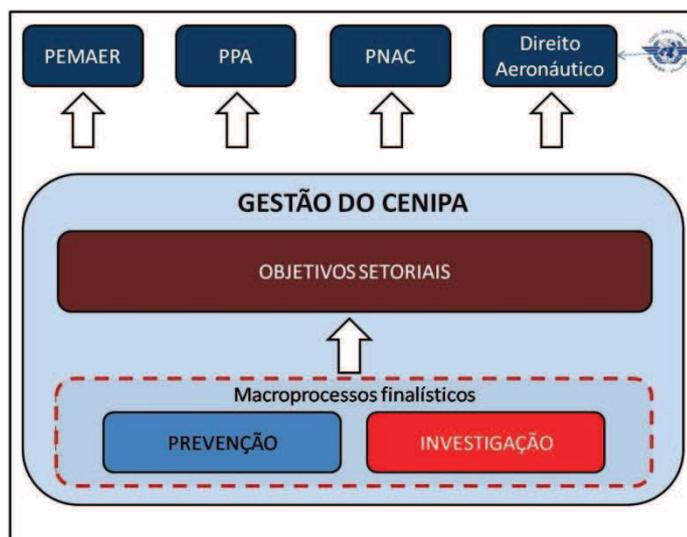


Figura 6 - Vista geral da gestão no âmbito do CENIPA.

A tabela a seguir apresenta aqueles objetivos estratégicos estabelecidos pelo PEMAER e pela PNAC e pelo PPA que norteiam o planejamento setorial do CENIPA, com suas respectivas medidas estratégicas:

PLANO ESTRATÉGICO MILITAR DA AERONÁUTICA (2010 – 2031)	
Objetivo Estratégico	Medidas Estratégicas
A	Alcançar excelência da capacidade operacional da Força Aérea Brasileira
B	Otimizar a gestão organizacional do Comando da Aeronáutica
C	Modernizar os sistemas de formação e de pós-formação de recursos humanos
POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL	
Objetivo Estratégico	Medidas Estratégicas
D	Alcançar e manter um nível adequado de segurança operacional
E	Desenvolvimento da aviação civil
PLANO PLURIANUAL PROGRAMA TEMÁTICO 2058 – POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA - OBJETIVO 0461	
Objetivo	Meta
F	Ampliar a capacidade de segurança de voo e o cumprimento de compromissos internacionais

Tabela 1 - Principais objetivos norteadores do planejamento tático do CENIPA.

Deste modo, para o alcance dos objetivos setoriais, foram estabelecidas pelo CENIPA, para o ano de 2014, as seguintes metas em seu nível tático, com a respectiva correlação com os objetivos estratégicos da tabela 1:

META		PRAZO	OBJETIVO SETORIAL	OBJETIVO ESTRATÉG. (Tabela 1)
1	Implementar a reestruturação orgânica do CENIPA	15 DEZ 2014	Incrementar a eficiência de processos operacionais das áreas de investigação e de prevenção	B
2	Iniciar ciclo de revisão de todas as Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) relacionadas com a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos	1 OUT 2014	Manter o índice de conformidade em relação às SARPs da OACI num patamar não inferior a 96%	D
3	Cumprir integralmente a Programação Anual de Cursos do CENIPA para 2014	19 DEZ 2014	Capacitar os recursos humanos para atuação no SIPAER	C e D
4	Manter um índice de investigação de acidentes e incidentes graves superior a 90%	19 DEZ 2014	Mitigar os riscos à segurança de voo identificados nos acidentes e incidentes graves	A e E
5	Concluir a implementação do Laboratório de Leitura de Dados de Gravadores de Voo, encerrando o Projeto LABDATA	19 DEZ 2014	Estabelecer um laboratório capaz de realizar a leitura dos modelos de gravadores de voo mais empregados na aviação civil e nas Forças Armadas	A e E
6	Concluir o desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento Integrado da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, encerrando o Projeto SIGIPAER	30 DEZ 2014	Disponibilizar uma ferramenta digital para a coleta e o tratamento de informações relevantes para a prevenção de acidentes	A, B e E
7	Realizar 122 ações de prevenção de acidentes aeronáuticos	30 DEZ 2014	Ampliar a capacidade de segurança de voo e o cumprimento de compromissos internacionais	F

Tabela 2 - Objetivos e medidas setoriais do CENIPA

5.1.3 Análise dos Resultados

De modo geral, pode-se dizer que o desempenho do CENIPA foi muito bom durante o ano de 2014, tendo deixado de cumprir, somente, a meta relativa ao Projeto SIGIPAER, em face da não alocação dos recursos necessários à continuidade do desenvolvimento do sistema, ação que foge à competência do Centro, já que decorram de ações governamentais que impactaram o COMAER como um todo.

A tabela a seguir apresenta a análise dos resultados relativos às metas estabelecidas no PLANSET do CENIPA:

META		ANÁLISE	RESULTADO
1	Implementar a reestruturação orgânica do CENIPA	Desde o início do ciclo atual de desenvolvimento do Plano Setorial do CENIPA, que contempla o período de 2012 a 2015, começaram os estudos visando a melhoria em alguns dos processos operacionais ligados às atividades de investigação e de prevenção. O resultado desses estudos apontou para a necessidade de uma melhoria na estrutura orgânica do Centro, determinando ajustes no PLANSET, com o estabelecimento de uma nova meta de implementação da nova estrutura orgânica até o final do ano.	Meta alcançada integralmente

2	Iniciar ciclo de revisão de todas as Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) relacionadas com a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos	<p>Uma outra meta, com grande potencial de impacto no âmbito do SIPAER, impunha o início de um novo ciclo de revisão da regulamentação do Sistema, visando à manutenção do elevado grau de conformidade por parte do CENIPA registrado pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) durante a auditoria realizada por aquela agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) em 2009.</p> <p>De acordo com Decreto 87.249, de 1982, que dispõe sobre o SIPAER, incumbe ao CENIPA a orientação normativa do Sistema, na condição de seu órgão central.</p> <p>Esta meta se relaciona também com a visita de validação de uma equipe de auditoria da OACI, prevista no Programa de Auditorias daquela organização para novembro de 2015.</p>	Meta alcançada integralmente
3	Cumprir integralmente a Programação Anual de Cursos do CENIPA para 2014	<p>A formação dos recursos humanos para atuação no SIPAER também é da competência do CENIPA (Decreto 87.249/82). Assim, anualmente, este Centro oferece uma gama de cursos, nas modalidades presencial e à distância, visando à formação de profissionais das diversas áreas para atuação na prevenção. Os cursos ministrados pelo CENIPA são dirigidos, exclusivamente, a pessoas jurídicas que atuam em segmento da aviação.</p> <p>Foram ministrados treze cursos, alcançando um público de 1294 profissionais da aviação.</p>	Meta alcançada integralmente
4	Manter um índice de investigação de acidentes e incidentes graves superior a 90%	<p>Um importante macroprocesso desenvolvido pelo CENIPA é a atividade de investigação de ocorrências, não só pelo potencial de repercussão que os acidentes aeronáuticos têm, mas sobretudo pelo esforço, em termos de alocação de recursos materiais e humanos que a atividade demanda.</p> <p>A investigação dos acidentes e dos incidentes graves envolvendo aeronaves civil é atribuição de Estado, quando este for signatário da Convenção de Chicago. No Brasil, esta atribuição é levada a cabo por meio do CENIPA e de seus Serviços Regionais.</p> <p>O CENIPA participa, ainda, de todas as investigações de ocorrências envolvendo aeronaves do COMAER, na medida em que é o órgão responsável pela conclusão dos procedimentos e pela elaboração dos respectivos relatórios finais.</p> <p>Trata-se de uma ferramenta de prevenção de natureza reativa, cuja duração e envolvimento de recursos dependerá das próprias características da ocorrência investigada. A duração média das investigações de acidentes é da ordem de 19 (dezenove) meses.</p> <p>O estabelecimento de um índice de investigação de acidentes e incidentes graves visa medir o desempenho dos trabalhos de investigação realizados pelo CENIPA e os SERIPAs, sendo previsível que, num determinado momento, estejam sendo conduzidas, concomitantemente, investigações de ocorrências havidas até dois anos antes (não obstante haver investigações ainda mais demoradas em função da complexidade do acidente).</p> <p>Além disso, com o aumento contínuo da frota de aeronaves civis, assim como o crescente volume de operações aéreas que tem sido registrado no País, tem-se observado um aumento também no número bruto de ocorrências, gerando, conseqüentemente, o aumento do número de investigações a serem realizadas ano a ano.</p> <p>Considerando-se estas peculiaridades, espera-se que sejam publicados 90% de relatórios finais em relação ao total de ocorrências investigadas no ano vigente.</p> <p>O resultado obtido em 2014 foi de 103%, enquadrando-se na faixa "excelente". Este resultado demonstrou que o CENIPA foi capaz de concluir um número de investigações superior ao número de investigações que tiveram que ser iniciadas.</p>	Meta alcançada integralmente
5	Concluir a implantação do Laboratório de Leitura de Dados de Gravadores de Voo, encerrando o Projeto LABDATA	<p>Até o final de 2014, dentre os projetos estratégicos constantes do PEMAER, havia dois cuja gestão recaía sobre o CENIPA: o Projeto do Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo (LABDATA) e o Projeto do Sistema de Gerenciamento Integrado da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIGIPAER).</p> <p>O Projeto LABDATA surgiu da necessidade crescente de adequação das capacidades do CENIPA para apoiar as investigações dos acidentes envolvendo aeronaves de transporte aéreo equipadas com gravadores de voo - as "caixas-pretas".</p> <p>O propósito do projeto era de equipar o Centro com um laboratório capaz de fazer a leitura dos modelos de gravadores mais empregados na aviação civil, bem como daqueles que equipam aeronaves das Forças Armadas, eliminando a dependência de órgãos de investigação de outros países.</p> <p>A implantação do laboratório foi concluída em 2014 e, por solicitação do CENIPA, o Estado-Maior da Aeronáutica aprovou o encerramento do projeto.</p>	Meta alcançada integralmente
6	Concluir o desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento Integrado da Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, encerrando o Projeto SIGIPAER	<p>O Projeto SIGIPAER tem por finalidade o desenvolvimento de um sistema de tecnologia da informação (TI) capaz de gerenciar, de maneira adequada e oportuna, todos os recursos e ferramentas disponíveis para a prevenção no âmbito da aviação civil e militar, permitindo, ainda, a troca de informações e a eliminação de etapas no processo de coleta de dados relativos a acidentes, incidentes e ocorrências de solo.</p> <p>O módulo responsável pelo gerenciamento das investigações de ocorrências da aviação civil entrou em operação em meados de 2011, restando ainda o desenvolvimento dos módulos de investigação para a aviação militar, de prevenção, de cursos e de estatísticas.</p> <p>A despeito de figurar entre os projetos estratégicos do COMAER, o desenvolvimento deste sistema tem sido fortemente impactado por restrições orçamentárias na área de TI, não tendo sido contemplado com recursos desde o ano de 2010.</p> <p>Ao longo de 2014, o próprio CENIPA alocou recursos para viabilizar uma manutenção corretiva em caráter emergencial. Tais recursos, no entanto, não foram suficientes para dar continuidade ao desenvolvimento dos módulos restantes.</p>	Meta não alcançada

		O Sistema totalmente desenvolvido permitirá maior rapidez na coleta e maior abrangência e profundidade na análise dos dados relevantes para a prevenção de acidentes, otimizando a alocação de recursos humanos e materiais nas atividades operacionais desenvolvidas pelo CENIPA e pelos SERIPAs.	
7	Realizar 122 ações de prevenção de acidentes aeronáuticos	Para o ano de 2014, foram planejadas e realizadas, pelo CENIPA e pelos SERIPAs, as seguintes atividades de prevenção: 13 cursos, 88 palestras, 12 seminários, 6 simpósios e 3 visitas técnicas.	Meta alcançada integralmente

Tabela 3 - Análise dos resultados relativos ao PLANSET.

5.2. Programação orçamentária e financeira e resultados alcançados

Para cumprir sua missão, o CENIPA conta com o apoio dos sete SERIPAs, distribuídos estrategicamente no território nacional de modo a garantir a presença de equipes de investigação no local do sinistro no menor espaço de tempo possível.

Além dessas unidades, também compõem o sistema de investigação e prevenção de acidentes os elementos executivos da estrutura organizacional do Comando da Aeronáutica, tais como Bases Aéreas, Esquadrões de Voo, Escolas, que recebem recursos da Ação Orçamentária 2913 – Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, para execução de atividades de prevenção, de acordo com as orientações do CENIPA.

Importa esclarecer que, para se evidenciar a atuação do SIPAER como um todo, as informações contábeis aqui apresentadas não se restringem apenas ao CENIPA e suas unidades diretamente subordinadas, mas, sim, a todas as unidades do Comando da Aeronáutica, subordinadas sistemicamente, que recebem recursos públicos para desempenhar, sob a supervisão do CENIPA, a tarefa de tornar a atividade aérea mais segura em todo o território nacional.

Nesse sentido, a Lei nº 12.593, de 18 de janeiro de 2012, que instituiu o Plano Plurianual da União para o período de 2012 a 2015, prevê, para o Objetivo 0461 do Programa 2058 (Política Nacional de Defesa) a realização de 488 ações de prevenção no quadriênio, sendo 122 por ano. Nesse contexto, uma ação de prevenção corresponde a um curso, uma palestra, um simpósio, realizado pelo CENIPA e organizações subordinadas, para toda a comunidade aeronáutica brasileira.

No ano de 2014, foram realizados 13 (treze) cursos, 88 (oitenta e oito) palestras, 12 (doze) seminários, 6 (seis) simpósios, e 3 (três) visitas técnicas, totalizando as 122 ações de prevenção anuais previstas, alcançando um público total de 8.536 profissionais da aviação civil e militares.

Nesse mesmo período, o CENIPA também conduziu dois encontros do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), fórum do qual participam diversas entidades da comunidade aeronáutica brasileira, onde questões de segurança de voo são debatidas e soluções são propostas, visando à melhoria da segurança em todos os campos da atividade aérea do país.

Um dos fatores que dificultaram o atingimento da meta foi o bloqueio dos recursos orçamentários. Cerca de 12% da dotação prevista ficou disponível (desbloqueada) somente no final do mês de novembro. Para suplantar tal dificuldade, o CENIPA passou a projetar e trabalhar com cenários de disponibilidade de crédito, com vistas a subsidiar o processo de priorização e seleção de gastos. As aquisições e contratações, contudo, ocorreram sem grandes dificuldades.

Em relação aos Restos a Pagar, estes se referem a contratos de manutenção da infraestrutura e das atividades do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, cujo pagamento se dá em obediência a cronograma físico-financeiro estabelecido quando da assinatura dos contratos.

5.2.1. Programa Temático

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.1.1. Análise Situacional

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.2. Objetivo

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.2.1. Análise Situacional

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.3. Ações

5.2.3.1. Ações - OFSS

Quadro A.5.2.3.1 – Ações de responsabilidade da UJ – OFSS

Identificação da Ação						
Código	2913		Tipo: Atividade			
Título	Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos					
Iniciativa	01HH - Prevenção de acidentes aeronáuticos					
Objetivo	Promover a circulação segura e eficiente do tráfego aéreo civil e militar no espaço aéreo sob a jurisdição do Brasil, por meio da adequação dos Sistemas de Defesa Aérea (SISDABRA) e Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB), visando a ampliar a capacidade de defesa aérea, do controle do espaço aéreo, de segurança de voo e o cumprimento de seus compromissos internacionais. Código: 0461					
Programa	Política Nacional de Defesa		Código:2058		Tipo:Temático	
Unidade Orçamentária	52911 - Fundo Aeronáutico					
Ação Prioritária	() Sim (x)Não Caso positivo: ()PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
Lei Orçamentária 2014						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2013	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
12.137.500,00	12.137.500,00	12.200.787,82	7.079.229,63	6.963.094,25	277.887,19	1.977.013,79
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Montante			
			Previsto	Reprogramado	Realizado	
Atividade de prevenção realizada		unidade	122	122	122	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1/1/2014	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
1.977.013,79	1.862.625,35	82.668,06	Atividade de prevenção realizada	unidade	11	

5.2.3.2. Ações/Subtítulos - OFSS

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.3.3. Ações não Previstas na LOA 2014 – Restos a Pagar não Processados - OFSS

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.3.4. Ações - Orçamento de Investimento - OI

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

5.2.3.5. Análise Situacional

a) Execução das metas:

A meta prevista para o ano de 2014 de 122 ações de prevenção foi plenamente alcançada.

b) Fatores intervenientes:

O contingenciamento inicial de 6 milhões de reais, reduzido para 4 milhões no final do período, de um total da Ação de R\$ 12.137.500,00 determinou mudanças no planejamento dos gastos, mas não impediu o atingimento da meta.

c) Restos a pagar:

Considerando que cerca de 12% da dotação prevista ficou disponível (desbloqueada) somente no final do mês de novembro, parcela significativa do orçamento teve que ser inscrita em Restos a Pagar, por não haver tempo hábil para a entrega dos objetos contratados dentro do exercício financeiro.

5.3. Informações sobre outros resultados da gestão

Todos os resultados foram apresentados no item 5.1

5.4. Informações sobre indicadores de desempenho operacional

As descrições dos indicadores adotados pelo CENIPA para avaliação e acompanhamento do desempenho de seus processos principais, assim como os valores observados, estão sintetizadas nos quadros a seguir.

a) Eficiência do Processo de Investigação (EPI)

Conforme já foi mencionado anteriormente, não há uma duração prevista para a investigação conduzida pelo SIPAER. Cada investigação é única, no sentido de que esta é conduzida em grau de profundidade compatível com as características da ocorrência, sendo muitas vezes influenciada pelo grau de danos, real ou potencial, associado a esta.

Por outro lado, a experiência tem mostrado que uma parcela das investigações é concluída em um período inferior a um ano, notadamente as que decorrem de incidentes e de alguns tipos de acidente de menor complexidade.

Neste sentido, o indicador de eficiência do processo de investigação visa acompanhar o desempenho do CENIPA quanto ao tempo de duração das investigações, de modo a buscar a conclusão dos processos no menor tempo possível.

Os parâmetros que regem este indicador são apresentados a seguir:

Indicador	Eficiência do Processo de Investigação (EPI)
Tipo de Indicador	Desempenho Eficiência
Objetivo	Medir o desempenho dos trabalhos de investigação de ocorrências aeronáuticas realizadas pelo CENIPA / SERIPA.
Variável(is)	R12 = Quantidade de relatórios publicados nos últimos 12 meses, cujas investigações duraram menos de 12 meses F24 = Quantidade de investigações iniciadas nos últimos 24 meses F12 = Quantidade de investigações iniciadas nos últimos 12 meses
Tipo de variável(is)	Quantitativas discretas
Fórmula de cálculo	$EPI = (R12 / (F24 - F12)) \times 100$
Fonte de dados	Base de dados das atividades de investigação Subdivisão de Investigação – Divisão Operacional - CENIPA
Frequência de coleta	Contínua
Frequência de sistematização	Anual
Meta	50%
Data e valor da última medição	30/01/2015 37%
Unidade de Medida	Péssimo -> Abaixo de 20% Ruim -> entre 20% e 29,9% Regular -> entre 30% e 39,9% Bom -> entre 40% e 49,9% Excelente -> Acima de 50%
Avaliação da UJ sobre o desempenho da organização	Regular

O desempenho relativo a este indicador, ao longo de 2014, foi apenas regular (37%). Isto se deve, em parte, à quantidade proporcionalmente elevada de ocorrências de complexidade média e alta, incluindo a que vitimou um candidato à Presidência da República.

Acidentes de grande repercussão representam um enorme desafio às autoridades de investigação de todo o mundo, uma vez que, nesses casos, a investigação não consegue se limitar aos fatores que eventualmente tenham contribuído para o sinistro, devendo invariavelmente ir além, descartando hipóteses veiculadas na mídia, de modo a satisfazer a sociedade.

Além disso, nesses casos, a concorrência do Poder Judiciário (conduzindo sua própria investigação) acaba impondo certa lentidão na realização de exames.

Outro aspecto que impactou o resultado deste indicador é relativo aos fluxos de processos operacionais desenvolvidos ao longo da investigação. O CENIPA realizou uma revisão destes fluxos, estabelecendo novos procedimentos que têm se mostrado mais eficientes.

b) Índice de Atividades de Prevenção (IAP)

Dentre as atribuições do CENIPA está a de desenvolver ações de prevenção de acidentes aeronáuticos.

Cabe salientar que tal atribuição não é exclusividade deste Centro, sendo, na verdade, *"da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro"* nos termos do artigo 87 do CBA.

Neste contexto, e à parte de sua atuação normativa como órgão central do SIPAER, o Centro realiza, ao longo de cada ano, uma diversidade de ações que demandam esforços distintos e que têm diferentes alcances em termos de quantidade de público atingida, tempo de resposta do público e grau de atuação deste.

Sendo assim, visando alcançar um equilíbrio entre o esforço despendido e o incremento da atividade de prevenção em curto, médio e longo prazos, foi desenvolvido o indicador de desempenho das atividades de prevenção desenvolvidas anualmente.

Os parâmetros que regem este indicador são apresentados a seguir:

Indicador	Índice de Atividades de Prevenção (IAP)
Tipo de Indicador	Desempenho Eficiência
Objetivo	Medir o alcance das ações de prevenção estabelecidas como meta do plano plurianual, a serem desenvolvidas pelo CENIPA, de modo a assegurar que essas atividades tenham a eficiência desejada em termos de conscientização do público alvo.
Variável(is)	QCr = quantidade de CURSOS realizados QSe = quantidade de SEMINÁRIOS realizados QSi = quantidade de SIMPÓSIOS realizados QVs = quantidade de VISTORIAS DE SEGURANÇA DE VOO executadas QPa = quantidade de PALESTRAS realizadas QJo = quantidade de JORNADAS DE SEGURANÇA DE VOO realizadas QRo = quantidade de REUNIÕES OPERACIONAIS realizadas QFo = quantidade de FÓRUNS realizados QVt = quantidade de VISITAS TÉCNICAS realizadas QDv = quantidade de DIVOP emitidas QDi = quantidade de DISTRIBUIÇÃO DE MATERIAL realizadas
Tipo de variável(is)	Quantitativas discretas
Fórmula de cálculo	$IAP = [(QCr \times 5) + (Qse \times 3) + (Qsi \times 3) + (QVs \times 2) + (Qpa \times 2) + (QJo \times 2) + QRo + QFo + QVt + QDv + QDi]$
Fonte de dados	Base de dados das atividades de prevenção. Subdivisão de Prevenção – Divisão Operacional - CENIPA
Frequência de coleta	Contínua
Frequência de sistematização	Anual
Meta	600 (pontos anuais)
Data e valor da última medição	30/01/2015 602 pontos (referente ao ano de 2014)
Unidade de Medida	Péssimo -> abaixo de 450 pontos Ruim -> entre 450 e 499.9 pontos Regular -> entre 500 e 549.9 pontos Bom -> entre 550 e 599.9 pontos Excelente -> acima de 600 pontos
Avaliação da UJ sobre o desempenho da organização	Excelente.

Ao longo de 2014, a diversidade das atividades realizadas pelo CENIPA e SERIPAs permitiram mesclar um esforço aceitável, em termos de recursos humanos e materiais aplicados ao desenvolvimento das ações de prevenção, e a perspectiva de retorno balanceada, entre resultados de curto, médio de longo prazos, tendo alcançado a faixa "Excelente".

5.5. Informações sobre custos de produtos e serviços

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

6. GESTÃO DE FUNDOS DO CONTEXTO DE ATUAÇÃO DA UNIDADE

A consolidação das informações do Fundo Aeronáutico cabe à Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica (SEFA), conforme Anexo I da Decisão Normativa nº 134, de 4 de dezembro de 2013.

7. TÓPICOS ESPECIAIS DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA.

7.1. Programação e Execução das despesas

7.1.1. Programação das despesas

Não se aplica à natureza jurídica da UJ. O subtópico 6.1.1 – PROGRAMAÇÃO é de responsabilidade da SEFA e FAER.

7.1.2. Movimentação de Créditos Interna e Externa

Quadro A.7.1.2.1 – Movimentação Orçamentária Interna por Grupo de Despesa

Movimentação dentro de mesma Unidade Orçamentária entre Unidades Jurisdicionadas Distintas						
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
	Concedente	Recebadora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Concedidos	121002	*	05151205829130001	-	-	104.682,47
Recebidos	-	-	-	-	-	-
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
	Concedente	Recebadora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Concedidos	121002	*	05151205829130001	1.563.832,36	-	-
Recebidos	-	-	-	-	-	-
Movimentação entre Unidades Orçamentárias do mesmo Órgão						
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
	Concedente	Recebadora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Concedidos	-	-	-	-	-	-
Recebidos	-	-	-	-	-	-
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
	Concedente	Recebadora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Concedidos	-	-	-	-	-	-
Recebidos	-	-	-	-	-	-

(*) Trata-se do recurso empenhado por diversas unidades do Comando da Aeronáutica, tais como Bases Aéreas, que apoiam os esquadrões de voo e as seções de investigação e prevenção de acidentes; Escolas de Formação, que disseminam a doutrina de segurança de voo; Diretorias, tais como a Diretoria de Engenharia, que adquire as viaturas especiais utilizadas pelos SERIPAs nas ações iniciais, quando da ocorrência de acidentes aeronáuticos.

7.1.3. Realização da Despesa

Os subtópicos 7.1.3.1 a 7.1.3.4 são de responsabilidade da SEFA e FAER.

7.1.3.1. Despesas Totais Por Modalidade de Contratação – Créditos Originários – Total

Este item não se aplica à natureza jurídica da UJ, sendo responsabilidade da SEFA e FAER.

7.1.3.2. Despesas Totais Por Modalidade de Contratação – Créditos Originários – Executados Diretamente pela UJ

Este item não se aplica à natureza jurídica da UJ, sendo responsabilidade da SEFA e FAER.

7.1.3.3. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários – Valores executados Diretamente pela UJ

Este item não se aplica à natureza jurídica da UJ, sendo responsabilidade da SEFA e FAER.

7.1.3.4. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos de Movimentação

Quadro A.7.1.3.5 – Despesas por Modalidade de Contratação– Créditos de Movimentação Valores em R\$ 1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2014	2013	2014	2013
1.Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f+g)	4.551.521,16	2.894.507,98	4.492.986,98	2.644.326,14
a)Convite	2.537,81	-	2.537,81	-
b)Tomada de Preços	-	318.756,93	-	318.756,93
c)Concorrência	-	100.000,00	-	100.000,00
d)Pregão	4.548.983,35	2.475.751,05	4.490.449,17	2.225.569,21
e)Concurso	-	-	-	-
f)Consulta	-	-	-	-
g)Regime Diferenciado de Contratações Públicas	-	-	-	-
2.Contratações Diretas (h+i)	445.795,65	1.402.476,11	402.351,76	1.402.139,43
h)Dispensa	289.307,63	1.350.997,76	246.866,34	1.350.712,49
i)Inexigibilidade	156.488,02	51.478,35	155.485,42	51.426,94
3.Regime de Execução Especial	-	-	-	-
j)Suprimento de Fundos	-	-	-	-
4.Pagamento de Pessoal (k+l)	2.078.222,91	1.396.131,73	2.064.065,56	1.395.771,23
k)Pagamento em Folha	-	-	-	-
l)Diárias	2.078.222,91	1.396.131,73	2.064.065,56	1.395.771,23
5.Outros	3.689,95	2.759,81	3.689,95	2.759,81
6.Total (1+2+3+4+5)	7.079.229,67	5.695.875,63	6.963.094,25	5.444.996,61

Despesas lançadas em **Outros** correspondem ao elemento de despesa 92 (Despesas de Exercícios Anteriores), em que não se aplica licitação.

7.1.3.5. Despesas Totais por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação

Quadro A.7.1.3.6 – Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação

DESPESAS CORRENTES									
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidadada		RP não processados		Valores Pagos		
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	
1. Despesas de Pessoal									
Nome 1º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Juros e Encargos da Dívida									
1º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Outras Despesas Correntes									
1º elemento de despesa: 339039	4.553.970,31	3.174.300,73	2.255.450,75	2.703.988,92	2.298.519,56	470.311,81	2.173.368,04	2.702.578,65	
2º elemento de despesa: 339015	1.868.315,96	1.236.790,87	1.868.315,96	1.236.790,87	-	-	1.854.158,61	1.236.430,37	
3º elemento de despesa: 339033	1.805.837,47	1.123.331,45	1.557.158,77	898.056,97	248.678,70	225.274,48	1.557.158,77	686.994,82	
Demais elementos do grupo: 339000	495.955,97	363.175,62	438.325,38	329.305,10	57.630,59	33.870,52	424.054,35	316.759,00	
DESPESAS DE CAPITAL									
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidadada		RP não Processados		Valores Pagos		
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	
4. Investimentos									
1º elemento de despesa: 449052	2.450.140,92	1.448.103,93	959.978,81	423.976,84	1.490.162,11	1.024.127,09	954.354,48	398.476,84	
2º elemento de despesa: 449051	1.026.567,23	84.950,39	-	82.006,10	1.026.567,23	2.944,29	-	82.006,10	
3º elemento de despesa: 449039	-	60.750,83	-	21.750,83	-	39.000,00	-	21.750,83	
Demais elementos do grupo: 449000	-	-	-	-	-	-	-	-	

5. Inversões Financeiras													
1º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Amortização da Dívida													
1º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3º elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

7.1.3.6. Análise crítica da realização da despesa

O acréscimo na despesa empenhada de 2014 em relação a 2013 se justifica por uma maior disponibilização de recursos, que possibilitou o atendimento de necessidades urgentes como a reforma do prédio onde funciona a sede SERIPA II, em Recife/PE, e a aquisição de novas viaturas para utilização nas ações iniciais de acidentes aeronáuticos, proporcionando maior agilidade e capacidade de emprego em ambientes inóspitos e de difícil acesso.

O acréscimo em outras despesas correntes justifica-se pelo aumento dos valores das passagens aéreas nacionais e internacionais, e por uma maior necessidade de diárias para compensar a limitação imposta aos gastos com Ajuda de Custo, antes considerada despesa de pessoal (GND 1) e agora ODC (GND 3).

Em relação às modalidades de licitação, no período em questão houve uma redução nas contratações diretas (por dispensa ou inexigibilidade) e um aumento nas contratações por licitação, em sua maioria na modalidade Pregão.

No ano de 2014, 12% da dotação prevista permaneceram bloqueados até o final do mês de novembro, mas foram executados (empenhados) sem grandes dificuldades, dentro do cronograma estabelecido pelos órgãos de controle do Comando da Aeronáutica.

7.2. Despesas com ações de publicidade e propaganda

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

7.3. Reconhecimento de Passivos por insuficiência de créditos ou recursos

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

7.3.1. Análise Crítica

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

7.4. Movimentação e os saldos de restos a pagar de exercícios anteriores

Quadro A.7.4–Restos a Pagar inscritos em Exercícios Anteriores

Valores em R\$ 1,00

Restos a Pagar não Processados				
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2014	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2014
2013	1.795.758,68	1.693.278,31	66.968,91	35.511,46
2012	180.059,82	164.065,82	15.699,15	294,85
2011*	1.195,29	-	-	1.195,29
Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2014	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2014
2013	250.879,02	250.827,61	-	51,41
2012	26.092,95	9.609,06	16.237,15	246,74
2011*	915,22	-	915,22	-

(*) Recurso da mesma Ação Orçamentária (2913), que à época fazia parte do Programa 0623 - Segurança de Voo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

7.4.1. Análise Crítica

Os saldos de *Restos a Pagar Processados* referem-se a pagamento de taxa de licenciamento e seguro obrigatório de viaturas e serão cancelados em virtude do vencimento de boleto bancário.

Em relação aos saldos dos *Restos a Pagar Não Processados*, as razões que fundamentam a permanência dos empenhos foram encaminhadas pelas UG Executoras ao Estado-Maior da Aeronáutica, Órgão de Direção Geral do Comando da Aeronáutica, em obediência ao Decreto nº 8.407, de 24 de fevereiro de 2015.

7.5. Transferências de Recursos

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

7.6. Suprimento de Fundos

Não ocorreu no período.

7.7. Renúncias sob a Gestão da UJ

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

7.8. Gestão de Precatórios

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

8. GESTÃO DE PESSOAS, TERCEIRIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA E CUSTOS RELACIONADOS

8.1. Estrutura de pessoal da unidade

8.1.1. Demonstração e Distribuição da Força de Trabalho à Disposição da Unidade Jurisdicionada

Quadro A.8.1.1.1 – Força de Trabalho da UJ

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1.Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)	179	158	29	23
1.1.Militares (1.1.1+1.1.2)	177	156	29	23
1.1.1. Militares de carreira vinculada ao órgão - Ativa	177	156	-	-
1.1.2. Reconvocados	-	-	-	-
1.2 Servidores Civis de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	2	2	-	-
1.2.1.Servidores de carreira vinculada ao órgão	2	2	-	-
1.2.2.Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	-	-	-
1.2.3.Servidores de carreira em exercício provisório	-	-	-	-
1.2.4.Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	-	-	-
2.Contratos Temporários	123	118	27	26
2.1 Militares temporários (2.1.1 + 2.1.2 + 2.1.3+ 2.1.4)	123	118	27	26
2.1.1 Serviço Militar Obrigatório	62	63	13	12
2.1.2 Oficiais Temporários	18	12	6	5
2.1.3 Tarefa por Tempo Certo	43	43	8	9
2.1.4 Alunos das Escolas de Formação	-	-	-	-
2.2 Civis temporários	-	-	-	-
2.3 Auxiliares Locais (Unidades no Exterior)	-	-	-	-
3.Servidores sem Vínculo com a Administração Pública	24	24	-	-
3.1 Servidores Civis sem vínculo	4	4	-	-
3.2 Servidores Civis aposentados	-	-	-	-
3.3 Militares da Reserva Remunerada	20	20	-	-
4.Total de Servidores (1+2+3)	326	300	56	49

Fonte: SIGPES

Quadro A.8.1.1.2 – Distribuição da Lotação Efetiva

Tipologias dos Cargos	Lotação Efetiva	
	Área Meio	Área Fim
1.Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)	64	96
1.1 Militares (1.1.1+1.1.2)	62	96
1.1.1. Militares de carreira vinculada ao órgão - Ativa	62	96
1.1.2. Reconvocados	-	-
1.2. Servidores Civis de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	2	-
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	2	-
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	-
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	-	-
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	-
2. Servidores com Contratos Temporários	72	46
2.1 Militares temporários (2.1.1 + 2.1.2 + 2.1.3+ 2.1.4)	72	46
2.1.1 Serviço Militar Obrigatório	41	22
2.1.2 Oficiais Temporários	7	5
2.1.3 Tarefa por Tempo Certo	24	19
2.1.4 Alunos das Escolas de Formação	-	-
2.2 Civis temporários	-	-
2.3 Auxiliares Locais (Unidades no Exterior)	-	-
3. Servidores em cargo DAS (3.3.1+3.3.2+3.3.3)	20	4
3.1 Servidores Civis sem vínculo	4	-
3.2 Servidores Civis aposentados	-	-
3.3 Militares da Reserva Remunerada	16	4
4.Total de Servidores (1+2+3)	156	146

Quadro A.8.1.1.3 – Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UJ

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em Comissão	24	24	1	1
1.1.Cargos Natureza Especial	-	-	-	-
1.2.Grupo Direção e Assessoramento Superior	24	24	1	1
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	-	-	-	-
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	-	-	-
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	-	-	-	-
1.2.4. Sem Vínculo	4	4	-	-
1.2.5. Aposentados	20	20	-	-
1.2.6. Militares da Reserva Remunerada				

2. Funções Gratificadas	2	2	-	-
2.1.Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	2	2	-	-
2.2.Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	-	-	-
2.3.Servidores de Outros órgãos e Esferas	-	-	-	-
3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)	26	26	1	1
Fonte: SIGPES				

A análise do quantitativo dos servidores frente às necessidades da UJ, mostra que, apesar de não estar completa em seu efetivo previsto (326 servidores), a UJ não está longe deste número (possui 300 servidores em seus quadros). Entretanto, tendo em vista que várias funções relevantes não estão preenchidas e que a diversidade de áreas atendidas aumenta a demanda dos quadros em vista da evolução constante das exigências da prevenção, o acúmulo de funções por outros membros do efetivo torna exigente um maior aporte de pessoal com notoriedade de saber sobre o assunto, preenchendo os claros existentes; notadamente pela já mencionada evolução da prevenção de acidentes aeronáuticos, é uma constante da administração a solicitação de acréscimo do número previsto para os mesmos.

A avaliação sobre a distribuição da força de trabalho entre as áreas fim e meio mostra um aporte maior desta na unidade central, em pequeno detrimento da área fim (45%), ocorrendo o inverso nos Serviços Regionais, onde a maioria do efetivo corresponde à área-fim (60%).

O impacto da aposentadoria sobre a força de trabalho desta UJ já se mostra sensível, tendo em vista o número de funcionários cumprindo PTTC, minimizando os efeitos da falta da força de trabalho do pessoal da ativa. Impacta o fato de esses servidores em contratos de prestação de serviço, são aqueles que detêm conhecimento nas áreas em que atuam, acumulando experiência sobre o funcionamento do SIPAER.

8.1.2. Qualificação e capacitação da Força de Trabalho

De conformidade com o Decreto nº 87. 249/82, compete ao CENIPA a formação de pessoal para atuação no SIPAER, o que é feito por meio dos cursos previstos na NSCA 3-10 Formação e capacitação dos recursos humanos do SIPAER.

Deste modo, o público alvo desses cursos compreende os profissionais do CENIPA e SERIPAs, assim como os demais integrantes da comunidade aeronáutica brasileira.

Em vista da complexidade crescente da indústria aeronáutica, torna-se necessário o constante aprimoramento técnico-profissional e a especialização, o que é feito em outras instituições.

A tabela abaixo apresenta as atividades de qualificação básica promovidas pelo CENIPA ao longo de 2014, com o quantitativo de profissionais do Centro e dos SERIPAs capacitados.

Curso	Período	Profissionais Atendidos	Habilitação Final
Curso Básico de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Ensino a Distância	28/04 a 06/06	7 (CENIPA) 8 (SERIPA)	Este curso é pré-requisito para a matrícula em qualquer curso presencial de prevenção ministrado pelo CENIPA
Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Fator Material	06/10 a 17/10	1 (CENIPA)	Este curso habilita o profissional a atuar na atividade de prevenção na área do Fator Material
Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Fator Humano	01/12 a 12/12	1 (CENIPA) 1 (SERIPA)	Este curso habilita o profissional a atuar na atividade de prevenção na área do Fator Humano

Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Controle de Espaço Aéreo	17/11 a 28/11	1 (CENIPA)	Este curso habilita o profissional a atuar na atividade de prevenção na área do Controle de Espaço Aéreo
Curso de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos	04/08 a 15/08	3 (CENIPA) 4 (SERIPA)	Este curso habilita o profissional a atuar na atividade de prevenção na área do Fator Operacional e é pré-requisito para a realização do Curso de Investigação de Acidentes Aeronáuticos
Curso de Investigação de Acidentes Aeronáuticos	01/12 a 26/12	2 (CENIPA) 1 (SERIPA)	Este curso habilita o profissional a participar da investigação de acidentes aeronáuticos e a investigar incidentes
Seminário de Introdução ao Sistema de Aviação Civil	17/03 a 21/03	17(CENIPA) 18 (SERIPA)	Este Seminário visa familiarizar os profissionais do CENIPA e SERIPAs que atuarão na investigação da aviação civil com aquele contexto regulatório
Seminário de Gravadores de Voo	24/03 a 25/03	23(CENIPA) 14 (SERIPA)	Este Seminário visa familiarizar os profissionais do CENIPA e SERIPAs que atuam na investigação com os conhecimentos básicos sobre as "caixas-pretas" e os procedimentos a serem adotados no local do acidente para preservar as gravações

Tabela 4 - Atividades de qualificação básica.

As atividades de aprimoramento técnico-profissional e especialização estão listadas na tabela a seguir:

Curso	Período	Instituição	Profissionais Atendidos	Habilitação Final
Curso de Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO)	28/04 a 06/06	ANAC	8 (CENIPA) 10 (SERIPA)	Este curso familiariza os profissionais do CENIPA e SERIPAs com o SGSO empregado na aviação civil, estando diretamente ligado à atividade de prevenção
Curso de Língua Espanhola Básico a Distância	24/02 a 18/07	Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR)	1 (CENIPA) 3 (SERIPA)	Toda a documentação emanada pela OACI é produzida em , pelo menos, um dos seis idiomas oficiais daquela Organização. Deste modo, a proficiência em Inglês e em Espanhol são essenciais
Curso de Língua Inglesa Básico a Distância	10/03 a 18/07	CIEAR	1 (CENIPA)	Toda a documentação emanada pela OACI é produzida em , pelo menos, um dos seis idiomas oficiais daquela Organização. Deste modo, a proficiência em Inglês e em Espanhol são essenciais
Curso de Partículas Magnéticas – Nível 2	17/03 a 21/03	Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI)	1 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Material
Curso de Líquido Penetrante Nível 1	19/05 a 23/05	IFI	3 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Material
Curso de Líquido Penetrante Nível 2	22/09 a 26/09	IFI	1 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Material
Photography for Aircraft Accident Investigation	16/10 a 17/10	USC	1 (SERIPA)	Treinamento teórico e prático voltado para o suporte à investigação

Curso Teórico da Aeronave H-50	10/03 a 28/03	Base Aérea de Natal	2 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Curso de Mecânica Geral da Aeronave H-50	12/05 a 30/05	Base Aérea de Natal	2 (CENIPA) 2 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Curso do Motor PT-6A	12/05 a 23/05	Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos (PAMA-AF)	1 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Curso de Avaliação da Incerteza da Medição	19/05 a 23/05	IFI	2 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Airbus Investigator Training Seminar	12/04 a 19/04	Airbus Industries	2 (CENIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Seminário sobre Prevenção de Excursão de Pista	09/10 a 10/10	OACI - SAM	1 (CENIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Helicopter Accident Investigation	21/10 a 25/10	SCSI	1 (CENIPA) 1 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Dangerous Goods Regulation	03/11 a 07/11	IATA	2 (CENIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Operacional
Curso de Adaptação Básica em Ambiente de Selva	15/08 a 30/08	Base Aérea de Manaus	2 (SERIPA)	Treinamento teórico e prático para a realização de investigação de acidentes em ambiente de selva
The 2014 Accident Investigators - Material Meeting	01/04 a 04/04	NTSB Training Center	2 (CENIPA)	Treinamento teórico e prático voltado para a leitura de gravadores de voo
Basic Flight Data Analysis, Database Mngt and Advanced FDRS, Troubleshooting, Calibration and Combined Arinc 429/717	19/07 a 10/08	Flight Visio Inc	2 (CENIPA)	Treinamento teórico e prático voltado para a leitura de gravadores de voo
Sistema ADREP/ECCAIRS para a região Sul Americana	01/09 a 05/09	OACI - SAM	3 (CENIPA)	Treinamento teórico e prático do sistema de notificação padronizado pela OACI
Threat and Error Management Development	03/09 a 05/09	USC	1 (SERIPA)	Aquisição de conhecimento especializado a ser aplicado na investigação de acidentes na área do Fator Humano
Human Factors in Aviation Safety	17/03 a 21/03	USC	1 (SERIPA)	

Tabela 5 - Atividades de aprimoramento técnico-profissional e especialização.

8.1.3. Custos de Pessoal da Unidade Jurisdicionada

Quadro A.8.1.3 – Custos do pessoal

Tipologias/ Exercícios	Vencimentos e Vantagens Fixas	Despesas Variáveis					Despesas de Exercícios Anteriores	Decisões Judiciais	Total		
		Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações	Benefícios Assistenciais e Previdenciários				Demais Despesas Variáveis	
Servidores de carreira vinculados ao órgão da unidade jurisdicionada											
Militares de carreira											
Exercícios	2014	12.460.748,05	74.124,13	1.915.811,54	4.191.681,17	1.618.529,67	60.234,10	-	3.176,16	1.067,01	20.325.371,83
	2013	10.192.433,48	76.017,70	1.710.123,11	3.645.561,80	1.527.817,62	69.164,83	-	204,54	1.213,68	17.222.536,76
Civis											
Exercícios	2014	52.785,75	-	4.770,20	30.389,88	27.085,48	134.368,11	-	3.525,52	-	252.924,94
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servidores de carreira SEM VÍNCULO com o órgão da unidade jurisdicionada											
Militares de Carreira											
Exercícios	2014	-	100.978,60	208.277,06	74.327,27	1.021.848,39	53.237,27	-	-	-	1.458.668,59
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Civis											
Exercícios	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servidores SEM VÍNCULO com a administração pública (exceto temporários)											
Civis											
Exercícios	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Servidores cedidos com ônus										
Militares de Carreira										
Exercícios	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	
Civis										
Exercícios	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	
Servidores com contrato temporário										
Militares										
Exercícios	2014	2.163.119,18	-	324.725,12	297.243,62	413.793,88	13.105,00	-	-	3.211.986,80
	2013	1.556.093,17	400,80	236.812,54	220.982,12	418.825,30	12.891,00	-	196,96	2.446.201,89
Civis										
Exercícios	2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Subdiretoria de Pagamento de Pessoal - SDPP

Nota: Como é a primeira vez que o CENIPA elabora o relatório de gestão, as informações relativas aos servidores civis para o exercício de 2013 não puderam ser levantadas pelo órgão central de pagamento de pessoal do Comando da Aeronáutica.

8.1.4. Irregularidades na área de pessoal

Não ocorreram irregularidades na área de pessoal no período considerado. As informações sobre Acumulação Indevida de Cargos, funções e Empregos Públicos serão prestadas pelo Comando-Geral do Pessoal (COMGEP) que é o órgão central do Sistema de Pessoal do Comando da Aeronáutica.

8.1.4.1. Terceirização Irregular de Cargos

Não ocorreu a terceirização irregular de Cargos nesta UJ.

8.1.5. Riscos identificados na gestão de pessoas

Não se aplica à natureza jurídica da UJ. As informações sobre Riscos identificados na Gestão de Pessoas estão no Relatório de Gestão do Comando-Geral do Pessoal (COMGEP) que é o órgão central do Sistema de Pessoal do Comando da Aeronáutica.

8.1.6. Indicadores Gerenciais sobre Recursos Humanos

Não se aplica à natureza jurídica da UJ. As informações sobre Indicadores Gerenciais sobre Recursos Humanos estão no Relatório de Gestão do Comando-Geral do Pessoal (COMGEP) que é o órgão central do Sistema de Pessoal do Comando da Aeronáutica. Não há previsão de desenvolvimento de indicadores sobre Recursos Humanos por parte desta UJ.

8.2. Contratação de mão de obra de apoio e de estagiários

8.2.1. Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância

Quadro A.8.2.1.1 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva

Unidade Contratante													
Nome:Sexto Comando Aéreo Regional - VI COMAR													
UG/Gestão:120003/ 52911						CNPJ:00.394.429/0026-69							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2011	L	O	04/VI/COMAR/2011	00.478.727/0001-89	01/04/2011	31/07/2015	1 1	1 2	-	-	-	-	P
Observações:													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													
Fonte:													

Quadro A.8.2.1.2 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva

Unidade Contratante													
Nome: Primeiro Comando Aéreo Regional - I COMAR													
UG/Gestão: 120086/ 52911						CNPJ: 00.394.429/0021-54							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2011	L	O	09/I COMAR/2011	05.620.382/0001-70	11/05/2011	11/05/2016	-	2	-	-	-	-	P
Observações:													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													
Fonte:													

Quadro A.8.2.1.3 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva

Unidade Contratante													
Nome: Segundo Comando Aéreo Regional - II COMAR													
UG/Gestão: 120017/ 52911						CNPJ: 00.394.429/0022-35							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2012	L	O	01/II COMAR/2012	11.688.159/0001-67	13/02/2015	13/02/2016	-	1	-	-	-	-	A
Observações:													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													

Fonte:

Quadro A.8.2.1.4 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva

Unidade Contratante													
Nome: Parque de Material Aeronáutico de São Paulo - PAMA-SP													
UG/Gestão: 120068/ 52911						CNPJ: 00.394.429/0075-47							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2013	L	O	19/PAMASP/2013	49.953.581/0001-75	12/12/2013	11/12/2015	-	1	-	-	-	-	P
Observações:													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													
Fonte:													

Quadro A.8.2.1.5 – Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva

Unidade Contratante													
Nome: Quinto Comando Aéreo Regional - V COMAR													
UG/Gestão: 120074/ 52911						CNPJ: 00.394.429/0025-88							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2014	L	O	25/V COMAR/2014	94.517.794/0001-09	01/12/2014	30/11/2015	-	2	-	-	-	-	A
Observações:													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													
Fonte:													

8.2.2. Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão

Não ocorreu a locação de mão de obra para atividades não abrangidas pelo Plano de Cargos da UJ.

8.2.3. Análise Crítica dos itens 7.2.1 e 7.2.2

Não ocorreram dificuldades referentes ao andamento do contrato de prestação de serviços nesta UJ.

8.2.4. Contratação de Estagiários

Não ocorreu contratação de estagiários no período.

8.3. Contratos vigentes

Não ocorreu no período.

9. GESTÃO DO PATRIMÔNIO MOBILIÁRIO E IMOBILIÁRIO

a) Legislação que regula a constituição e a forma de utilização da frota de veículos:

- ICA 75-1 - Combustíveis e Lubrificantes;
- ICA 75-2 - Instrução para Alienação de Veículos de Transporte de Superfície;
- ICA 75-6 - Classificação, Distribuição, Emprego, Utilização e Operação de Veículos de Transporte de Superfície; e
- TCA 75-1 - Tabela de Dotação de Veículos do Comando da Aeronáutica.

b) Importância e impacto da frota de veículos sobre as atividades da UJ:

Para o atendimento das ocorrências de acidentes aeronáuticos, o CENIPA e os sete Serviços Regionais dispõem de frota própria de veículos, para transportar as equipes e os equipamentos de suporte à investigação até o local do sinistro no menor espaço de tempo possível. Assim, a frota veicular é vital para as atividades do Sistema.

c) Quantidade de veículos em uso ou na responsabilidade da UJ, discriminados por grupos, segundo a classificação que lhes seja dada pela UJ, bem como sua totalização por grupo e geral:

A frota veicular do Sistema compõe-se de um total de 50 veículos, sendo 30 de transporte de pessoal e 20 de carga, assim distribuídos:

- CENIPA (Brasília/DF): Pessoal (7), Carga (2);
- SERIPA I (Belém/PA): Pessoal (2), Carga (3);
- SERIPA II (Recife/PE): Pessoal (4), Carga (2);
- SERIPA III (Rio de Janeiro/RJ): Pessoal (3), Carga (4);
- SERIPA IV (São Paulo/SP): Pessoal (4), Carga (4);
- SERIPA V (Canoas/RS): Pessoal (4), Carga (1);
- SERIPA VI (Brasília/DF): Pessoal (3), Carga (2); e
- SERIPA VII (Manaus/AM): Pessoal (3), Carga (2).

d) Média anual de quilômetros rodados, por grupo de veículos, segundo a classificação contida na letra "c" supra:

- Transporte de pessoal: 360.000 km por ano; e
- Transporte de carga: 240.000 km por ano.

e) Idade média da frota, por grupo de veículos:

- Transporte de pessoal, 3 anos; e
- Transporte de carga, 4 anos.

f) Custos associados à manutenção da frota:

- Combustíveis e lubrificantes: R\$ 121.000,00 (custeado com recursos de outras UJ);
- Seguros obrigatórios: R\$ 10.000,00 (custeado com recursos de outras UJ); e
- Revisões periódicas: R\$ 120.000,00.

g) Plano de substituição da frota:

Dado do ritmo de trabalho e as condições em que operam, muitas vezes em ambientes inóspitos, estradas de barro e em péssimo estado de conservação, os veículos do SIPAER são renovados, em média, a cada 6 anos. As viaturas antigas são alienadas, por meio de leilão.

h) Razões de escolha da aquisição em detrimento da locação:

Pela dificuldade de encontrar uma empresa que atenda em todo o território nacional, com veículos próprios para estradas de barro e em péssimo estado de conservação, e, sobretudo, pelo tempo que as viaturas devem permanecer à disposição das equipes de investigação, não existe opção para a aquisição da própria frota.

i) Estrutura de controles de que a UJ dispõe para assegurar uma prestação eficiente e econômica do serviço de transporte.

A estrutura de controle de restringe ao cotejamento dos quilômetros percorridos com o volume de combustível consumido. As revisões periódicas são feitas em observância ao manual do veículo e depois das inspeções realizadas por mecânicos das garagens.

9.1. Gestão do Patrimônio Imobiliário

Os imóveis utilizados como sede administrativa do CENIPA e dos Serviços Regionais são de responsabilidade de outras UG.

9.2. Bens Imóveis Locados de Terceiros

Não ocorreu no período.

10. GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

10.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI)

A Subdivisão de Tecnologia da Informação (SDTI) é a responsável por gerir os recursos de hardware e software do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dos Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPAs), a estrutura física e lógica referentes à comunicação de dados, implementação de Sistemas Web e Desktop, cabeamento estruturado, infraestrutura de redes (incluindo servidores, *storages*, servidores e robôs de backup de arquivos e virtualizadores). Além de manter essa estrutura, a SDTI também atua na área de suporte técnico de hardware e software aos usuários do CENIPA e SERIPAs, tendo em vistas os equipamentos e as aplicações utilizados no ambiente das organizações.

A SUBDIVISÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (SDTI) está subordinada à Divisão de Apoio (DAP), que por sua vez está subordinada ao Vice-Chefe do CENIPA. A estrutura hierárquica descreve a SDTI em um nível Operacional, tendo como nível tático a Divisão de Apoio e estratégico a Vice-Chefia.

A estrutura organização da TI se desmembra da seguinte forma:

- Divisão de Apoio: Responsável por coordenar e prover recursos à sua subordinada - Subdivisão de Tecnologia da Informação.
- Subdivisão de Tecnologia da Informação (SDTI): Subordinada à Divisão de Apoio – DAP. Responsável por planejar, organizar, coordenar e supervisionar as atividades de TI. Assessorar a Administração nas questões estratégicas relacionadas a TI.
- Seção de Sistemas e Infraestrutura (SSI): Planejar, coordenar e executar atividades referentes à: Suporte ao usuário, infraestrutura de redes (cabeamento estruturado, ativos de rede, virtualização, etc.) e desenvolvimento de aplicação para Web e Desktop.
- Subseção de Microinformática (SSMI): Realizar manutenção de hardware, de modo a manter a continuidade dos serviços que utilizam de recursos de tecnologia da informação.

Aquisição de Recursos computacionais

- O processo de aquisição de recursos de software ou hardware segue a linha de necessidades das divisões existentes no CENIPA e nas unidades subordinadas (SERIPAs). A partir do levantamento das necessidades, o documento de requisição é repassado ao chefe da divisão para posterior aprovação ou não, mediante a disponibilidade de recursos.
- Em caso específico, a aquisição de computadores, além de seguir a linha de necessidades, também segue um plano de substituição gradual, tendo em vista a garantia de uso e manutenção completa do equipamento em caso de defeitos de fabricação ou funcionamento.

Quadro A.10.1 – Contratos na Área de Tecnologia da Informação em 2014

Nº do Contrato	Objeto	Vigência	Fornecedores		Custo	Valores Desembolsados 2014
			CNPJ	Denominação		
06/VI COMAR/2 013	Prestação dos serviços de desenvolvimento e manutenção evolutiva, corretiva, perfectiva e adaptativa do SIGIPAER.	29/04/2014 a 24/04/2015	02.306.220 /0001-73	MIRANTE INFORMÁTI CA LTDA- ME	R\$ 1.319.200,00	R\$ 317.179,46

29/VI COMAR/2 012	Manutenção da cessão de uso dos módulos Cliente Z39.50, Gerenciador, MARC e Terminal Web do Sistema Sophia Biblioteca Avançado sob nº de série 3994, que ora atende as bibliotecas do CENIPA e SERIPA IV.	15/05/2014 a 15/05/2015	69.112.514 /0001-35	PRIMA SOFT LTDA	R\$ 6015,65	R\$ 3.526,01
-------------------------	---	----------------------------	------------------------	--------------------	-------------	--------------

Sistemas Computacionais utilizados na unidade:

- Sistema de Gerenciamento de Segurança de Voo - Militar (SGSV):
- Sistema Integrado de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIGIPAER):
- Sistema de Gestão de Bibliotecas (SOPHIA):
- Sistema de Controle de Atividades de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CAPAA):

Necessidades de novos sistemas computacionais:

- Aquisição de sistema computacional para Data Discovery, de modo a agilizar a gestão, a tomada de decisões e a mineração de dados no CENIPA.

11. DO USO DOS RECURSOS RENOVÁVEIS E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

11.1. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental

Quadro A.11.1 – Aspectos da Gestão Ambiental

Aspectos sobre a gestão ambiental e Licitações Sustentáveis		Avaliação	
		Sim	Não
1.	Sua unidade participa da Agenda Ambiental da Administração Pública (A3P)?		x
2.	Na unidade ocorre separação dos resíduos recicláveis descartados, bem como sua destinação a associações e cooperativas de catadores, conforme dispõe o Decreto nº 5.940/2006?	x	
3.	As contratações realizadas pela unidade jurisdicionada observam os parâmetros estabelecidos no Decreto nº 7.746/2012?	x	
4.	A unidade possui plano de gestão de logística sustentável (PLS) de que trata o art. 16 do Decreto 7.746/2012? Caso a resposta seja positiva, responda os itens 5 a 8.		x
5.	A Comissão gestora do PLS foi constituída na forma do art. 6º da IN SLTI/MPOG 10, de 12 de novembro de 2012?		
6.	O PLS está formalizado na forma do art. 9º da IN SLTI/MPOG 10/2012, atendendo a todos os tópicos nele estabelecidos?		
7.	O PLS encontra-se publicado e disponível no site da unidade (art. 12 da IN SLTI/MPOG 10/2012)?		
	Caso positivo, indicar o endereço na <i>Internet</i> no qual o plano pode ser acessado.		
8.	Os resultados alcançados a partir da implementação das ações definidas no PLS são publicados semestralmente no sítio da unidade na <i>Internet</i> , apresentando as metas alcançadas e os resultados medidos pelos indicadores (art. 13 da IN SLTI/MPOG 10/2012)?		
	Caso positivo, indicar o endereço na <i>Internet</i> no qual os resultados podem ser acessados.		
Considerações Gerais			
As contratações para atender as necessidades desta UJ são realizadas por outras UJ, que observam as diretrizes do art. 4º do Decreto nº 7.746/2012.			

12. ATENDIMENTO DE DEMANDAS DE ÓRGÃO DE CONTROLE.

12.1. Tratamento de deliberações exaradas em acórdão do TCU

Não ocorreu deliberação envolvendo esta UJ no período.

12.2. Tratamento de Recomendações do Órgão de Controle Interno (OCI)

Não houve nenhuma recomendação do OCI para esta UJ no período.

12.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecida na Lei nº 8.730/93

As declarações são arquivadas no setor de Pessoal, sendo objeto de publicação em Boletim Interno da Unidade, encaminhando-se cópia ao Órgão de Controle Interno da Aeronáutica.

12.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93

Quadro A.12.3 – Demonstrativo do cumprimento, por autoridades e servidores da UJ, da obrigação de entregar a DBR

Obrigados a Entregar a DBR	Situação em Relação às Exigências da Lei nº 8.730/93	Momento da Ocorrência da Obrigação de Entregar a DBR		
		Posse ou Início do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício Financeiro
Detentores de Cargos e Funções	Obrigados a entregar a DBR	4	4	23
	Entregaram a DBR	4	4	23
	Não cumpriram a obrigação	-	-	-

Fonte: Divisão de Apoio do CENIPA

12.3.2. Situação do Cumprimento das Obrigações

Todos os obrigados cumpriram as obrigações.

12.4. Medidas Adotadas em Caso de Dano ao Erário

Não ocorreu no período.

12.5. Alimentação SIASG E SICONV

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

13. INFORMAÇÕES CONTÁBEIS

Não se aplica à natureza jurídica da UJ.

14. OUTRAS INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO

Nada a relatar.

15. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como esta é a primeira vez que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos é chamado para apresentar contas individualmente, o grupo de trabalho designado para a elaboração do presente relatório encontrou várias dificuldades para transportar para o papel a realidade, não só de um unidade administrativa, nem de um grupo de unidades, considerando as organizações subordinadas, mas de um sistema que recruta ações de diversas unidades do Comando da Aeronáutica, sem subordinação hierárquica direta ao CENIPA, mas que, pela natureza da atividade que desempenha, tem a contribuir para o atingimento do objetivo de reduzir os riscos de acidentes na aviação civil e militar brasileira.

Diante disso, em alguns pontos do Relatório, considerou-se como UJ o conjunto de unidades formado pelo CENIPA e SERIPAs, especialmente no que tange à gestão de pessoas, do patrimônio, da tecnologia da informação e do sistema de governança; em outros momentos, sobretudo na parte relativa à execução orçamentária e aos resultados alcançados, a UJ abrangeu todas as unidades do Comando da Aeronáutica que executaram parcela dos recursos orçamentários da Ação 2913 - Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, na prestação de serviços voltados a toda a comunidade aeronáutica brasileira, bem como no auxílio às investigações de acidentes aeronáuticos com material, pessoal e serviços técnico-especializados. Tudo sob a coordenação do Chefe do CENIPA, responsável pela citada Ação Orçamentária, perante o Ministério da Defesa.

Outro ponto que gerou dificuldades na elaboração do presente relatório foi a disposição na ordem dos capítulos no sistema e-CONTAS, que difere da numeração dos mesmos na Decisão Normativa - TCU nº 134, de 4 de dezembro de 2013. Em razão disso, a numeração final dos capítulos deste relatório não será a mesma da legislação orientadora, com uma defasagem de uma unidade por capítulo, o que pode gerar alguma dificuldade quando da comparação do que foi apresentado com o texto legal.

ANEXOS E APÊNDICES

Não há.