

### Impasses no setor de controle aéreo

Quase três meses após a trágica colisão entre duas aeronaves comerciais sobre os céus amazônicos, os resultados das investigações das causas desse acidente têm suscitado muitas dúvidas e exposto algumas fraquezas de nosso sistema de segurança e proteção ao voo. Assim, a opinião geral passou a criticar desdenhosamente o atual sistema de controle de tráfego aéreo em nosso País, atacando ao mesmo tempo a maneira como são conduzidas as investigações que apuram as causas do referido acidente.

No entanto, nunca é mencionado que um acidente aéreo envolve todo o sistema da aviação civil, e que este nunca é o resultado de um fator isolado. Um desastre aeronáutico, tal qual a morte de uma pessoa, não se trata de um momento, mas sim, de um processo, cujas etapas precisam ser desvendadas, com o fim específico de preencher as falhas, ou pelo menos estreitar as brechas que por acaso contenha nosso sistema de segurança aérea. Não se trata de mera dedução, mas sim de uma disposição legal mencionada no Artigo 3.1 do Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional, do qual o Brasil é signatário, que dispõe: "O objetivo único da investigação de acidentes é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes. O propósito desta atividade não é determinar culpa ou responsabilidade... mas tão somente com fins exclusivos da prevenção de acidentes aeronáuticos".

Ao que se preze a disseminação dessa doutrina no meio aeronáutico, logo em seguida ao acidente que ceifou a vida de 154 brasileiros, o mundo presenciou um lúgubre espetáculo de caça às bruxas, levado a cabo especialmente por profissionais da advocacia, que à míngua de maiores elementos, não mediram esforços para captar a nova clientela. Assistimos, com indignação, a um advogado norte-americano convocar as famílias das vítimas que residiam em Manaus para uma "reunião com membros do Ministério Público", que, em realidade, ocorreu com sua equipe. Esses mesmos profissionais depois combateriam veementemente um parecer da Aeronáutica sobre o

acidente, que informava que os passageiros do Boeing não teriam sofrido durante a queda, pois tal narrativa poderia acarretar na diminuição do valor da indenização.

Ao mesmo tempo, o sistema de vigilância e controle do tráfego aéreo militar do País recebe críticas de quem não o conhece e não sabe que o Conselho de Aviação Civil nos últimos três anos entregou 18 resoluções ao Governo federal alertando a respeito da necessidade de se modernizar e investir no setor de controle e segurança de vôo.

Criar neste momento, como se tem comentado, um órgão civil para cuidar do tráfego aéreo no Brasil seria inoportuno, precipitado, não resolveria o problema e criaria outro, pois certamente este novo ente estatal sucumbiria, de igual maneira, a futuros contingenciamentos de verbas. Da mesma forma, somente contratar um número maior de controladores de vôo será ineficaz, se não forem contratados ao mesmo tempo, milhares de outros profissionais que são os responsáveis pela manutenção dos radares, pela previsão meteorológica etc.

Transferir o sistema de investigação de acidentes aéreos para o controle de um órgão civil, no intuito de buscar soluções mais democráticas para apontar rapidamente os responsáveis por um incidente, em nada alteraria a sistemática ou a maneira de se proceder as investigações, que como fim tem o dever de analisar os fatos, apontar os fatores que contribuíram para o sinistro e promover as pertinentes recomendações de segurança de vôo. Vale mencionar, o atual sistema sempre auxiliou o Judiciário no trabalho de processar tanto civil como criminalmente, os responsáveis por quaisquer atos ilícitos cometidos contra a aviação e seus usuários.

Independentemente dos serviços de vigilância ou de investigações de acidentes serem realizados por militares ou civis, a solução final sempre estará nos Ministérios da Fazenda e do Planejamento, que se atêm, até o momento, a uma realidade de números e cifras, bem diferente daquela enfrentada pelos passageiros, empresas aéreas e familiares das vítimas do vôo 1907.

\*Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e pesquisador da Universidade Católica de Goiás e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra - Delegacia de Goiás; e Newton Marcos Leone Porto, mestre em história, é professor de Navegação Aérea do Curso de Ciências Aeronáuticas e pesquisador da Universidade Católica de Goiás