

AERO

MAGAZINE

WWW.AEROMAGAZINE.COM.BR
BRASIL - ANO 28 - Nº 327 - R\$ 22,00 - € 4,00

OSHKOSH
A VOLTA DOS
SHOWS AÉREOS

MAKS
O SALÃO DE
MOSCOU

MC-21
REVOLUÇÃO
RUSSA

B-21
UM NOVO
BOMBARDEIRO
FURTIVO

NETJETS
A EMPRESA QUE
MUDOU O MERCADO

**TERRAS
INDÍGENAS**
O PAPEL DOS AVIÕES
NA AMAZÔNIA LEGAL

**PRIMEIRA
GUERRA**
OS ASES E SUAS
MÁQUINAS



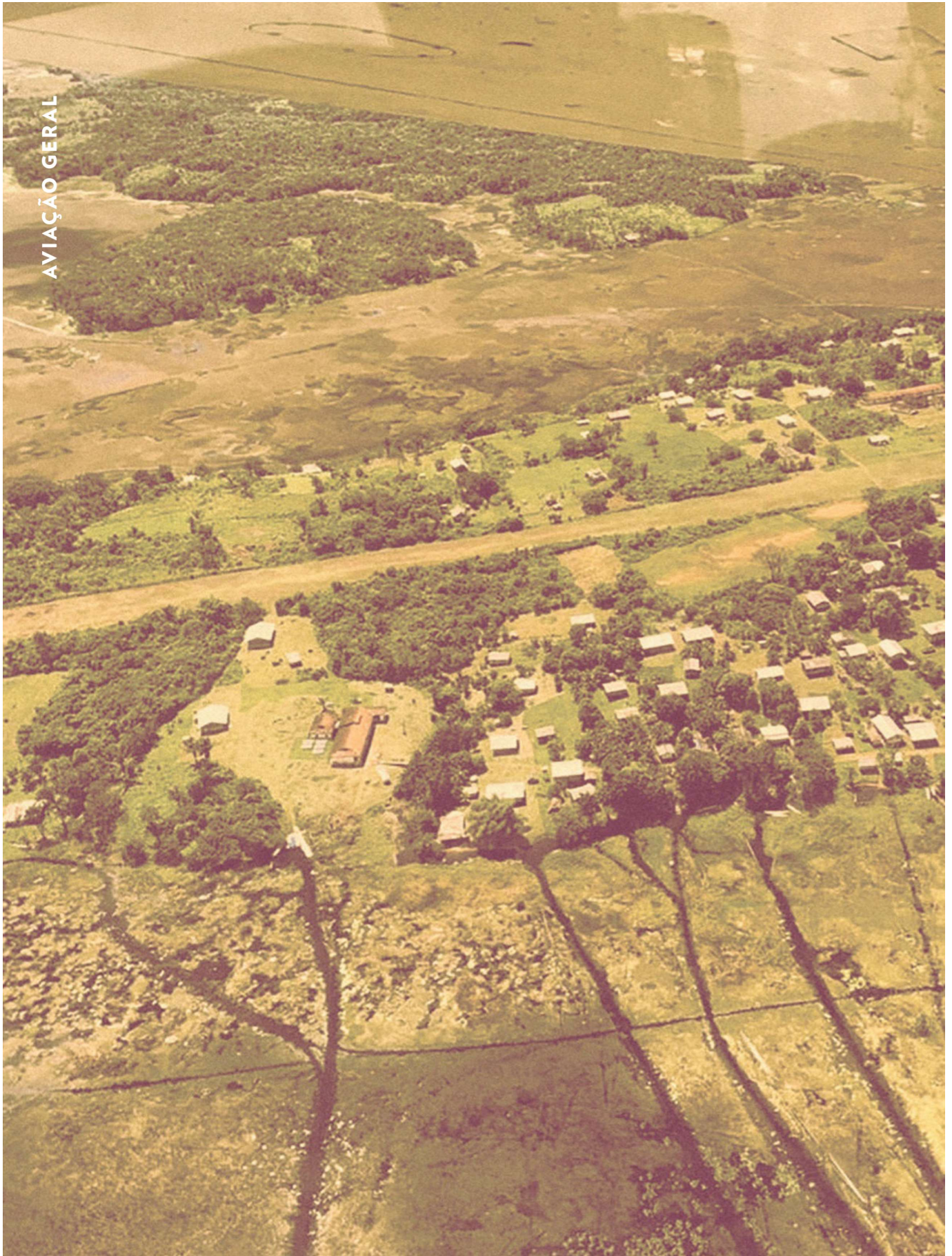
CORRIDA ESPACIAL

VIRGIN GALACTIC E BLUE ORIGIN FAZEM
HISTÓRIA COM PRIMEIROS VOOS OFICIAIS

inner
group



AVIAÇÃO GERAL





A AVIAÇÃO EM TERRAS INDÍGENAS

A homologação de pistas de pouso da Amazônia Legal se mostra uma questão decisiva para o atendimento dos povos nativos por empresas de táxi-aéreo

POR | GEORGES FERREIRA*, ESPECIAL PARA AERO MAGAZINE

O dia começa agitado no hangar. Às seis horas da manhã, a equipe médica e a coordenação operacional já preparam a aeronave para uma missão especial: o transporte de uma criança acometida por uma doença incapacitante, a distrofia muscular progressiva, que enfraquece os movimentos da pessoa até impossibilitá-la de caminhar. A empresa é um táxi-aéreo. A cidade, Santarém, no Pará. E a criança, uma garotinha indígena.

Não é a primeira vez que um táxi-aéreo presta serviços a essa menina, cujo tratamento prevê, além da administração de diversos medicamentos, a realização de constantes sessões de fisioterapia. Assim, junto com o nascer do sol, o Cessna Gran Caravan percorre a pista de terra para cumprir mais uma dentre as inúmeras missões de atendimento à esta comunidade indígena, localizada no Alto Tapajós.

O voo pode até parecer rotineiro, mas tem um significado simbólico. O infanticídio indígena é uma prática aleatória em algumas tribos no Brasil. Essa tradição, corrente em comunidades mais isoladas, se dá quando bebês com deficiência motora ou física, são sacrificadas pelos pais, pois representam um fardo, especialmente em um ambiente hostil à sobrevivência, como é o caso da selva. Gêmeos também são vítimas dessa prática, uma vez que as mães têm dificuldade de amamentar duas crianças. As atuações dos servidores da Secretaria de Saúde Indígena do Ministério da Saúde (Sesai) e da Fundação Nacional do Índio do Ministério da Justiça (Funai) têm sido importantes tanto para disseminar novas práticas referente à preservação das vidas dessas crianças, como para garantir seu tratamento. Nesse contexto, o principal instrumento de trabalho, que possibilita o pronto atendimento aos povos indígenas, mesmo nos locais mais isolados, é o avião ou o helicóptero. ▀



TERRAS DELIMITADAS

Segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) anunciadas em abril de 2020, há no Brasil 7.103 localidades indígenas. Pelos dados de 2010, o número absoluto de indígenas no país chega a 817.963 indivíduos, dos quais 502.783 vivem na zona rural e 315.180 habitam as zonas urbanas brasileiras, ocupando quase 12,5% de todo o território nacional, estando distribuídos em 827 municípios. Desse total, 632 são terras delimitadas, oficialmente, sendo que 305 estão no Norte, quase metade no Amazonas (148). Em seguida, vêm Mato Grosso (com 73) e Pará (com 54).

Estão cadastradas 305 diferentes etnias e foram registradas 274 línguas indígenas.

Os povos indígenas estão presentes nas cinco regiões do Brasil. A região Norte concentra o maior número de indivíduos (305 mil), que se fazem presentes tanto na área urbana (37,4%) como na rural (62,6%), com quase 250 mil pessoas nessa condição, espalhados por uma área equivalente à 59% de nosso território. Apenas o Amazonas tem 2.602 localidades indígenas. Dos 10 municípios com maior concentração, sete estão nesse estado. A cidade de São Gabriel da Cachoeira tem exatos 429 indígenas.

Se fosse um país, a Amazônia Legal seria o sexto maior do mundo em extensão territorial, o que se constitui na principal dificuldade para os silvícolas: as distâncias que precisam percorrer, especialmente quando se faz necessária a ajuda médica. Picadas de cobras, queimaduras, partos e doenças crônicas ou oportunistas são apenas alguns exemplos de ocorrências emergenciais atendidas diariamente pelos táxis-aéreos. As remoções, quando não ocorrem por via aérea, podem levar dias para acontecer, considerando-se que nem sempre há estradas ou rios para comunicação com as tribos. Para melhor vislumbrar a



situação, dentro da floresta, um mateiro não cobre mais do que dez quilômetros por dia.

O APOIO AÉREO

A Força Aérea Brasileira (FAB), o Exército e a Marinha prestam um importantíssimo apoio às populações vulneráveis da Amazônia. Contudo, em situações emergenciais, os táxis-aéreo realizam o grosso do atendimento aeromédico e de suporte às comunidades nativas, prestando esse serviço para as próprias Forças Armadas. Na prática, é mais racional o uso de aeronaves especificamente projetadas para essas missões e cujos custos representam uma fração

daqueles que seriam gastos com equipamentos bem mais caros e complexos.

Ainda assim, até bem há pouco, os táxis-aéreos, mesmo atendendo a contratos de interesse público (com União, estados e municípios), enfrentavam um grande obstáculo para executar esse tipo de missão – a regulação. Havia o impedimento para operações em pistas que não estivessem registradas para as aeronaves convencionais, o que levou muitas empresas a receber autos de infração da Agência Nacional de Aviação Civil (cumprindo estritamente com seu dever), por operar nas localidades que, oficialmente, não poderiam recebê-los.

O RBAC 135

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil que versa sobre as operações de transporte aéreo público não regular (RBAC 135) é taxativo (em seu item 135.229 em sua letra “a”) ao determinar que “o detentor de certificado somente pode usar um aeródromo se ele for registrado ou homologado e adequado à operação proposta”. Ou seja, a regra descartava a possibilidade de utilização de grande parte das pistas que servem às mais de 200 localidades assistidas pelos órgãos de saúde responsáveis pelo suporte aos indígenas (especialmente na Amazônia), diariamente. As empresas TPX (como são conhecidos os táxis-aéreos) se viam compelidas a anotar em seus planos de voo, para fins de aprovação, locais distintos ao seu destino, gerando diversas discrepâncias e situações nas quais os operadores estariam incorrendo em inúmeras irregularidades. Para se ter uma ideia, segundo o Ministério Público Federal, há ao menos 249 pistas de pouso em territórios indígenas no país não regularizadas pela Anac.

Com o agravamento da situação, devido em grande parte à retirada da possibilidade de se operar e fazer planos para as pistas do grupo “ZZZZ” (não homologadas), os operadores (representados pelo Sindicato Nacional das Empresas de Táxis Aéreos) provocaram a Secretaria Geral da Presidência da República, que formou, em agosto de 2017, um grupo de trabalho no qual participaram a Anac, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Força Aérea Brasileira (Decea/FAB), a Funai, a Sesai e a Advocacia Geral da União (AGU), cujo resultado, após alguns meses, levou à certificação de

O USO DAS PISTAS NÃO REGISTRADAS NAS ÁREAS INDÍGENAS SE TORNOU UM PROBLEMA COMPLEXO

cinco pistas indicadas pela Funai, em um grande feito realizado pela Força Aérea.

Em abril de 2018, os táxis-aéreos contataram a Sexta Câmara da Procuradoria Geral da República (Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais da PGR, em Brasília) em busca de novas soluções, já que diversas empresas estavam abonando seus contratos, ou simplesmente suspendendo os voos de atendimento às áreas indígenas. A Frente Parlamentar de Promoção da Aviação da Amazônia (FE-PAAM), igualmente, requereu, em 2019, um posicionamento da PGR sobre o caso.

O Congresso Nacional (em uma audiência pública na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia da Câmara dos Deputados em 09 de maio de 2019) também tratou do tema “pistas nas áreas indígenas”, com a Anac se propondo a simplificar as regras para a regularização de pistas privadas de pouso e decolagem existentes na região da Amazônia Legal, sem a necessidade de passarem pelo processo de autorização de construção previsto até então (o que se concretizaria pela alteração dos anexos da Portaria nº 3.352/2018). Paralelamente, o Decrea ressaltou a imprescindibilidade do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZ-PA). Veio, então, o ano de 2020, que ser revelaria disruptivo para toda a aviação, mas, principal-

mente, para os táxis-aéreos, cujos serviços se demonstrariam vitais para todo o país.

A PANDEMIA

O advento da pandemia provocada pelo novo coronavírus, notadamente depois de março de 2020 e que colocou quase toda a aviação regular no chão, criou uma crise sem precedentes na história do setor. Se, por um lado, as aéreas comerciais sofreram uma queda em seu movimento de mais de 90% no pior momento da crise, por outro, a aviação de negócios e os táxis-aéreos mostraram sua relevância ao servirem na linha de frente do combate à essa nova emergência sanitária mundial. Fez isso atuando, desde o primeiro momento, no transporte de equipamentos, medicamentos, insumos e, o mais importante, de profissionais de saúde para todos os rincões do país, deixando claro que os órgãos de controle e de fiscalização da aviação teriam de agir prontamente para viabilizar essas operações.

A partir de março de 2020, a Anac passou a editar diversas medidas no sentido de adaptar novas regras que promovessem o combate à pandemia, como a permissão do transporte de cargas pelas empresas de táxi-aéreo sem necessidade de anuência prévia para o embarque de agentes biológicos e material perigoso para as ações de combate à pandemia por órgãos públicos. Também foram flexibilizadas a jornada de trabalho para tripulantes em cidades como Manaus, Porto Velho, entre outras. Contudo, uma antiga questão persistia sem uma definição: o uso das pistas não registradas nas áreas indígenas.

A SEGUNDA ONDA

A chegada do mês de janeiro de 2021 trouxe para a Região Norte o agravamento abrupto da pandemia, representada por sua “segunda onda”, pelo desabastecimento de oxigênio hospitalar na cidade Manaus e pela ausência de leitos nas unidades de tratamento intensivo (UTI) da capital amazonense. A situação levou ao acionamento em massa dos táxis-aéreos, que efetuaram, diuturnamente, a remoção de centenas de pacientes para outras regiões.

Ciente dessa situação e com o aumento do número de casos de covid no interior da Amazônia, a Anac, em fevereiro de 2021, atendendo ao pedido de uma empresa de táxi-aéreo do Pará, concedeu (via SPO/GOA) uma autorização especial para que a operadora, em caráter emergencial, utilizasse pistas não certificadas. Prontamente, vieram as cobranças para que tal benefício fosse estendido a todos que atendiam à saúde indígena.

Assim, a Anac criou o Comitê Técnico de Serviço de Transporte Aeromédico (CT-STA) e iniciou os debates com os principais *players* e representantes do setor com o objetivo de atualizar as normas sobre o tema (em consonância ao disposto na Portaria nº 4.696, de 31 de março de 2021).

SOLUÇÃO PROVISÓRIA

Em junho último, veio uma medida mais consistente (a Resolução nº 623 de 07 de junho de 2021). Ela deu às empresas 135 (táxis-aéreos) “condições específicas para operações em áreas não cadastradas, em terra, situadas na Amazônia Legal, para pouso e decolagem de aviões, para detentores de certificado emitido segundo o

OS TÁXIS-AÉREOS SE MOSTRAM ESSENCIAIS PARA A SEGURANÇA SANITÁRIA DO BRASIL DURANTE A PANDEMIA

RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 135”.

A mesma resolução dispensa o cumprimento dos requisitos de que tratam os parágrafos 135.229(a) do RBAC nº 135 e estabelece as situações emergenciais e humanitárias contempladas pela norma, bem como cobra o compromisso dos requisitos operacionais e o cumprimento de um termo de responsabilidade por parte das empresas. Logo após a publicação da 623, os planos de voos passaram a ser aprovados.

Trata-se de uma solução provisória, passível de revogação, uma vez que, entre outros, se dê o fim do estado atual (Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional). Ainda assim, mostrou-se efetiva na atuação dos táxis-aéreos, que ganham um reconhecimento importante, não apenas pela relevância dos trabalhos executados, como, também, pela segurança de voo (tendo sido ressaltado na audiência pública na Câmara dos Deputados de 09 de maio de 2019, que não havia registro de acidentes fatais nas operações conduzidas pelas aeronaves operando dentro de suas especificações operativas, nas pistas de pouso das áreas indígenas).

REGULARIZAÇÃO DEFINITIVA

Paralelamente a todo o esforço realizado pela Anac e o Decea, em conjunto com o setor, no

sentido de se obter a liberação temporária das operações nas pistas em áreas indígenas, e ciente da necessidade de sua regularização, a PGR, em um esforço associado a Funai, Sesai, AGU, Decea, Anac e Snet, costurou, neste ano, um acordo que pode resultar na homologação-certificação das áreas de pouso em territórios delimitados em um prazo estimado de até três anos. Os contornos finais estão em fase de conclusão e deverão ser executados pelos órgãos responsáveis pela saúde e pela segurança dos indígenas brasileiros.

Os táxis-aéreos se mostram essenciais para a segurança sanitária do Brasil e demonstraram isso durante a pandemia da covid-19, salvando e preservando milhares de vidas, seja com a remoção aeromédica, seja com o transporte de insumos e profissionais da saúde. Eles seguem voando, graças em grande medida à obstinação de seus operadores, que atuam em um ambiente ainda hostil aos negócios. Já a sobrevivência e mesmo o desenvolvimento de muitos indígenas dependem, em grande parte, dos trabalhos desenvolvidos pelas empresas TPX, que garantem um transporte seguro, rápido e dentro das mais estritas normas de operação para qualquer destino que lhes sejam solicitadas.


Apesar dos avanços, duas questões retroativas ficaram no ar: os autos de infrações já aplicados aos operadores 135 em decorrência dos atendimentos realizados nas pistas não registradas e se ainda serão notificados por conta das operações até então efetivadas. Por certo, a

Anac deve cumprir o seu dever conforme consta nas leis e nas normas. Os táxis-aéreos, por sua volta, estavam cumprindo contratos públicos, salvando vidas e dando conta de uma missão para qual a administração pública não possui os meios necessários.

PRÓXIMAS ETAPAS

O registro definitivo das pistas não cadastradas nas áreas indígenas é a solução que os táxis-aéreos esperam para um problema que, há muito, aflige os operadores 135. Dependem disso, pois sabem que operar com segurança e eficiência, o que faz da aviação o meio de transporte mais seguro que existe, significa observar normas e regras.

O assunto envolvendo o perdão (ou não) aos autos de infração presentes ou futuros, que ainda podem ser emitidos, em decorrência das operações realizadas em pistas não registradas dentro das áreas indígenas pelos táxis-aéreos, também deve ser colocado em pauta para uma solução definitiva, que traga segurança jurídica ao setor.

Seu formato, seja por meio de um termo de ajustamento e/ou cessação de conduta, ou outro que permita a legislação brasileira, deve ser discutido pelas autoridades competentes em conjunto com os operadores, que são os vetores do desenvolvimento e da segurança dos povos da floresta. 

** Georges Ferreira é advogado, consultor e professor de Direito Aeronáutico nacional e internacional.*