

Goiânia, 19 de julho de 2007

Artigo

Quando a vida e a aviação compensam

O Brasil possui uma história singular no contexto que envolve a aviação civil mundial, pois além de ter um de seus nacionais como o inventor do aparato voador mais pesado que o ar, sempre participou de maneira pioneira na criação das regras sobre o uso do espaço atmosférico, sendo louvável sua presença durante a Convenção de Aviação Civil de Paris, nos idos de 1919, quando o automóvel ainda era uma novidade.

Contudo, desde sempre, a aviação no Brasil foi marcada pela presença do Estado, que viu no avião a oportunidade de interiorizar o nosso País, que essencialmente existia apenas para o mar. Isso aconteceria definitivamente após a 2ª Guerra Mundial, quando a União, através de esforços maciços e utilizando como instrumento de integração a Força Aérea, projetou a malha área nacional, ainda em formação, seguindo os moldes da Convenção de Chicago de 1944, que também criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Por seu turno, a OACI, observando o rápido desenvolvimento da aviação regular, prontamente estabeleceu regras e padrões de segurança para as operações aeronáuticas, que desde então são seguidas por todos os países membros e que, como norma básica, instituíram o princípio da prevenção, o que inclusive é observado quando se iniciam os procedimentos de investigação de um acidente.

No entanto, raramente 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 o 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 OACI, 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".

Não há como dizer, no presente momento, quem são os responsáveis pela tragédia que aconteceu com o voo 3054 da TAM em Congonhas, contudo vários fatores contribuintes podem ser delineados, que vão desde a probabilidade de falha mecânica na aeronave até algum defeito na pista, que teria provocado diversos incidentes com outros aviões. E, provavelmente, um dos fatores que reduziram as condições de segurança do Aeroporto de Congonhas, responsável por 18% do fluxo de aeronaves de grande porte no Brasil, pode ser localizado nos gabinetes dos Ministérios da Economia e do Planejamento.

A insegurança natural do usuário, que paga pelo sistema aeronáutico, provém da falta de confiança em tudo o que diz respeito à aviação, pois a mesma, historicamente, ainda é uma novidade. E se antes causava desconforto questionar a qualidade do sistema de controle de tráfego aéreo, que segue sob a responsabilidade dos militares, agora também somos obrigados a nos preocupar com os problemas que afetam a malha aeroportuária, que é de responsabilidade de um órgão civil.

Em comum, ambos padecem do mesmo mal: o contingenciamento crônico de recursos que seriam destinados para salvar vidas e movimentar a economia. Em números, dos R\$ 611 milhões requeridos pelo Decea para operar em 2007, o orçamento previu R\$ 485 milhões e, até março de 2007, teriam sido aplicados R\$ 6 milhões em manutenção de equipamentos e, para modernização, foram rubricados R\$ 10 mil, enquanto que a arrecadação ultrapassa a casa dos R\$ 2 bilhões.

Definitivamente, não será fácil escapar dos questionamentos da comunidade aeronáutica internacional, que tanta confiança deposita no Brasil, pois se é notório que a aviação requer grandes somas para funcionar, por outro lado é bem conhecida sua capacidade de se sustentar e gerar divisas.

A aviação é um instrumento indispensável para a integração da humanidade, que em suas asas conquistou a tirania das distâncias. Por esse motivo, suas regras atendem a padrões que devem ser observados por todos os países, que as respeitam e as

promovem. No caso do Brasil, a questão se resume aos beneplácitos dos 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 dos vôos 1907 e 3054. (julho/2007)

***Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, doutorando em Ciências Políticas, 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.**

***Raul Francé Monteiro é piloto de linha aérea, recebeu notório saber em Ciências Aeronáuticas pela UCG, é especialista em Docência Universitária, Mestre em Psicologia e coordenador do Curso de Ciências Aeronáuticas da Universidade Católica de Goiás.**