

AVIAÇÃO CIVIL NO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

O Ministério da Aeronáutica

Para se tratar desse tema, faz-se necessário mostrar o que é, realmente, o Ministério da Aeronáutica.

Ao contrário dos demais, não se pode classificá-lo de uma maneira por demais simplista como MILITAR ou CIVIL; na realidade, é tão CIVIL, quanto MILITAR.

O Ministério da Aeronáutica não é Ministério da Força Aérea; a ele estão afetas três atividades básicas:

- Força Aérea;
- Aviação Civil;
- Pesquisa, Desenvolvimento e Indústria.

Com o surgimento da Aviação, no início deste século, os brasileiros sentiram suas possibilidades e anteviram sua importância para um País com as dimensões do nosso.

Essa sensibilidade foi a base em que se alicerçou uma Doutrina Aeronáutica, que impulsionou, e ainda impulsiona, as atividades aviatórias.

Ao longo do tempo, graças àqueles que souberam interpretar o pensamento, a vontade e a visão de nosso povo, o Brasil tem dado ao mundo magnífico exemplo de bom senso, racionalidade, equilíbrio e inteligência no trato de seus assuntos de Aviação.

Aquela Doutrina Aeronáutica, hoje Doutrina Aeroespacial, consubstancia-se na objetiva legislação que tem regido a Aviação, resumindo-se na integração de todas as atividades ligadas ao espaço numa entidade única: o Ministério da Aeronáutica.

O Brasil logrou congregar aquelas atividades sob o controle de um só órgão administrativo, enquanto outras nações esvaem-se e desgastam-se em supérflua duplicidade de gastos e esforços.

Os Componentes Civis

É de se notar que os Componentes Civis — Aviação Civil, Pesquisa, Desenvolvimento e Indústria — congregam-se com o Componente Militar no âmbito do Ministério da Aeronáutica, no que se refere ao exercício de atividades, operações, pessoal envolvido e recursos.

Aviação não é apenas Transporte Aéreo.

Além de Transporte Aéreo é, também, a Aviação dos Serviços Especializados, a Aviação Geral, o recrutamento, a formação e o controle de Recursos Humanos, o controle da Manutenção, a Infra-estrutura Aeronáutica e o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

São reconhecidos, nos âmbitos nacional e internacional, a eficiência e o alto grau de competência das organizações que constituem os outros Componentes Civis do Ministério da Aeronáutica, embora suas atividades estejam voltadas para a Aviação Civil e Militar:

- Centro Técnico Aeroespacial (CTA) - este civil e militar;
- Companhia Eletromecânica (CELMA);
- Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER);
- Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO);
- Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (TASA).

Ressalte-se o êxito empresarial da CELMA, da EMBRAER, da INFRAERO e da TASA, fato auspicioso não muito comum no universo das Empresas Estatais. Tal sucesso, como o do CTA e o da Aviação Civil brasileira, é decorrente de uma correta Doutrina Aeroespacial, em vigor por mais de quarenta anos.

Aspectos de Ordem Econômico-Financeira

Há alguns anos, e muito particular-

mente no momento atual, a necessidade de se controlarem os gastos governamentais tem-se constituído em condição imprescindível para a estabilidade econômico-financeira do País.

Tendo adotado a solução de concentrar os meios para fazer baixar os custos, nosso País encontrou a solução ideal para as operações comuns da Aviação Brasileira: temos as mesmas pistas para aviões civis e militares, dispomos dos mesmos serviços, dos mesmos socorros, da mesma proteção ao vôo; seguimos uma só direção, uma só política.

Mantendo lado a lado a Aviação Civil e a Aviação Militar, aproveitando ao máximo a infra-estrutura de implantação e manutenção dispendiosas, ficou unificada a base em que opera a Aviação, com maior economia, maior eficiência e mais inteligência.

Além da infra-estrutura comum — aeroportuária e de proteção ao vôo — as atividades unificadas de prevenção de acidentes aeronáuticos, controle médico de aeronavegantes, controle de manutenção, indústria aeronáutica, pesquisa e desenvolvimento contribuem para tornar viável uma Aviação segura, eficiente, com gastos públicos aceitáveis, mercê da mais racional aplicação de recursos nas atividades comuns, civis e militares.

Segurança de Vôo

São comuns, também, os Sistemas de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e de Proteção ao Vôo. Os dados estatísticos são relevantes: o ano de 1985 ficou conhecido, internacionalmente, como o “Ano Negro da Aviação Comercial”, com dezenas de acidentes e cerca de 1.800 vítimas no cenário mundial. Naquele ano, seguindo uma tendência decrescente, a Aviação Comercial Brasileira teve 5 acidentes, com 19 vítimas. No ano seguinte - 1986, os números foram ainda menores: 2 acidentes e 1 fatalidade.

O Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENI-

PA) tem formado especialistas em Investigação e Prevenção, tanto civis como militares; além da formação de pessoal especializado, outros cursos, conferências, seminários e ações diretas daquele órgão têm sido instrumentos eficazes na prevenção de acidentes, o que interessa a todos: autoridades aeronáuticas, empresas aéreas, aeronautas, proprietários de aeronaves privadas e usuários.

O Sistema de Proteção ao Vôo, através do qual é exercido o Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, atende às operações aéreas civis e militares.

Os órgãos de controle são comuns, à exceção de alguns específicos para certas operações tipicamente militares, como as de Defesa Aérea, por exemplo.

O controle comum da maioria das operações é um fator determinante para um alto grau de segurança dos vôos.

Os países que separam as Aviações Civil e Militar possuem estruturas diversificadas, com graves problemas de coordenação entre órgãos de controle de tráfego aéreo, além de gastos públicos mais elevados.

A separação da Aviação Civil da Militar, no Brasil, implicaria em redução dos padrões de segurança de vôo.

Aviação Civil Internacional

A Aviação brasileira ocupa lugar de destaque no conceito internacional, tanto no que diz respeito à Aviação Civil, quanto à Aviação Militar, e à própria Pesquisa e Desenvolvimento no campo aeroespacial.

Na Organização de Aviação Civil Internacional, desde 1946 até os dias de hoje, o Brasil vem sendo guindado com expressiva votação pelos demais Países Contratantes - hoje em número de 156 - como participante do Conselho da Organização, no destacado grupo dos dez Membros que mais têm contribuído para a Aviação Civil Internacional. Além disso, por vários anos, nossos representantes têm di-

rigido os destinos da Comissão Latino-americana de Aviação Civil, compondo o Comitê Executivo, quer como Vice-Presidentes, quer na Presidência da Organização.

Aspectos Práticos

Do ponto de vista prático, tem-se discutido o posicionamento da Aviação Civil na estrutura governamental.

Se a Aviação Civil for retirada do Ministério da Aeronáutica, o novo Ministério a que ficar vinculada terá que estruturar-se de maneira a incluir em sua organização, órgãos e serviços acima mencionados. Como esses órgãos e serviços são, também, indispensáveis à Força Aérea, esta não poderia abrir mão deles e muito menos do pessoal disponível que, além de necessário é, em grande parte, constituído de militares que, em decorrência de dispositivos legais, não poderiam ser simplesmente transferidos para organizações civis. Ainda que essa transferência fosse viável, estaríamos apenas "despindo um santo para vestir outro".

Dessa forma, na eventualidade da desvinculação da Aviação Civil, o fato iria provocar, forçosamente, a duplicação de atividades já mencionadas, o que contraria os princípios fundamentais de qualquer Reforma Administrativa: economia de meios e racionalização. O País não está em condições de aceitar maiores despesas para os cofres públicos; somente os países altamente desenvolvidos dispõem de meios suficientes para dispersar recursos em diversos organismos autônomos, com atividades afins, em quantidade e qualidade necessárias a manter a eficiência de cada um desses organismos.

Além disso, aquele que invoca o argumento da homogeneidade para situar a Aviação Civil no Ministério dos Transportes, por exemplo, utilizando apenas a sua estreita conotação com o Transporte Aéreo Civil, há de reconhecer que o mesmo argumento aconselha a permanência de tudo o que se refere à Aero-

náutica, no Ministério da Aeronáutica.

Neste caso, o ponto que se deve enfatizar é que o Transporte Aéreo Civil é, no Sistema de Aviação Civil, apenas um elo executivo, dos muitos existentes, e representa, tão-somente, uma parcela diminuta de todo o conjunto, ainda que seja a mais visível, a mais discutida.

Na prática, seria um manifesto contra-senso trocar uma experiência bem sucedida por outra, que pode levar o Transporte Aéreo, juntamente com toda a Aviação Civil, à situação hoje enfrentada pelo Transporte Ferroviário e pelo Transporte Marítimo.

Outro argumento muito usado é o de que as atividades de Aviação Civil não devem ficar subordinadas à Força Aérea. Como foi dito, e com alguma insistência, o enunciado desse argumento manifesta o desconhecimento, ou o propósito de confundir, por parte de quem o apresenta. A Força Aérea é uma das três atividades básicas do Ministério da Aeronáutica, e não o seu todo.

Por fim, vem o argumento da analogia: a maioria dos países tem a Aviação Civil integrada no Ministério dos Transportes. Em primeiro lugar, a Aviação Civil, em outros países, nem sempre está sob o Ministério dos Transportes. Na Inglaterra, por exemplo, é vinculada ao Departamento do Comércio; na União Soviética se constitui em um Ministério à parte: o Ministério da Aviação Civil; nos Estados Unidos da América, um setor fica no Departamento de Transportes, e outro no Departamento de Estado; no Paraguai, é subordinada à Força Aérea; na Argentina, tem vin-

culações com a Força Aérea, o Ministério dos Transportes e o Ministério da Defesa.

O fato é que cada país tem suas peculiaridades próprias, problemas específicos, interesses nacionais e dimensão territorial diversa. Portanto a tese da analogia não pode ter pretensões de verdade, e carece de valor probante.

A solução baseada no "Cliché" importado está muito desvalorizada. O Brasil já é maduro o suficiente para estabelecer soluções suas, para problemas seus.

CONCLUSÃO

Há 46 anos vivemos uma política de integração, em entidade única, de tudo aquilo que se refere ao espaço. E deu certo! Mudar, por mudar, sem uma avaliação das consequências de ordem legal, econômica, técnico-administrativa e mesmo de segurança? Medida prematura, intempestiva e impatriótica!

Separar, hoje, a Aviação Civil da Militar, para experimentar exatamente velhos rumos que, de há muito tempo, se procura mudar em outras Nações?

A Aviação Civil brasileira, que não é somente Transporte Aéreo, está muito bem no âmbito do Ministério da Aeronáutica: segura, eficiente e atendendo à sua finalidade. Por que mudar?

**O SUCESSO NÃO COMPORTA
CONTESTAÇÃO**