

Brasília, DF, 1 de junho de 2018.

Em atenção ao ILMO. Sr. Procurador Federal Dr. Luciano Mariz Maia
Coordenador da 6ª Câmara - Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais
Em cópia ao Sr. Procurador Federal Dr. Luís de Camões Boaventura

Senhores Procuradores

Em atenção à reunião do dia 28 de abril de 2018, na qual estiveram presentes na sede da Procuradoria Geral da República em Brasília, DF, na 6ª Câmara - Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais, o Sindicato Nacional das Empresas de Táxis Aéreo, SNETA, representado por seu Diretor, o Sr. Gilberto Scheffer, o advogado das empresas de táxis aéreos, Dr. Georges Ferreira e o Chefe de Gabinete do Senador Vicentinho Alves (PR/TO), Sr. Eronides Júnior, trago a vosso conhecimento o status da situação volvida ao uso e o registro/certificação* das pistas de pouso dos distritos sanitários indígenas, assunto ora tratado pela Secretaria da Presidência da República junto aos órgãos do executivo encarregados das políticas de assistência aos índios, a pedido do Senador Vicentinho Alves (PR/TO) ao que foi motivado pelo SNETA.

Em julho de 2017, a Agência Nacional de Aviação Civil, Anac, passou a requerer informações junto aos Distritos Sanitários (DSEI's) da Secretaria de Saúde Indígena (SESAI) do Ministério da Saúde, sobre os voos realizados pelas empresas de táxis aéreos em atendimento aos contratos naqueles locais, com a finalidade de emitir autos de infrações nos casos de pousos das aeronaves em pistas não certificadas/registradas, ou que, de alguma forma, perdeu sua homologação.

*Aeródromo privado significa um aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de registro junto à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, utilizado somente com permissão de seu proprietário, vedada sua exploração comercial.

Aeródromo público significa um aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de homologação de sua infraestrutura pela ANAC e destinado ao uso de aeronaves civis em geral (REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC nº 01 EMENDA nº 02)

O que se propõe e já é praticado, é que seja aplicado o processo de registro e não de certificação nas pistas das aldeias, por ser este mais simplificado e por tratar-se de aeródromos de baixíssima demanda.

As empresas de táxis aéreos, que há anos atendem aos DSEI's sem qualquer reporte de acidentes nas pistas em áreas indígenas, se viram reféns de uma situação na qual, atuando de maneira profissional para dar cumprimento a contratos cujo principal escopo é o de salvar e prestar socorro aos silvícolas, ribeirinhos e os demais povos da floresta, passaram a ser autuados pela autoridade aeronáutica, por atender as finalidades do próprio executivo federal.

Isso significa receber, por parte da Anac, uma multa por cada operação realizada por qualquer dessas aeronaves, que podem voar várias vezes em um dia, cujos valores vão desde R\$ 1.800,00, até mais de R\$ 16.000,00.

Levando em consideração que, dentro da realidade da imensa carga tributária e burocrática nacional, 30% do custo operacional de uma empresa de táxi aéreo representa gastos com combustível, 34% com mão de obra e aproximadamente 12% com emolumentos (taxas e tarifas pagas à Anac, Decea, Infraero e demais administradores aeroportuários), restam 24% para arcar com: manutenção e aquisição de peças para aeronaves, financiamentos, impostos municipais, estaduais e federais, seguros, treinamentos, etc., as multas ora impostas pela Anac, que já bateram a casa de mais de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) à apenas uma empresa, são capazes de colocar em risco todo o empreendimento, resultando ser mais praticável aos empresários deixar seus aviões no solo.

Buscando prover uma solução a essa situação, o Sindicato Nacional das Empresas de Táxis Aéreos, SNETA, provocado por seus membros e o causídico que abaixo subscreve, procuraram o Gabinete do Senador Vicentinho Alves (PR/TO) que acionou a Secretaria da Presidência da República na pessoa de seu Ministro, Sr. Joaquim Lima, para que junto aos órgãos do executivo envolvidos na causa indígena e na regulação e fiscalização da aviação civil e do controle do espaço aéreo, chegassem a um consenso sobre o registro e/ou certificação daqueles campos de pouso, bem com a aplicação de regras objetivando a liberação de sua utilização enquanto pendente sua regularização, como antigamente era facultado por meio do grupo de pistas Zulu, com o designativo ZZZZ, sendo possível ainda a criação de regras específicas para se operar na Amazônia Legal, conforme preconiza o artigo 36, letra A, da Lei 7566/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

De tal modo, em agosto de 2017 a Secretaria da Presidência da República passou a coordenar um grupo formado pela Agência Nacional de Aviação Civil, Anac, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Força Aérea Brasileira, DECEA/FAB, a Fundação Nacional do Índio, FUNAI, a Secretaria de Saúde Indígena do Ministério da Saúde, SESAI, a Advocacia Geral da União, AGU, além de contar com a participação do Gabinete do Senador Vicentinho Alves, do SNETA e do advogado das empresas de táxis aéreos, para solucionar a questão referente às pistas de pouso localizadas nas áreas indígenas, sendo os principais objetivos o seu registro a não aplicação de multas por parte da Anac às aeronaves que ali operam.

Após a segunda rodada de discussões, as reuniões passaram a ser internas, ou seja, a equipe formada pela Secretaria da Presidência da República passou a discutir o tema sem a presença dos operadores das aeronaves (SNETA) e sem um representante do Gabinete do Senador Vicentinho Alves.

Passados vários meses aguardando o posicionamento das autoridades envolvidas no assunto, e com a Anac requerendo junto aos DSEI's mais informações sobre as operações nas pistas das áreas indígenas, no mês de abril deste os empresários da Região Norte procuraram o D.D. Procurador Federal lotado em Santarém, Dr. Luís de Camões Boaventura com a finalidade de que fosse formulado um termo de ajustamento de conduta, tal qual aconteceu em 2012 no Estado Amapá, quando se estipulou que a FUNAI e a SESAI promovessem o registro das pistas nas áreas indígenas daquela região.

Entretanto, diante da magnitude do tema, o Procurador Luís de Camões orientou as empresas que buscassem a 6ª Câmara - Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais da Procuradoria Geral da República em Brasília, tendo as mesmas, o SNETA e um representante do Gabinete do Senador Vicentinho Alves se reunindo com a presente em 27 de abril de 2018.

A reunião do dia 27 de abril resultou em diversos encaminhamentos, entre os quais, a indicação por parte dos participantes da data para a realização de reunião com a Secretaria Geral da Presidência da República, ademais do fornecimento dos devidos subsídios, com um relatório apresentando as dificuldades encontradas na prestação dos serviços.

Dessa forma, o Chefe do Gabinete do Senador Vicentinho Alves, requereu junto à Secretaria Geral da Presidência da República quando poderia ser marcada a próxima reunião aberta para tratar do assunto das pistas em áreas indígenas, com a finalidade de incluir a PGR nos debates.

Na data de 14 de maio de 2018, a Secretaria Geral da Presidência da República, informou que poderia se reunir com os representantes das empresas e o Gabinete do Senador Vicentinho Alves no dia 16 daquele mês e ano e dessa forma foi dito àqueles que, após diversas reuniões realizadas pelos órgãos do executivo envolvidos no tema, seriam registradas 05 (cinco) pistas a serem indicadas pela FUNAI e pela SESAI, com o DECEA entendendo ser indispensável a criação de um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) para qualquer pista a ser operada (doc. Operação de aeronaves prestadoras de serviços ao Governo Federal em pistas indígenas em anexo), sendo que essas primeiras serão implementadas com o apoio das equipes do DECEA, ao passo em que as demais seguirão no atual status até serem registradas, com a Anac prosseguindo na fiscalização como vem fazendo: atuando quem operar em campos de pouso que não estejam certificados/ registrados.

Sr. Vice Procurador Geral da República, por certo que a solução encontrada pelos órgãos reunidos pela Secretaria Geral da Presidência da República significa um passo importante para o deslinde do assunto envolvendo as pistas de pouso localizadas nas áreas indígenas.

Contudo, muito mais precisa ser feito, pois ficou claro que as empresas de táxis aéreos seguirão sendo atuadas, o que está provocando uma grande apreensão, pois além de se tratar de um fator impeditivo para as futuras e atuais operações, implica que aquelas poderão ser multadas também por já terem prestado seus serviços.

Aliás, exigir a execução e a implantação de um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo para o registro de pistas localizadas em meio à selva, construídas na base da enxada e do machado há mais de 50 anos por pioneiros como os irmãos Vilas Boas, ou pela COMARA/FAB (Comissão de Aeroportos da Amazônia da Força Aérea Brasileira), representa no mínimo a geração de custos que a administração pública não tem e não terá como arcar ao menos em médio prazo, além de sua manutenção periódica, e tanto para atender a voos que mesmo sendo sazonais, são importantíssimos.

Sr. Procurador, após nove meses de reuniões com todas as autoridades aeronáuticas (militares e civis) e os órgãos do executivo envolvidos diretamente na questão indígena e mesmo sendo requerida a presença a presença do MPF, a Anac continuou multando as empresas e requerendo informações aos distritos sanitários com a finalidade de autuar os táxis aéreos por atenderem às populações indígenas, sendo que, sequer as forças armadas possuem condições ou meio de cumprir essas missões.

Para melhor exemplificar o que está sendo colocado em risco, seguem dados dos atendimentos realizados pelos táxis aéreos, segundo passado pela SESAI:

- 1 – Número médio de voos por dia: 72 saídas (18 DSEI X 4 saídas/dia);
- 2 – Número médio de pessoas transportadas por dia: 288 (72 x 4);
- 3 – Número médio de PACIENTES transportados por dia 28 (10 %);
- 4 – Número médio de horas voadas por dia 108 (4 X 1,5 h (duração média dos voos) = 6 x 18 = 108 h);
- 5 – Número de localidades visitadas por dia: 144 (4 x 2 = 8 (quatro saídas vezes 2 localidades por voo), onde 8 X 18 = 144)

Vale destacar que esses são os números da média inferior, pois dependendo da época do ano (verão, tempo bom, etc.) a média pode subir.

Os serviços prestados pelos táxis aéreos atingem um universo de mais de dez mil pacientes graves ou que precisam de tratamento contínuo por ano, além de mais de cem mil passageiros entre médicos, enfermeiros, assistentes sociais, líderes das aldeias, etc., fora as cargas que se constituem em medicamentos, equipamentos de primeiros socorros e hospitalares, combustível, geradores, bens de primeiras necessidades, alimentos, etc., que consignam o mínimo de dignidade e da presença do Estado para essas pessoas que ao mesmo tempo são os sentinelas de nossas matas e fronteiras, mas que também são absolutamente vulneráveis. Por certo, a administração pública não possui condições de atendê-las com os meios que atualmente possui, sendo indispensáveis as empresas de táxis aéreos para tanto.

- As pistas Indígenas

Como é de conhecimento da 6ª Câmara - Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais e das autoridades aeronáuticas brasileiras, significativa parte das pistas de pouso e decolagem que estão localizadas nas aldeias indígenas, foram abertas na mata virgem com o uso de equipamentos de orientação e de construção básicos, com algumas sendo da época da campanha “Marcha para o Oeste”, dos desbravamentos do Marechal Cândido Rondon e dos irmãos Vilas Boas, mas também que foram construída com toda a qualidade e tecnicidade, como as pistas da COMARA - Comissão de Aeroportos da Região Amazônica da FAB.



Aldeia Pavuru – Xingu – Mato Grosso



Aldeia Wawi – São Félix do Araguaia

http://apps2.tre-mt.gov.br/subsite/indio_cidadao/aldeias.html



Pista padrão COMARA/FAB no meio da selva

<http://fab.mil.br/noticias/mostra/2131/COMARA-completa-52-anos-com-14-projetos-em-andamento-no-interior-da-Amaz%C3%B4nia>

De tal modo, devido as localizações das pistas, o meio onde se encontram, sua quantidade (podendo chegar a centenas) e muitas dentro de zonas de proteção ambiental permanente, tem-se uma ideia dos custos e das dificuldades que seriam registrá-las e operá-las dentro dos padrões usuais e obedecendo a um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), como exige a FAB. Vale registrar que algumas pistas da COMARA também não estão certificadas e/ou perderam a certificação por parte da Anac.

Tanto é absolutamente desejável e é o correto, contudo, dentro da conjuntura que se consolidou nas últimas décadas e da proibição das operações nas pistas consideradas como do Grupo Zulu (como referido anteriormente e, portanto, não homologadas), para que os táxis aéreos possam atender aos silvícolas, são obrigados a preencher seus planos de voos decolando sempre de uma pista que esteja registrada ou certificada, para outra nas mesmas condições. Porém, na maioria das vezes, isso não acontece, devido exatamente ao reduzido número de pistas de pouso registradas ou certificadas.

A despeito desses fatos, as operações são conduzidas de forma extremamente profissional e segura, sendo que nos últimos anos não se anoutou qualquer acidente fatal com aeronaves operadas por táxis aéreos e que estivessem dentro de suas especificações operativas (toda e qualquer aeronave de um táxi aéreo tem que ser certificado para operar nessa categoria).

A maior dificuldade para os silvícolas constitui-se nas distâncias que precisam percorrer quando necessitam de ajuda médica de caráter urgente. Picadas de cobras, queimaduras, partos, doenças crônicas ou oportunistas são apenas alguns exemplos de situações emergenciais atendidas a diário pelos táxis aéreos todos os dias. As remoções, se não feitas pela via aérea, podem levar horas ou mesmo dias, isso quando há acesso às aldeias pela via fluvial (nem sempre há estradas). O tempo de deslocamento aumenta muito quando o acesso se dá apenas pela via terrestre, estando tanto limitado, dentro da mata, a não mais que 10 (dez) quilômetros por dia.



Estrada em Distrito Sanitário do Pará (cadeira de rodas ao fundo)



Estrada (não é um rio) em Distrito Sanitário Indígena do Pará

- As empresas de táxi aéreo

São empresas de táxis aéreos aquelas estabelecidas pelo artigo 220 da Lei 7565/1986 (prestadoras de serviços aéreos públicos não regulares, ou por demanda) e que, para operar, precisam ser certificadas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135 (RBAC/Anac 135) da Agência Nacional de Aviação Civil. Resumindo, para funcionarem, atendem basicamente o mesmo nível de requisitos exigidos das linhas aéreas regulares.

E não apenas isso, pois as aeronaves que operam precisam estar dentro do que são suas especificações operativas, ou E.O., e inseridas na categoria TPX (designativo usado para os táxis aéreos) e devem ser certificadas para cada tipo de operação que irão executar. Por exemplo, um avião que faça transporte aeromédico, precisa passar por uma grande modificação em sua estrutura, o que pode ser feito apenas após a aprovação de um projeto pela Anac, que deverá ser realizado em uma oficina certificada pela Anac, que depois fará as inspeções para liberação ao voo.

Isso envolve o pagamento de inúmeros emolumentos, custos com o projeto, compra dos equipamentos, sem dizer o tempo que leva tempo até que tudo fique pronto, o que indica um pesado investimento também para a manutenção dos aparelhos instalados, de seus acessórios, na seleção e treinamento das tripulações (incluindo médicos, enfermeiros, mecânicos, diretor de segurança, equipe de apoio), etc.



Equipamento neonatal e de uti pediátrica certificada para operações em aeronaves



Helicóptero com equipamentos para uso específico a bordo

O mais importante é notar a estrita regulação que devem observar as empresas de táxi aéreo para que possam operar, o custo das operações e de seus equipamentos, devendo ser destacado que a maior parte dessas empresas são familiares, com sua origem na aviação há décadas e que voam porque gostam da aviação, querem salvar vidas e não pretendem se envolver ou envolver terceiros em acidentes ou riscos desnecessários.

O setor aéreo é o segundo setor mais regulado do mundo, perdendo apenas para o campo da energia nuclear. Opera segundo regras e normas de origens internacionais com grande padronização, mas no caso da aviação geral ou de transporte público não regular lhes são possibilitadas, segundo a própria convenção máxima da aviação civil regular mundial, a Convenção de Chicago de 1944 (Decreto 21.713/1946), estabelecerem normas próprias que atendam às características de cada região. Tanto que por esse motivo foi criada a letra A do artigo 36 da Lei 7565/86, como já referido.

Quanto mais regras, maior a segurança. Contudo o binômio segurança/facilitação deve procurar um equilíbrio, baixo o risco de comprometer a viabilidade de qualquer empreendimento.

As exigências postas pelo DECEA para a criação das ZPBAS como condição para o registro dos aeródromos que já são operados na Amazônia é justo e é o correto, porém ora vem de encontro com a realidade e a possibilidade de levar tal tarefa a cabo, e a demora para solucionar a situação, o que se agrava com a Anac que vem cumprindo seu dever de autuar as empresas, colocará risco a prestação dos serviços dos táxis aéreos e as vidas de milhares de brasileiros socialmente vulneráveis.

- Avião e helicóptero

Os equipamentos aeronáuticos utilizados para os serviços aeromédicos nos DSEI's constituem-se em aviões (asas fixas) e helicópteros (asas rotativas). A principal diferença entre os dois referem-se ao alcance e velocidade, muito superiores nos casos dos aviões, possibilidade de operação em voos por instrumento (seja de noite ou de dia) mais comum nos aviões, sendo a principal vantagem dos helicópteros, a possibilidade de pouso em praticamente todos os lugares, sem a necessidade de uma pista de pouso. As desvantagens em relação ao helicóptero encontram-se no preço de sua operação, comumente de três até várias vezes mais caras do que o de um avião, ao mesmo tempo em que, para cobrir certas distâncias dentro das reservas indígenas, precisam levar combustível extra a bordo para conseguir retornar com segurança.

Dentro dos debates acontecidos no âmbito da equipe formada pela Secretaria da Presidência da República, foi pontuado que poder-se-ia ampliar a utilização de aeronaves de asas rotativas para suprir a necessidade de pistas homologadas, com a criação de "hubs" (concentrador em tradução livre), no qual os helicópteros fariam o resgate nas aldeias, transferindo os pacientes para os aviões (operando em pistas certificadas/registradas) terminarem o serviço, cobrindo assim grandes distâncias.

À par que muitos aviões podem cobrir grandes distâncias já a partir do local do embarque dos pacientes nas aldeias, é importante ponderar que a ampliação dos custos das operações com helicópteros é absolutamente incompatível com o orçamento da SESAI e da União.

E mesmo isso sendo aprovado, deverá ser feito as necessárias licitações, cujo prazo para acontecer sempre é longo e até lá, os aviões dos táxis aéreos precisarão seguir operando, correndo os riscos já apontados no presente documento, de serem autuados pela Agência responsável em promover, fiscalizar e regulamentar a aviação no Brasil.

- Os índios e o socorro que precisam

Pelos dados da FUNAI e segundo o senso IBGE de 2010 (<http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/quem-sao>), o número absoluto de indígenas no Brasil é de 817.963 indígenas, dos quais 502.783 vivem na zona rural e 315.180 habitam as zonas urbanas brasileiras, ocupando, contudo, quase 12,5% de todo o território nacional (<http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/terras-indigenas>).

Os Povos Indígenas estão presentes nas cinco regiões do Brasil, sendo que a região Norte é aquela que concentra o maior número de indivíduos (305 mil), estando presentes tanto na área urbana (37,4%) como na rural (62,6%), com quase 250 mil indivíduos nessa condição (idem).

A FAB, o Exército e a Marinha também prestam um importantíssimo apoio às comunidades indígenas. Contudo, em situações emergenciais, o bruto do atendimento aeromédico e de suporte às comunidades nativas é realizado pelos táxis aéreo, que inclusive atendem às próprias Forças Armadas, pois 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, isso sem mencionar o contingenciamento de verbas que afeta injustamente nossas instituições militares.

Dessa forma, um trabalho conjunto entre nossas Forças Armadas, a FAB em nosso caso específico, e as empresas de táxis aéreos, representam um ganho para todo o país e especialmente para os povos das florestas, que vivem isolados, que preservam sua cultura e ocupam mais de 10% de nosso território, mas que estão totalmente vulneráveis e que fazem jus a um atendimento de remoção rápida pelos meios que se tenham a mão.

Importante destacar que as operações dos táxis aéreos são requisitadas pelos médicos que ficam nas cidades ou onde for considerada uma base, sendo que os enfermeiros trabalham nas aldeias, que repassam os casos para aqueles decidirem o que fazer.

As remoções dos pacientes indígenas se dão quando estes estão estabilizados e assim são levados para as áreas de cuidados médicos, podendo ainda acontecer, nos casos de agravamentos de suas condições, que sejam deslocados, em aeronaves especialmente preparadas para tanto, como UTI's aéreas, das bases para centros médicos mais avançados.



Queimadura – queda em fogueira



Picada de cobra



Picada de cobra – “transporte em maca”



Remoção de criança excepcional para tratamento



Necrose por picada de cobra

- O que é necessário

Senhor Coordenador da 6ª Câmara da PGR, demais membros do MPF ora copiados. As empresas de táxis aéreos, como mencionado, atuam em um ambiente extremamente regulado e desempenham suas funções junto às populações indígenas com grande segurança e profissionalismo, sendo que não desejam agir à margem de qualquer regra.

Contudo, mesmo à par de toda a situação, quiçá instada por denúncias ou em cumprimento de seu dever, a Anac passou a fiscalizar o uso das pistas nos DSEI's, autuando diversas empresas e requerendo informações para seguir procedendo da mesma forma.

É possível, aliás, que a Agência realize, em breve, diligências fiscalizatórias por meio de sua Superintendência de Ação Fiscal (SFI) às operações nessas pistas, o que está causando grande apreensão entre as empresas de táxis aéreos, que podem suspender por conta própria suas atividades para evitar assim, de serem autuadas ou mesmo suspensas.

Tanto será inadmissível, por qualquer que seja o motivo, pois é bom recordar o caso da empresa Paramazônia Táxi Aéreo de Roraima, cujas atividades foram (quicá justamente) suspensas pela Anac em julho de 2017, o que resultou, em pouco mais de dez dias de paralização de suas atividades, na morte de cinco indígenas que morreram em carroceiras de caminhões tentando conseguir socorro. (<https://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/indigenas-morrem-sem-atendimento-medico-no-interior-de-roraima-com-estradas-em-mas-condicoes.ghtml>)

Dessa forma, chega-se a seguinte situação:

- As empresas de táxis aéreos atendem aos DSEI's, cuja maior parte das pistas não são registradas ou homologadas e fazem isso em cumprimento a contratos licitados pela União (equiparando a tanto a inexigibilidade de conduta adversa);
- O custo do uso exclusivo de helicópteros para atender as aldeias e demais demandas dos DSEI's é extremamente proibitivo;
- A Anac reafirmou que seguirá com seu papel de fiscalizar e, se for o caso, autuar qualquer irregularidade, o que inclui o uso de pistas em áreas indígenas que não estejam homologadas/certificadas;
- O DECEA/FAB não aceitará qualquer certificação ou registro de pistas sem que tenham um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), sendo que se dispôs em auxiliar a Funai a proceder a criação do PBZPA em cinco pistas a serem selecionadas.

Diante desse cenário, será indispensável que o Ministério Público Federal auxilie na formulação de um Termo de Ajustamento de Conduta entre as partes aqui enredadas, ou tome outras providências que entender, no sentido de:

- Reconhecendo a excepcionalidade do caso, recomende à Anac para que suspenda a aplicação de autuações e/ou multas nas empresas de táxis aéreos que utilizem as pistas por ventura não certificadas/registradas no auxílio e socorro às populações indígenas, pelo menos enquanto durar o processo de certificação/registo daquelas pela Força Aérea junto à FUNAI e a própria Anac;

- Seja recomendado à Anac a não aplicação de autuações e/ou multas nas empresas de táxis aéreos, até que sejam realizadas novas licitações para a operação de helicópteros;

- Seja cobrado das autoridades a eficácia e aplicação do teor do Art. 36, letra A do CBA, especialmente em se tratando das peculiaridades em se operar aeronaves na Amazônia Legal;

- Sejam suspensos os processos sancionatórios já iniciados pela Anac em relação às empresas de táxis aéreos que operem nas pistas não certificadas/registradas em atendimento aos DSEI's. Sobre tanto, há de se referendar o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 11 (RBAC/ANAC 11), que possibilita a emissão, alteração, revogação e isenção de cumprimento de regra por parte de seus regulados.

- Sejam todas as partes envolvidas chamadas para arcar com suas respectivas responsabilidades, visando aprimorar os serviços prestados aos indígenas, sem que estes sejam suspensos ou colocados em riscos.

Assim, certos que a demanda receberá as considerações e que será dado os andamentos necessários, sendo estes, aliás, urgentes, formulamos votos de estimas e de elevadas considerações, ao que ficamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.



Att.,



Georges Ferreira
OAB/GO - 19700