

Leia denúncia em que MPF pede fechamento de Congonhas

O Ministério Público Federal de São Paulo pediu o fechamento total do Aeroporto de Congonhas, na capital paulista. A Ação Civil Público pedindo a interrupção das operações no aeroporto foi entregue na Justiça Federal de São Paulo nesta quarta-feira (18/7).

O MPF quer a paralisação do aeroporto até que sejam confirmadas as condições de segurança. A confirmação deverá ser por perícia feita por entidade independente do governo. As autoridades da aeronáutica devem também garantir a segurança como procedimento investigativo nos termos da legislação (artigo 86 da lei 7.565/86 — Código da aeronáutica), pede o MPF.

A ação foi distribuída ao juiz Clécio Braschi, da 8ª Vara da Justiça Federal. A Infraero e a Anac deverão ser intimadas. A ação é assinada pelos procuradores da República Fernanda Teixeira Souza Domingos Taubemblatt, Márcio Schusterschitz da Silva Araújo e Suzana Fairbanks Lima de Oliveira.

“A Procuradoria da República em São Paulo não tem condições de precisar, no presente momento, como todos os demais envolvidos, as razões do acidente e eventuais causas para o incremento da extensão dos danos”, diz nota dos procuradores.

Para o MPF, “essa medida judicial [o fechamento do aeroporto] não impede outras, inclusive para se discutir a vocação do Aeroporto de Congonhas, seus limites e riscos estruturais, ademais dos excessos de uso que hoje se mostram presentes. A iniciativa vem na esteira de uma primeira já tomada no início desse ano ao buscar o fechamento do aeroporto e sua reforma sem as pressões de lucro e movimentação que se podem fazer presentes”.

Em janeiro, os mesmos procuradores assinaram outra ação com o mesmo pedido. Alegaram risco para os passageiros, tripulantes e moradores vizinhos ao aeroporto. Motivo: as constantes derrapagens causadas pelo sistema de drenagem ineficiente.

A ação de janeiro foi extinta em abril, quando MPF, Infraero e Anac firmaram Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para estabelecer horários de funcionamento de Congonhas durante a reforma da pista principal, além de estabelecer medidas para proteger os consumidores de eventuais transtornos causados pelas obras. O acordo foi encaminhado para homologação na 22ª Vara Cível de São Paulo.

A pista principal do aeroporto foi liberada para pousos depois da reforma, no dia 30 de junho. A reforma do piso da pista visava evitar a derrapagem dos aviões em dias chuva. Foi nela que aconteceu o acidente desta terça-feira. Faltaram as ranhuras (*grooving*) que facilitam a drenagem da água em dias de chuva. O custo total da obra foi estimado em R\$ 19,9 milhões.

Antes, em 5 de fevereiro, o juiz Ronald de Carvalho Filho, da 22ª Vara Cível Federal de São Paulo, proibiu a operação de aviões modelo Fokker-100, Boeing-737/700 e Boeing-737/800, por questão de segurança. A decisão foi revogada dias depois pelo desembargador Antônio Cedenho, do Tribunal Regional Federal da 3ª Região.

A última providência para limitar o uso de Congonhas foi tomada no dia 5 de julho deste ano. Foram proibidos pousos e decolagens no Aeroporto de Congonhas entre 23 e 6 horas, sob pena de multa diária de R\$ 50 mil. A decisão foi do juiz federal Paulo Cezar Neves Júnior, da 2ª Vara Cível Federal de São Paulo. Segundo ele, há necessidade de “respeitar o repouso noturno” da vizinhança do aeroporto.

Também foram proibidas checagem de motores entre 22 e 7 horas, de acordo com a Portaria 188/DGAC, de 8 de março de 2005. A Ação Civil Pública foi proposta pela Associação dos Moradores e Amigos de Moema (Amam).

Leia a denúncia

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

7

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA VARA CÍVEL FEDERAL DA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO, SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO.

O **Ministério Público Federal**, por meio dos Procuradores da República abaixo subscritos, com base nos documentos e informações coletados nas Peças Informativas nº 1.34.001.006392/2006-71, cópia em anexo, instruída pela Procuradoria da República em São Paulo/SP, bem como em fatos notórios ocorridos aos 17.07.2007, e com fulcro nos artigos. 127, caput, e 129, III, da Constituição da República Federativa do Brasil (CF); arts. 5º., I, h, e 6º., VII, a e d, da Lei Complementar nº 75/93 (LC 75); artigos. 1º., IV, 2º., 3º. e 5º., caput, da Lei 7.347/85; vem ante Vossa Excelência propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

com pedido de antecipação de tutela

em face da

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, regulamentada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, com sede no Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Concessionárias, Lote 5, Brasília/DF, CEP 71608-900, por seu diretor presidente, Dr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi,

e INFRAERO, empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa, cuja criação foi autorizada pela Lein^o 5.862 de 12 de dezembro de 1972, com sede na SCS Quadra 04, Bloco A, n^o 58, Edifício Infraero, Brasília, DF, CEP 70304-902, por seu presidente, Tenente-Brigadeiro da Reserva, Dr. José Carlos Pereira, em razão dos fatos e fundamentos que passa a expor:

1 – Dos fatos:

1.1. Da tragédia ocorrida aos 17.07.2007, no Aeroporto Internacional de São Paulo – Congonhas:

Conforme notoriamente divulgado, na data de ontem, por volta das 19h00, o avião Air Bus A320 da empresa aérea TAM – Transportes Aéreos de Marília – vôo 3054, proveniente de Porto Alegre/RS, ao efetuar procedimento de aterrissagem no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo/Capital, na pista principal, não obteve êxito no procedimento de frenagem, arremetendo-se da mesma e colidindo frontalmente com um edifício da empresa TAM Express, situado na Avenida Washington Luís, localizada no entorno das dependências aeroportuárias.

A catástrofe resultou, segundo dados até agora informados, na morte de cerca de 200 pessoas, entre tripulantes, passageiros da referida aeronave e também funcionários da TAM EXPRESS que trabalhavam no local.

Na data de hoje está sendo dada continuidade aos trabalhos de resgate de vítimas, não havendo registro de sobreviventes dentre os passageiros e tripulantes da aeronave, com elevados esforços do Corpo de Bombeiros, polícia e demais órgãos públicos.

Apesar de não haver esclarecimentos técnicos acerca das causas do desastre, é certo que as precárias condições da pista principal do Aeroporto de Congonhas foram fundamentais à ocorrência do acidente aéreo, já constatado como o maior, em número de vítimas, da aviação brasileira.

Estruturalmente, ademais do problema da pista, o contexto do aeroporto não favorece em nada as condições de segurança para usuários, funcionários, transeuntes e moradores de seu entorno. Tanto assim por ser um aeroporto destinado a uma proposta de uso que não comporta, quer por suas limitadas condições de infraestrutura, quer por sua sensível localização em um ambiente urbano densamente habitado e com intensa movimentação de pessoas e veículos nas vias ao seu redor.

Com todas essas condições desfavoráveis, o aeroporto de Congonhas tem convivido com a insensibilidade para suas limitações e adesão acrítica a propostas de super-utilização e de concentração de rotas.

Apesar das suspeitas indicarem que os problemas acima tenham sido de alguma maneira causa para o acidente ou para o seu agravamento, a razão certa somente será conhecida mediante a realização de **URGENTE PERÍCIA TÉCNICA**.

O desastre aéreo está sendo ampla e ininterruptamente divulgado pela imprensa escrita e televisiva, conforme notícias jornalísticas que seguem em anexo. (DOCS. 01 a 16)

Conforme o Ofício nº 09/SIE/BR, da ANAC, de autoria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária LUIZ KAZUMI MIYADA, datado de 27.06.2007 (DOC.17), restou liberada a utilização da pista principal do aeroporto de Congonhas a partir de 29.06.2007, 12h00, sexta-feira.

Esse documento somente informou sobre a liberação da pista principal, após notícia de que houve a realização de “reuniões de coordenação entre responsáveis da INFRAERO, ANAC e da empreiteira responsável pelas obras da pista principal”, conforme depreende-se da leitura do item b.3. do Ofício nº 38-BR/SIE-GGOC, também da ANAC, assinado pelo mesmo Superintendente, aos 21.005.2007 (DOC. 18).

Assim, apesar de não haver documentação acerca das condições de segurança para operação da pista principal, é certo que as deliberações resultantes das referidas reuniões garantiram essas condições, sendo a pista efetivamente liberada para funcionamento.

Cabe ressaltar ainda que, conforme o cronograma de realização das obras das pistas auxiliar e principal do aeroporto de Congonhas/SP (DOC. 19), foi evidenciado que a utilização da pista principal seria iniciada após 45 dias do término da reforma da pista auxiliar, fato que ocorreu aos 29.06.2007. Após a retomada dos pousos e decolagens na pista principal, no final de junho de 2007, voltaram a ocorrer outros eventos que demonstraram a precariedade da mesma.

Podemos citar, exemplificativamente, a derrapagem ocorrida na mesma pista principal, aos 16.07.2007, véspera da catástrofe de que ora se trata, com o avião modelo ATR-42, da companhia aérea PANTANAL, às 12h43min., proveniente de Araçatuba/SP, que resultou na interdição das operações da mesma até as 13h02min., com conseqüentes atrasos nos demais vôos programados no aeroporto. As condições climáticas eram desfavoráveis, chovendo ininterruptamente desde a manhã do mesmo dia, o que tornou a pista escorregadia, conforme também noticiado na imprensa. (DOCS. 20 e 21)

Apesar do altíssimo indício de falta de condições adequadas de segurança da pista principal, nenhuma providência administrativa foi tomada, a não ser sua simples interdição por breve período, na mesma data. Logo após, voltou a pista principal a ser operacionalizada normalmente, mesmo com a chuva ininterrupta.

No dia seguinte, aos 17.07.2007, houve o acidente aéreo de que ora se trata. Portanto, é evidente a omissão dos responsáveis para a fiscalização das causas das sucessivas ocorrências, que resultaram na tragédia anunciada.

Portanto, independentemente da apuração de responsabilidades e demais fatos ocorridos, é fato que há necessidade de paralisação temporária das atividades do Aeroporto de Congonhas em São Paulo até que seja concluída a reforma completa de ambas suas pistas e que se tenha certeza de que elas oferecem plenas condições de segurança para ampla operação. E mais: as operações só podem ser legitimamente retomadas após a realização de todos os trabalhos apuratórios relacionados ao acidente em comento, pelos órgãos competentes.

2. Do Direito:

A sensibilidade do serviço de transporte aéreo, notadamente ao se ressaltar o contexto delicado do Aeroporto de Congonhas, importa na imediata aplicação pelo controle jurisdicional do constitucional princípio da prevenção conforme trazido pelo CDC e pela Constituição Federal.

O risco futuro é evidente pelos danos presentes. Antijurídica é a continuidade da situação de incerteza e de indução ao usuário de utilização de um aeroporto que já se demonstrou fatal. Certamente, a discussão quanto à vocação de Congonhas deve ser incentivada. Imediato e urgente, porém, é a atuação do direito para se pôr os interesses da vida, da segurança e da cidadania à frente dos desejos do poder burocrático e dos interesses econômicos.

Situações urgentes importam em medidas concretas e destinadas à proteção dos valores em jogo. Todos esses valores não apenas são jurídicos como são o próprio centro do projeto constitucional de 1988. O direito à vida, posto agora não sem razão no centro de qualquer preocupação do operador do direito que se vê à frente da circunstância presente de desproteção, deve ser imposto à frente de qualquer interesse que sinalize pela busca de uma precoce normalidade, imprudente e abusiva.

O princípio da moralidade impede a qualquer gestor público manter o andamento de uma atividade que já se mostrou letal. A finalidade da atuação pública, de regulação e administração aeroportuária, é a de um serviço seguro. A adequação do serviço público implica em sua segurança e funcionamento correto.

Serviços públicos sensíveis são incompatíveis com administrações temerárias ou com a criação ou incremento de riscos. Eficiência administrativa é em primeira linha a eficiência na segurança e não simplesmente adesão aos interesses secundários do poder burocrático. Não se pode mais permitir qualquer discurso de normalidade ou aceitação jurisdicional da discricionariedade técnica.

Não há, ao contrário do que se quer fazer, discricionariedade técnica que se dá como consequência o risco à vida.

Postos, pois, todos os interesses em competição, interesses de segurança e proteção dos usuários, de informação do público, usuário ou não, de garantia da vida e do patrimônio das pessoas sujeitas insensivelmente aos termos que quer a administração aeroportuária, de um lado e de outro, o interesse de um aeroporto imposto ao gosto do poder burocrático e da lucratividade que se vê insensível à limitação da infraestrutura ao gigantismo que se quer seja por ela digerido, devem prevalecer os primeiros. A tutela coletiva como forma jurisdicional dos interesses em competição deve proteger dessa vez não uma discricionariedade técnica em xequê, mas os termos mais seguros para a vida das pessoas e para a

cidadania.

A violência das mortes corre o risco de multiplicar-se agora em violação da cidadania e de imposição de funcionamento do que se mostra temerário. De outra forma, também, deve ser garantida a segurança da estrutura do Aeroporto de Congonhas para permitir o juízo adequado por parte dos usuários quanto à conveniência de contratarem o serviço de transporte aéreo se saído desse aeroporto. Vincula-se assim a conclusão das perícias ao direito de informação dos usuários.

A dúvida quanto à segurança do serviço implica na contenção da prestação em favor da prevenção dos danos, nos termos do artigo 8º, 9º e 10º do Código de Defesa do Consumidor.

Assim, tanto o regime de direito público, que pela moralidade e finalidade, impõem a regulação mais favorável a segurança das pessoas por qualquer modo envolvidas com os riscos criados pelas atividades estatais, quanto pelos direitos dos usuários, conforme os artigos do CDC, dentre os quais os acima trazidos, bem como quanto aos termos da Lei 8987/95 (adequação do serviço público).

3. Da antecipação da tutela:

Na presente ação, os termos que determinam a antecipação da tutela, pelo perigo da demora, restam imediatamente postos.

É evidente o *periculum in mora* pelo recente e trágico acidente ocorrido. Cumpre ademais responder aos termos da comoção e insegurança causadas e retomar, nos moradores do entorno, nos usuários do sistema aéreo e nos funcionários do aeroporto, a segurança e a possibilidade de desenvolvimento de uma vida sem riscos exarcebados.

O *fumus boni iuris* também é incontestado. Vejamos: Protegem a pretensão ministerial, a Constituição Federal em seus artigos 1º, II e III, 5º e seus incisos III, XIV, XXII, XXIII, XXXII, XXXIII, XXXV, 6º, 21, XII, 37 e parágrafos 3º e 6º, 127, 129, 170, II, III, V, 174, 175 e 196, a Lei 8987, 6º e 7º, Lei 8078 arts. 4º, 5º, 6º, 8º, 9º e 10º.

Cumpra pois, diante do risco presente de dano, conforme os termos do artigo 461 do Código de Processo Civil, ser posta jurisdicionalmente a necessária tutela inibitória como medida necessária para se impedir a continuidade da presente situação de risco. De fato, os termos da presunção agora invertem-se em favor da maior e imediata cautela possível na gestão e movimentação do Aeroporto de Congonhas.

ANTE O EXPOSTO, o **Ministério Público Federal**, por seus agentes signatários, com fulcro nos artigos 273, caput; e 461, caput e §§3º e 4º, do CPC, combinados com o artigo 19 da Lei nº. 7.347/85, recebida e autuada a presente com os documentos que a instruem, requer seja determinada a **imediata suspensão das atividades do Aeroporto Internacional de Congonhas, com a interrupção de todas as operações de pouso e decolagem, nas pistas principal e auxiliar até que:**

a) sejam confirmadas as condições de segurança do Aeroporto de Congonhas e afastadas as dúvidas trazidas pelo acidente de 17 de julho de 2007 pela realização de perícia por entidade independente e

externa aos quadros governamentais, de forma que sejam afastados quaisquer conflitos de interesses;

b) sejam confirmadas as condições de segurança do Aeroporto de Congonhas e afastadas as dúvidas trazidas pelo acidente de 17 de julho de 2007 pelas conclusões do procedimento investigativo conduzido pelas autoridades aeronáuticas nos termos da legislação (art. 86 da Lei 7565/86 – Código da Aeronáutica);

Dada a gravidade e a dimensão dos danos que podem ser causados pela permanência da situação ora exposta, o Ministério Público Federal postula, ainda, a dispensa da exigência veiculada no artigo 2º da Lei nº 8.437, de 30 de junho de 1992, qual seja, a audiência do representante judicial das rés para a antecipação dos efeitos da tutela. Tendo em vista a urgência no cumprimento da decisão a ser antecipada e considerando que as rés têm sede no Distrito Federal, requer, outrossim, seja encaminhada a intimação para cumprimento imediato por meio de fax-símile.

4. O Pedido Principal:

1º) Após concedida a antecipação da tutela, nos termos anteriormente referidos, requer o Ministério Público Federal, por meio dos presentes agentes signatários, a citação das demandadas para contestar, sob pena de aceitação dos pedidos formulados;

2º) seja julgada totalmente procedente a pretensão ora deduzida, condenando-se a INFRAERO e a ANAC, definitivamente, confirmando-se o pedido deduzido em sede de tutela antecipada, interditando-se o Aeroporto de Congonhas na forma e condições acima especificadas. Dá-se à causa, para efeitos fiscais, o valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Termos em que,

Pede deferimento.

São Paulo, 18 de julho de 2007.

Fernanda Teixeira Souza Domingos Taubemblatt

Procuradora da República

Márcio Schusterschitz da Silva Araújo

Procurador da República

Suzana Fairbanks Lima de Oliveira

Procuradora da República

Date Created

18/07/2007