



SENTENÇA

PROCESSO Nº 3702-78.2012.4.01.3100

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Autor: Ministério Público Federal

Réu(s): União e outros

TIPO: A

1ª VARA FEDERAL

CLASSE: 7100

S E N T E N Ç A

O *MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL* ajuizou a presente ação civil pública, cuja petição inicial foi aditada, com pedido de liminar, em desfavor da *UNIÃO* e da *AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC*, objetivando a concessão de provimento que *“autorize a utilização das pistas de pouso arroladas no item II até sua homologação”*.

Alega o autor que é notória a necessidade de regularização de pistas de pouso em terras indígenas, pois o acesso a algumas aldeias, para prestação de serviços essenciais básicos, como saúde e educação, somente é possível por via aérea. Adverte, no entanto, que a utilização *dessas “pistas compromete a segurança da navegação aérea implicando em riscos de acidentes”*.

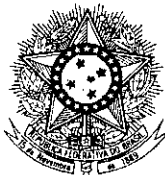
Enfatiza que tem buscado uma solução administrativa para o impasse, destacando os seguintes fatos:

Dessa forma, foi instaurado no âmbito desta Procuradoria o Inquérito Civil nº 1.12.000.000467/2007-68, com vistas a homologar as referidas pistas, garantindo a navegação segura e a atenção às necessidades dos povos indígenas.

No curso do procedimento foi firmado o Termo de Ajustamento de Conduta nº 2/2012, cujo objetivo consiste em possibilitar o uso das pistas de pouso até que a conclusão do procedimento de homologação, a ser promovido pela Fundação Nacional do Índio -FUNAI. Cabe destacar que, apesar de não fazer parte do TAC, ainda que convidada (fls 27 e 30), a ANAC foi comunicada de sua realização (fls. 134).

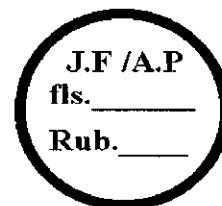
Ocorre, que em julho, o Senador da República Randolph Rodrigues, em visita a esta Procuradoria, requereu providencias quanto ao procedimento de homologação, dado o descumprimento do TAC (fls. 127/133). E, em 6 do corrente, a Chefe do Distrito Sanitário Especial Indígena/DISEI-Amapá e Norte do Pará, responsável pela saúde indígena, encaminhou expediente em que relata a interrupção do serviço de transporte de pacientes das aldeias para a capital, prestado por empresa de fretamento aéreo - a Aerotop, após determinação da ANAC, em virtude da não homologação das pistas de pouso (fls.149/157).

Conforme documento de fls.158/59, ata de reunião técnica, envolvendo a Gerencia de Vigilância de Operações da Aviação Geral (GVAG -RF) da



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAPÁ



ANAC, e a empresa Aerotop Taxi Aéreo Ltda (empresa contratada pelo Ministério da Saúde DSEI/ AP para prestação desse serviço), a autarquia reguladora exige da prestadora de serviço a imediata correção da vigilância das operações no tocante à regularidade dos cadastros de aeródromos sob pena de "Abertura de processo para suspensão do Certificado CHETA da empresa.". Daí a suspensão dos serviços (fls. 1158/159).

Dessa forma, as populações indígenas das aldeias do Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque encontram-se totalmente desassistidas do serviço e sujeitas à risco de vida.

(...)

Ocorre que o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91, em seu item 91.961, autoriza o uso das pistas não homologadas em operação em aérea de segurança pública e/ou defesa civil (...) Percebe-se que, a situação delineada amolda-se perfeitamente ao dispositivo regulamentar.

Esclarece que a presente ação tem o seguinte objeto:

11- DO OBJETO:

Destina-se a presente cautelar a possibilitar a utilização, em caráter de urgência, das pistas de pouso não homologadas pela ANAC, conforme relação abaixo:

1. Pista de Pouso Apalai (Bona). Coordenadas: 01° 13' 060N" e 054° 39' 454"W;
2. Pista de Pouso Cuxaré. Coordenadas: 01°42' 267"N e 056° 04' 099"W;
3. Pista de Pouso Xuixuimene. Coordenadas: 00° 51' 108"N e 054°38' 091 "W;
4. Pista de Pouso Pururé. Coordenadas: 00° 35' 103N" e 054° 12' 302"W
5. Pista de Pouso Okakai. Coordenadas: 01° 42' 06,5"N e 053° 08' 10,8"W
6. Pista de Pouso Kamuta. Coordenadas: 00° 59' 81,9"N e 053° 09' 89,8"W
7. Pista de Pouso Mataware. Coordenadas: 01° 57' 140"N e 055° 07' 97"W
8. Pista de Pouso Pedra do Onça. Coordenadas: 01° 29' 08"N e 055° 44' 03"W
9. Pista de Pouso Kumarumã - Coordenadas: 03° 22' 592"N e 051° 17' 553"W
10. Pista de Pouso Kumenê - Coordenadas: 03° 29' 295"N e 51° 28' 570"W
11. Pista de Pouso Urunai - Coordenadas: 1°30'8.46"N 56°4'49.10"W
12. Pista de Pouso Yawa - Coordenadas: 1°21'15.06"N 56°7'50.54"W
13. Pista de Pouso Santo Antônio - Coordenadas: 0055'12.00"N 55°45'34.20"W
14. Pista de Pouso Ananapijaré - Coordenadas: 0° 37'12.72"N - 54°25'43.1 0"W
15. Pista de Pouso Maritepu - Coordenadas 1°5'39.40"N - 56°11'25.86"W
16. Pista de Pouso Mukuru - Coordenadas: 00041'30,9"N 053°07'19,0"W
17. Pista da Boca do Marapi - Coordenadas: 0036'19,36"N 055°58'23,45"W



A petição inicial veio instruída com os documentos de fls. 12-174.

O autor emendou a petição inicial pedindo a conversão da ação cautelar preparatória em ação civil pública, acrescentado o pedido de condenação da União *“na OBRIGAÇÃO DE FAZER, consistente em adotar providências materiais no sentido da recuperação das pistas de pouso nas terras indígenas no Estado do Amapá e Parque do Tumucumaque de acordo com as coordenadas descritas acima”* (fls. 178-180), o que foi deferido pelo despacho de fl. 190.

Intimada para se manifestar sobre o pedido de liminar, a União alegou, em preliminar: a) ilegitimidade para integrar o polo passivo da demanda, uma vez que compete à Agência Nacional de Aviação – Anac regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; b) falta de interesse de agir pela inadequação da via eleita, pois a ação civil pública não pode ter por objeto a implementação de um ato concreto da administração pública. Quanto ao pedido de liminar, sustentou: a) o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91, em seu item 91.961, autoriza o uso das pistas não homologadas em operação em aérea de segurança pública e/ou defesa civil, o que compreende basicamente as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, não a utilização de pistas em áreas indígenas como pretende o autor; d) *“o tempo que o autor despendeu com a instauração do inquérito civil público seria o suficiente para que os interessados, representados pelo Ministério Público Federal, promovessem o atendimento das exigências estabelecidas pela ANAC, deflagrando o início do procedimento administrativo para os cadastramentos das citadas pistas de pouso, conforme art. 12 e seguintes da resolução”* (fls. 193-210).

A Agência Nacional de Aviação – Anac apresentou manifestação aduzindo que: a) não subscreveu o Termo de Ajustamento de Conduta nº 02/2012, por meio do qual foram autorizados pousos nas terras indígenas, enfatizando que os convenientes não têm competência fixada por lei para autorizar a construção de pistas de pouso ou sua abertura ao tráfego aéreo; b) tem colaborado orientando a Aerotop, operadora contratada para efetuar os voos, quanto aos procedimentos e documentos necessários para regularizar a situação; c) a Lei nº 11.182, no seu art. 8º, inc. XXVI, atribui competência à ANAC para homologar, registrar e cadastrar os aeródromos, não constando dos seus registros nenhum pedido da Funai relativo às áreas indígenas referidas na inicial; d) a suspensão do Certificado de Empresa Aérea – COA da Aerotop não decorre apenas da utilização de pistas irregulares em terras

3



indígenas, mas também de inúmeras outras pendências; e) “Sendo o cadastramento de um aeródromo ato da ANAC, sempre motivado por requerimento de interessado (Resolução 158/2010) que responde por sua operação (CBA), e conhecendo a FUNAI os procedimentos para esta inscrição, por ter já executado estes procedimentos em 2010 para registrar aeródromos em Roraima, a Agência aguarda provocação daquela entidade para iniciar qualquer procedimento visando o registro dos demais aeródromos sob sua responsabilidade, o que inclui os 17 (dezessete) listados na Tab I.”; f) “Por lhe ser estranho tanto o TAC como o interesse de AEROTOP ou FUNAI em realizar operações aéreas em pistas de pouso localizadas em terras indígenas, a ANAC deve ser excluída do polo passivo da ACP nº 0003702-78.2012.4.01.3100” (fls. 219-226).

Sobreveio despacho designando audiência de conciliação, tendo havido a determinação de intimação da Fundação Nacional do Índio – Funai em razão da possibilidade de também vir a integrar o polo passivo da lide (fl. 261).

Na audiência de conciliação, foram registradas as seguintes ocorrências: a) o representante da Anac, Marcos Roberto Eurich, concordou com a utilização das pistas nas áreas indígenas, em caráter emergencial e precário, “desde que haja um responsável técnico atestando a capacidade de operação das pistas, tendo a representante do Dsei informado que existe um engenheiro nos seus quadros que ficará responsável provisoriamente por esse trabalho”; b) a representante do Distrito Sanitário Especial Indígena no Amapá e Norte do Pará – DSEI, Nilma da Silva Pureza, comprometeu-se, no prazo de dez dias, a formular requerimento junto à Anac para o registro das pistas nas áreas indígenas referidas pelo autor; c) o autor, considerando a necessidade de manutenção das pistas, requereu a citação da Funai para integrar o polo passivo da presente ação, ressaltando que essa autarquia tem por objetivo a tutela dos interesses indígenas, o que foi deferido pelo Juízo; d) foi designada data para realização de nova audiência de conciliação (fls. 265-266).

A representante do Distrito Sanitário Especial Indígena no Amapá e Norte do Pará – DSEI, Nilma da Silva Pureza, oficiou a este Juízo informando que “não conseguiu realizar dentro do prazo previsto a inspeção e avaliação das referidas pistas, condição indispensável pela ANAC, para cadastramento preliminar”, de sorte que não seria “possível formular requerimento junto a ANAC para registro das pistas dentro do prazo estipulado” (fls. 289-290).

 4



Em nova audiência, foi realçada a informação de que “*não será possível formular requerimento junto a ANAC para registro das pistas dentro do prazo estipulado, pois no ato da audiência não ficou claro os anexos necessários que incluíam a inspeção das pistas*”. O preposto da Funai, Edmar Ângelo Resende da Mata, ressaltou que foi constituído grupo de trabalho com o objetivo de discutir e propor alternativas de soluções para as demandas relacionadas à regularização de pistas de pouso e aeródromos em terras indígenas (Portaria nº 1115, de 5 de setembro de 2012), o que ainda levará algum tempo para se concluir. Em consequência, houve consenso no sentido de ser designada nova audiência para o dia 19 de fevereiro de 2013 (fls. 293-294).

Na última audiência realizada na tentativa de se obter conciliação (19/2/2013), registraram-se as seguintes ocorrências: a) a Chefe de Gabinete da Presidência da Funai, Dra. Sorahia Segall, informou que a Funai assumiu a titularidade do requerimento formulado pela Dsei/AP junto à Anac para o registro das pistas de pouso nas áreas indígenas referidas pelo autor, repisando que foi constituído grupo de trabalho, por ela presidido, com o objetivo de discutir e propor alternativas de soluções para as demandas relacionadas à regularização de pistas de pouso e aeródromos em terras indígenas (Portaria nº 1115, de 5 de setembro de 2012), ressaltando que esse grupo de trabalho levará algum tempo para a apresentação de propostas; b) houve a apresentação de vistoria técnica das pistas de pouso da área indígena no Município de Oiapoque e Parque do Tumucumaque, atestando a capacidade de operação, cuja juntada foi autorizada por linha; c) considerando essa vistoria por responsável técnico atestando a capacidade de operação das pistas, embora não especializado em engenharia de aeronáutica, integrante do quadro do Dsei (Eng^a. Francilleny Carvalho e Arq. Leonardo Bruno), houve a manutenção da decisão que autorizou a utilização das pistas em caráter emergencial e precário, atendendo, assim, a condição imposta pelo representante da Anac na audiência realizada no dia 25/9/2012 (fls. 265-266), com a observação de que essa utilização se restrinja apenas aos entes públicos em serviço; d) considerando que a solução amigável está se protelando muito no tempo, promoveu-se a citação de todos os demandados presentes. e) o autor requereu a citação do ICMBio, sob a consideração de que algumas das áreas indígenas encontram-se em áreas do Parque Nacional do Tumucumaque, o que foi deferido pelo Juízo (fls. 301-302).

O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio apresentou contestação alegando: a) ilegitimidade passiva, sob a consideração de que no Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, Unidade de Conservação que administra, não existem aldeias indígenas; b)

5



“inexiste na petição inicial qualquer pedido em desfavor do ICMBro e nem poderia, pois a missão institucional da autarquia encontra-se relacionada à administração, recuperação e fiscalização de unidades de conservação federal (Lei nº 11.516/07), e não manutenção, recuperação ou legalização de pistas de pouso em terras indígenas” (fls. 312-316).

A Fundação Nacional do Índio – Funai contestou alegando: a) ilegitimidade passiva sob a consideração de que *“muito embora a FUNAI seja responsável pela proteção do índio, a legislação de regência não lhe atribui a responsabilidade pela legalização, manutenção ou recuperação de pistas de pouso dentre das áreas indígenas”*; b) *“O Estado atende aos direitos sociais limitando sua atividade aos recursos disponíveis (...) Não é dado ao Poder Judiciário substituir o Poder Executivo e determinar a implementação de políticas públicas (...) Não resta demonstrada inércia da Autarquia acionada, cuja presente ação patrocinada pelo MPF pretende estender em muito a prestação do serviço público, e o que é mais grave, de forma imediata sem que exista recursos orçamentários previstos para o pagamento da despesa pública, nos termos da liminar deferida” (fls. 323-330).*

A Agência Nacional de Aviação – Anac apresentou contestação ratificando os termos de sua manifestação anterior (fls. 219-226), acrescentando que *“desconhece qualquer protocolo de pedido de regularização de pistas de pouso formulado pelo Departamento Indígena do Amapá ou de qualquer outro órgão, visto que em consulta realizada junto à Gerência de engenharia da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, em 14/12/2012, registra ausência de pedido neste sentido” (fl. 352).*

Contestando, a União alegou, em preliminar: a) ilegitimidade para integrar o polo passivo da demanda, uma vez que compete à Agência Nacional de Aviação – Anac regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; b) falta de interesse de agir pela inadequação da via eleita, pois a ação civil pública não pode ter por objeto a implementação de um ato concreto da administração pública. Quanto ao mérito do pedido, sustentou que: a) o Ministério Público federal optou pelo pedido de regularização da exploração das pistas de pouso mediante homologação, o que somente é possível em aeródromos públicos (altamente oneroso, demorado e complexo), no entanto, vários fatores recomendam a exploração dessas pistas como aeródromos privados, uma vez que serão atendidas apenas as populações indígenas; b) *“o objeto da ACP implica na judicialização de políticas públicas na área de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, motivo pelo qual os pedidos do Ministério Público Federal*

*JP*⁶



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAPÁ

J.F / A.P

fls. _____

Rub. _____

devem ser julgados improcedentes”; c) “cumpre informar que, de forma rotineira em outras terras indígenas do país, há vários aeródromos privados registrados (e não homologados) em nome da Fundação Nacional de Saúde - FUNASA e da Fundação Nacional do Índio – FUNAI. Por tais entidades, contabilizam-se a exploração de 98 (noventa e oito) aeródromos privados em nome dessas Entidades”; d) “eventual aporte de investimentos federais nas pistas de pouso declinadas na petição inicial passa, necessariamente, pela adoção de políticas públicas a cargo da SACPR, tal assunto deve, inicialmente, ser objeto de manifestação do Departamento de Planejamento e Estudos, órgão da Secretaria de Aeroportos, nos termos do art. 12 do Decreto nº 7.476, de 10 de maio de 2011”; e) “a União requer a total improcedência dos pedidos formulados pelo Ministério Público Federal, sendo recomendada às entidades interessadas que respondem pela tutela e saúde indígena que tomem medidas administrativas no sentido de que tais pistas de pouso sejam regularmente exploradas como aeródromos privados” (fls. 360-374).

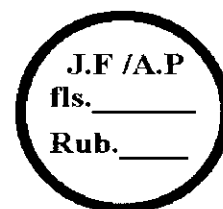
Em réplica, o Ministério Público Federal sustentou: a) legitimidade passiva do ICmbio pela inexistência de prova de que não há pistas no Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque; b) legitimidade passiva da Funai, posto que “o tratamento médico dentro e fora da aldeia é obrigação da FUNAI, devendo-se incluir nesse tratamento a remoção do indígena por meio de transporte aéreo para centros mais especializados (...) como é possível perceber através da contestação da ANAC (fl. 223-v/224), a FUNAI no Estado de Roraima foi responsável pelos processos de registros das pistas de pouso irregulares em terras indígenas daquele Estado, o que confirma a legitimidade passiva do citado órgão na presente ação”; c) legitimidade passiva da União, pois “embora a ANAC tenha independência administrativa, financeira, ausência de subordinação e por finalidade a regulação e fiscalização das atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a União é quem detém competência para administrar e regulamentar o sistema de navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária, nos termos do art. 21, XII, “c”, da Constituição da República”; d) adequação da via eleita, pois “dentre os direitos defendidos pelo parquet federal relativos aos índios se encontra a saúde dessas comunidades indígenas, cuja proteção acontece por meio de ação civil pública, a qual tem por finalidade proteger interesses coletivos dessas populações, a teor do que dispõe o art. 129, incisos III e V, da CF”; e) “o Supremo Tribunal Federal já manifestou entendimento de que cabe ao Poder Judiciário determinar a implementação de políticas públicas definidas na própria Constituição (...) é inadmissível a alegação de reserva do possível diante do mínimo existencial, como é o direito à saúde do índio”; f) que a

H 7



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAPÁ



Anac, “*mesmo sabendo da existência dessas pistas de pousos nas terras indígenas localizadas no Amapá e tendo obrigação de fiscalizar, nada fez até o ingresso desta ação. Portanto, poderia, por meio de fiscalizações, ter chamado a atenção dos órgãos responsáveis para iniciar o processo de regularização dessas pistas de pouso sem necessidade de ser provocada*”; g) “*se a finalidade da presente ação civil pública era justamente condenar a União, por meio da ANAC, a adotar providências para a regularização das pistas de pouso existentes nas terras indígenas localizadas no Amapá e no Parque Indígena do Tumucumaque e, considerando que a referida agência reguladora disse que era sua a atribuição para tanto, significa que reconheceu o pedido deste parque federal, na forma do art. 269, II, do CPC, devendo a ação ser julgar procedente*” (fls. 380-389).

A empresa Aerotop Táxi Aéreo Ltda. apresentou manifestação, acompanhada de documentos (fls. 393-470), acerca de Nota Técnica apresentada pela Anac, sobre vindo despacho consignando que nada havia a ser provido a respeito, uma vez que aquela empresa não integrava a lide (fl. 470). A Anac, no entanto, apresentou manifestação admitindo ter havido erro na indicação de aeronaves da Aerotop como envolvidas em acidentes em pistas clandestinas, promovendo a correção respectiva (fls. 474-477).

As partes não manifestaram interesse em especificar provas, requerendo o julgamento da demanda no estado em que se encontra.

Com tais ocorrências, vieram os autos conclusos para sentença.

É o relatório. Decido.

II FUNDAMENTAÇÃO

A princípio, cumpre afastar as alegações preliminares de ilegitimidade passiva alegadas pela União, Funai e ICmbio, posto que a utilização das pistas de pouso nas terras indígenas envolve uma série de ações estatais ligadas à esfera de competência de cada uma dessas entidades, como é característico nos atos complexos. Na homologação/registro dessas pistas está subjacente o problema relacionado à saúde das populações indígenas, que muitas vezes precisam de remoção por via aérea para tratamento médico em hospitais desta Capital.

Sobre a existência, ou não, de aldeias no Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, tem-se que é controvérsia que não afasta a

8



legitimidade do ICmbio para figurar no polo passivo da demanda, posto que na sua finalidade institucional se insere a fiscalização e policiamento ambiental das unidades de conservação instituídas pela União, não só de parques nacionais (art. 1º da Lei nº 11.516/2007). Assim, ainda que não lhe caiba nenhuma participação ativa no processo de regularização das pistas, mostra-se importante que permaneça no polo passivo para se submeter aos comandos da presente sentença a fim de não obstar o funcionamento de nenhuma das pistas de pouso enumeradas pelo autor.

No que se refere à alegação de inadequação da via eleita, tem-se que é manifestamente improcedente, pois, como ficou visto acima, está aqui subjacente o problema relacionado à saúde das populações indígenas, de sorte que a tutela desses interesses coletivos está inserida na finalidade da ação civil pública, estando também o Ministério Público legitimado a “*defender judicialmente os direitos e interesses das populações indígenas*” (art. 129, III e V, da CF/88).

Acerca da alegação defensiva de que não cabe ao Poder Judiciário determinar a implementação de políticas públicas, especialmente pela necessidade de se observar a cláusula da reserva do possível, tem-se que é formulada em descompasso com o objeto da presente ação, pois o que se busca aqui é essencialmente autorização para a utilização das pistas de pouso já existentes, não a construção de novas pistas. No aditamento da petição inicial, houve apenas o acréscimo para que essas pistas sejam recuperadas (fl. 180).

É preciso observar, neste ponto, que a representante do Distrito Sanitário Especial Indígena no Amapá e Norte do Pará – DSEI, Nilma da Silva Pureza, informou que “*costuma enviar roçadeiras e combustível para as localidades indígenas onde existem pistas de pousos e decolagens*” (audiência realizada em 25/9/2012 – fl. 265). Essa informação se harmoniza com o Relatório de Vistoria Técnica, elaborado pela engenheira Francilley Carvalho e pelo Arquiteto Leonardo Bruno, que, ao atestar a capacidade de operação das pistas, esclarece que elas são preservadas pelos próprios indígenas (apenso – juntado por linha).

A operacionalidade dessas pistas de pouso está ínsita no próprio Termo de Ajustamento de Conduta nº 02/2012, que teve por objeto “possibilitar que as organizações responsáveis pela implementação das políticas indígenas possam utilizar as pistas de pouso não homologadas até o fim do regular processo de homologação das pistas pela ANAC” (FL. 153).

9



Como se vê, o problema não está relacionado às condições de operação das pistas de pouso nas aldeias indígenas, mas sim à falta de registro dessas pistas como aeródromos privados, o que é necessário para retirar delas a pecha de clandestinas.

Esse contexto demonstra que a pretensão do autor não está voltada para a construção de aeródromos públicos (altamente oneroso, demorado e complexo), o que se daria mediante homologação, mas sim para o registro das pistas de pouso nas terras indígenas como aeródromos privados, sujeitos apenas ao registro. Houve somente imprecisão técnica, por uma natural falta de familiaridade com os termos usados no âmbito da aviação civil.

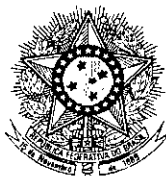
Na verdade, essa questão não comporta maiores divagações, pois a solução do impasse está na observância da seguinte recomendação da Agência Nacional de Aviação – Anac (fls. 219-226):

Sendo o cadastramento de um aeródromo ato da ANAC, sempre motivado por requerimento de interessado (Resolução 158/2010) que responde por sua operação (CBA), e conhecendo a FUNAI os procedimentos para esta inscrição, por ter já executado estes procedimentos em 2010 para registrar aeródromos em Roraima, a Agência aguarda provocação daquela entidade para iniciar qualquer procedimento visando o registro dos demais aeródromos sob sua responsabilidade, o que inclui os 17 (dezesete) listados na Tab I. (destaques acrescentados)

Deveras, a própria Funai reconhece a sua legitimidade para adotar medidas visando solucionar as demandas relacionadas à regularização de pistas de pouso em terras indígenas, tanto é assim que instituiu Grupo de Trabalho com essa finalidade (Portaria nº 1115, de 5 de outubro de 2012 – fl. 297). O prazo de 60 (sessenta) dias concedido para entrega de relatório com proposta de solução já tinha até mesmo expirado quando foi realizada a última audiência de conciliação (19/2/2013 – fls. 301-302).

Nessa audiência de conciliação, a Chefe de Gabinete da Presidência da Funai, Dra. Sorahia Segall, informou que esse Grupo de Trabalho ainda levaria algum tempo para a apresentação de propostas, mas esclareceu que “a Funai assumiu a titularidade do requerimento formulado pela Dsei/AP junto à Anac para o registro das pistas de pouso nas áreas indígenas referidas pelo autor”. Entrementes, a Anac apresentou contestação informando que, em relação às questões suscitadas na citada audiência, desconhece “qualquer protocolo de pedido de regularização de pistas de pouso formulado pelo Departamento Indígena do Amapá ou de qualquer

10



outro órgão, visto que em consulta realizada junto à Gerência de engenharia da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, em 14/12/2012, registra ausência de pedido neste sentido” (fl. 352).

Esse quadro revela que não existe certeza quanto ao fato de a Funai ter formulado requerimento junto à Anac para regularização das pistas de pouso nas terras indígenas do Amapá. Se não existe requerimento, a Funai está deixando de cumprir a sua finalidade institucional de apoiar as ações e serviços destinados à saúde dos povos indígenas, além de estar dando tratamento discriminatório aos povos indígenas do Amapá em comparação com os povos indígenas de Roraima.

Enfim, mostra-se louvável e legítimo todo o esforço do Ministério Público Federal buscando regularizar as pistas de pouso nas terras indígenas do Amapá, o que bem demonstra o cumprimento da sua função institucional de defender judicialmente os direitos e interesses das populações indígenas (art. 129, V, da CF/88).

III DISPOSITIVO

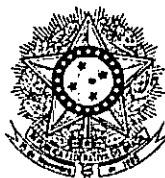
Ante o exposto, julgo parcialmente procedente o pedido para:

a) determinar aos demandados que, observadas as esferas de competência de cada um, adotem todas as providências necessárias para registrarem como aeródromos particulares as pistas de pouso existentes nas terras indígenas localizadas no Estado do Amapá, conforme enumeração constante do item 2 do aditamento à petição inicial (fls. 178-180), cabendo à Funai, caso ainda não tenha feito, a formalização de requerimento junto à Anac;

b) condenar a União a promover a recuperação das pistas que não estejam em boas condições de uso.

Considerando que existe responsável técnico atestando a capacidade de operação das pistas (Vistoria Técnica apensa)¹, bem assim que os indígenas também têm direito à vida e à saúde, mantenho a decisão liminar que autorizou a utilização das pistas em caráter emergencial e precário até que seja concluído o processo de registro das citadas pistas de pouso como

¹ Condição imposta pelo representante da Anac, Marcos Roberto Eurich, que se encontrava presente na audiência realizada no dia 25/9/2012 (fls. 265-266),



aeródromos particulares, ressalvando que essa autorização é apenas para os entes públicos em serviço.

Sem custas e sem honorários advocatícios.

P. R. I.

Macapá/AP, 10 de outubro de 2013.


Anselmo Gonçalves da Silva
Juiz Federal