

O MINISTÉRIO PÚBLICO MILITAR E A PARALISAÇÃO NO CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO

MURILLO SALLES FREUA é Policial Civil do Estado de São Paulo desde 1994. Bacharel em Direito, havendo colado grau em 2005. Ainda no ano de 2005 obteve aprovação no exame da Ordem dos Advogados do Brasil. Atualmente é pós-graduando *Lato Sensu* em Direito Militar, curso iniciado no 1º semestre de 2006.

1 – INTRODUÇÃO

Após o pior acidente aéreo brasileiro que resultou na morte de 154 pessoas em setembro de 2006, o caos imperou nos aeroportos do País, inclusive com reflexos internacionais. O acidente chocou a todos, deixando os controladores de tráfego aéreo em evidência na mídia, pois se questiona a eventual culpa do controle aéreo. Demonstrou também a fragilidade na segurança e no controle do espaço aéreo, causada ao que tudo indica pela falta de investimentos necessários e urgentes em pessoal e material que deixaram de ocorrer há muitos anos, ou seja, o crescimento na aviação comercial no Brasil não foi acompanhado de investimentos satisfatórios.

O acidente em questão aumentou a pressão sobre o controle do tráfego aéreo, comprometendo as condições do árduo trabalho dos controladores de voo. Como o espaço aéreo é controlado por militares e civis, discute-se se o controle deve ser feito apenas por civis, apenas por militares ou por sistema misto.

O maior acidente aéreo brasileiro não foi o causador da crise aérea, mas sim o estopim, que teve como auge a paralisação no serviço por algumas horas em março de 2007 pelos militares que controlam o tráfego aéreo, militares estes pertencentes à Aeronáutica. Como são proibidos pela Constituição Federal de fazer greve, os militares grevistas

podem ser considerados como criminosos diante do Código Penal Militar, o que ensejaria no dia dos fatos na prisão em flagrante dos militares em greve.

Na época foi divulgado pela imprensa que o Presidente da República deu ordem ao Comando da Aeronáutica para não prender os militares grevistas. Além de desautorizar a prisão, foi divulgado também que o Presidente da República teria ordenado a negociação das reivindicações com os grevistas. A partir daí, iniciou-se uma tempestade de questionamentos, pois sendo proibidos de fazer greve e de sindicalizar-se, não foram presos e ainda negociaram com os tais militares? O caos nos aeroportos poderia piorar? Seria o começo de uma onda de greves de militares? Errou-se em não prender os militares insurgentes? Ficariam impunes?

2 – O DESCASO ESTATAL, UM ANTIGO PROBLEMA

Os livros de história do Brasil mostram que os levantes militares não são fatos exclusivos dos tempos atuais, mas a recente paralisação dos militares que controlam o tráfego aéreo foi muito divulgada. A referida greve é muito preocupante, mas as paralisações nas Polícias Militares, que ocorreram ou estão na iminência de ocorrerem em alguns Estados, podem ser muito mais perigosas devido à proporção que podem tomar, pois os problemas de segurança pública do País já estão em níveis insuportáveis.

O ocorrido na Aeronáutica, por atingir nível nacional e uma parcela mais privilegiada da sociedade, bem como pela ênfase dada pela mídia, pareceu-nos ser a pior crise militar dos últimos tempos. Grande parte da mídia tratou o ocorrido como gerador de instabilidade econômica e como afronta aos direitos do consumidor da aviação comercial. Certamente tais fatos trazem prejuízos econômicos ao País, como também violam direitos dos usuários da aviação, mas o problema não fica apenas nessas searas. Uma análise lógica e jurídica transforma a greve no controle aéreo em um fato com prejuízos inimagináveis para a segurança nacional e a regularidade das instituições militares, e conseqüentemente na estabilidade da emergente democracia brasileira.

Pelo que foi divulgado os controladores sequer estavam armados nem agiram com violência, ao contrário do que ocorreu anos atrás em levantes de militares estaduais, como na Polícia Militar de Minas Gerais (onde até militar foi morto por colega de farda) ou na PM da Bahia (em que tomaram quartéis com armas em punho, tendo inclusive intervenção do Exército). Recentemente tivemos greve na PM de Alagoas e ameaças em outras unidades da federação, gerando mais instabilidade na área de segurança pública.

Os ataques de criminosos contra as forças de segurança de São Paulo em maio de 2006 resultaram nas mortes de inúmeros policiais militares, policiais civis, guardas civis e agentes prisionais, e mostraram a fragilidade da segurança pública do País. Ainda assim, nada de consistente foi feito, afinal basta acompanharmos os jornais para concluirmos que, salvo raríssimas exceções, o problema está piorando, demonstrando que ainda impera a secular ineficácia estatal, seja nas ações governamentais, na legislação ultrapassada e benevolente com criminosos, bem como algumas decisões do Poder Judiciário em desacordo com a realidade e necessidade da sociedade.

3 – A AERONÁUTICA E OS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

A Aeronáutica, instituição militar pertencente às Forças Armadas, tem como base a hierarquia e a disciplina. Destina-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e por iniciativa de qualquer destes, a da lei e da ordem, tendo como Comandante Supremo o Presidente da República (art. 142, CF).

A sindicalização e a greve são proibidas constitucionalmente aos militares (art. 142, § 3º, inc. IV, CF), tornando o constitucional direito a greve dos servidores públicos em crime para os militares, ou seja, o que é constitucional para os civis, é crime para os militares, encontrando a devida tipificação no CPM dependendo da conduta.

Os controladores civis por uma questão lógica não estão atrelados às regras dos militares. Já os controladores militares pertencem à Aeronáutica, e além de estarem sujeitos ao rígido regulamento disciplinar, estão sujeitos também à legislação militar,

em especial ao Código Penal Militar e ao Código de Processo Penal Militar. A rigidez na legislação castrense se faz necessária para tutelar o binômio hierarquia e disciplina.

A Constituição Federal, tida como a Constituição Cidadã, coibiu abusos no ordenamento jurídico militar, mas também recepcionou institutos severos que possam parecer abusos, mas necessários para manter a regularidade nas forças militares.

Seria o caos se militares tivessem direito a greve ou de se insurgirem de forma contrária à legislação militar, mesmo que por motivos que julgassem justos. Os militares não podem buscar paridade de direitos com os controladores civis, pois são distintos dos servidores públicos em direitos e deveres perante a Lei Maior.

4 – O SUPREMO COMANDANTE

A suposta ordem desautorizando as prisões dos militares grevistas, dada ao Comandante da Aeronáutica pelo Presidente da República, apesar de discutível pode ser encarada como uma decisão de extrema necessidade, pois caso os militares fossem presos naquele momento poderia piorar em muito a crise, tomando um rumo inimaginável, lesando ainda mais a parcela da sociedade que depende da aviação.

Também se pode questionar o inverso, ou seja, a suposta ordem para não se prender os controladores militares que paralisaram os serviços poderia gerar instabilidade nas forças militares de toda a nação, abrindo precedentes desastrosos, inclusive nas forças militares estaduais, pois ainda que estejam sob o comando dos Governadores, na maioria dos Estados há muita insatisfação com salários e condições de trabalho.

Como o Presidente da República é o Supremo Comandante das Forças Armadas, tomou a decisão que naquele momento achou melhor para o País, com os poderes que lhe foram dados democraticamente pelo voto da grande maioria dos brasileiros. Sendo o Comandante Máximo das Forças Armadas, não há que se questionar que tenha havido intromissão de sua parte em um problema na Aeronáutica, muito menos quebra da

hierarquia, pois tem poder para dar tal ordem. Pode-se até questionar se a decisão tomada pelo Presidente da República foi ou não a mais correta politicamente, mas não se pode questionar se suas ordens supremas devem ser cumpridas pelos Comandantes das três Armas, pois caso contrário estaríamos diante de uma crise muito mais séria, ou seja, o desrespeito a autoridade máxima do Presidente da República. Neste sentido seguimos o constitucionalista José Afonso da Silva: *“Ao dizer-se que as Forças Armadas são organizadas com base na hierarquia sob a autoridade suprema do Presidente da República, quer-se afirmar que elas, além de relação hierarquia interna a cada uma das armas, subordinam-se em conjunto ao Chefe do Poder Executivo federal, que delas é o comandante supremo (art. 84, XIII)”* (SILVA, 2004: 753).

5 – O MINISTÉRIO PÚBLICO MILITAR

O Ministério Público Militar (MPM) faz parte do Ministério Público da União (MPU), que entre outras atribuições tem a de promover privativamente a ação penal pública (art. 129, inc. I, CF). Com isso o MPM tem a competência para promover a ação penal contra os militares da Aeronáutica que paralisaram o serviço de controle do tráfego aéreo, e caso os fatos divulgados sejam confirmados, serão os militares envolvidos na paralisação processados e condenados caso a Justiça Militar assim entenda.

O MPU possui um órgão específico para a área militar, que é o MPM (art. 128, inc. I, alínea c, CF). Já na área estadual não há uma carreira específica para a área militar, sendo o Ministério Público Estadual que designa Promotor de Justiça, ou seja, pode esse membro do MP estadual estar na área militar e depois em outra, conforme conclui o doutrinador Ronaldo João Roth: *“O promotor de justiça, representando o Ministério Público Estadual, oficia na Justiça Militar mediante rodízio dentre os integrantes da carreira, não havendo no plano estadual, diferentemente do que ocorre no plano federal, uma carreira exclusiva do Ministério Público Militar, o qual mantém representantes junto à Justiça Militar (art.67 da Lei n. 8.457/1992)”* (ROTH, 2003:49).

O Ministério Público Militar por uma questão lógica e visando a eficiência, exige em seu concurso público que os pretendentes ao cargo detenham pleno conhecimento na área jurídica militar, exemplo que os Ministérios Públicos Estaduais deveriam seguir.

Diante da greve dos controladores militares o MPM tem de cumprir seus deveres constitucionais, independente de atitudes do Presidente da República, do Ministro da Defesa ou do Comandante da Aeronáutica. A falta da prisão em flagrante quando da greve não impede a ação penal, pois sendo os fatos apurados no inquérito policial militar e constatadas as ações criminosas por parte dos controladores militares, o MPM denunciará, e caso a Justiça Militar se convença os supostos criminosos serão condenados pelos crimes tipificados no Código Penal Militar.

Somente com uma investigação séria, sem interferências políticas e com participação integral do MPM é que se determinará quais crimes ocorreram na paralisação dos controladores, dependendo de cada conduta, aplicando o CPM e o CPPM ao caso concreto, por ação ou omissão de cada militar envolvido, seja praça ou oficial.

A presença do MPM na greve dos controladores militares não deve apenas se limitar a função de acusador, mas também a função de fiscal das leis e da regularidade, neste caso, das Forças Armadas, conforme assevera sabiamente Jorge César de Assis: *“Ao mesmo tempo que é parte no processo penal, o Ministério Público é o legítimo fiscal da lei e do resguardo da disciplina e hierarquia das Forças Armadas e das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, valores estes tutelados pela Justiça Militar, e sem os quais as Instituições Armadas do País não sobrevivem”* (ASSIS, 2006: 108).

Tudo que foi cogitado pela mídia a respeito da paralisação dos militares da Aeronáutica não influenciará o MPM, que promoverá a ação penal, independente de qualquer opinião do executivo, do legislativo ou do judiciário. A única influência que deverá sofrer é a do ordenamento jurídico, ao qual o MPM deve se curvar, como bem ensina Alexandre de Moraes: *“A autonomia funcional, como já comentado em tópico anterior, significa que os membros do Ministério Público, no cumprimento dos deveres*

funcionais, submetem-se unicamente aos limites determinados pela Constituição, pelas leis e pela sua própria consciência, não estando subordinados a nenhum outro Poder, isto é, nem ao Poder Executivo, nem ao Poder Legislativo, nem ao Poder Judiciário” (MORAES, 2001: 487).

6 – O CAMINHO DA LEGALIDADE

Não se pode analisar com exatidão aquilo sobre o que não se tem pleno conhecimento, uma vez que muitos fatos que ocorreram na paralisação dos controladores militares em março corrente podem ser verdade ou não, podem ainda ter ocorrido fatos que não chegaram ao conhecimento da sociedade, pois quem não faz parte das apurações apenas sabe o que a imprensa divulga. Mas há uma certeza, a paralisação dos controladores militares não foi a melhor saída para a crise, pois tal atitude pode piorar a crise e mudar o foco das atenções.

O problema de falta de investimento no setor de controle do tráfego aéreo de muitos anos pode vir a ser acobertado pela trágica paralisação, levando a sociedade a ter a errada idéia de que toda a crise aérea é culpa exclusiva dos controladores, excluindo os verdadeiros culpados, ou seja, nossos governantes que “controlam” o Brasil há anos.

O caminho mais correto a ser tomado pelos militares diante de uma crise dessas é respeitar sempre a hierarquia e a disciplina, afinal esses princípios são basilares e indiscutíveis. Buscando melhorias no serviço na forma da lei, denunciando as ilegalidades para os superiores ou mesmo para o Ministério Público, já que denunciar irregularidades é obrigação de qualquer militar, visando assim à disciplina. Trilhando a legalidade, ainda que os militares denunciadores possam ser perseguidos dentro de suas instituições por superiores denunciados incomodados com as denúncias feitas, certamente não serão tidos como criminosos. Mas caso optem pelo caminho escolhido pelos controladores militares em março passado, certamente sentirão o peso da Lei.

7 – CONCLUSÃO

Concluimos que os militares que controlam o tráfego aéreo estavam em situação de extremo desespero quando tomaram a atitude de paralisar suas atividades no final de março deste ano, pois as punições serão inevitáveis. O que parece é que estavam sendo tratados sem o devido respeito, pois alegam que seus superiores estavam abusando do *status* de militares para impor aumento de carga horária no já tão desgastante serviço, inclusive usando a transferência como forma de castigo.

Sem menosprezar outros militares, os controladores da Aeronáutica fazem parte de uma elite intelectual de militares, já que para exercer tais funções, além de concurso específico, são necessários treinamentos intensivos. Com isso, fica claro que ao tomarem a decisão de paralisação, estavam os militares cientes das severas sanções, levando a crer que o grau de insatisfação é mais preocupante do que se imagina, não somente para o espaço aéreo, mas também para a segurança interna e externa do Brasil. A culpa dessa situação não é dos nossos honrados militares, mas sim dos nossos administradores públicos que deixaram a coisa chegar a esta situação alarmante, e que, devido à nítida incompetência, também deveriam ser punidos.

Somente quem faz parte do controle do espaço aéreo é que deve saber o que se passou para resultar nessa paralisação do serviço. É imaginável o que deveria ou deve ocorrer com esses militares diante de tanta pressão, pois para optar por greve, demonstram que o problema é mais sério do que é divulgado para a sociedade.

Creemos que o Ministério Público Militar se fará presente não apenas para denunciar os insurgentes controladores do espaço aéreo, mas também, se for o caso, oficiais que tenham cometido algum crime militar, seja por ação ou omissão, que resultou no caos no controle do tráfego aéreo brasileiro. É difícil acreditar que os oficiais dos mais variados graus da hierarquia na Aeronáutica, que tem o dever de zelar pelo pleno funcionamento do controle e segurança do espaço aéreo, não perceberam a situação alarmante que estava ocorrendo sob os seus comandos. Assim sendo, alguns oficiais da Aeronáutica no mínimo foram incompetentes em comandar tão importante missão, e se

confirmados tais fatos, que sejam também denunciados pelo Ministério Público Militar e condenados pela Justiça Militar, desta forma sentirão o peso da Lei, tanto quanto sentirão os controladores grevistas, zelando assim pela verdadeira regularidade nas forças militares, doa a quem doer.

Esperamos também que a hierarquia e a disciplina, alicerces das instituições militares, bem como a segurança nacional, tão importantes para a sonhada democracia, não sejam mais usadas para esconder a inércia e a incapacidade, além de camuflar outras atitudes dolosas e mais graves dos gerenciadores públicos do Brasil.

As instituições militares devem receber a devida consideração não somente dos administradores públicos, mas também de toda a sociedade, pois aquele que não se preocupa com a própria segurança, não se preocupa com a própria existência.

BIBLIOGRAFIA

ASSIS, Jorge César de. Código de Processo Penal Militar Anotado – 1º vol. (artigos 1º ao 169). 2. ed. Curitiba: Juruá, 2006.

LAZZARINI, Álvaro (Organizador). Constituição Federal, Estatuto dos Militares, Código Penal Militar, Código de Processo Penal Militar, 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. 9. ed. atual. São Paulo: Atlas, 2001.

ROTH, Ronaldo João. Justiça Militar e as peculiaridades do juiz militar na atuação jurisdicional, 1. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.

SILVA, José Afonso da. Curso de Direito Constitucional Positivo. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2004.