

QUANTO VALERÁ UMA “CAIXA NEGRA” CVR DE UM B777-330 ER PARA A ALFANDEGA EM PORTUGAL?

Continuo a assistir a muitos comportamentos desajustados de muitas instituições públicas e privadas sobre a missão do GPIAA. Isso preocupa-me tanto como me entristece, porque nestes últimos três anos servi a Autoridade de Investigação de Acidentes com Aeronaves, vulgo GPIAA, onde fiz e continuarei a fazer, isto se a Tutela também entender a real função do Organismo, o que está ao meu alcance para corrigir o seu anonimato e/ou insignificância e as suas imperfeições, reforçando a sua vital importância como *player* na indústria da aviação civil, e para o próprio utilizador do meio aéreo. E espero poder continuar a acreditar profundamente na importância dessa tarefa, porque a existência de um GPIAA forte, mesmo reconhecendo que perturba muita gente, é de uma importância vital para Portugal no garante da confiança de uma aviação civil mais segura e fiável.

Em primeiro lugar, o GPIAA possuiu as competências necessárias, desempenhando o papel que as circunstâncias exigem no Reg. 996/2010 da C.E., como Autoridade de Prevenção e Investigação de Portugal no sector da aviação civil. Não entendo por isso, como o maior transportador logístico de carga aérea do mundo, a DHL, não conheça a missão fulcral do GPIAA, pondo em causa se tem Estatuto de Estabelecimento Público. Mais uma vez, sou forçado a aceitar este desconhecimento criando dificuldades operacionais ao Organismo, pois se não quando, quem nos Tutela também tem serias dúvidas da sua posição no espectro nacional da aviação civil.

Tudo isto acontece, quando na prossecução da sua missão, após o acidente com a aeronave da QATAR AIRWAYS, um B777-300 ER que após ter sofrido turbulência severa na sua rota para DOHA, originando quatro feridos a bordo, e alguns danos na aeronave, tomou a decisão de aterrar de emergência na Base das Lages, Ilha Terceira, Açores. Mesmo com os poucos recursos que o GPIAA continua a ter, não prescindiu de servir o país condignamente, assumindo a total responsabilidade em abrir um processo de investigação de acordo com o Anexo 13 da ICAO.

Após todas as diligências tomadas junto do operador aéreo do Qatar, o qual ressalvo a sua irrepreensível cooperação com a cedência de todos os dados solicitados para o processo, tendo sido até agora um facilitador em ultrapassar a distância que separa os dois países, foi autorizado pelo GPIAA que a aeronave no cumprimento dos regulamentos internacionais de operação, pudesse voar da Terceira para DOHA em voo “*ferry*” com o dispositivo do CVR “caixa negra” desligado para permitir que os dados de voz do período da ocorrência fossem salvaguardados, para posterior “*download*” em Portugal para serem tratados única e exclusivamente na investigação técnica. Ficou assim, acordado entre o Operador aéreo que à chegada ao Qatar da aeronave, o referido equipamento seria removido da aeronave e imediatamente despachado através de um operador de carga para a morada do GPIAA em

Lisboa. Ação que foi prontamente executada pelas entidades do Qatar, em que, na segunda-feira é recebida informação do QATAR que a referida “Caixa Negra” já se encontrava nas instalações da DHL para levantamento.

Aqui começam os problemas para retirar o equipamento da teia burocrática a que a carga aérea está sujeita. Julgava eu que neste mercado global, onde a circulação de produtos fora da EU é cada vez mais comum, dá-se o caso caricato que nem o transportador aéreo, como os Serviços da Autoridade de Alfandegas que em termos de serviço, parecem incapazes de lidar com esta situação, onde se multiplicaram as indefinições quanto ao reconhecimento da mercadoria em questão. O que será um Gravador de Voo? Será que o GPIAA vai adquirir um CVR, e como tal terá de pagar imposto? Será que após a análise da documentação que acompanha o equipamento se poderá avançar com uma Importação Temporária, aplicando-se o art.º 227 AD-CAU? No entanto talvez seja necessário validar se o regime será compensatório para o GPIAA, pois existe o cálculo do imposto sobre o suposto valor de mercadoria.

Ora bem, depois de todas estas questões ainda hoje (sexta feira 16) estarem por apurar na DHL, eis se não quando, nos é questionado se temos o certificado de navegabilidade para a peça em questão. Pois se o certificado existir, a mesma isenta os direitos, pelo que será necessário avaliar se justifica a importação temporária dado termos de suportar o IVA sobre o suporte valor do CVR. Continuo sem perceber qual será a duvida destas entidades quanto à missão do GPIAA, e por que razão o CVR teve de viajar até Lisboa, para logo a seguir ser devolvido ao operador no Qatar. Pelos vistos parece que desconhecem se a mercadoria apenas é concebida para ser aplicada num avião, pois segundo parece, um “Voice Recorder” poderia ter outra aplicabilidade. Pois bem, não sei mais o que fazer para esclarecer que o GPIAA não transaciona peças nem representa qualquer fabricante de aeronaves, simplesmente é uma autoridade com uma missão muito específica.

Tenho por isso o Operador, e bem, a questionar por que razão se encontra o equipamento em Lisboa, na DHL, há cinco dias e ninguém o foi levantar, pondo em causa a eficiência do próprio GPIAA, pois alerta que o equipamento já deveria estar a ser devolvido pois a aeronave está em fase final de reparação e necessita de entrar em operação.

E agora pergunto eu, quem assumirá os prejuízos daí recorrentes pelo facto do equipamento não ter ainda sido devolvido e a aeronave se encontrar parada pela inércia e inoperância dos nossos serviços em Portugal?

De quem será a verdadeira responsabilidade pela indefinição de enquadrar este tipo de situação na legislação Portuguesa, não é transação comercial, não representa um movimento de mercadoria, não é possível atribuir um valor ao CVR porque o mesmo pertence ao Operador aéreo estrangeiro e não ao GPIAA, como resolver esta imparidade na Lei.

Entretanto, mais alguns dias irão passar-se e as indefinições continuam, pois se o GPIAA tiver que pagar uma soma avultada em impostos e taxas para desalfandegar o CVR, terá ainda de recorrer à autorização do GSEI para cabimentar a despesa, pois o seu orçamento já há muito tempo que não comporta despesas extraordinárias derivadas do “core” da sua missão.

Acredito que a DHL assumo o compromisso de tentar prestar um serviço de Excelência esforçando-se por fazer bem à primeira, reconhecendo que ocasionalmente ocorram imprevistos e os serviços não correspondam com celeridade, mas neste caso, julgo que não há muito a avaliar, a carga é perfeitamente identificável e a operação também. Qual é a dúvida AT?

O Diretor
Álvaro Neves