

Eficiência e Eficácia da Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos (GPIAA) por uma melhor imagem além-fronteiras, esbarram na teia burocrática de um sistema inadequado de avaliar os meios de “provas” de investigação de um acidente aéreo, pela Autoridade Tributária e Aduaneira, em particular a Direção Geral das Alfândegas – Delegação do Aeroporto de Lisboa.

A saga da “caixa negra” do acidente ocorrido com uma aeronave da *Qatar Airways B777-300 ER* em território nacional, no dia 04 de Dezembro do corrente, continua sem fim á vista. Fica mais do que patente que a Burocracia é o que atrasa e empecilha o progresso da evolução de um país e, infelizmente, Portugal sofre, e de que maneira, deste modelo complexo e enfadonho de tratar os processos.

Depois do dia 16 do corrente, terem sido despendidos imensos recursos em entender e perceber o que era de facto para as entidades envolvidas no despacho do CVR, os trâmites que deveriam ser adotados para o processo seguir o rumo da lei, dois dias depois, foi finalmente, encontrada na lei, pela alfândega, uma prerrogativa em que o referido meio de prova de investigação fosse enquadrado. Pois bem, encontrado este enquadramento, deu-se início a mais uma bateria de redação de ofícios e autorizações devidamente carimbadas e assinadas em papel timbrado do Organismo Publico GPIAA, para que o transportador aéreo pudesse juntar ao já complexo processo de desalfandegamento da dita mercadora. Tudo foi feito de acordo, tendo ontem, dia 20, sido ainda solicitado mais umas declarações para anexar ao processo, imagine-se se fosse outro tipo de material para investigação, pela demora da alfândega em autorizar o seu levantamento, com toda a certeza quando fosse necessário obter resultados a eficácia não seria a esperada. Quem se responsabiliza por este comportamento penalizante?

Será que o GPIAA como autoridade de investigação pode aplicar o art.º 381 do Código Penal?
Recusa de cooperação

O funcionário que, tendo recebido requisição legal de autoridade competente para prestar a devida cooperação à administração da justiça ou a qualquer serviço público, se recusar a prestá-la, ou sem motivo legítimo a não prestar, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Para que não fosse entendida esta ação como prepotente e desadequada ao processo em questão, foi tomada a decisão de cumprir os procedimentos de acordo com o indicado pelo transportador aéreo. No entanto, os resultados são bem animadores, ora veja-se, 10 dias já passaram desde que a caixa chegou a Lisboa, e hoje 21 Dezembro, foi comunicado pelo transportador, que a alfândega só daria provimento ao processo quando recebesse os originais de todas as declarações emitidas pelo GPIAA, já remetidas digitalmente, via *email*. Pois bem, afinal ainda não estava obtida a ordem para levantar o CVR, claro que não disse a funcionária, se pretender poderemos enviar o nosso estafeta para levantar os originais, mas somente amanhã chegarão à alfândega. Mais uma vez, o consumo de recursos desnecessários pesam na já frágil estrutura do GPIAA, foi decidido fazer chegar ao transportador por meios próprios a documentação solicitada.

E agora? Bem, agora, desconhecemos o tempo que levará até ter a indicação para deixar ficar uma caução resultante dos direitos e uma garantia pelo valor apurado pela entidade das alfândegas. Retorqui, garantia e direitos? E isso importa a quanto? E se não tiver meios próprios para o fazer, levanto a caixa ou não? Pois bem, não me foi dada qualquer indicação de quanto importará esta responsabilidade para levantar o equipamento que não passa de um meio de prova para uma investigação de um acidente aéreo. Fiquei deveras preocupado. Deixar garantia para levantar, não estou a ver com que meios. Provavelmente, ainda, serei acusado de pôr demasiada energia em tentar resolver este caso, simplesmente devo entender e aguardar *sine dia* que o normal desenrolar do processo ocorra. Pois, mas considero que a investigação de acidentes não se compadece com este tipo de postura, complacência e irresponsabilidade.

O único antídoto para fugir à incompreensão e inverdades de atuação de um Organismo, e para as fugas de informação mal-intencionadas é a transparência. Ao ser transparente em informar o que realmente se passa, a desinformação em torno de uma possível inadequação operacional por parte do GPIAA fica arredada e a responsabilidade será assacada a quem de direito. Não nos podem acusar de pelo menos tentar fazer.....

A missão do GPIAA é encontrar um compromisso honroso e trabalhável, para que a imagem do país saia reforçada pela capacidade de pôr em prática a eficiência e eficácia. Será assim tão difícil conseguir isto? Pelos vistos no caso da “caixa negra” (CVR) da aeronave da QATAR AIRWAYS, não terei tarefa fácil em explicar ao operador que isto foi um caso isolado e que Portugal não tem instituído estas barreiras como regra.

Continuo por isso, a questionar, quem assumirá os prejuízos daí decorrentes pelo facto do equipamento não ter ainda sido devolvido e a aeronave se encontrar parada pela inércia e inoperância dos nossos serviços em Portugal?

O Diretor

Álvaro Neves