

Para os senadores que acompanharam o depoimento da funcionária de trânsito aéreo Celia Monasterio, as informações prestadas nesta quinta-feira (25) “caracterizam” que a Direção-Geral da Aviação Civil (DGAC) da Bolívia foi a responsável por autorizar o voo da companhia LaMia de Santa Cruz para Medellín, na Colômbia, causando a morte de 71 pessoas da delegação da Chapecoense.

A técnica da Administração de Aeroportos e Serviços Auxiliares da Navegação Aérea (Aasana) prestou depoimento à CPI que acompanha [a situação de familiares e vítimas do acidente da Chapecoense](#), que ocorreu no dia 29 de novembro de 2016.

Para o relator, senador Izalci Lucas (PSDB-DF), ficou claro que a DGAC era o órgão responsável por não permitir que o avião da LaMia decolasse a partir de um plano de voo “inconsistente” e quando a apólice do seguro estava irregular. De acordo com ele, ambas as fiscalizações e cobranças de correção ficavam a cargo do órgão da Aviação Civil da Bolívia.

— Se alguém soubesse ou tivesse comunicado que a apólice estava com problema, não teria acontecido o voo. É evidente que se alguém tivesse comunicado que teria algum problema na apólice, o avião não decolaria — disse o senador ao alertar que as seguradoras mantinham apólice com dispositivos irregulares.

No depoimento, Celia Monasterio esclareceu que era apenas uma funcionária que prestava assessoria em relação ao tráfego aéreo. Ela explicou que cabia a Aasana, sob sua responsabilidade, verificar o plano de voo — que teria duas partes — a respeito de informações receptivas como dados do voo, o que seria realizado, qual tipo do avião e a meteorologia do dia. Ela afirmou que chegou a comunicar por três vezes tanto à linha aérea como ao despachante e ao piloto do avião sobre a falta de autonomia da aeronave para realizar a rota, pedindo as correções. No entanto, conforme a depoente, o despachante informou que a empresa possuía a autorização da DGAC.

O relator ainda insistiu em saber o motivo de Monasterio não ter encaminhado o registro das inconsistências aos seus superiores ou ao próprio DGAC. Ela respondeu que exerceu apenas o que estava restrito a sua atuação.

— As outras informações sempre são de responsabilidade da linha aérea e do piloto, do despachante que tem essa informação, que tem esse conhecimento da aeronáutica civil. Eu, como funcionária da Aasana, não sou autoridade. Nós, como a Aasana, somos prestadores de serviços de tráfego aéreo. A direção da Aeronáutica é que se tem que seguir; é uma instituição que autoriza, fiscaliza todas as aeronaves e os pilotos despachantes que têm licença. Eles são aqueles que autorizam todos os tipos de voo.

De acordo com a técnica, os inspetores da DGAC eram os responsáveis por verificar se as informações que suportavam a autorização do voo correspondiam exatamente àquelas constantes no plano e, somente eles, poderiam cancelar a decolagem, não ela.

O plano de voo do avião da LaMia, assinado por Celia, mostrou que o piloto decolou da Bolívia para a Colômbia sem combustível suficiente.

Prisão

Desde 2016, Celia Monasterio era refugiada no Brasil e vivia livremente em Corumbá, em Mato Grosso do Sul. Mas em setembro deste ano foi presa pela Polícia Federal atendendo a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes, que determinou a sua extradição. Ela é procurada pela Justiça boliviana para que responda pela suposta prática do crime de atentado contra a segurança do espaço aéreo.

Questionada pelo relator sobre essa questão, a depoente informou que no dia após o acidente

encaminhou relatório aos seus superiores, como previa as orientações do manual sobre sua função, registrando todo o ocorrido. Ela afirmou que no mesmo dia, seus diretores pediram para que ela alterasse esses dados, o que ela se negou a fazer. Ainda conforme Célia, dias depois, a Aassana abriu um processo administrativo contra ela e a “acusou” como responsável pelo acidente.

— Foi por isso que tomei a decisão. Porque estavam com ordem de me prender e eu tomei a decisão de vir até Corumbá para poder fazer as declarações. Não me deram oportunidade de me defender e não me deram minha documentação.

Na avaliação do senador Esperidião Amin (PP-SC), Célia “estaria pagando o preço” por uma responsabilidade que não era dela.

— Tudo indica que "quem comprou a mercadoria" não foi ela.

O senador Jorge Kajuru (Podemos-GO) também evidenciou a mesma visão sobre o caso.

— Culparam essa senhora, que me parece ser inocente.

O presidente da CPI, Jorginho Mello (PL-SC), acredita que com as informações obtidas com o depoimento, a comissão vai ter condições de avançar na identificação dos verdadeiros responsáveis pela tragédia e cobrar o pagamento das indenizações por parte das seguradoras.

— O depoimento dela, os documentos que ela vai mandar para nos informar de novas provas que ela tem, a gente avança efetivamente para conseguir chegar aos verdadeiros responsáveis e quem tem responsabilidade com as indenizações, que são as companhias de seguro.

Os senadores acreditam que essa responsabilização vai derivar, inclusive, numa série de procedimentos jurídicos, até mesmo no plano internacional.

Após quase cinco anos do acidente, familiares e amigos das vítimas ainda lutam por indenizações na Justiça. O valor devido pelas seguradoras Aon, Tokio Marine Kiln e Bisa, que seriam as responsáveis pelas apólices de seguro, varia entre US\$ 4 milhões e US\$ 5 milhões para cada família (entre R\$ 16 milhões e R\$ 21 milhões).

Fonte: Agência Senado, em 25.11.2021