

Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate

Relatório

1 - O *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série, n.º 157, de 27 de Julho de 1984, publicou a proposta de resolução n.º 15/III, apresentada pelo Governo, que estabelece disposições quanto à constituição de uma comissão de inquérito ao acidente de Camarate.

Em reunião plenária da Assembleia da República de 30 de Novembro de 1984 procedeu-se à apreciação da referida proposta de resolução, tendo a mesma sido aprovada na generalidade, na especialidade e em votação final global e tendo sido substituída, na sua parte resolutiva, pelo projecto de resolução n.º 40/III, apresentado pelo PS e pelo PSD (*Diário da Assembleia da República*, 1.^a série, n.º 22, de 3 de Dezembro de 1984).

O *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série, n.º 24, de 3 de Dezembro de 1984, publicou o projecto de resolução n.º 40/III, apresentado pelo PS e pelo PSD.

A Assembleia da República, pela Resolução n.º 25/84, publicada no *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série, n.º 30, de 14 de Dezembro de 1984, e no *Diário da República*, 1.^a série, n.º 298, de 27 de Dezembro de 1984, deliberou constituir a Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate, em cujos trabalhos participassem, querendo, representantes dos familiares das vítimas, nos termos das leis de processo e segundo estatuto a estabelecer pela Comissão, para averiguar, por forma cabal, as causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia que vitimou em 4 de Dezembro de 1980, em Camarate, o Primeiro-Ministro, Dr. Francisco Sá Carneiro, o Ministro da Defesa, engenheiro Adelino Amaro da Costa, e acompanhantes, com a seguinte composição;

Partido Socialista - 5 deputados;
Partido Social-Democrata - 4 deputados;
Partido Comunista Português - 3 deputados;
Centro Democrático Social - 2 deputados;
Movimento Democrático Português - 1 deputado;
União da Esquerda para a Democracia Socialista - 1 deputado;
Acção Social-Democrata Independente - 1 deputado.

2 - Pelos respectivos grupos e agrupamentos parlamentares foram indicados para integrar a Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate os seguintes Srs. Deputados:

José António Borja dos Santos Reis Borges (PS);
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida (PS);
Luís Silvério Gonçalves Saias (PS);
Acácio Manuel de Frias Barreiros (PS);
Maria Helena Nazareth S. Valente Rosa (PS);
Mário Júlio Montalvão Machado (PSD);
António Machado Lourenço (PSD);
Fernando Correia Afonso (PSD);
Fernando José da Costa (PSD);

Lino Carvalho de Lima (PCP);
José Manuel Santos de Magalhães (PCP);
José Manuel de Melo Antunes Mendes (PCP);
João Carlos Dias M. Coutinho de Lencastre (CDS);
Horácio Alves Marçal (CDS);
João Cerveira Corregedor da Fonseca (MDP/CDE);
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira (UEDS);
Manuel Cardoso Vilhena de Carvalho (ASDI).

Por cartas dirigidas à Comissão, os familiares das vítimas do acidente indicaram os seus representantes, tendo ficado assim constituída tal representação:

Representantes de António Jorge Nuno de Sousa:
João Pedro Manso Xavier de Brito;
José Miguel Alarcão Júdice;
Representantes de Maria Manuela Bernardo Albuquerque:
Augusto José de Matos Sobral Cid;
Jorge Francisco Godinho Saldanha;
Representantes de Maria Manuela Pires Amaro da Costa:
Norberto António Gomes de Andrade;
Maria Manuela da Silva C. S. V. da Silva Pires;
Representantes de Snu Abecassis:
Alberto Vasco Abecassis;
Lino António Gouveia de Albuquerque;
Representantes de Maria Margarida A. Lacerda Gouveia:
Carlos Matos Chaves de Macedo;
Daniel Proença de Carvalho;
Representantes de Manuel Rafael Amaro da Costa:
Roberto Artur da Luz Carneiro;
José Duarte de Almeida Ribeiro e Castro;
Representantes de Francisco Sá Carneiro:
Ricardo Sá Carneiro;
Francisco Sá Carneiro.

3 - Aos 11 de Janeiro de 1985 foi por S. Ex.^a o Presidente da Assembleia da República conferida posse à Comissão, conforme consta do respectivo livro de registo de posse, tendo a mesma reunido a 6 de Março de 1985 para eleição da mesa, que passou a ter a seguinte constituição:

Presidente - Mário Júlio Montalvão Machado (PSD) ;
Vice-presidentes:
José António Borja dos Santos Reis Borges (PS);
João Carlos Dias M. Coutinho de Lencastre (CDS);
Secretários:
José Manuel Lello Ribeiro de Almeida (PS);
António Machado Lourenço (PSD);
Lino Carvalho Lima (PCP);
Horácio Alves Marçal (CDS).

4 - Iniciados os seus trabalhos, a Comissão elaborou o seu regimento interno, que veio a ser publicado no *Diário da Assembleia da República*, 2.^a série, n.º 76/III, de 3 de Abril de 1985.

Cabe aqui uma palavra de atenção para o trabalho que foi necessário despender para a elaboração, discussão e aprovação deste regimento interno, já que pela primeira vez uma comissão parlamentar de inquérito tinha a participação de elementos estranhos aos deputados desta Assembleia.

Foi necessário compatibilizar a função específica e os inerentes direitos e obrigações dos deputados com o grau de participação e intervenção dos representantes dos familiares das vítimas, o que veio a conseguir-se através de um regimento interno que, se não é perfeito, não evidencia o propósito de propiciar o funcionamento normal da Comissão num quadro diferente do habitual, o que sempre se conseguiu.

5 - No decurso dos trabalhos verificaram-se as seguintes substituições de deputados:

António Cândido Miranda Macedo (PS) por Acácio Manuel Frias Barreiros (PS), em 14 de Março de 1985;

Lino Carvalho Lima (PCP) por Jorge Manuel Abreu de Lemos (PCP), em 2 de Julho de 1985.

Quanto aos representantes dos familiares das vítimas, verificaram-se as seguintes substituições:

Alberto Vasco Abecassis por Nuno Rogeiro, em 8 de Julho de 1985;

Daniel Proença de Carvalho, durante 2 dias, por Alexandre Patrício Gouveia, em 14 de Outubro de 1985;

Roberto Artur da Luz Carneiro por Alexandre Martins Moniz Bettencourt, em 30 de Julho de 1985.

6 - No início dos trabalhos foram devidamente ajuramentados todos os membros da Comissão, os representantes dos familiares das vítimas e, bem assim, todos os funcionários da Assembleia da República que, por qualquer forma, iam prestar a sua colaboração, no sentido de guardarem absoluto sigilo sobre tudo quanto ocorresse no decurso dos trabalhos.

7 - Deliberou a Comissão tomar conhecimento de todos os elementos deixados pela anterior comissão e, por isso, utilizá-los como se seus próprios fossem, já que se entendeu, e bem, que esta Comissão, não obstante o seu objectivo ser mais largo e específico que o da anterior, representava como que a continuadora dos trabalhos da primeira.

8 - Entendeu a mesa desta Comissão, desde o início, dar total liberdade de interrogatório, uma e mais vezes, não só aos senhores deputados, como lhe competia, mas também aos representantes dos familiares das vítimas, não coarctando nunca, por qualquer forma, a procura de qualquer esclarecimento, viesse ele de que lado fosse.

Como entendeu, igualmente, deferir sempre a realização de todas as diligências que foram solicitadas ou a requisição de elementos que lhe fossem pedidos.

Quis-se, desta forma, dar ideia segura de que no futuro não pudesse haver qualquer acusação, fosse de quem fosse, de que este ou aquele ponto não houvera sido averiguado por impedimento da mesa ou da própria Comissão.

9 - Entendeu a Comissão dever publicamente solicitar o auxílio que qualquer cidadão pudesse dar-lhe, quer através de depoimentos, quer por fornecimento de qualquer elemento que pudesse contribuir para o esclarecimento da verdade.

Este apelo da Comissão foi por mais de uma vez tomado público através dos órgãos de comunicação social.

Cumprir esclarecer que a receptividade deste apelo foi praticamente nula nos seus resultados, já que só ao mesmo responderam 3 pessoas.

10 - A Comissão realizou 51 reuniões. Inquiriu 57 depoentes, alguns mais de uma vez.

Procedeu à recolha, estudo e tratamento de numerosíssima documentação.

Realizou diligências externas, visitando o local do acidente, examinando os destroços do avião, deslocando-se à RTP, onde visionou o material disponível na respectiva filмотeca, o qual era composto por 3 reportagens: acidente, local e *Grande Reportagem - Dossier Camarate*.

11 - Dissolvida a Assembleia da República em 12 de Julho de 1985, a Comissão decidiu, por unanimidade, não suspender os seus trabalhos, antes continuá-los com o tempo e pela forma que lhe viesse a ser possível, o que o Plenário confirmou.

Foi patente o desejo de todos de avançar o mais possível para a obtenção de resultados.

Por isso se deliberou continuar os trabalhos até 31 de Julho de 1985, reiniciando-os a 3 de Setembro de 1985 e até ao fim do seu mandato.

A campanha eleitoral, a que se viram naturalmente obrigados os deputados membros desta Comissão, não deixou de prejudicar a normalidade dos trabalhos, já que foi preciso interrompê-los durante esse período.

A Comissão não viu satisfeitas algumas solicitações suas a entidades oficiais ou só as obteve por forma deficiente e tardia.

Também não teve possibilidade de proceder a várias diligências que era sua intenção promover e outras que o decurso da produção da prova foi aconselhando, designadamente a intervenção do NTSB e a audição, a curto prazo, de peritos nacionais e estrangeiros, tais como Newton e Mason.

Também não conseguiu ouvir pessoas cujo depoimento seria de grande relevância, por ausência delas, nem ultrapassar as dificuldades advenientes de depoimentos não coincidentes.

O termo do seu mandato impediu, pois, a realização integral do trabalho que era seu propósito levar a cabo.

12 - Não obstante, e sem prejuízo das características de que se reveste um processo de investigação com a natureza do presente, a Comissão:

Considera que não foram, de forma alguma, contrariadas as conclusões da anterior comissão parlamentar de inquérito;

Evidencia a necessidade de criação imediata de um organismo vocacionado para a investigação de acidentes nos diferentes modos de transporte;

Não pode deixar de exprimir a sua preocupação pelo facto de continuar por elaborar legislação específica em matéria de segurança de altas personalidades do Estado.

13 - Do que acaba de expor-se, e porque não foi possível chegar-se à decisão final que quereríamos, impõe-se desde já a sugestão à nova Assembleia da República para que, por resolução própria, constitua rapidamente uma nova comissão de inquérito que prossiga os trabalhos das duas comissões que a precedem.

A progressiva deterioração dos eventuais indícios ainda existentes, a insuficiência de meios de preservação dos mesmos e a urgência de levar a cabo todo um conjunto de diligências investigatórias ainda possíveis recomendam que a investigação não sofra agora qualquer compasso de espera.

A tragédia de que nos ocupamos, a circunstância em que ela poderá ter ocorrido, as figuras que nela pereceram e a satisfação que o povo português espera que a tal respeito lhe seja dada, impõem que os trabalhos de apuramento da verdade não fiquem por aqui, antes prossigam, como se diz na resolução, até averiguação, por forma cabal, das causas e circunstâncias em que essa tragédia ocorreu.

Palácio de São Bento, 30 de Outubro de 1985. - O Presidente da Comissão Eventual de Inquérito ao Acidente de Camarate, Mário Júlio Montalvão Machado.

Declaração de voto

Votámos favoravelmente o relatório final da comissão parlamentar. Mas as nossas conclusões vão muito mais além.

Seriam as que vão passar a expor-se:

1 - Entende esta Comissão apresentar uma síntese conclusiva daquilo que deve considerar como resultado dos seus trabalhos, englobando nestes os da primeira comissão.

2 - Consideramos indiciariamente provado, por isso comum, um grau de certeza relativa, que o avião começou por arder no ar, embora não tenhamos podido averiguar as causas desse incêndio.

3 - Tal convencimento deriva do depoimento de várias testemunhas, que assim o viram, inclusive uma delas que, pela sua privilegiada posição no terreno e funções que então desempenhava, acabou por confirmar tal incêndio no ar, distinguindo-o claramente, no tempo e no espaço, do incêndio em terra.

4 - Consideramos também indiciariamente provado que algo de anormal se terá passado a bordo do avião pouco depois da saída de terra, já que se nos mostra incompreensível um silêncio absoluto dos dois pilotos, através da rádio e com a torre de controle do aeroporto durante todo o tempo que durou o voo até à sua

queda. Fica-nos como incompreensível que dois pilotos - e o comandante era um homem experimentado e o co-piloto era um técnico de comunicações - não tivessem tido uma palavra só para a torre de controle, quanto mais não fosse para referir a existência de problemas na nave, que iriam provocar a sua queda.

5 - Estes factos, por si só, justificam a continuação das investigações.

Investigações que, a nosso ver, se mostram ainda algo longe do fim, dada a necessidade de proceder a várias inspecções de locais de visão de testemunhas, experiências de voo em circunstâncias iguais ou semelhantes às do avião em causa, exames de âmbito médico-forense, audição de pessoas que não foi possível ouvir, recepção de elementos pedidos a várias entidades que ainda não foram obtidos ou o foram de forma deficiente, audição de peritos estrangeiros, que já foram solicitados a quem de direito e não compareceram em tempo, exame do processo crime pendente em instrução na comarca de Loures e que nos foi proibido com base no segredo de justiça.

6 - No decurso dos trabalhos foi suscitado um problema que reputámos da maior importância pelo seu significado no que respeita ao que pode ter ocorrido no interior do avião e no decurso do voo.

Trata-se do problema dos fragmentos de densidade metálica detectados nas radiografias dos pés do piloto, e só dele.

Realçamos, sobre este aspecto:

Os exames radiológicos dos corpos dos tripulantes do avião revelam nos pés do piloto, e só dele, minúsculos corpos estranhos profundamente incrustados nas partes moles dos pés;

Esses corpos estranhos têm radiodensidade metálica, como o atesta o Instituto de Medicina Legal de Lisboa;

Com base em experimentações realizadas por peritos na matéria, os fragmentos radioopacos não podem ser de alumínio, mas sim de elementos de número atómico superior ao do cálcio;

A importância destes fragmentos não se relaciona sobretudo com a sua eventual proveniência de materiais estranhos ao avião, mas antes, e principalmente, pelas suas reduzidíssimas dimensões e arestas vivas, com a sua localização nas partes moles justaosseas, o que atesta terem possuído grande energia cinética, e com a sua multiplicidade e dispersão, próprios de um rebentamento, conforme se pode inferir da importância que lhes foi conferida por peritos;

Embora sendo múltiplas partículas, a análise metalográfica da amostra H feita pelo LNETI incidiu apenas sobre uma partícula, desconhecendo este Instituto a existências das restantes;

Esta partícula, classificada como não metálica, é, no entanto, descrita como tendo revelado elementos como crómio e ferro, havendo menção a incrustações metálicas;

A perplexidade aumenta quando os recentes exames radiológicos às amostras devolvidas pelo LNETI já não revelaram imagens radioopacas, embora conste dos autos a afirmação de um responsável de que não foram utilizadas técnicas destrutivas.

7 - A simples afirmação de que quanto acaba de descrever-se é próprio de um rebentamento coloca-nos desde logo dois problemas:

Que espécie de rebentamento? Explosivo ou térmico?

Porquê apenas se mostram atingidos os pés do piloto e não também o co-piloto e algum ou alguns dos passageiros, nomeadamente os situados mais próximos do primeiro?

É matéria de grande gravidade e melindre que importa aprofundar até ao fim, nomeadamente com a ajuda de outros técnicos, inclusive estrangeiros, experimentados, até porque pode ser facto explicativo do algo de anormal que, como acima dissemos, estamos convictos de que ocorreu a bordo do avião e em pleno voo.

8 - A nossa convicção de que o avião começou por arder no ar e, por isso, dentro dele algo de anormal se passou é ainda maior quando atentamos em que:

Há nos autos elementos que permitem concluir pelo achado de um rasto de materiais queimados pertencentes ao avião e dispostos ao longo de um corredor a partir do final da pista 36 (pista que o avião utilizou para descolar) até ao ponto de colisão. Há divergências quanto à extensão deste corredor de rastos, mas isso não invalida a afirmação de que, do ar e para o chão e antes de o avião cair, coisas dele caíram. Esta queda só se entende, como será evidente, com uma abertura produzida no avião quando ele ainda no ar.

A explicação que alguns pretendem dar de que foi o vento que arrastou aqueles resíduos para esse corredor depois da queda não nos convence de modo algum. Por um lado, esses mesmos dizem que até à queda definitiva o avião apenas perdeu uma asa no telhado da primeira casa em que bateu, indo depois atravessar uma rua e ficando dentro desta, onde ardeu. O vento não traria, pelo menos normalmente, do chão dessa rua e contornando casas de baixo para cima e de cima para baixo aqueles resíduos e somente para o tal corredor no enfiamento da pista 36.

Acrescente-se que vem provado não haver no momento vento significativo para tal;

Por outro lado, o dado fixo de que todos os ocupantes morreram por asfixia e a ausência de fracturas ou lesões internas demonstram que os ocupantes do avião se encontravam já inconscientes, desacordados ou mesmos mortos quando se produziram as colisões, o que só pode ser explicado por algo de anormal que tenha ocorrido antes da queda;

Acresce que achámos, pelo menos, estranho, mas sempre inexplicável, o desaparecimento de muitas dessas partículas encontradas naquele corredor de rastos, bem como de outros elementos de prova.

9 - Estas conclusões são, a nosso ver, e ainda que indiciariamente, sérias e graves. Poderão explicar, pelo menos, algo de quanto ocorreu.

Não apurámos as origens do incêndio do avião no ar, se instantâneo ou prolongado, e, muito menos, se ele teve origem criminosa, quem tenha sido o seu autor e como este terá actuado.

Mas acreditamos que algo de muito mais se pode vir a apurar em trabalho que não pode deixar de ser rápido, atento e com a ajuda de técnicos abalizados. Por isso, a recomendação que aqui deixamos da criação de uma nova comissão de inquérito parlamentar para esse fim.

Assembleia da República, 30 de Outubro de 1985. - Os Deputados do PPD/PSD: Mário Júlio Montalvão Machado - António Machado Lourenço – Fernando Correia Afonso - Fernando José da Costa.

Declaração de voto

Embora tenhamos aderido ao seu conteúdo, votámos contra o relatório da Comissão, por o considerarmos insuficiente e incompleto. Com efeito, os depoimentos de numerosas testemunhas e peritos perante esta Comissão são de molde a atribuir uma forte probabilidade a que:

- a) Tenha havido um incêndio a bordo durante o voo da aeronave sinistrada, por causas desconhecidas;
- b) Algo de inexplicado tenha impedido a comunicação entre o avião e a torre de controle, como seria de esperar numa emergência;
- c) Fragmentos metálicos se encontraram nas partes moles do pé do piloto Albuquerque por efeito de uma acção cinética que pode indicar uma explosão

No decorrer dos trabalhos da Comissão formámos também a opinião de que a hipótese do acidente, nos termos que resultam do inquérito da comissão técnica e das investigações policiais, parece de difícil aceitação. Concretamente, não ficou de modo nenhum demonstrada, antes pelo contrário, nem a incompetência ou precipitação do piloto Albuquerque nem a falta de gasolina nos depósitos.

Entendemos que a Comissão, no relatório em que fez o ponto dos seus trabalhos, ainda não concluídos, deveria ter mencionado os pontos acima referidos, que podem indiciar hipóteses explicativas da ocorrência de Camarate bem diferentes da «verdade oficial».

Assembleia da República, 31 de Outubro de 1985.- Os Deputados do CDS: João Lencastre - Horácio Marçal

Declaração de voto

Votei a favor deste relatório porque penso que ele representa o ponto de equilíbrio possível entre o já apurado nos trabalhos da Comissão e o apontar de pistas que se desenham para o cabal esclarecimento da verdade.

A Comissão deu mostras de grande rigor no decurso dos trabalhos e de uma excelente ponderação nas suas decisões finais, recusando-se a avaliar

qualquer manobra de baixa política que tendesse a insinuar na opinião pública factos de forma nenhuma provados, antes se mantendo a Comissão no estrito respeito pela verdade e pelo rigor do trabalho parlamentar efectuado,.

Deseja-se que uma próxima comissão parlamentar consiga efectivamente terminar os trabalhos de investigação que a inoportuna dissolução da Assembleia, determinada por razões político-partidárias pelo actual Chefe de Estado, veio impedir esta Comissão de concluir.

Palácio de São Bento, 30 de Outubro de 1985.- O Deputado da UEDS, Joel Hasse Ferreira.

Declaração de voto

Votei favoravelmente o relatório na medida em que traduz, com certo rigor, o que de realmente efectivo pode ser apurado pela Comissão e atentas as limitações temporais com que a mesma ficou confrontada face à dissolução da Assembleia da República.

Deste modo, não se podia ir mais longe agora no domínio conclusivo. Caso contrário, seria enveredar, pura e simplesmente, por indesejáveis ligeirezas de apreciação semelhantes a tantas outras que se registaram, infeliz e nocivamente, na condução da análise e da investigação da tragédia de Camarate.

Devo, todavia, expressar que considero haver ainda bastante a esclarecer e a confrontar, nomeadamente no campo dos testemunhos e na área médica e patológica. Daí o facto de a Comissão ter elencado toda uma série de diligências absolutamente indispensáveis, as quais permitirão estabelecer uma sequência dos acontecimentos que conduza à hipótese explicativa (porque mais provável) das causas do sinistro.

Assembleia da República, 30 de Outubro de 1985. - O Deputado do PS, José António Borja dos Santos Reis Borges.

Declaração de voto

Tendo participado activamente nos trabalhos da Comissão de Inquérito ao Acidente de Camarate, os deputados abaixo assinados anuíram à elaboração de um relatório através do qual se desse conta do labor realizado e das diligências cuja efectivação se revelou impossível no horizonte temporal disponível.

Não tendo fruído do tempo (e dos meios) de que careceria para cumprir cabalmente o mandato em que fora investida, não podia a Comissão, responsabilmente, apresentar ao País conclusões relativas às causas e circunstâncias em que ocorreu a tragédia de Camarate. Pode afirmar-se com verdade que, tendo ouvido numerosas testemunhas, a Comissão apenas

encetou a concretização de um vasto conjunto de diligências. Faltaram, comprovadamente, iniciativas por todos consideradas fundamentais para uma rigorosa e idónea valoração de contraditórios elementos detectados. Não teve lugar a própria reflexão colectiva quanto à investigação de pontos fulcrais. Temos por inquestionável que uma comissão parlamentar a que fora cometida a função de apurar a verdade num domínio como o vertente não deve, em caso algum, veicular senão factos apurados de acordo com regras que a lei para o efeito estabelece. À margem dessas regras ou contra elas é sempre fácil, evidentemente, especular, supor, imputar, admitir. Não é, porém, esse o procedimento exigível a deputados da República.

Na precisa redacção com que ficou, o relatório só conclui o que é hoje possível concluir. Não poderia ser de outra forma. O relatório não emite nem corrobora juízos quanto a factos em relação aos quais se não pode lançar a luz necessária, não incorre no vício de fazer imputações sem suporte, não dá azo nem fomenta suspeições sem consistência. Certas das suas formulações mereceram-nos reservas, mas não o seu conteúdo basilar e a sua preocupação de que as investigações prossigam.

Foi com este espírito e com estes fundamentos que votámos favoravelmente o texto aprovado.

Assembleia da República, 30 de Outubro de 1985.- Os Deputados do PCP:
José Magalhães - José Manuel Mendes - Jorge Lemos.

Declaração de voto

Votei favoravelmente o relatório da Comissão de Inquérito ao Acidente de Camarate. Entendo que não houve possibilidade para se poder elaborar um relatório mais exaustivo devido às condições em que a Comissão desenvolveu o seu trabalho. Na verdade, a Comissão não pôde efectuar todas as diligências necessárias, por a dissolução da Assembleia da República e a campanha eleitoral terem impedido que a Comissão prosseguisse convenientemente a sua acção investigatória.

Por esse motivo, considero que, não obstante as dezenas de reuniões efectivadas, as inquirições e outro tipo de diligências havidas, não se tornou possível chegar a conclusões que pudessem concorrer para o esclarecimento da tragédia de Camarate.

Muito ainda haveria a fazer, como, por exemplo, ouvir os técnicos norteamericanos da National Transportation Safety Board, os técnicos britânicos Mason e Newton, bem como ouvir outras testemunhas, membros da Polícia Judiciária, técnicos, e efectuar novas deslocações ao local onde se despenhou o avião e a zonas próximas e ainda proceder a acareações. Estas acções revelavam-se de particular importância para a Comissão de Inquérito.

É de salientar que perante as limitações verificadas se sugere no relatório que na IV Legislatura se constitua uma nova comissão de inquérito. Também importa referir que a Comissão considerou que no decurso dos trabalhos as conclusões da anterior Comissão Parlamentar de Inquérito ao Acidente de Camarate não foram contrariadas.

Entende que a Comissão não podia ir mais longe do que foi no seu relatório, dada a escassez de tempo de que necessitava. Tudo quanto se pretenda especular sobre as causas materiais da tragédia não pode deixar de ser considerado abusivo. Por isso, condeno o facto de certa imprensa, ao longo dos trabalhos da Comissão, ter publicado algumas informações, eivadas de comentários especulativos, com o único objectivo de lançar a confusão junto do leitor desprevenido.

A este respeito, repudio o lamentável facto de se terem registado algumas «fugas de informação» procedentes da própria Comissão - a propósito, não se deve esquecer que esta integrou familiares e representantes das famílias das vítimas -, o que, para além de revelar intenções políticas obscuras, violou grosseiramente o estatuto por que se devem reger todos os membros de comissões de inquérito.

Finalmente, declaro a minha disponibilidade para integrar nova comissão parlamentar de inquérito ao acidente de Camarate que prossiga os trabalhos já encetados e desde que respeite a Constituição e o Regimento da Assembleia da República.

O Deputado do MDP/CDE, João Corregedor da Fonseca.