



Bruxelas, 31 de Agosto de 2006

Assunto: Inquérito do PE sobre alegados voos da CIA

Senhor Ministro, *o caso Amigo,*

Em aditamento à minha carta de ontem e em referência à comunicação do predecessor de VExa, datada de 26.6.2006, sobre o assunto em epígrafe, muito agradeceria, com a urgência possível, esclarecimento das seguintes questões:

1. Comunicação do MNE -

Na sua carta o Professor Freitas do Amaral assinala que “*a execução prática desta decisão não está a ser tão expedita como desejaríamos*”. (Trata-se da decisão do Governo de incrementar o controlo de passageiros em voos em que haja abertura de portas da aeronave e desembarque de passageiros, anunciada pelo MNE na AR em 13.12.05)

Efectivamente, como logo fiz saber ao Gabinete do MNE, em Maio de 2006 responsáveis do SEF e da DGA em aeroportos nacionais disseram-me nunca terem sido alertados para suspeitas ou especiais cuidados relativamente a este tipo de voos, nem recebido quaisquer instruções ou recomendações para incrementarem os controlos ou de alguma maneira alterarem habituais procedimentos - que reconheceram pouco frequentes – relativamente a aeronaves civis em voos privados.

Muito agradeceria, por isso, ser habilitada com o teor das instruções orais ou escritas que possam nesta matéria entretanto ter sido dadas aos funcionários do SEF, BF e DGA nos aeroportos e, ainda, ao INAC, no que respeita a prevenções na autorização de voos de companhias ou matrículas suspeitas.

2. Comunicação do MAI (sem data, mas entrada no MNE em 23.6.06) –

- a. Muito agradeceria ser informada sobre quantas aeronaves civis usadas em voos privados e que procederam a abertura de portas ou embarque ou

desembarque de passageiros em aeroportos nacionais foram efectivamente inspeccionadas pelo SEF desde 1 de Setembro de 2001 até ao final de 2005.

b. E quantas foram inspeccionadas desde Janeiro de 2006 até hoje?

c. Foram alguma vez controladas as aeronaves com as matrículas **N379P**, **N8068V**, **N44982**, **N126CH**, **N313P**, **N4476S**, **N85VM**, **N227SV**, **N829MG**, **N259SK**, **N368CE**, **N2189M**, **N1HC**, **N50BH**, **N221SG**, **N168BF**, **N168D**, **N505LL**, **N4557C**, **N8213G**, **N8183J**, **N187D**, **N219D**, **N312ME**. Quando? Havia passageiros?

d. Muito agradeceria que me fosse facultada a identificação dos cidadãos americanos e «a dezena» de cidadãos europeus que o MAI assinala no penúltimo parágrafo da sua comunicação, bem como a indicação dos voos e datas em que escalaram o nosso país.

e. A intervenção do SEF é apenas “possível” quando haja abertura de portas e embarque/desembarque de passageiros em aeronaves civis privadas? Ou, apenas, esse é o procedimento habitual? O que acontece quando o SEF ou outra autoridade portuguesa competente tenha suspeitas de que a aeronave possa estar a ser utilizada para uma actividade criminosa (por exemplo, tráfico de droga, armas, pessoas ou transporte de sequestrados)? Não pode nesse caso o SEF ou outra autoridade portuguesa exigir a abertura de portas e inspeccionar o interior da aeronave?

3. Comunicação do MDN, de 26.6.06 – com possível remissão das perguntas para o SEF, DGA, BF-GNR

Relativamente ao ponto 1.4

- a. Quantas vezes se verificou entre Setembro de 2001 até final de 2005 a fiscalização por parte do SEF de aeronaves civis privadas que escalaram o aeroporto civil/militar das LAJES e abriram portas ou embarcaram ou desembarcaram passageiros?
- b. Foi, por exemplo, inspeccionada a aeronave CN235-300, de matrícula N219D, ao serviço da empresa CASA, que escalou as LAJES vindo de Sevilha e a caminho de Stephenville (USA) entre 1 e 3 de Outubro de 2004? Não abriu portas, a tripulação pernitoou no avião duas noites?
- c. Foi controlada a mesma aeronave, de matrícula **N219D**, mas ao serviço da empresa JEPPESEN DATAPLAN, que pernitoa nas LAJES de 17 para 18 de Maio de 2005, vinda de Tenerife e parte para St. John’s (Canada)?
- d. E o avião gémeo, com a mesma matrícula ou com a matrícula **N187D**, que aterrta também nas LAJES no mesmo dia 17.5.2005, uma hora mais tarde, segundo os registos da NAV?

- e. Se sim, quem viajava a bordo deste avião? E quem constituía a tripulação?

4. Comunicação do MOPTC, de 29.5.06

4.1. Reconhecendo-se que há probabilidades de o «handler» não preencher, ou preencher erradamente, o formulário de tráfego nos chamados voos «particulares» e «táxi aéreo», porque razão é que não se introduziu já o novo formulário electrónico em todos os outros aeroportos nacionais, além de Lisboa, bem como o regime sancionatório previsto? Não é relevante ter em conta que esses são os voos que mais podem ser utilizados para actividades criminosas, incluindo o transporte de sequestrados, e sobretudo, quando é sabido que as aeronaves suspeitas utilizaram sobretudo os aeroportos do Porto, Ponta Delgada e Santa Maria?

4.2. Relativamente à lista de voos da NAV enviada em anexo, onde está referenciada a escala do avião GLF4 de matrícula **N227SV**, vindo de Bedford (USA) em 15.05.05. A aeronave desloca-se **de LISBOA para CASCAIS** (voo com a duração de 3 minutos, efectuado duas horas após a aterragem em LISBOA) no mesmo dia, **retornando de CASCAIS a LISBOA** no dia seguinte (outro voo de 3 minutos) e parte horas depois, na madrugada de 17, de regresso a Bedford.

- a. Pode o INAC fornecer a explicação para a autorização concedida e a necessidade da aeronave ir de LISBOA para CASCAIS?
- b. Tratando-se CASCAIS de um aeródromo não aberto ao tráfego internacional, foi esta aeronave controlada pelo SEF, DGA OU BF-GNR?
- c. Possui o INAC (ou o SEF ou a DGA), listagens da tripulação e passageiros? Podem ser-me facultadas essas listas?

4.3. – Relativamente à lista de voos da NAV enviada, muito agradeceria ser habilitada com os registos relativos à identificação de eventuais passageiros e tripulação, na posse do INAC ou do SEF, relativamente às seguintes escalas que envolveram pernoitas em aeroportos nacionais:

GLF5, matrícula **N379P** -

15.9.02 – Rabat - PORTO

17.9.02 - PORTO - Kabul

29.10.03 – Bagdad - PORTO

30.10.03 – PORTO - Washington

2.12.03 - Washington - PORTO

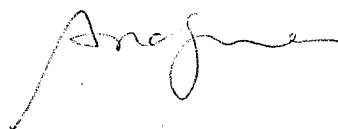
3.12.03 – PORTO - Rabat - Guantanamo

II – Envio em anexo uma **nova lista de voos** com escala em aeroportos nacionais que recolhi no banco de dados do EUROCONTROL, referentes a outras aeronaves já identificadas com a CIA pela Comissão Temporária de Inquérito do PE.

Faço notar que vários das aeronaves nesta lista indicadas escalam o aeroporto de SANTA MARIA e são provenientes ou destinadas a **GUANTANAMO**.

- a. Muito agradecerá ser habilitada com indicação sobre se foram controlados pelo SEF.
- b. Se não foram, porque não foram?
- c. Se foram, muito agradecerá ser habilitada com as listas de passageiros e listas de tripulações correspondentes a estes voos que estejam em poder do SEF ou do INAC.

Com os melhores cumprimentos, *o amigo de*



Ana Gomes, MEP

ANEXO: nova lista de voos suspeitos de transportar prisioneiros.