



DEPUTADA AO PARLAMENTO EUROPEU

Bruxelas, 30 de Agosto de 2006

Sua Excelência
Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros
Dr. Luís Amado
MNE - Largo do Rilvas
Lisboa

Assunto: Inquérito do PE sobre alegados voos da CIA

Senhor Ministro, *caro Amigo,*

Em aditamento à minha carta de 28.8.06 e em referência à comunicação 3716 do predecessor de VExa, de 15.5.06, sobre o assunto em epígrafe, muito agradeceria me fossem aclaradas, com a urgência possível, as seguintes questões referentes aos anexos facultados pelo INAC relativamente a 21 voos:

1. GLF5, matrícula N379P, fretado pela empresa Jeppesen Datapalan 2, proveniente do Cairo com chegada ao PORTO em 19.5.2003, como voo ao serviço de «Estado estrangeiro», com 6 passageiros.

Saída, com 6 passageiros, mas já como «escala comercial de táxi aéreo» dia 22.5.03, com destino a Alger.

Retorno de Alger ao PORTO no dia seguinte (sem passageiros) e partida para Washington, como taxi aéreo a 24.5.03, com 6 passageiros:

- a. O avião pernitou no Aeroporto Sá Carneiro três noites, entre 19 e 22/05/03. E mais uma noite entre 23 e 24 de Maio. A tripulação e os passageiros não saíram?
- b. Se sim, há conhecimento de onde pernitarão?
- c. Pode ser-me fornecida a identificação da tripulação e dos passageiros chegados do Cairo e transportados para Alger, incluindo números de passaporte?
- d. O avião nunca abriu portas, nem sequer para «catering»? Se sim, foi inspeccionado pelo SEF, DGA ou BF? Se não, porque não, tanto mais que trazia 6 passageiros?
- e. Qual é o significado dos 6 passageiros à chegada estarem assinalados na ficha do INAC como “isento” e à saída estarem sob a indicação “local”?



DEPUTADA AO PARLAMENTO EUROPEU

- f. Pode ser-me fornecida pelo SEF a identificação dos 6 passageiros transportados para Washington?
2. GLF5, matrícula N379P, fretado pela empresa Jeppesen Dataplan 2, proveniente de Rabat, chegado ao PORTO em 6.6.2003, como «táxi aéreo em escala comercial», com 5 passageiros.
Partiu para Washington no dia seguinte, com 6 passageiros.
- A tripulação e passageiros pernoveram no avião?
 - Pode ser-me fornecida a identificação de uns e outros, incluindo numeração de passaportes?
 - O avião abriu portas para entrar mais um passageiro. Foi inspeccionado pelo SEF, DGA, BF? Se não, porque não, visto que abriu portas?
3. GLF5, matrícula N379P, fretado pela empresa Jeppesen Dataplan Inc., proveniente de Washington, chegado ao PORTO em 2.12.2003 com 5 passageiros.
Parte dia seguinte com destino a Rabat, com 5 passageiros.
- A tripulação e passageiros pernoveram no avião ou ficaram em hotel?
 - Pode ser fornecida a identificação de uns e outros?
4. GLF2, matrícula N8068V, fretado pela empresa Jeppesen Dataplan, chegado ao PORTO em 17.02.2004, proveniente de Amman (segundo dados da NAV fornecidos a coberto comunicação MNE de 26.6.06) e destinado a Washington, com partida no mesmo dia.
Segundo dados recolhidos nas listas do EUROCONTROL, antes da saída de Amman o mesmo avião havia feito entre 14 e 17 de Fevereiro de 2004 o percurso Amman/Cabul/Amman.
- O INAC não tem o registo da proveniência do avião de Amman?
 - O avião trazia passageiros no voo Amman - Porto?
5. B737, matrícula N313P, fretado pela Jeppesen Dataplan, como «taxi aéreo», partindo do PORTO em 25.8.2003, destinado a Baku.
- O INAC não tem registo da proveniência do avião, que, de acordo com os registos do EUROCONTROL, chegara ao Porto dia 24.8.2003, vindo de Alger?
 - O avião trazia passageiros entre Alger e Porto?



DEPUTADA AO PARLAMENTO EUROPEU

Finalmente, muito agradeceria a VExa. que sejam assinaladas às competentes autoridades portuguesas - designadamente ao MAI, MF, MOPTC, INAC, SEF, DGA e BF e ao MDN e FAP - as seguintes informações relativamente aos aviões que acima refiro, para especial cuidado no processamento de eventuais autorizações de aterragem e rigorosa inspecção de voos, doravante:

1. O avião GLF2 de matrícula **N379P** (que, segundo dados da *Federal Aviation Administration*, mudou de matrícula em Dezembro de 2003 para **N8068V**, em 2004 para **N44982** e em Janeiro de 2006 para **N126CH**) é já conhecido da Comissão de Inquérito do PE como o "**Expresso de Guantanamo**", tantas foram as vezes que transportou pessoas para aquela e outras prisões. Foi também aquele avião que, comprovadamente, efectuou o transporte dos refugiados **Ahmed Agiza** e **Mohamed Al Zari** para o Egipto (onde foram torturados e continuam presos), depois de entregues pelas autoridades suecas à CIA no aeroporto de Estocolmo a 18 de Dezembro de 2001.
2. O Boeing 737-7ET de matrícula **N313P** (ulteriormente registado como **N259SK**), entre muitas "extraordinary renditions", está comprovadamente envolvido na transferência efectuada pela CIA, de Nova Iorque para a Síria, do cidadão sírio/canadiano **Maher Arar**, que sofreu prisão e tortura durante 13 meses, até ter sido libertado em Outubro de 2003.

Com os melhores cumprimentos e a amizade

de 

Ana Gomes, MEP