

27/11/2006

## **COMENTÁRIOS E QUESTÕES ADICIONAIS**

Faço notar que o ofício do MAI, nº 4175, de 15/9/2006 só responde a questões da carta que dirigi ao MNE em 6/9/2006. **Não responde às minhas cartas de 30 e 31 de Agosto de 2006.**

As **perguntas 1,2,3 da minha carta de 30/8/2006** têm a ver com **pernoitas/estadia de alguns dias** de aviões suspeitos em aeroportos nacionais, envolvendo **passageiros**.

Assinalo que nos casos **1. e 3.** (primeira parte da listagem abaixo) houve efectivamente abertura de portas e circulação de pessoas e controlos por parte do SEF e DGA.

No caso **2.** o mesmo deve ter sucedido, tendo em conta a pernoita do avião no aeroporto Sá Carneiro.

### **I - PRIMEIRA PARTE**

**1. GLF5, matrícula N379P (“Guantanamo Express”), fretado pela Jeppesen Dataplan 2, que fez CAIRO-PORTO em 19/5/2003 e PORTO-ALGER-KABUL em 22/5/2003**

Chegou com **6 passageiros**, como voo ao serviço de "Estado estrangeiro", segundo documento do INAC, que me foi enviado através do ofício nº 3716 do MNE, de 15/5/06.

A aeronave permaneceu **três dias no aeroporto do Porto.**

E, já com a classificação de “escala comercial de táxi aéreo”, saiu com **6 passageiros**, no dia **22/5/03**, com destino a **ALGER-KABUL-ALGER**.

O avião retornou ao **PORTO** no dia **23/5/03**, sem passageiros.

E partiu a **24/5/03** para **WASHINGTON**, com **6 passageiros**.

Faço notar que, no **formulário de tráfego da chegada** em 19/5, (fornecido pelo MOPTC em anexo ao ofício 008247, de 21/9/06), indica-se a existência de **passageiros, mas não se explicita quantos**, nem se foi feito controle de passaportes. Segundo o ofício do MOPTC, os referidos passageiros estariam **isentos** do pagamento de taxa.

No entanto, no **formulário de tráfego à partida para ALGER no dia 22**, explicita-se que há **6 passageiros embarcados** e regista-se o controlo de passaportes e pagamento de taxas.

Pergunto, assim:

- 1.1. Os **6 passageiros** chegados a 19 são os mesmos que partem a 22?
- 1.2. Os **6 passageiros chegados** estão **isentos de taxas** porque o voo é de “Estado estrangeiro”?
- 1.3. Se os passageiros que chegaram não são os mesmos que partiram, o que lhes aconteceu, para onde foram em Portugal?
- 1.4. Pode o SEF **identificar os passageiros que chegaram** ao Porto a dia 19?
- 1.5. Pode o SEF **identificar os 6 passageiros controlados à partida**, no dia 22?
- 1.6. E pode o SEF **identificar a tripulação** que ficou três dias no Porto entre 19 e 22 de Maio? E a **tripulação que chegou ao Porto a 23** de Maio e partiu a 24 para Washington?
- 1.7. Pode a empresa “handler” indicar onde ficaram **passageiros e tripulação alojados** e a que título **permaneceram em Portugal entre 19 e 22**?
- 1.8. Sendo o voo de chegada, dia 19 de Maio, de «Estado estrangeiro», **foi o MNE consultado** para a autorização da operação?
- 1.9. Podem obter-se os **registos da ANA (Aeroportos Nacionais)** sobre estes voos?

**2. GLF5, matrícula N379P (“Guantanamo Express”), fretado pela Jeppesen Dataplan 2, chegado ao PORTO em 6/6/2003, proveniente de RABAT**

Classificado como «táxi aéreo em escala comercial», chegou com 5 passageiros. Partiu no dia seguinte para WASHINGTON, com 6 passageiros.

Pode o MAI/SEF responder às perguntas e fornecer os elementos que já solicitei, designadamente a **identificação dos passageiros e tripulação?**

**3. GLF5, matrícula N379P (“Guantanamo Express”), chegou em 2/12/2003 ao PORTO, proveniente de WASHINGTON. Partiu dia seguinte para RABAT e GUANTANAMO.**

A aeronave, operada pela Jeppesen Dataplan, trazia 5 passageiros, segundo os formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC.

- 3.1. Porque razão os 5 passageiros foram **isentados de taxa** à chegada ao Porto?
- 3.2. Porque razão foram cobradas taxas a 5 passageiros (os mesmos?) à saída para Rabat?
- 3.3. **Porque é que o SEF não fornece a sua identificação e a da tripulação**, visto ter feito controlo, segundo os formulários de tráfego?

**4. GLF5, de matrícula N379P (“Guantanamo Express”) voando entre RABAT-PORTO-KABUL, que fica 2 dias no PORTO, entre 15/9/02 e 17/9/02:**

No ofício do MOPTC de 21/9/06, citando o formulário de tráfego junto, é referida a existência de 5 passageiros a bordo, à chegada de RABAT ao PORTO.

Mas, de facto, o referido formulário de tráfego indica 0 pax a bordo à chegada (apesar de haver um sinal a indicar 'passageiros' e carimbo atestando que houve controlo de passaportes).

Já o formulário de tráfego relativo à partida para KABUL, dia 17, refere a existência de 5 pax a bordo, que foram sujeitos a controlo de passaportes e pagamento de taxas.

- 4.1. Pode o SEF **identificar os 5 passageiros** que controlou à saída, mais a **tripulação** do avião?

- 4.2. Podem o SEF ou a DGA confirmar se **havia ou não passageiros à chegada ao Porto?** E quem eram? E pagaram taxas? Se não, porque não? E pode obter-se a respectiva identificação? E poderá o «handler» informar em que local pernoveram?
- 4.3. Como se explica a indecisão (correções) na classificação do voo de partida para **KABUL** na categoria 'tipo de operação'?

#### **5. Voos do N379P (Guantanamo Express) entre BAGDAD-PORTO-WASHINGTON em 29/30 Outubro 2003**

Segundo a análise dos formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC, foi feito controlo de passaportes à chegada e à partida.

- 5.1. Porquê **6 passageiros** “**sem taxa/isentos**” num voo supostamente privado e comercial?
- 5.2. Pode ser-me facultada a **identificação desses passageiros e tripulação** pelo SEF?
- 5.3. Porquê **5 passageiros** com pagamento de taxa, **à partida**, no mesmo avião?
- 5.4. Pode ser-me facultada a **identificação dos passageiros** pelo SEF, incluindo **o que ficou em Portugal**?
- 5.5. Como se explica a **indecisão (correções) na classificação do voo** nos formulários de tráfego de chegada de BAGDAD e de partida para WASHINGTON, nas categorias 'natureza' e 'tipo de operação'?

#### **6. Voos AMMAN-PORTO-WASHINGTON do avião N8068V (o “Guantanamo Express” sob nova matrícula), operado pela Jeppesen Dataplan, com chegada e partida a 17/2/04.**

O MOPTC, no referido ofício de 21/9/06, diz que o respectivo 'formulário de tráfego' indica que voo vinha «**sem passageiros**». Mas, analisando os formulários, verifica-se que vem assinalada a existência de '**passageiros**'.

Constata-se também, de novo, **demasiada indecisão (correções)** no preenchimento dos formulários de tráfego por parte do «handler», quanto à 'natureza', 'classificação', 'tipo de operação'...

- 6.1. Pode o SEF confirmar se o referido voo trazia **passageiros** e, em caso afirmativo, **facultar a sua identificação**.
- 6.2. Pode o SEF confirmar que os mesmos eventuais passageiros partiram para Washington?
- 6.3. Podem o INAC, o SEF ou a DGA explicar a interpretação dos **códigos de preenchimento dos formulários de tráfego**:
  - a) O que significam os códigos **132, 332 e 521** referentes à «natureza/type» do voo?
  - b) O que significa a classificação/código **1**?
  - c) O que significam os códigos **1, 2, 9** referentes ao tipo de operação/?

**7. Voo da aeronave N85VM (depois N227SV), operada pela Richmor Aviation, que escala SANTA MARIA entre GUANTANAMO e TUZLA, em 7 de Novembro de 2003**

Segundo o MAI, não houve controlo de fronteira por não ter havido desembarque dos **6 passageiros e 4 tripulantes**, durante escala técnica de cerca de 45 minutos (entre as 04H50 e as 05H35).

Trata-se, assinalo, do voo em que o **cidadão canadiano ABDURAHMAN KHADR alega ter sido transportado de GUANTANAMO a TUZLA (Bósnia)** - cf. reportagens Jornal **EXPRESSO** de 9 e 16 de Setembro de 2006.

Segundo declarações prestadas pelo referido nacional canadiano àquele Jornal, **o avião abriu portas e registou-se a entrada a bordo de uma pessoa.**

Segundo a documentação fornecida pelo MOPTC, foi o chefe de escala da empresa «handler» **SATA AIR AÇORES**, em nome da empresa operadora **RICHMOR AVIATION/AIR ROUTING INTERNATIONAL**, a encaminhar através das autoridades do Aeroporto de Santa Maria o pedido de autorização da sua **«reabertura comercial» fora de horas**, ou seja às 02H30, para viabilizar a dita escala.

O pedido foi feito em carta/fax enviada a 6 de Novembro de 2003, às 11H11, e **despachado favoravelmente nesse mesmo dia pelo Director do Aeroporto** de Santa Maria.

O pedido integrava-se na solicitação de autorização para um conjunto de **7 voos**, tendo sido apenas efectuado este, segundo o INAC.

- 7.1. Pode o SEF ou outra autoridade portuguesa naquele aeroporto esclarecer **se efectivamente alguém – e quem - entrou na aeronave durante a escala?**
- 7.2. Pela documentação fornecida pelo MOPTC sobre o referido voo, incluindo o respectivo formulário de tráfego, não fica clara **qual a natureza do voo**, embora o pedido da SATA fosse para **“reabertura comercial”** do aeroporto. Tratava-se de **voo privado, de carga comercial ou de outro tipo?** Pode o MOPTC fornecer de novo a última página do anexo XII que está ilegível?
- 7.3. Podem o MAI/SEF, o MOPTC/INAC ou qualquer outra autoridade portuguesa explicar **de que especiais facilidades goza a empresa RICHMOR AVIATION** para obter tanta **solicitude da SATA e das autoridades aeroportuárias** e conseguir, apenas em poucas horas, autorização para operar, fora de horário, no aeroporto de Santa Maria um voo privado, aparentemente **“comercial”**. E o que se «comerciava» num voo provindo de **GUANTANAMO?**
- 7.4. Pode o INAC facultar a **documentação referente ao pedido de autorização da escala?**
- 7.4. Podem o INAC ou a SATA indicar os **destinos dos restantes 6 voos** do pedido original de autorização apresentado pela SATA?
- 7.5. Pode alguma autoridade portuguesa ou a empresa “handler” SATA facultar a **respectiva lista de passageiros e tripulação – capitaneada por Comandante Colton**, segundo documento da SATA fornecido pelo MOPTC?
- 7.8. Pode alguma autoridade nacional obter **da empresa SATA toda a correspondência com a empresa RICHMOR AVIATION** sobre voos operados por aquela companhia em aeroportos açoreanos entre Agosto de 2001 e o final de 2005?

**8. Voo do avião N227SV, no trajecto BEDFORD-LISBOA-CASCAIS-LISBOA-BEDFORD entre 15/5/05 e 17/5/05.**

Este é o GULF IV que, assinalo, sob a anterior matrícula **N85VM** fez a «rendition» do clérigo **Abu Omar**, raptado em Milão, entre Ramstein e o

Cairo em 17 de Fevereiro de 2003 e que em 7/11/2003 transporta **Abdurrahman Khadr** de Guantanamo a Tuzla.

Chegou a Lisboa em 15/5/05 com **4 passageiros**. Segundo o MOPTC "*o voo seguiu SEM passageiros de Lisboa para Cascais*". Assim sendo, **alguém saiu em Lisboa**. E o SEF e a DGA por certo o controlaram.

Nos documentos enviados pelo MOPTC, em anotação à mão em nome da empresa portuguesa "**Fernando Monteiro, Sociedade Unipessoal Limitada**" que solicita autorização para o voo, regista-se um **pedido urgente** da operação por parte, aparentemente, de Fernando Monteiro, dirigido a Jorge Rodrigues. No documento está anotada, manuscrita, a seguinte razão: "*pois é uma deslocação urgente para encontros com o Minist. Defesa*".

- 8.1. Pode ser-me facultada a **lista dos passageiros e da tripulação**?
- 8.2. Pode o MDN ou a empresa "Fernando Monteiro Sociedade Unipessoal" esclarecer **quem vinham contactar no Ministério da Defesa** os passageiros do referido avião?
- 8.3. Pode o INAC/MOPTC facultar-me os **formulários de tráfego** referentes a esta operação, por lapso decerto esquecidos no meio de abundante documentação fornecida?

9. Voos do Boeing 737- 7ET, de matrícula N313P que, vindo de ARGEL a 24/8/03, parte do PORTO com destino a BAKU em 25/08/03, fretado pela Jeppesen Dataplan.

Faço notar que se trata do **avião** que está **envolvido no rapto do cidadão alemão KHALED AL MASRI**, de Skopye para o Afeganistão, em **Janeiro de 2004**.

Este avião foi ulteriormente registado com a matrícula **N4476S**.

No ofício do MOPTC de 21/9/06, fala-se do voo que chega ao **PORTO**, vindo de **ARGEL**, na madrugada de **24 de Agosto de 2003**, como sendo "*sem passageiros*". E à chegada, o formulário de tráfego, no ANEXO III do mesmo ofício do MOPTC, não menciona passageiros (não há sinal no

quadrado 'passageiros'). Mas, o mesmo formulário de tráfego regista **controle de passaportes e de alfândega à chegada.**

**E o formulário de tráfego à partida** (mais de 24h de estadia no aeroporto) também **regista controle de passageiros e de alfândega** e tem sinal marcado no quadrado «passageiros».

Na página 4 do referido Anexo III, **a comunicação para o «handler» SERVISAIR da empresa Jeppesen Dataplan** (assinada por Paul Zamora) menciona "*6 crew, 12 pax in/0 out*" e diz que **o comandante da aeronave é James Fairing.**

A referida comunicação assinala que a **tripulação necessita de transporte de e para o Hotel Meridien, no Porto, onde “foram feitas reservas”.**

Regista ainda o voo como *“private non commercial flight”*, embora identifique a aeronave com *“Registration N313P/STS/STATE”*. Especifica também que os “handling services” deverão ser feitos *«on behalf of Steven Express Leasing»*, embora à **Jeppesen Dataplan** devam ser debitadas as facturas pelos serviços de «handling» e taxas de aeroporto.

- 9.1.** Então, **de quem afinal foram feitos controles de passaportes e de alfândega** pelo SEF e DGA, **à chegada e à partida**, como assinalado nos formulários de tráfego? Pode o SEF **identificar quem chegou e quem partiu**, incluindo a tripulação?
- 9.2.** O avião chega com 'natureza' 521/'classificação' 1/'tipo operação' 1. E no voo de partida parte como 'natureza' 132/'classificação' 1/'tipo operação' 9'. **Podem o INAC, SEF, DGA ou o “handler” explicar o que significam estas classificações?** Como se explica a indecisão (correções) na classificação do voo de chegada de ARGEL nas categorias 'natureza' e 'tipo de operação'?
- 9.3.** Que relevância tem ser o **avião identificado como de “STATE”**, apesar de em voo dito *“privado, não-comercial”*? Foi o MNE **consultado pelo INAC para autorizar a operação da aeronave?** Quem determina se o voo é ou não de Estado?
- 9.4.** Pode o «handler» SERVISAIR indicar a **lista de passageiros e a tripulação** e o alojamento respectivo **no Hotel Meridien do Porto?**
- 9.5.** O operador submete um trajecto de voo, no dia 25, do **PORTO** para **WASHINGTON**, mas o avião acaba por seguir para



**BAKU. Quem autorizou, e com que antecedência, a mudança de planos de voo?** Significa isto que um qualquer avião de matrícula americana operando em aeroportos portugueses, em voo privado, pode indicar que vai para Washington e, à última hora, mudar de planos e declarar que vai, afinal, voar para, por exemplo, Medellin/Colômbia, sem levantar objecções ao SEF e à DGA?

**10. Voo da aeronave com matrícula N4476 (Boeing 737 antes matriculado N313P), em 14.4.05, entre MEMPHIS e ADDIS ABABA, com escala em SANTA MARIA.**

O MAI/SEF indica que o voo **entre Memphis e Addis Ababa** foi apenas uma escala técnica sem desembarque (21.42h a 23.05h) e sem controlo de passaportes, portanto. No entanto, o SEF tem a indicação de que o voo trazia **8 passageiros**, que não terão sido controlados.

Assinalo que a mesma aeronave voou de **KARTUM para o PORTO** três dias depois, em 17.4.2005, partindo nesse dia para **BALTIMORE** e retornando ao **PORTO** dia 22.4.2005.

- 10.1.** Pode o «handler» fornecer a lista **dos passageiros e tripulação** nas passagens por **SANTA MARIA** e pelo **PORTO**?
- 10.2.** E podem o SEF, ou o INAC ou a DGA responder ao que também já foi por mim perguntado, sobre a identificação do **tipo de voos** - de estado estrangeiro? táxi aéreo? comercial ? E se traziam **carga e que carga?** E pode o INAC fornecer cópia dos respectivos **formulários de tráfego?**

**11. Aeronave N88ZL, percurso entre NYC(JKF), PORTO e LIVINGSTONE, em 23/24 Dezembro 2004, operado pela empresa Principal Air Services, com nova escala no PORTO em 01/01/05, provindo de WINDHOEK e destino a WASHINGTON.**

**Dos elementos fornecidos pelo MOPTC, combinados com a resposta 1 da carta do MAI, de 20/9/06, infere-se tratar-se de escalas técnicas, sem desembarque de passageiros, conseqüentemente, sem controle de**

fronteira. O MAI/SEF, no entanto, confirma que havia **16 passageiros declarados** a bordo.

E segundo os elementos fornecidos no ofício do MOPTC nº 008247, de 21/9/2006, **no voo de NYC para o Porto, o avião trazia 16 passageiros**, que, segundo o respectivo formulário de tráfego, estariam em “*trânsito directo*” e por isso **isentos de taxas**, segundo o Dec. Reg. Nº 12/99, de 30 de Julho.

O mesmo terá sucedido **nos trajectos WINDHOEK-PORTO e PORTO-NYC, em 1/1/05**: os formulários de tráfego voltam a assinalar **16 passageiros** - que transitam **sem ser controlados por ninguém em Portugal**.

- 11.1. Pode o «handler» fornecer a **identificação dos passageiros e tripulação?**
- 11.2. Deve concluir-se que os **parâmetros de controle e segurança exigidos nos aeroportos portugueses relativamente a passageiros em voos civis, privados**, ocasionalmente de passagem em aeroportos nacionais, **são menos rigorosos do que os exigidos aos dos voos regulares comerciais?**
- 11.3. Deve concluir-se que **qualquer criminoso procurado, nacional ou estrangeiro, pode descansadamente passar nos aeroportos portugueses**, sem estar sujeito a qualquer controlo, desde que venha em voo civil de aeronave privada, de matrícula norte-americana, que se limite a efectuar escalas técnicas em solo português?

**12. Sobre os voos da aeronave de matrícula N85MV, operados entre 25/7/04 e 31/7/04, com passagens por SANTA MARIA entre EUA, LIBIA, MARROCOS e GUANTANAMO.**

Trata-se, assinalo, da mesma aeronave que, alegadamente, a CIA transportou o **canadiano ABDURRAHMAN KHADR** entre **GUANTANAMO e TUZLA**, com passagem em **SANTA MARIA** e em que foi «rendered» Abu Omar - vide acima pontos 7. e 8.)

Faço notar que o MOPTC, em anexo ao ofício nº 09100 de 16/9/06, envia formulários de tráfego respeitantes aos voos desta aeronave entre **WASHINGTON e SANTA MARIA**, a 26/7/04, e na mesma noite **entre SANTA MARIA e MITIGA (Libia)**, assinalando-se **5 passageiros** em trânsito e **5 elementos de tripulação** nos formulários de tráfego.

**O avião retorna a SANTA MARIA a 29/7/04, de onde seguiu em direcção a WASHINGTON, com 5 passageiros e 5 elementos de tripulação**, segundo os formulários de trânsito fornecidos pelo MOPTC.

**No dia seguinte, 30.7, o avião volta a RABAT e daí, de novo, a SANTA MARIA, onde chega com 5 passageiros e 4 tripulantes**, segundo os formulários.

**O avião seguiu nesse mesmo dia, 31/7/04, de SANTA MARIA para GUANTANAMO, com 5 passageiros e 4 tripulantes.**

**12.1.** Muito agradeço ser habilitada com documentação em poder do INAC relativa ao **pedido de autorização** destas aterragens em **SANTA MARIA** pela empresa operadora **Richmor Aviation** ou pela empresa «handler» **SATA**.

**12.2.** Muito agradeço ser habilitada com indicação de **listas de passageiros e tripulação em todos os trajectos**, decerto em poder da empresa «handler» **SATA**, ao serviço da operadora **Richmor Aviation**.

**13. Voo do avião N50BH (GLF3), entre WASHINGTON-LISBOA, a 13/5/2003 e LISBOA-FARO, a 14/5/2003, e FARO-BARCELONA, a 16/5/2003, operado pela RICHMOR AVIATION**

Faço notar que, segundo o MOPTC, o avião trazia **1 passageiro à chegada** e **2 à partida para BARCELONA**.

E permaneceu **quatro dias** em território nacional, pernoitando em **LISBOA e FARO**.

**13.1.** Muito agradeceria que o SEF fornecesse **a lista de passageiros e tripulação**, visto que o avião terá sido **controlado em LISBOA à chegada. E em FARO à partida**, no quarto dia depois de entrado em território nacional.

- 13.2.** Agradeceria ser informada da **razão** que levou o avião a deslocar-se entre **LISBOA e FARO**.
- 13.3.** Igualmente agradeceria informações que o «handler» possa fornecer sobre **hoteis** onde passageiros e tripulantes se tenham alojado e razões da sua permanência em Portugal.

**14. Passagens pelo aeroporto das LAJES constantes das listas do EURONTROL ou do INAC, não comentados nem esclarecidos por MAI ou MDN:**

**14.a.** Avião Lear Jet 35, matrícula **N221SG**, chegada às **Lajes em 29/03/2004**, vindo de **Amman/Brindisi/Málaga e partida** no mesmo dia para **St. John's**.

**14.b.** Avião CASA CN-235-300, matrícula **N219D**, originário de **Sevilha**, chegado às **Lajes em 3/10/2004**. E partida a **3/10/2004** em direcção a **Stephenville**.

**14.c.** Avião Lockheed L100-30 Hercules, matrícula **N2189M**, operado por Tepper Aviation. Chegado às **Lajes em 31/03/2005** de **Amman/Olbia**. E partida a **1/04/2005** em direcção a **Bermuda**.

**14.d.** Avião CASA CN 235-300, matrícula **N219D**, operado por Jeppesen Dataplan 2, chegado às **Lajes em 17/5/2005**, vindo de **Accra/Tenerife**. Partiu para **St John's** em **18/5/05**.

**14.e.** Avião CASA CN 235-300, matrícula **N168D**, chegada a **Lajes em 13/8/2005** de **Amman/Malta/Palma**. E partida em direcção a **St John's** em **14/8/05**.

**14.f.** Avião Lockheed L100-30 Hercules, matrícula **N8183J**, operado por Tepper Aviation, chegada a **Lajes a 28/11/05**, vindo de **Amman/Tunis**. E partida a **29/11/05** para **Farmingdale** (ou para **Bermuda**, segundo listagem NAV).

**14.g.** Avião **CGTDE**, operado pela empresa **SKYSERVICE**, que sai do **Porto para St. John**, com escala nas **Lajes**, em **1/5/2002**, em “**VOO**”

**ÂMBULÂNCIA**” (conforme identificado na lista de escalas técnicas nas Lajes do INAC, que me foi enviada através da carta do MNE de 26.6.06).

14.h. Avião **OE-GRR**, operado pela empresa **GOLDECK FLUG** que sai de **S. Jorge (Açores)** para **Santiago (Espanha)**, com escala nas **Lajes** em **22/8/2003**, em voo classificado como **«VOO AMBULÂNCIA»** (cf. lista acima referida).

14.i. Avião **C-FICU**, operado pela empresa **CRITICAL CARE INTERNATIONAL**, que sai de **Dahkla (Marrocos)** para **St John’s**, com escala nas **Lajes** em 12 de Novembro de 2003, em voo classificado de **«VOO AMBULÂNCIA»** (cf. lista acima referida).

Assinalo que os **formulários de tráfego** respeitantes aos voos dos pontos **14.c.** e **14.f.** (fornecidos pelo MOPTC em 16/0/06) **não assinalam qualquer controle pelo SEF ou DGA.** Nem sequer se acham preenchidos (pelo **«handler» SERVISAIR**) outros relevantes pontos dos formulários, designadamente se se trata de voos de carga, passageiros ou mistos.

**Os formulários de tráfego respeitantes aos voos que passam na Lajes são, notoriamente, os mais insuficientemente preenchidos,** de entre todos os já facultados pelo MOPTC.

14.1. Podem o MAI, o MDN ou o MF indicar se algum dos voos das aeronaves acima indicadas, aparentemente civis, que transitaram pelo **aeroporto das Lajes, foram efectivamente controlados pelo SEF e pela DGA?**

14.2. E se não, **porque não foram ?**

14.3. Podem o SEF, o MDN ou a empresa **«handler»** fornecer as respectivas **listas de passageiros e tripulações e justificações para os pedidos de aterragem nas Lajes?**

14.4. Pode o INAC fornecer os restantes **formulários de tráfego e elementos para apreciação das autorizações de aterragem?**

14.5. Podem ser facultadas pelos **«handlers»** ou outras entidades a **listas dos passageiros e tripulações** envolvidos nos **«VOOS AMBULÂNCIA»?**

**15. Relativamente à resposta 2 da carta do MAI sobre alegadas mudanças de sinais exteriores e matrícula de aeronaves civis estrangeiras à passagem em aeroportos nacionais.**

O MAI diz que o **SEF desconhece** a existência de tais práticas. Segundo a comunicação do MOPTC, o **INAC** também as **desconhece**.

Seria, parece-me, do interesse da segurança nacional, que as autoridades portuguesas não se contentassem em “não ter conhecimento”. Seria curial procurar investigar se tais ocorrências se registaram de facto.

**Insisto em que se investiguem tais ocorrências**, que me foram assinaladas, como referi, por funcionários com responsabilidades nas operações de fiscalização em aeroportos nacionais. Foi-me dito que tais mudanças de sinais exteriores e matrículas teriam por origem a mudança de proprietários estrangeiros das aeronaves. E por causa delas se terem processado subitamente, de um dia para o outro, teriam obstruído controles das autoridades portuguesas ou frustrado a sua eficácia.

Insisto ainda que se ouça também o **Ministério das Finanças/DGA** sobre este assunto.

**16.** Muito agradeceria ser habilitada com esclarecimentos sobre os **critérios de avaliação dos «motivos fortes»** pelos quais o "*SEF efectua controlo de pessoas a bordo de aeronaves em escala técnica*", segundo admite o MAI. A suspeita de sequestro, rapto, detenção ilegal, ou tortura de passageiros constituirá **“motivos fortes”**?

**17.** Para a identificação de **“motivos fortes”** para controlo de pessoas a bordo de aeronaves civis privadas em escala técnica, o SEF baseia-se tão só em informações próprias, ou também em **informações fornecidas por outras autoridades policiais ou serviços de informação e segurança?**

## II - SEGUNDA PARTE

### NOVAS QUESTÕES

1. Muito agradeceria ser habilitada com **formulários de tráfego e listas de passageiros e tripulação** relativos aos seguintes voos, operados por aeronaves associadas com o programa de “extraordinary renditions” da CIA e do Pentágono:

#### 1.1. Aeronave N829MG ou N259SK - GULFSTREAM III

**Atenas - Santa Maria a 9/10/02**

**Santa Maria - Washington a 10/10/02**

Este avião teve pelo menos 7 passagens por SANTA MARIA, entre 27/02/03 e 16/07/2003.

Faço notar que este foi o avião envolvido no rapto e transporte de NYC para Amman do cidadão canadiano MAHER ARAR, E que no voo de regresso dessa «rendition», justamente a 9/10/2002, o referido avião **escalou SANTA MARIA**, proveniente de Amman - Atenas. No dia seguinte partiu para Washington.

#### 1.2. GULFSTREAM V, de matrícula N379P ou N8068V ou N44982, (Guantanamo Express)

Faço notar que este avião teve pelo menos 13 passagens pelo PORTO, entre 25/05/02 e 9/06/05.

##### 1.2.1.

**Rabat -Porto a 25/5/02**

**Porto - Washington a 26/5/02**

Assinalo que o avião **chega ao PORTO acabando de fazer a «rendition» a RABAT** (voo Islamabad – Rabat, de 24/25 Maio 2002), do

**cidadão italiano ABOU ELKASSIM BRITEL**, inicialmente preso em Rabat e entretanto «desaparecido».

Trata-se do mesmo avião que levou os refugiados egípcios **AHMED AZIZA** e **MOHAMMED AL-ZARI** de Estocolmo ao Cairo, depois de entregues **pelo governo sueco à CIA**.

**1.2.2.**

**Varsóvia - Rabat - Porto a 6/6/03**

**Porto - Washington a 7/6/03**

**1.2.3.**

**Washington - Porto a 12/08/03**

**Porto - Dubai a 14/8/03**

**1.2.4.**

**Amman - Porto a 17/2/04**

**Porto - Washington a 17/2/04**

**1.2.5.**

**Paphos - Porto a 9/7/04**

**Porto - Washington a 9/7/04**

**1.2.6.**

**Bagdad - Porto a 9/6/05**

**Porto - Washington a 9/6/05**

**1.2.7.**

**Virgínia - Porto a 2/7/05**

**Porto - Amman a 3/7/05**

**1.2.8.**

**Amman - Santa Maria a 4/7/05**

**Santa Maria - Washington a 5/7/05**

**1.3. Aeronave N221SG - Lear Jet 35**

**St John's - Ponta Delgada a 22/1/04**

**Ponta Delgada - Málaga a 3/2/04**



Faço notar que se trata de uma **estadia de 12 dias** num aeroporto nacional. O SEF e DGA devem ter controlado, portanto. Trata-se do mesmo avião que passou pelas **Lajes** a 29/03/04 e a 8/12/04.

#### **1.4. Aeronave N58AJ, operada pela Richmor Aviation**

**Chegada a MADEIRA, vindo de SANTORINI, a 13/8/05**  
**Partida da MADEIRA para Farmingdale a 14/8/05**

Segundo o MOPTC, em anexos ao ofício datado de 21.9.06, o avião trazia e levou **6 passageiros. Que passaram** mais de 24 horas na Madeira e, **no entanto, não pagaram taxas de entrada**, segundo isenção registada nos formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC. **Mas já pagaram à partida.**

A empresa de «handler» **SERVISAIR** poderá decerto fornecer **identificação dos passageiros e tripulação** e indicar o **hotel** onde terão ficado alojados.

Muito agradeceria que fosse explicado porque ficaram **isentos de taxas** estes passageiros, à chegada à Madeira.

#### **1.5. N2189M, Hércules C130**

##### **1.5.1.**

**Gander - Porto a 13/10/04**  
**Porto-Iraklion a 14/10/04 ( seguindo a Amman)**

##### **1.5.2.**

**Gander-Porto a 25/6/05**  
**Porto-Atenas a 26/6/05 (seguindo a Amman)**

Trata-se, assinalo, de voos «mistos» de carga e passageiros, segundo formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC (ofício 9010 de 16.10.06).

Trata-se do mesmo avião que passa nas **Lajes** em 30/31 de Março 2005 (vd. acima ponto 14.c)

## **1.6. N8213G – Hércules C130**

Entre 24/1/02 e 26/1/05 este avião passou pelo menos 26 vezes em PONTA DELGADA e 2 vezes no PORTO.

### **1.6.2.**

**Portsmouth - Ponta Delgada a 23/6/04**

**Ponta Delgada - Porto a 23/6/04**

**Porto - Atenas a 23/6/04**

### **1.6.2.**

**Atenas - Porto a 2/9/04**

**Porto - Ponta Delgada a 2/9/04**

**Ponta Delgada - Stephenville a 3/9/04**

## **1.7. Aeronave N4557C, Hércules C130**

**Luxor - Porto a 1/2/04**

**Porto - Stephenville a 2/2/04**

## **1.8. Aeronave N168D, CN 235M-200**

### **1.8.1.**

**St. John's - Santa Maria em 17.2.2004**

**Santa Maria – Tenerife/Conakry em 18.12.2004**

Segundo os formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC, estes voos estão assinalados como de “passageiros”, embora não se especifique o número. Registam-se **4 elementos de tripulação.**

### **1.8.2.**

**Palma de Mallorca - Ponta Delgada a 16/1/05**

**Ponta Delgada - Saint John's a 19/1/05**

## **1.9. N1HC – GULFSTREAM V**

**1.9.1.**

**Harrisburg - Porto a 5/11/05**

**Porto - Constanta a 5/11/05**

**1.9.2.**

**Málaga - Porto a 5/5/05**

**Porto - Tulsa a 5/5/05**

**1.10. Aeronave N368CE, Boeing 737-300**

**Rabat - Santa Maria a 14/4/04**

**Santa Maria - Washington a 14/4/04**

**1.11. Aeronave N982RK, GLF3**

**Guantanamo – Santa Maria em 17/7/04**

**Santa Maria –Nuremberg em 17/7/04 (seguido para Dushambe)**

Assinalo que, segundo formulários de tráfego fornecidos pelo MOPTC, este avião leva **6 passageiros em trânsito e 4 tripulantes.**

**1.12 Aeronave N540DEA, GLF4**

**Dubrovnik-Ponta Delgada em 3/6/2005**

**Ponta Delgado- Teterboro em 3/6/2005**

Os formulários de tráfego assinalam **6 passageiros** em “trânsito directo”.

**2.** Muito agradeceria ainda **reacções ou comentários por parte do Governo português** à notícia de que companhias de aviação portuguesas, a **AIR LUXOR** e a **YES**, terão efectuado voos transportando pessoas expulsas extrajudicialmente e em massa, por alegada suspeita de terrorismo, por parte dos EUA, conforme publicado a 28 de Outubro de 2006 pelo Jornal **EXPRESSO**.