



Jardim | Sampaio | Magalhães e Silva e Associados

SOCIEDADE DE ADVOGADOS

DCIAP

SECÇÃO ÚNICA

PROC. Nº 3/07.4TELSB

SENHORA PROCURADORA-GERAL ADJUNTA

ANA MARIA ROSA MARTINS GOMES, que também usa apenas, **ANA GOMES**, assistente nos autos à margem indicados, tendo sido notificada do despacho de arquivamento de fls. 3622 e segs., vem requerer, ao abrigo do disposto no artº 278º do CPP, o **prosseguimento do inquérito**, com **realização de novas diligências**, nos termos e com os fundamentos seguintes:

Introdução

O Despacho de Arquivamento (DA), a fls. 7, delimita o **objectivo** da sua investigação nos seguintes termos: *"apurar se foram ou não praticados, em território nacional, transportes de indivíduos, na condição de prisioneiros, enquadráveis nas "extraordinary renditions", actos ilícitos tipificados criminalmente como actos de tortura, ou tratamentos degradantes e desumanos"*.

O DA indica que *"as investigações incidiram sobre casos concretos levados pela Assistente à atenção da PGR e 91 escalas de aviões civis mencionadas no Relatório da Comissão Temporária do PE (CTPE) mais 12 escalas de voos militares"*.



1. O âmbito limitado das investigações é totalmente inadequado para a descoberta da verdade

1.1.

As investigações não incluíram, mas deviam ter incluído, a audição dos Primeiros-Ministros entre 2002 e 2006 e respectivos assessores diplomáticos, dos Ministros com as pastas MNE, MDN e MAI, entre os anos de 2002 e 2006, e respectivos altos funcionários responsáveis pelas relações com a Embaixada dos EUA e outras instâncias americanas, além dos responsáveis pelos Serviços de Informação portugueses desde 2002. Igualmente deveriam ter sido ouvidos o Presidente do INAC, Dr. Luis Almeida, e os Presidentes da NAV, o actual e o imediatamente anterior, bem como todos os sucessivos Comandantes da Base das Lajes entre 2002 e 2006.

Não se compreende, senão por razões de conveniência política, **que não se tenha procedido à audição dos responsáveis dos serviços secretos ou políticos com responsabilidades governamentais, estando em causa a operação em território nacional de agentes de um serviço secreto de outro país – a CIA** - e as suspeitas do seu envolvimento nos crimes de rapto, sequestro e tortura e outros tratamentos degradantes inerentes ao programa das “extraordinary renditions”, fossem tais crimes cometidos em território nacional ou no exterior.

Diligências tanto mais indispensáveis quanto não só o DA confirmou que as aeronaves mencionadas pela assistente fizeram escalas em território nacional¹, (e a assistente mencionou-as por estarem identificadas pela Comissão Temporária de Inquérito do Parlamento Europeu sobre o Transporte Ilegal de Prisioneiros como instrumentais nas “extraordinary renditions”), como, de tudo o que o MP apurou, só se pode concluir que **o sistema de autorização dos voos e do controle do embarque e desembarque é estruturalmente frouxo** e esburacado por falhas clamorosas – intencionais ou não.

1 - Pág. 146 do DA



Acresce que a PGR não pode ignorar os processos judiciais sobre as “extraordinary renditions” que correm em Espanha, Itália e Alemanha, e que **dirigentes e agentes dos serviços secretos nacionais são neles arguidos**.

Finalmente, não deve o MP ignorar o Parecer Jurídico da **Comissão de Veneza, de 17-18 de Março de 2006, sobre as Obrigações Legais Internacionais dos Estados Membros do Conselho da Europa a respeito das Instalações de Detenção Secreta e Transporte Entre Estados de Prisioneiros**, designadamente o parag. 155, onde se afirma que existe para os Estados o ***“dever positivo de investigar alegações substantivas de violações dos direitos fundamentais por agentes estrangeiros”*** e se sublinha que a obrigação para os Estados de proteger qualquer pessoa sob sua jurisdição ***“pode ser também violada por aquiescência ou conivência na conduta de agentes estrangeiros”***:

“155. Council of Europe member States are under an international legal obligation to secure that everyone within their jurisdiction (see para. 146 above) enjoy internationally agreed fundamental rights, including and notably that they are not unlawfully deprived of their personal freedom and are not subjected to torture and inhuman and degrading treatment, including in breach of the prohibition to extradite or deport where there exists a risk of torture or ill treatment.

*This obligation may also be violated by acquiescence or connivance in the conduct of foreign agents. There exists in particular a **positive duty** to investigate into substantiated claims of breaches of fundamental rights by foreign agents, particularly in case of allegations of torture or unacknowledged detention”.*

1.2.

Do mesmo modo, não se pode ignorar que, nos processos judiciais em outros Estados Membros da UE, foi **confirmado por altos funcionários do Estado que os seus**



governos tinham sido postos ao corrente pelas autoridades americanas de que seriam pedidas autorizações para voos destinados ao transporte de prisioneiros.

Isso aconteceu, por exemplo em **Espanha**, onde o **Director Geral de Política Exterior para a América do Norte, Miguel Aguirre de Cárcer**, declarou que, no dia **10 de Janeiro de 2002**, levou ao então **Ministro dos Exteriores, Josep Pique**, um relatório em que lhe dava conta da entrevista que mantivera com o **conselheiro político-militar da Embaixada dos EUA**, pela qual o funcionário americano informava que voos "*para trasladar prisioneros talibanes*" se iam iniciar e para eles pedia autorização para aterrar em Espanha em caso de emergência. Portugal também teria recebido idêntica notificação, noticiou o "*El País*", como também relatou a imprensa portuguesa².

Se isto se passou em Espanha, porque não em Portugal, sobretudo quando há indicação, vinda de Espanha, de que Portugal também teria sido notificado pelos EUA? Ou dará o MP por adquirido que as autoridades americanas não têm por Portugal a mesma consideração que por Espanha, e por isso à partida se dispensaram sequer de avisar as autoridades portuguesas?

Se não é este o caso, e nada indica que o seja, ter-se-á de proceder à supra referida **inquirição sobre a matéria dos mais altos responsáveis governamentais à época de início do programa das "extraordinary renditions"** (2002) e dos funcionários do MNE que desde então foram responsáveis pelo acompanhamento das relações com os EUA, designadamente no que se refere à autorização de «voos de Estado» e de «voos militares», que carecem de autorização política dada por nota diplomática pelo MNE, ouvido o MDN [ver ponto 2 b) infra].

1.3.

As investigações não incidiram, mas deviam ter incidido, também, sobre a comunicação que a Assistente fez à PGR, em meados de 2007. Na declaração

2 - Por exemplo, o jornal "Publico", em 30.11.2008



assinada pela Assistente, datada de 13 de Julho de 2007, a fls. 184 do Volume I dos autos, regista-se que:

"Relativamente à informação que entretanto também transmitiu, de que o então primeiro-ministro, Dr. Durão Barroso, teria pedido um parecer jurídico ao Dr. Carlos Blanco de Moraes sobre a possibilidade de navios militares americanos, que albergariam prisioneiros em interrogatório, utilizarem águas portuguesas e serem dispensados das formalidades marítimas habituais com o relacionamento com outras embarcações na proximidade, declarou que, tendo questionado sobre o assunto alguns oficiais da Armada Portuguesa sobre a possibilidade de tais exceções terem sido concedidas a navios americanos, obteve reacções de assentimento".

Esta é a única referência ao assunto que consta do processo, além dos documentos contidos no **Apenso 13 - "Elementos (uma comunicação e vários anexos) entregues, pessoalmente em 30.3.2007, pela Exma. Sra. Deputada Dra. Ana Gomes"** (fls. 14 a 36), onde, sob o título **"David Hicks e Bataan"**, se podem encontrar fotos do navio **USS Bataan** acostado a Lisboa no Verão de 2003, listas de navios da Marinha americana que passaram por águas portuguesas em 2003 e 2004, e artigos sobre David Hicks, um australiano durante anos preso em Guantanamo, entretanto libertado, e que foi submetido a interrogatórios no USS Bataan.

A Assistente indicou à PGR **quem era a fonte** que lhe tinha facultado esta informação e que afirmava **ter lido o dito parecer jurídico** e o **ter discutido com o seu autor**, bem como identificou **três outras testemunhas** que escutaram juntamente consigo aquela informação.

Não há, assim qualquer razão para que se não ouçam sobre esta linha de investigação todas as pessoas individualizadas pela Assistente, estranhando-se que o DA não tenha qualquer referência sobre este tema.



1.4.

As investigações não incidiram, mas deviam também ter incidido, sobre o caso do etíope Byniam Ahmed Mohammed, cujo advogado britânico, Clive Stafford Smith, a Assistente pôs em contacto com a PGR em 2007.

Subsequentemente, a PGR respondeu a um pedido de informação deste advogado sobre dados resultantes do Inquérito (conforme consta do processo), relativos a aviões que terão transportado este preso entre as prisões de Marrocos e do Afeganistão, em que foi barbaramente torturado, e o **voo militar RCH947, que escalou as Lajes em 20.9.2004 e o levou para Guantanamo, juntamente com outros presos**. Dados que o advogado julgou relevantes para obter a libertação deste preso, o que ocorreu em Fevereiro de 2009, encontrando-se hoje livre a residir no Reino Unido.

Sublinhe-se ainda o que se escreve sobre o voo militar RCH947 nos autos (Volume V, fls. 1507):

"No tocante ao voo que escalou Lajes, com a matrícula RCH 947, que segundo o documento da REPRIEVE transportou 10 prisioneiros fantasma, situação testemunhada (desconhecendo-se a identidade das testemunhas) não foram desencadeados, como é do conhecimento dos digníssimos magistrados do MP titulares do presente inquérito, qualquer acto de investyigação, por razões de estratégia processual (...)"

De acordo com a Informação de Serviço assinada pelo Inspector Santos Lopes, de 2008/05/15, **mais de um ano e meio depois das participações à PGR, não tinha sido investigado um dos voos mais suspeitos, por razões de estratégia processual**, que se não compreendem. O que leva a questionar a metodologia do MP.



2. A metodologia seguida pela investigação é totalmente inadequada à descoberta da verdade.

a. Em relação aos voos civis:

2.a.1.

As conclusões do DA referem que *"algumas das aeronaves civis descritas são classificadas, pelos próprios operadores, como "Voos de Estado", mas que o MNE "informou que, no tocante às aeronaves objecto da presente investigação, não foi concedida qualquer tipo de autorização diplomática"*³. A PGR conclui *"que os operadores das aeronaves terão, de forma abusiva utilizado este expediente para assim poderem utilizar aeroportos coordenados, v.g. Lisboa e Porto, sem o constrangimento de uma eventual recusa de concessão de "slot" de aterragem"*⁴.

Esta justificação do DA para a aparente contradição entre a versão dos operadores e a do Ministério dos Negócios Estrangeiros não tem qualquer fundamento. Na verdade,

Nenhum voo – civil ou militar – entra em espaço aéreo português sem uma autorização explícita do Estado português – art. 1 e 11 da Convenção de Chicago.

Trata-se de um dos princípios fundamentais da Convenção, cujo incumprimento pode resultar em intercepção ou, pior ainda, legítimo abate da Aeronave (3-bis C. Chicago).

Por outro lado, nenhum voo tem o «plano de voo» aprovado sem a existência de um *slot*, seja ele atribuído diplomaticamente ou não (EC REG 793/2004 Art. 16).

Aceita-se até que o operador possa (ilicitamente) designar o voo como sendo "Voo de Estado" para obter o *slot*, junto da entidade coordenadora de *slots*, a ANA – Aeroportos de Lisboa (ou, à altura dos primeiros voos indicados, a TAP), de forma a garantir a possibilidade

3 - Pag. 146 e 147 do DA.

4 - Pag.147 do DA.



de aterrar. Mesmo assim, tal comportamento só pode ser considerado bizarro, além de ilícito, pois nunca uma aeronave munida de autorização é impedida de aterrar, com ou sem *slot*.

Estranha-se que a PGR aceite com naturalidade tal comportamento (como o que alega o *handler* A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPESSOAL LDA. – vd. infra 2.a.3.), **que tem de ser considerado infracção à lei, visto que cabe aos Estados e só aos Estados** – e não a empresas fretadoras ou operadoras de voos civis privados – **determinar a classificação de quaisquer voos como “Voos de Estado”**.

Acresce, ainda, **ser impossível que estas aeronaves civis tenham entrado em espaço aéreo português sem autorização de voo**, pelas razões que seguem:

- . A autorização é pedida, no caso dos voos civis, à entidade designada como tal em cada Estado (em Portugal ao INAC), e, nos casos dos «voos de Estado» ou «militares», ao Ministério dos Negócios Estrangeiros.
- . Quem controla a entrada de aeronaves civis em espaço aéreo português, em consonância com os termos da autorização, é a NAV.
- . Quem controla a entrada de aeronaves militares e de voos de Estado em espaço aéreo português, em consonância com os termos da autorização, é a Força Aérea Portuguesa (FAP).
- . E quem controla a entrada e saída de aeronaves em voos militares ou de Estado, assim como em voos civis, é também a FAP através dos Operadores de Radar.
- . O controlo do espaço aéreo é realizado, portanto, simultaneamente pelas autoridades civis e pelas militares. Para cada voo é confirmada a autorização pelos controladores aéreos civis e militares, respectivamente.
- . Acresce um terceiro controlo do espaço aéreo, realizada pelos Operadores de Radar da Força Aérea Portuguesa, os quais se dedicam EXCLUSIVAMENTE a confirmar a existência de autorização, por qualquer das entidades acima indicadas, de TODAS as aeronaves que entrem em espaço aéreo Português.

À falta de autorização – qualquer seja o tipo de voo – **a aeronave é interceptada e forçada a aterrar, por ordem da Força Aérea Portuguesa**. Por outras palavras, não é possível “simular” uma autorização, seja ela diplomática, ou de outra natureza.



Nesse sentido, não é concebível que um operador arrisque entrar no espaço aéreo português sem autorização, por medo de ver um *slot* recusado. **E ainda menos concebível que o tenha conseguido fazer sem sofrer intercepção por parte da Força Aérea.** Na verdade, autorizações para entrada no espaço aéreo e *slots* são realidades inteiramente distintas uma da outra.

Desta descrição resultam as seguintes **conclusões**:

Ou estas aeronaves civis receberam autorizações diplomáticas, e então importa apurar junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros as razões para este aparente mal-entendido.

Ou receberam autorizações civis por parte do INAC, e nesse caso importa confirmar junto do INAC a existência das referidas autorizações.

Ou, então, elas não receberam autorizações, quer civis ou diplomáticas e, nesse caso, é necessário apurar se se registaram intercepções destas aeronaves em situação irregular.

Finalmente, se nenhum destes cenários se confirma, resta ao Inquérito determinar **o que explica a omissão** por parte da FAP do cumprimento dos procedimentos legalmente estabelecidos pelo Direito Internacional e português.

2.a.2.

Para esclarecer estas contradições torna-se necessário realizar junto do MNE, INAC e FAP as diligências supra referidas, até porque as **duas escalas em Lisboa em que os respectivos voos foram classificados "com o código 222/1/9, que significa voo de Estado estrangeiro/internacional/outros"** (P. 67 do DA), e que por isso precisavam **necessariamente** de uma autorização diplomática emitida pelo MNE, **dizem respeito à aeronave N379P, conhecida como "Guantánamo Express"**, pela frequência com que voa de/para aquela prisão, e operada pela STEVENS EXPRESS, famosa "empresa-fantasma" da CIA (ver ponto 8.1 sobre as operadoras aéreas envolvidas nas "*extraordinary renditions*" e mencionadas no DA).



Nunca esta questão pode ser reiterada vezes demais: **se o MNE nega ter concedido autorizações diplomáticas a estes dois voos, será fácil encontrar a autorização alternativa concedida pelo INAC**, porque nenhuma aeronave entra em espaço aéreo nacional sem autorização de uma das duas instâncias.

O DA, em vez de efectuar diligências no sentido de esclarecer esta importante questão, conclui pela inverosímil explicação da "mentira da operadora para arranjar slot". (ver explicação acima em 2.a.1.)!!

2.a.3.

O DA só refere um exemplo concreto deste **expediente que, como se verá, não tem qualquer consistência**. Trata-se do voo da aeronave N227SV que fez o percurso BEDFORD (USA) – LISBOA – CASCAIS – LISBOA – BEDFORD e aterrou em Lisboa e Cascais nos dias 15 e 16 de Maio de 2005. (Anotar-se que esta aeronave que tinha anteriormente a matrícula N85VM, designadamente quando em 7 de Novembro de 2003 aterrou no aeroporto de Santa Maria, levando dentro Abdurahman Khadr - um dos casos concretos referidos no DA - e uma equipa de agentes da CIA)..

No dia 16 de Maio, o agente de *handling*, A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPessoal LDA, escreve (aparentemente às autoridades aeroportuárias de Lisboa), "*JORGE RODRIGUES... AGRADEÇO APROVAÇÃO POIS É UMA DESLOCAÇÃO URGENTE PARA ENCONTROS COM MINST. DEFESA*".

Continua o DA (na P. 66):

"Da inquirição de FERNANDO MONTEIRO..., concluí-se que tal menção é falsa, consubstanciando-se num mero expediente para obter uma autorização de estacionamento que não veio a ser concedida."

A primeira inconsistência a assinalar é que as conclusões do DA falam, na página 147, de um "**expediente**" utilizado "**de forma abusiva**", pelos "**operadores das aeronaves**". Ora no único exemplo concreto mencionado pelo DA da aparente utilização deste expediente não



estamos perante um **operador de aeronaves** (normalmente americano, nos voos em análise), mas antes um **agente de *handling* português**.

Por outras palavras, para este caso servir de exemplo para a conclusão do DA, teria de ser demonstrado que foi a RICHMOR AVIATION (o operador desta aeronave, segundo o DA, pag. 65) a utilizar o tal expediente de forma abusiva, o que teria, naturalmente, implicações jurídicas diferentes. Mas este não foi o caso, já que FERNANDO MONTEIRO aceita o ónus da culpa.

Permanece, assim, a questão fundamental: se este voo não tinha autorização diplomática para entrar e aterrar em território nacional, porque é que o MP não verificou junto do INAC se este concedeu a autorização? A fl. 67 do DA, que inventaria os voos que aterraram em Lisboa e suas respectivas autorizações, não refere qualquer tipo de autorização para este voo em particular.

Acresce que **não há dados do SEF sobre os "5 passageiros que desembarcaram em Lisboa" em 15. 5. e "não existe indicação quanto ao número de tripulantes"** (ver infra ponto 11 sobre papel do SEF). **Também não é mencionado o *Passenger Manifest* deste voo** (ver ponto 11.4. infra) – **nem o MP aparentemente se interessou por ele.** Perante a ausência de tantos dados decisivos (autorização de entrada em território português, dados do SEF e *Passenger Manifest*), o MP, **em vez de tentar apurar a verdade, tenta ladeá-la, através da inverosímil teoria da "mentira da operadora para arranjar slot"**, que nem sequer suscita um comentário sobre as consequências graves para a **soberania e segurança nacional** se, de facto, se confirmasse que é sequer possível usar este expediente de forma sistemática para ludibriar as autoridades aeroportuárias portuguesas!

2.a.4.



A investigação não apurou também, como devia, se entradas nos registos da NAV como "STS STATE"⁵, "REG/N379P STS/STATE NL N/VOOU"⁶, "STS ATFM EXEMPT APPROVED"⁷, "STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED"⁸, "US STATE DEPARTMENT SUPPORT FLT"⁹, "DEPARTMENT OF STATE SUPPORT"¹⁰, "STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED/STS STATE"¹¹, ou "CFM RT STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED"¹² para inúmeros voos de aeronaves autorizados pelo INAC como voos civis privados, eram, de facto, do conhecimento dos MNE e MDN ou dos Serviços de Informações portuguesas e/ou **se estes códigos garantiam um tratamento especial para as aeronaves em causa e com que fundamento.**

Anotar-se que, a respeito de aviões civis privados utilizados nas "extraordinary renditions", a **Comissão de Veneza**, no já referido Parecer Jurídico (ver 1.1. supra) afirma no parag. 157

"a inspecção de um avião de Estado que se apresentou como avião civil é permitida nos termos da Convenção de Chicago e deve ser efectuada quando há fundamentos razoáveis para suspeitar que o avião pode ser utilizado para cometer violações de direitos humanos".

b. Em relação aos voos militares:

2.b.1.

Segundo o MNE, **a maior parte destes voos teve lugar no âmbito de autorizações diplomáticas genéricas no contexto da Operação *Enduring Freedom* (OEF).**

É importante notar a natureza *sui generis* da Operação *Enduring Freedom*. Trata-se da operação militar liderada pelos Estados Unidos que depôs o regime afegão dos Taliban, no

5 - P. 35 do Despacho de Arquivamento

6 - P. 36 do Despacho de Arquivamento

7- P. 36 do Despacho de Arquivamento

8 - P. 38 e 42 do Despacho de Arquivamento

9- P. 39 do Despacho de Arquivamento

10- P. 31 do Despacho de Arquivamento

11- P. 40 do Despacho de Arquivamento

12- P. 43 do Despacho de Arquivamento



seguimento dos ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001. Esta operação continua hoje no terreno, principalmente no Afeganistão, a levar a cabo missões de contra-insurgência e de combate contra a Al Qaeda. Embora não haja um mandato claro das Nações Unidas para esta operação, a sua legitimidade assenta indirectamente nas resoluções das Nações Unidas 1368 e 1373, ambas de Setembro de 2001, que enquadraram genericamente a resposta da comunidade internacional ao ataque terrorista do 11 de Setembro. [Só a resolução 1662 de Março de 2006 menciona a OEF explicitamente - irrelevante para os voos em causa por desfasamento cronológico].

Nesse sentido, pelos seus contornos operacionais no terreno e pelo seu enquadramento legal, a **OEF é totalmente distinta da missão ISAF**, da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), cujas tarefas consistem essencialmente na estabilização da situação de segurança no Afeganistão, de forma a contribuir para a reconstrução do país, cuja legalidade assenta num mandato explícito do Conselho de Segurança das Nações Unidas, renovado todos os anos, desde 2001.

Finalmente, enquanto a **ISAF é uma missão expedicionária da OTAN** - uma aliança militar que vincula política e juridicamente o Estado português - a **OEF (uma coligação *ad hoc* liderada pelos EUA) não impõe ao Estado português obrigações legais de apoio**, colaboração ou mesmo participação.

As autorizações diplomáticas de aterragem de voos militares concedidas sob a égide da OEF não podem por isso resultar dos compromissos decorrentes de uma aliança militar (a NATO), ou mesmo de um mandato do Conselho de Segurança das Nações Unidas, mas antes de escolhas políticas conjunturais. Por outras palavras, **missões da NATO e das Nações Unidas não voam de/para Guantánamo**, uma base naval dos EUA transformada em campo prisional, onde prisioneiros são mantidos em violação do Direito Internacional, incluindo a sujeição a tortura. Isso mesmo **confirmou o próprio Secretário-Geral da NATO**, em carta que a Assistente entregou à PGR e que consta do processo.

Acresce ainda que a **Comissão de Veneza**, no acima mencionado Parecer Jurídico, sublinha no parágrafo 153:



*"No que respeita às obrigações decorrentes dos tratados dos Estados Membros do Conselho da Europa, a Comissão considera que eles não têm a obrigação internacional de permitir transferências irregulares de prisioneiros ou conceder direitos de sobrevoo incondicionais, para o propósito de lutar contra o terrorismo. Na opinião da Comissão, portanto, os Estados devem interpretar e cumprir as suas obrigações decorrentes dos tratados, incluindo aquelas derivadas do Tratado da NATO e dos acordos sobre bases militares e dos acordos SOFAs, quando forem aplicáveis, de um modo compatível com as suas obrigações de direitos humanos. (...) Mesmo se Estados Membros da NATO assumiram obrigações respeitantes à transferência irregular ou sobrevoo incondicional, a Comissão relembra que se a quebra da obrigação do tratado é determinada pela necessidade de observação de uma norma peremptória (**jus cogens**), não dá lugar a um acto internacionalmente incorrecto. Como sublinhado acima (para.43), **a proibição de tortura é uma norma peremptória.**"*

2.b.2.

Importa, portanto, estabelecer, perante a informação - publicamente disponível, pelo menos desde 2003 - sobre a natureza da prisão de Guantanamo, e para investigação dos crimes dos autos, **em que informação e em que considerações políticas e/ou jurídicas se basearam as autoridades portuguesas para conceder autorizações diplomáticas para aterrarem em Portugal aos voos militares e de Estado, provenientes ou destinados a Guantanamo.**

Esta exigência resulta particularmente reforçada pelo conteúdo do Anexo II¹³ da carta de resposta do MNE (datada de 10 de Março de 2009)¹⁴ aos pedidos de informação do DCIAP. Este Anexo II, intitulado "*Utilização do Espaço Aéreo Nacional e sob Jurisdição Nacional por*

13 – fls. 3394 do Inquérito

14 - fls. 3342 do Inquérito



Aeronaves Estrangeiras, Cívicas e de Estado' explica, no capítulo II (*"Aeronaves Militares e de Estado Estrangeiras"*)¹⁵.

"A) AUTORIZAÇÕES PERMANENTES ANUAIS: Trata-se de uma Blanket Diplomatic Clearance cobrindo diversas categorias de missões pré-definidas...

*As autorizações permanentes anuais concedidas por Portugal aos outros Estados caracterizam-se, em princípio, **por não permitirem o transporte de material contencioso.**" [ênfase dos autores]*

*B) AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS: Também na modalidade **Blanket Diplomatic Clearance**, estão actualmente em curso **duas autorizações genéricas** de sobrevoo do espaço aéreo nacional e utilização da Base das Lajes por aeronaves americanas...: São as Operações "Enduring Freedom" e "Iraqi Freedom". [ênfase dos autores]*

*Estas duas autorizações são **concedidas a título absolutamente excepcional** aos EUA. Portugal não concede autorizações deste tipo a nenhum outro Estado. Elas **permitem o transporte de material contencioso e de pessoas...**" [ênfase dos autores]*

Em primeiro lugar, e perante esta informação, **o MP não pode deixar de indagar junto do MNE sobre a natureza concreta do "material contencioso" que estas autorizações permitem transportar.**

Longe de pôr em causa a particular estreiteza dos laços bilaterais entre Portugal e os EUA, é imperativo **esclarecer se esses laços, neste caso particular, implicavam autorização das autoridades portuguesas para serem levadas a cabo, em território nacional, actividades incompatíveis com o Direito Internacional, com a ordem constitucional da República Portuguesa e com o Tratado da União Europeia.**

Anote-se, a este respeito, o que o Comissário Europeu Franco Frattini sublinhou à assistente Ana Gomes, em carta que lhe enviou a 7 de Dezembro de 2005 (e que consta do processo):

"Were the allegations concerning secret detention centres to be proven, they could constitute a serious breach of the principles on which the EU is based. As



laid down in Article 6(1) TEU, the Union is founded on the principles of liberty, democracy, respect for human rights and fundamental freedoms, and the rule of law, principles which are common to the Member States. All Member States are also bound by their relevant international legal obligations, in particular those deriving from the European Convention on Human Rights and Fundamental Freedoms and the Convention against Torture."

Segundo, tendo em conta a banalidade do transporte de pessoas em voos militares – especialmente no que diz respeito ao transporte de militares americanos entre os teatros de guerra do Iraque e do Afeganistão – importa esclarecer se a referência a uma permissão especial, por parte do Estado português, para o **"transporte de material contencioso E PESSOAS"** contempla – explícita ou implicitamente – a transferência de prisioneiros de, ou para, estabelecimentos prisionais fora da legalidade internacional. E, assim, se o Estado português participou durante vários anos, activa e conscientemente, em violações sistemáticas do Direito Internacional e do Tratado da União Europeia.

2.b.3.

O que é **decisivo para esta investigação**, no entanto, não é simplesmente a descrição dos procedimentos, mas antes a **análise da prática** que deles decorreu. Seguem-se alguns exemplos reveladores.

Os dois primeiros **voos militares** nomeados na lista que consta do Despacho de Arquivamento^[16], **Tuzla-Lajes-Guantánamo [PAT 653]**, no dia **24.12.2002**, e **Guantánamo-Lajes-Incirlik [RCH900Y]**, no dia **18.11.2003**, não são acompanhados de qualquer observação sobre a existência ou natureza de uma autorização diplomática, ao contrário dos voos que se seguem.

2.b.3.1.



Em relação ao caso do **voo PAT 653**, o MNE explica simplesmente que “*nada consta nestes arquivos*”¹⁶ em relação à passagem deste voo por território nacional. Tratar-se-á assim de um **voo fantasma, que “não existiu” politicamente**, tão mais digno de nota porque em operação está um Gulfstream V, um avião de passageiros, com tratamento de avião militar.

2.b.3.2.

Já no caso do voo **RCH900Y**, o DA, por omissão ou esquecimento, não menciona que este voo é feito no contexto da Operação *Enduring Freedom* e que, de acordo com o pedido de autorização americano, “*this mission will move security forces and medical personnel... approx 95 PAX*”¹⁷.

Ora, esta última informação é determinante, **porque revela a prática de troca de informação entre as autoridades militares americanas e o MNE português**. Isto é, os EUA por vezes justificavam a razão operacional para – e o conteúdo dos – voos em causa, mesmo quando estes se inscreviam na “blanket diplomatic clearance” da Operação *Enduring Freedom*. E também é **significativa – num voo militar proveniente de Guantanamo que aterrou nas Lajes, as autoridades portuguesas escolheram não se interessar pela identidade dos 95 passageiros...**

2.b.4.

A prática da troca de informação entre as autoridades portuguesas e americanas é também confirmada pela passagem pelas Lajes de uma **aeronave militar C-32B**, no dia 31 de Julho de 2005. Num exaustivo pedido de autorização de nove páginas¹⁸, do qual nem sequer falta o itinerário completo do avião entre 30 de Julho e 6 de Agosto, consta que “*there will be 10 crewmembers. All crewmembers are US citizens. There will be approximately 10 passengers.*”

2.b.5

16 - P. 3343 do Inquérito

17 - fls. 3358 do Inquérito

18 - P. 3375 a 3384 do Inquérito



Esta prática é igualmente confirmada pelo voo da aeronave **RCHDQ1**, que aterriza nas Lajes vinda de Guantánamo no dia **30.9.2005**, como consta da página 115 do DA, e parte no mesmo dia para o Cairo. **As autoridades espanholas identificaram um dos passageiros deste voo como um cidadão egípcio que estaria a ser "extraditado" para o Egipto.**

Ora, numa **carta de 30 de Outubro de 2008**, que consta dos autos, o MNE comunica à PGR que, no seguimento da concessão de autorização diplomática a este voo ao abrigo da Operação *Enduring Freedom*, **a Embaixada dos EUA informou por via telefónica ao MNE que ia a bordo um prisioneiro.**

Desconhece-se, porém - **o que tem de ser averiguado** - que **diligência fez o MNE para ter a certeza de que o "extraditado" com passagem por Portugal, era legalmente extraditado** em conformidade com a legislação portuguesa e as obrigações internacionais de Portugal em matéria de direitos humanos, além das recomendações da Comissão de Veneza, que, no parag.155 do já referido Parecer Jurídico, diz:

"Os Estados Membros do Conselho da Europa estão sob a obrigação legal de garantir que qualquer pessoa na sua jurisdição (ver parag. 146) goza dos direitos fundamentais internacionalmente acordados, incluindo e nomeadamente não ser ilegalmente privada da sua liberdade pessoal e não ser sujeita a tortura e tratamentos desumanos e degradantes, incluindo em violação da proibição de extraditar ou deportar onde exista o risco de tortura ou maus-tratos".

Estas cautelas são tanto mais pertinentes quanto **o Egipto é, notoriamente, um país onde a tortura é corrente.** Mas desta matéria também não cuidam os autos.

Não deixa, ainda, de ser curioso que o MNE tenha esperado até esta informação ser tornada pública em Espanha - e Portugal - para a comunicar formalmente à PGR, admitindo ter sido avisado pelos EUA da passagem do preso. **É esta a única vez,**



tanto quanto se sabe, que o MNE se pronuncia sobre a identidade e natureza da carga humana (prisioneiros) a bordo de aviões americanos, civis ou militares.

Para todos os efeitos, **este caso demonstra, mais uma vez, a existência de comunicação sobre o conteúdo dos voos em análise entre as autoridades americanas e o MNE – incluindo sobre passageiros.**

2.b.6.

Neste quadro, **é particularmente surpreendente a ausência de informação alegada pelos MNE e MDN sobre a natureza, missão e passageiros, da esmagadora maioria dos voos militares que têm Guantánamo como destino ou origem**¹⁹, nomeadamente sobre o seu contexto operacional específico.

O que revela ou uma **selecção cuidadosa da informação a disponibilizar às autoridades portuguesas por parte das autoridades americanas e/ou um manifesto desinteresse por parte do MNE e MDN em garantir que o território nacional não fosse utilizado** para actividades incompatíveis com o Direito Internacional, o Tratado da União e a Constituição da República Portuguesa.

Este facto é tão mais significativo quanto, como já se viu em 2.b.2. supra, em termos genéricos, **as autorizações a todas estas aeronaves incluem permissão para o "transporte de material contencioso e pessoas"** – o que aponta, no mínimo, para dolo eventual de quem autoriza.

2.b.7.

É particularmente significativo e suspeito, face ao objectivo desta investigação, que tal como decorre dos dados fornecidos pelo DA relativamente às **6 escalas de 5 aeronaves civis**

19- Os pedidos de autorização ao MNE sobre os seguintes voos nada revelam sobre a sua natureza, conteúdo, passageiros ou função: RCH 947 (INCIRLIK-LAJES-GUANTÁNAMO) [P.3365 e 3366]; RCH 914Y (INCIRLIK-LAJES-GUANTÁNAMO) [P.3367-3369]; RCH 924 (INCIRLIK-LAJES-GUANTÁNAMO) [P. 3387-3389]; RCH 353 (INCIRLIK-LAJES-GUANTÁNAMO) [P.3392-3393] e RCH 925 (INCIRLIK-LAJES-GUANTÁNAMO) [P.3372-3374]



mencionadas, que tiveram autorização das autoridades portuguesas para aterrar na **Base das Lajes** (pag. 105 a 112 do DA), **que os respectivos *Formulários de Tráfego sejam totalmente omissos* em relação à especificação do número dos tripulantes e passageiros.**

Estamos **numa Base Militar, operada conjuntamente pelas autoridades portuguesas e americanas: esperar-se-ia que o controlo de quem chega e parte fosse ainda mais rigoroso do que num aeroporto civil.** Não é o caso, relativamente a estes voos civis privados!

2.b.8.

Quanto aos voos militares estrangeiros autorizados a aterrar na Base das Lajes, **não há dúvidas: as autoridades portuguesas não cuidam minimamente de se assegurar de que tais voos não são utilizados para utilizar presos em violação das obrigações internacionais do Estado português em matéria de direitos humanos fundamentais! Mesmo depois de terem sido lançados, em finais de 2005, diversos inquéritos internacionais – incluindo do Parlamento Europeu e do Conselho da Europa – relativamente às “extraordinary renditions” e à cumplicidade nelas de autoridades europeias.**

É isso que resulta, claramente, das declarações feitas pelo actual Comandante português da Base das Lajes/Base Aérea nº 4 (desde Setembro de 2008), **Tenente-Coronel Manuel Maria Mories Dionísio**, declarações constantes do processo a fls. 2733:

*“Quanto às aeronaves enunciadas, **não existe qualquer de número e nomes de militares transportados, bem como de carga, pois aqueles não são, em princípio, fornecidos à FAP.***

Só quando se trata de carga perigosa é que é obrigatório dar conhecimento prévio à FAP do seu transporte”.



2.b.9

É particularmente significativo das falhas da investigação que **a PGR se tenha absterido de aprofundar, junto das autoridades portuguesas e americanas, as questões relativas ao conteúdo de voos militares americanos referenciados como podendo estar envolvidos nas "extraordinary renditions"** e que Portugal autorizou a aterrar na Base das Lajes.

Tal significado resulta não apenas da admissão supra referida do desinteresse das autoridades militares portuguesas pelas pessoas transportadas em quaisquer aviões militares americanos.

Também resulta dos elementos que a assistente entregou à PGR – e que constam do processo em Apenso, a propósito do **"Caso dos 6 Bósnios"** – e que a investigação totalmente negligenciou. Sublinhe-se que se trata de cópias de documentos oficiais militares americanos, que o advogado americano dos 6 argelinos designados por **"Bosnian Six"** fez chegar à Assistente e **que claramente comprovam os planos de transporte de presos agrilhoados, encapuçados e açaimados. Muitos desses presos viajaram feridos, muitos sendo transportados em maca ("litter detainees"), vindos de Incirlik (Turquia) com destino a Guantanamo**, numa série de voos militares americanos em Janeiro e Fevereiro de 2002 – **cujas datas correspondem a vários voos assinalados como tendo aterrado nas Lajes**, na lista da NAV entregue pela assistente.

A negligência da investigação é tanto mais clamorosa quanto os referidos documentos foram publicados na Revista "VISÃO", em Dezembro de 2006, acompanhados de um artigo do jornalista Rui Costa Pinto.

E quanto o próprio DA refere, na pág. 128. *"Os seis mencionados cidadãos terão ido para Guantanamo acompanhados de 28 outros prisioneiros, vindos do Afeganistão. Terão aí chegado a 20 de Janeiro de 2002. O transporte de Tuzla para Guantanamo durou 30 horas. Não se vislumbra qualquer ligação do caso concreto destes seis cidadãos a Portugal e a referência dos seus nomes na documentação entregue fica a dever-se apenas ao facto de*



terem sido transportados num avião que aparece referenciado como tendo efectuado várias escalas em Portugal”

No dia 20 de Janeiro de 2002, um avião militar americano C -141 – como os referidos na documentação entregue - com o call sign RCH317Y, descolou da Base das Lajes com destino a Guantanamo. **O que diligenciou a PGR para apurar junto das autoridades portuguesas – MNE e MDN - ou americanas, de onde vinha esse avião, quando chegara às Lajes e sobretudo que carga e que pessoas trazia a bordo?**

Concluindo, da informação posta à disposição da PGR por parte do MNE, e do que ela revela sobre o contexto normativo e as práticas de concessão de autorizações diplomáticas no contexto da Operação *Enduring Freedom*, só se pode concluir que a falta de clareza na definição de “material contencioso e pessoas”, a tendência das autoridades americanas em não partilhar informação sobre certos voos, e a das autoridades portuguesas de não perguntar nada, nem controlar nada sobre os voos militares americanos que autorizam a aterrar na Base das Lajes, constituem indicações da **forte probabilidade de esses voos terem transferido prisioneiros, de e para Guantánamo e de e para as “prisões secretas” primeiro negadas, mas depois admitidas pelo Presidente Bush em Setembro de 2006, em condições degradantes e em total desrespeito para com o Direito Internacional e o Direito Constitucional e ordinário português.**

3. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual “os autos não contêm elementos de prova que permitam concluir pela prática, em território nacional, de qualquer ilícito de natureza criminal”²⁰

Na verdade, os autos contêm elementos que **não permitem excluir** a prática, em território nacional, de ilícitos de natureza criminal no quadro das *extraordinary renditions*. Mais, **os autos contêm significativos indícios de que foram praticados em território nacional crimes no quadro das *extraordinary renditions*.**

20 - P.146 do Despacho de Arquivamento



Várias deficiências estruturais do Inquérito, algumas das quais serão abaixo analisadas em detalhe, representam obstáculos substanciais ao cabal apuramento dos factos, sem os quais esta investigação ficará **incompleta e frustrada**.

3.1.

Em termos genéricos, **a investigação negligenciou cruzar a informação resultante dos elementos que apurou, com informação publicamente disponível e/ou revelada no contexto dos processos judiciais italiano, espanhol e alemão** relativos a casos de “extraordinary renditions” .

Se tivesse feito esse cruzamento, o MP teria identificado entre os 148 cidadãos americanos listados, vários agentes da CIA, e teria certamente sido levado a questionar **o que estavam a fazer em território nacional**.

Se tivesse feito esse cruzamento, a PGR também facilmente estabeleceria o nexo entre as companhias aéreas listadas na página 146 do DA, notoriamente ao serviço da CIA, e as *extraordinary renditions*.

3.2

A investigação negligenciou a **presença repetida em território português de agentes da CIA** alvos de **mandatos de captura** no contexto dos processos judiciais italiano e alemão (Vide nomes especificados no ponto 7 infra).

3.3.

A investigação aceitou como natural a **total ausência de informação** - ou informação sistematicamente contraditória -, **por parte das competentes autoridades portuguesas**, sobre a identidade, ou mesmo o número de tripulantes e/ou passageiros que aterravam e permaneciam, por vezes vários dias, em território nacional (informação essa indirecta e insatisfatoriamente colmatada com os registos de hotéis).



3.4.

A investigação contentou-se com os testemunhos inconclusivos sobre avistamentos de "presos" na Base das Lajes, sem nada mais diligenciar para apurar da sua veracidade.

O DA, num exemplo de indesculpável desatenção, ignora o depoimento de MARIA MADALENA NUNES DE MELO SOUSA, Oficial de Operações Aeroportuárias no Aeroporto de Santa Maria, que, em Dezembro de 2007²¹, declarou:

"entre Setembro e Novembro de 2007... à noite, recorda que estacionou um avião privado de pequenas dimensões – eventualmente um Falcon, Gulfstream ou de tonelagem equivalente, desconhecendo a matrícula e operador ... Do seu gabinete, a depoente visualizou dois indivíduos, do sexo masculino, a acompanharem um terceiro indivíduo que estava algemado de pés e mãos, que se dirigiam à aeronave. Esses indivíduos, ao que julga, terão saído da aeronave e se dirigido à casa de banho existente na zona internacional, regressando ao avião pouco depois... Não se interessou sobremaneira quanto à natureza do voo em causa, assumindo que se tratava de um transporte de um preso pelas Autoridades Polícias (sic) competentes, não tendo por esse facto comentado essa situação com a sua chefia ou com os seus colegas."

Destas declarações não só não resultaram, aparentemente, quaisquer diligências por parte do MP, como qualquer menção no DA.

3.5.

Assinale-se que a PGR não explorou pistas (por incompreensível estratégia processual, como se assinalou supra em 1.4) que indiciam que crimes de detenção ilegal, tortura e tratamentos degradantes, possam ter tido lugar dentro de aviões estacionados em aeroportos portugueses, ao **não cruzar os dados obtidos na investigação com os elementos fornecidos sobre os nomes e casos concretos de presos fornecidos pelos relatórios da ONG REPRIEVE**, que reúne advogados britânicos e americanos de detidos no quadro

21- P.419-421 do Inquérito



das “extraordinary renditions”. Relatórios que foram fornecidos pela assistente e que constam do processo em Apenso.

3.6.

A investigação não explorou ainda outras **pistas que fortemente indiciam que crimes de detenção ilegal, tortura e tratamentos degradantes podem ter ocorrido dentro de aviões estacionados em aeroportos portugueses.**

Uma dessas pistas é o **anormalmente exagerado consumo de gelo e de refeições** ordenado aos *caterings* de diversos voos que aterraram no Porto, conforme documentados nos autos.

A investigação negligenciou completamente a informação respeitante a estes aspectos que se encontrava entre a documentação fornecida pela Assistente como documentos de trabalho da **Comissão Temporária de Inquérito do Parlamento Europeu** sobre as “extraordinary renditions”. Do processo verbal das audições conduzidas pela CTPE referente ao dia **20 de Abril de 2006**, consta o testemunho do jornalista do *Diário de Mallorca*, **Matiàs Vallés**, que chama a atenção para **as quantidades de gelo anómalas e violadoras das normas da aviação que as tripulações destes voos ordenavam:**

"Quando o avião partiu definitivamente, em finais de Janeiro de 2004, com destino a Washington, que é sempre o destino final dos aviões, antes da sua partida foram comprados 60 kg de gelo no aeroporto de Palma; 30 kg de gelo em cubos, ou seja, 8 sacos com 4 kg de gelo e 30 kg de gelo seco, para 13 pessoas declaradas, num voo directo de Palma para Washington. Segundo nos informaram, essa quantidade de gelo seria suficiente para um voo com 200 passageiros num mesmo avião. Por que razão foi feita esta compra específica, solicitada pelo avião: 60 kg de gelo, uma quantidade que, no caso do gelo seco, excede inclusivamente a quantidade máxima autorizada? Dito de outro modo, que tipo de matéria orgânica transportavam e que era necessário preservar?"



No que respeita ao gelo, embora me incline para partilhar a perplexidade e espanto do senhor deputado Guardans, existiam 30 kg de gelo em cubos – oito sacos de 4 kg - e 30 kg de gelo seco, que é muito mais pesado. 20 kg de gelo seco que, segundo nos disseram, é o máximo autorizado num avião deste tipo, são suficientes para assegurar a refrigeração de alimentos para 200 pessoas (oficialmente eram 13 pessoas) num voo directo de 5 ou 6 horas de Las Palmas para Washington."

Ora, no caso português, abundam exemplos comparáveis que, no mínimo, demonstram que **os dados revelados pela investigação dos autos, são insuficientes para estabelecer categoricamente alguns dos factos mais essenciais para o apuramento da verdade.** Como o **número de pessoas** que desembarcava e embarcava em aeroportos portugueses e se **esse número correspondia** ao dos passageiros e tripulantes nas respectivas aeronaves.

3.6.1.

Um dos mais significativos exemplos deste "buraco negro" de informação é o do voo 2 da lista dos voos que escalam o Porto²². Trata-se de um voo da aeronave **N379P – conhecida pelo "Guantanamo Express"**, operado pela **JEPPESEN DATAPLAN**, que faz **escala no Porto, vinda de Rabat, no dia 15 de Setembro de 2002** e que **parte a caminho do Afeganistão, no dia 17 de Setembro.**

O Formulário de Tráfego regista apenas **5 passageiros**, "sem número de tripulantes declarado". Já o processo *de handling* revela que a "tripulação" foi transportada do Porto para a Póvoa e de volta para o Porto. Segundo a PGR *"não foi possível determinar a unidade hoteleira onde ficou alojada esta tripulação/passageiros"*.

Mas o formulário de *catering* revela que estes **"5 passageiros" encomendaram nove pequenos-almoços e nove almoços²³, juntamente com 12kg de gelo...**

Em nenhuma altura se estabelece categoricamente o número de passageiros (e de tripulantes) deste avião, bem como as suas identidades, com uma excepção: o processo de *handling* é assinado por **MARIA BAETZ – uma agente da CIA sob mandato de captura**

22 - P.36 do Despacho de Arquivamento

23 - Página 1218 do Inquérito



italiano - ver adiante ponto 7, sobre os 148 norte-americanos identificados na investigação dos autos.

3.6.2.

Também significativas são as informações disponíveis sobre os voos da mesma aeronave, o **"Guantanamo Express"**, que escalam o Porto no **dia 19 e 23 de Maio de 2003**, com desembarques e embarque, num trajecto CAIRO-PORTO-ARGEL-PORTO-WASHINGTON.

Em relação ao voo que aterra, no dia 19 de Maio no Porto, diz-nos o MP que o Formulário de Tráfego indica "6 passageiros"²⁴, o processo de *handling* fala de "4 tripulantes e 6 passageiros", o hotel revela **10 nomes diferentes**. Mas o formulário de *handling*²⁵ indica explicitamente um pedido de refeições para **14 pessoas** ("14 people"). Estes 6, 10 ou 14 passageiros (?) **encomendam "30kg of ice"**. A mesma encomenda de *catering* repete-se no dia 22 de Maio, incluindo uma **segunda leva de 30kg de gelo**²⁶. No dia 24 de Maio, as refeições não são as mesmas, mas o apetite pelo gelo permanece inalterado: é encomendada a **terceira dose de 30 kg de gelo**²⁷.

90kg de gelo num espaço de três dias, entre 21 e 24 de Maio, num avião que supostamente leva apenas 10 pessoas...

3.6.3.

No dia **13 de Agosto de 2003**, aterra, no Porto, a mesma aeronave, o **"Guantanamo Express"**, vinda de Washington a caminho dos Emiratos Árabes Unidos.

Quem está, ou quantas pessoas estão a bordo? Quem desembarcou?

Tal como nos voos anteriores, ninguém sabe... O Formulário de Tráfego revela a presença de **5 passageiros**; no Hotel Meridien no Porto ficaram **9 "cidadãos norte-americanos"** e o formulário de *catering* menciona **15 "almoços quentes"**, bem como **10kg de gelo**.

24 - P.38 do Despacho de Arquivamento

25 - Página 1231 do Inquérito

26 - Página 1235 do Inquérito

27 - P.1237 do Inquérito



3.6.4.

No dia 24 de Agosto do mesmo ano, um avião com a matrícula **N313P**, (envolvido no rapto do libanês-alemão **Khaled el-Masri**) aterra no Porto, vindo de Argel, e parte 30 horas mais tarde para Baku, no Azerbaijão.

Também neste caso houve embarque e desembarque de passageiros.

No Formulário de Tráfego "*não se encontra registado o número de passageiros ou tripulantes.*"²⁸; o processo de *handling*, elaborado pelo lado americano, fala de "*total of 6 crew and 12 pax*"²⁹, a factura de *catering* indica **refeições para 12 pessoas** e o hotel revela uma pernoita de 6 "*cidadãos norte-americanos*"... Desta vez, o consumo de gelo foi relativamente modesto: 2 kg.

Mas entre os passageiros identificados neste voo, contam-se **três agentes da CIA alvos de mandatos de captura** italianos e alemães. (vd. ponto 7 infra).

3.6.5.

No dia 29 de Outubro de 2003, a aeronave **N379P** (ou seja, mais uma vez o "**Guantanamo Express**"), vinda de Bagdad, aterra no Porto e parte para Washington no dia seguinte.

Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Mas mais uma vez, a informação disponível ofusca, mais do que revela, sobre a carga humana do avião.

O Formulário de Tráfego regista "*6 passageiros à chegada e 5 passageiros à partida*"³⁰; o processo de *handling* fala de "*4 crew – 6 pax in/6 pax out*", o SEF-Porto (normalmente ausente) desta vez identifica *5 passageiros americanos*, e o hotel revela a presença de 9 "*cidadãos norte-americanos*".

Finalmente, a factura de *handling* indica **15 "almoços quentes" e 15 kg de gelo.**

28 - P.43 do Despacho de Arquivamento

29 - P.1251 do Inquérito

30 - P.45 do Despacho de Arquivamento



3.6.6.

A lista poderia prosseguir, mas dá-se só mais um exemplo ilustrativo da confusão generalizada no domínio das identidades e números de passageiros/tripulantes destas aeronaves.

O omnipresente "**Guantanamo Express**" (aeronave **N379P**) chega ao Porto no dia 2 de Dezembro de 2003, vindo de Rabat. No dia seguinte parte para Washington.

Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

O Formulário de Tráfego menciona apenas *5 passageiros*. Como "*no processo de handling... não existem indicações quanto à identificação dos tripulantes/passageiros, nem unidade hoteleira utilizada*", o MP conclui que "*presumivelmente terão sido [quem? quantos?] transportados para a cidade do Porto.*"³¹

A factura de *handling* refere **12 "almoços quentes" e de 10kg de gelo**.

3.6.7.

Os exemplos acima descritos não representam uma lista exaustiva dos voos em que são encomendadas quantidades anómalas de gelo³².

Mas todos estes voos têm em comum:

1. uma **desproporção, por vezes superior a 100%, entre números de passageiros/tripulantes declarados e refeições pedidas** (sendo as refeições sempre superiores);
2. **encomendas de gelo inexplicáveis, a menos que se quisesse preservar uma qualquer matéria orgânica, impedindo que ela inche ou se decomponha;**
3. acima de tudo, **dados ausentes, ou contraditórios, sobre os números e as identidades dos tripulantes e dos passageiros.**

A investigação não cuidou de explicar que tipo de matéria orgânica iria ser acondicionada com tanto gelo.

31 - P.47 do Despacho de Arquivamento

32 - Na página 1317 do Inquérito, por exemplo, que diz respeito ao catering do voo Gander-Porto-Atenas, (que faz escala na cidade portuguesa no dia 28 de Junho de 2005), também é referida a quantidade de 7kg de gelo para uma tripulação que, de acordo com os dados recolhidos no hotel, não ultrapassa as quatro pessoas.



Não será este um alarmante indício de que os presos poderiam ser deixados, sedados e feridos ou contundidos, ou ainda mortos, nos aviões durante as noites em que os acompanhantes e tripulação se instalavam em hotéis no Porto?

Esta absurda quantidade de gelo é significativa e exige investigação, em paralelo com o **excessivo número de refeições** que eram embarcadas relativamente ao número declarado de tripulantes e passageiros, e face aos **testemunhos contraditórios** de vários dos funcionários dos «handlers» no Porto, a quem era proibido que se acercassem dos aviões (e que contam nos autos relatos muito diferentes do que contaram à Assistente e ao jornalista Micael Pereira, conforme registado em diversos artigos seus publicados no EXPRESSO).

3.6.8.

Importa, neste quadro, sublinhar a informação revelada pela testemunha FLORINDO DE JESUS FERNANDES, funcionário da CLA – Catering Linhas Aéreas Lda., desde Junho de 1999. Ouvido, no dia 29 de Maio de 2008, os autos registam que:

"Tendo-lhe sido mostrada a guia de remessa que consta nos autos, que (sic) para que efectuasse uma pequena análise, referiu que ali consta o fornecimento de dez refeições, presumindo que no interior da aeronave se encontravam dez pessoas, podendo neste número estar incluída a tripulação."

FLORINDO DE JESUS FERNANDES referia-se, neste depoimento, a um voo da aeronave **N379P. o "Guantanamo Express"** que aterrou no Porto, vinda de Argel, no dia 6 de Junho de 2003, e que partiu, no dia seguinte, para Washington.

Em relação a este voo civil privado (que se apresenta classificando-se de "STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED/STS STATE), o Formulário de Tráfego fala de "5 passageiros à chegada [ao Porto]" e "6 passageiros à saída [do Porto]" e nada indica nada sobre tripulação³³.



3.6.9.

Igualmente importante é o depoimento de ARMANDO JOSÉ COELHO DUARTE³⁴, a propósito de um voo da aeronave **N4476S**, (um 737, avião de grande envergadura, que antes tinha a matrícula **N313P** (quando foi instrumental no rapto de **Khaled-Al-Masri**)) vinda de Baltimore e a caminho de Cartum, no Sudão, comandada pelo **Comandante James Fairing**³⁵ (agente da CIA alvo de um mandato de captura no contexto da investigação alemã sobre as "extraordinary renditions" –vd. ponto 7 infra).

ARMANDO DUARTE, "preparador/embalador" que "exerce funções há cerca de 24 anos",

"recorda que foi recebido à porta dos passageiros por um elemento da cabina, **tendo-lhe sido solicitada a entrega do catering na própria escada, razão que reputou estranha e anormal**, pois em aeronaves com a mesma tipologia, acede geralmente ao interior onde procede a entrega de alimentos.

Referiu que, em virtude de dominar a língua inglesa, é o funcionário da CLA [empresa de catering] escolhido para se deslocar a aeronaves presidenciais e militares (geralmente aviões de grande envergadura). **Nunca lhe foi vedada a entrada nesses aparelhos, mesmo que tivesse que se submeter à passagem de um detector de metais à entrada da aeronave, nem nunca entregou catering na escada de acesso (em aeronaves de grande dimensão), excepto no caso relatado.**"³⁶

Curiosamente, ainda segundo a inquirição,

"observado para se pronunciar sobre a guia de remessa 505835, datada de 22.5.2005, referente ao abastecimento de catering da aeronave com a matrícula N4476S, constante dos autos, e instado a esclarecer se reconhece a assinatura nela aposta, disse que apesar de constar nesse documento o seu nome: "DUARTE", essa não é a sua assinatura" e "presume que o seu nome tenha sido escrito na guia pela sua chefia."

34 - P.1549-1551 do Inquérito

35 - P.54-55 do Despacho de Arquivamento

36 - P.1550 do Inquérito



Mais uma vez, **a informação constante do processo revela um esforço considerável, por parte dos tripulantes das aeronaves em causa, de ocultação dos números de passageiros e das suas identidades.** Trata-se, neste último caso em particular, de uma situação considerada **anormal** por um funcionário com 24 de anos de experiência. Mas, apesar disso, não suscitou, por parte do MP, quaisquer comentários ou demais diligências...

3.6.10.

Por vezes, como no caso do voo da aeronave **N8068V - que não é outro senão o famoso N379P, o "Guantanamo Express", agora recristado** - que aterriza no Porto no dia 9 de Julho de 2004³⁷, o processo de *handling*, para além do nome do comandante, até revela a identificação da tripulação.

Neste caso, por exemplo, apesar de não haver lugar a embarque ou desembarque, o processo revela que um dos tripulantes é **Alan Oletta, agente da CIA** que por várias vezes é nomeado em voos juntamente com agentes alvo de mandato de captura alemão, no contexto do inquérito judicial naquele país sobre as *extraordinary renditions*.

3.6.11.

Fica, assim, demonstrada a **importância dos formulários de *handling*** como fonte de informação sobre os **números** e a **identidade das pessoas** que aterram, desembarcam, e por vezes, pernoitam, em território nacional.

É, por isso, **fundamental esta informação estar disponível para todos os aeroportos** onde aterraram os voos em causa.

No entanto, **22 desses voos escalaram o aeroporto de Santa Maria, nos Açores, muitos deles vindos de, ou a caminho de, Guantánamo, sem que existam em arquivo processos de *handling* disponíveis sobre quase todos estes voos.**

A fls. 435 dos autos, avança-se com uma explicação, no mínimo inverosímil, que merece ser aqui citada:

37 - P.50 do Despacho de Arquivamento



"em consequência das intempéries ocorridas na ilha de Santa Maria, que provocaram inclusivamente a ruína parcial do hangar utilizado pela SATA, os processos [de handling] de 2002 e 2003 foram destruídos, não sendo, igualmente, exequível a busca e entrega de documentação respeitante a 2004 e 2005. No hangar utilizado pela SATA, constatou-se inexistirem condições de armazenamento e organização dos processos de handling."

E assim, sem um comentário, constata o DA que fontes fundamentais para o apuramento da verdade neste Inquérito terão sido vítimas dos elementos e de uma política de arquivo de documentação pouco cuidada... **Importa, por isso, determinar**, por que razão não seria exequível a busca e entrega de documentação respeitante a 2004 e 2005, para se apurar da sua realidade.

3.6.12.

Finalmente, ainda sobre a importância da informação reunida pelas equipas que providenciam apoio técnico aos aviões nos aeroportos, especialmente nos casos em que só existe escala técnica, importa sublinhar as contradições de dois Técnicos de Tráfego de Assistência em Escala (TTAE) que trabalham no Aeroporto Sá Carneiro, no Porto.

Enquanto PAULO MANUEL JESUS CERQUEIRA explica³⁸ que *"nunca presenciou ou vivenciou situações anómalas, por exemplo as tripulações não deixarem entrar no avião o TTAE"*, JOÃO ROGÉRIO PEREIRA AZEVEDO, com 20 anos de experiência na mesma área, declarou³⁹ que *"por vezes, quando se tratava de mera escala técnica para reabastecimento, o comandante do avião podia decidir que ninguém ia a bordo"*.

Contradição que se impõe esclarecer, no **mínimo acareando as duas testemunhas**.

4. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual: "Na verdade, apurou-se unicamente que terá ocorrido o transporte de deportados, oriundos do Canadá,

38 - P. 921 a 923 do Inquérito

39 - P. 927 a 929 do Inquérito



um no Aeroporto de Santa Maria (Said Jaziri) e outro não identificado (presumivelmente de nacionalidade portuguesa), através da Base das Lajes”⁴⁰

De facto, o caso do imã **Said Jaziri** está bem documentado como um deportado do Canadá. O inquérito inclui elementos que o demonstram conclusivamente⁴¹. **Mas o inquérito não cuida de apurar se o “deportado” foi legalmente deportado**, conforme os fundamentos que se enunciaram acima a propósito do preso “extraditado” egípcio que passou por Portugal, como foi admitido pelo MNE (vd. ponto 2.b.5. supra). É que a Tunísia, país para onde terá sido deportado, é um país que **notoriamente pratica a tortura**.

Mas nada há na investigação que esclareça quem é o suposto “deportado” através da Base das Lajes.

O testemunho em que se baseia o DA para concluir que se trata simplesmente de um “deportado” é de LUÍS FILIPE DAS NEVES LOPES, coordenador de gestão aeroportuária na aerogare civil das Lajes, desde 2002⁴², que declarou:

1. Assistiu a uma saída de um preso de uma aeronave civil – um “*voo ambulância*” - que fez escala técnica nas Lajes;
2. a “*aeronave, proveniente de St.John's - Canadá e com destino a Lisboa, transportava sete passageiros entre os quais um preso*”⁴³;
3. viu “*a saída de tal preso da aeronave... acompanhado de uma enfermeira e de um elemento das forças da segurança, presume canadiano, que se dirigiu às instalações sanitárias, após o que embarcou de novo.*”
4. “*Tal indivíduo vestia um fato-de-macaco cor de laranja e encontrava-se algemado nas mãos e nos pés.*”
5. “*Segundo sabe, tratou-se de uma mera deportação do Canadá para Portugal de dois indivíduos de nacionalidade portuguesa, apesar de só ter visto um dos detidos.*”

Estas declarações suscitam as seguintes questões:

40 - P.146 do Despacho de Arquivamento

41 - P.596 a 600 do Inquérito e P.20 do Despacho de Arquivamento

42 - P.137 do Despacho de Arquivamento

43 - P.138 do Despacho de Arquivamento



- a. O facto de a aeronave ter origem no Canadá não significa automaticamente que se trate de um avião operado pelas autoridades canadianas.
- b. A data deste avistamento é 17 de Maio de 2002⁴⁴. **Importa confirmar junto das autoridades judiciais e/ou policiais portuguesas se houve, nessa altura, uma deportação de cidadãos portugueses a partir do Canadá. Os autos não incluem as diligências necessárias para confirmar (ou infirmar) a interpretação do avistamento apresentada por Luís Lopes;**
- c. Se o inquérito foi capaz de produzir elementos – documentos da PSP e diligências da PJ – que permitem classificar categoricamente o caso de **Said Jaziri** em Santa Maria como sendo de “deportação”, por que é que, em relação ao caso das Lajes, o DA só avança com um depoimento ambíguo?
- d. Mais importante, o DA não reproduz dois elementos essenciais, que constam do inquérito, para avaliar a natureza deste “voo ambulância” e deste prisioneiro:

1. Luís Lopes também declarou que *“a Direcção da Aerogare Civil fora alertada (desconhecendo a entidade que alertou) que naquela aeronave era transportado um preso altamente perigoso”*.⁴⁵

2. O inquérito inclui, a fls. 81/82, uma **carta do Gabinete do Chefe de Estado Maior da Força Aérea, datada de 15 de Janeiro de 2007**, de resposta a um pedido de informação da Assistente sobre voos-ambulância. O seu conteúdo é relevante:

“O “voo ambulância” referente ao avião civil com matrícula C-FICU, operado pela empresa CRITICAL CARE INTERNATIONAL escalou as Lajes em 12 de Novembro de 2003. No universo dos anos 2002 e 2003, escalou as Lajes mais um voo do mesmo tipo em 1 de Maio de 2002. Também escalaram as Lajes, com regularidade, aviões militares ambulância da USA [United States Air Force].”

Deste parágrafo da carta do gabinete do CEMFA, que faz um levantamento exaustivo dos “voos ambulância” – civis e militares – que escalaram as Lajes em 2002 e 2003, **não consta**

44 - P.2738 do Inquérito

45 - P. 2738 do Inquérito



qualquer referência ao “voo ambulância, com a matrícula C-FPRP, da Ski Service Lifeguard” que “fez uma escala técnica na (sic) Lajes” no dia 17 de Maio de 2002 e que é mencionada por Luís Lopes⁴⁶.

Concluindo, para além do testemunho de Luís Lopes, não é referido no inquérito qualquer dado que permita identificar esta aeronave, o número de passageiros ou prisioneiros a bordo, a sua nacionalidade, ou a natureza do seu encarceramento. Para além disso, **a Força Aérea não parece ter registo deste voo – um voo fantasma!**

Mas nenhum destes elementos intrigantes resultou, como devia, em diligências esclarecedoras por parte do MP. Pelo contrário, o DA, longe de esclarecer a natureza incompleta da informação a respeito deste voo e deste prisioneiro, julga poder concluir que se apurou *“unicamente que terá ocorrido o transporte de deportados, oriundos do Canadá”*⁴⁷. (De assinalar também o facto de o DA, no contexto deste voo, remeter para fls. 419 dos autos, onde não existe qualquer informação relevante.)

5. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual “Por outro lado e, ainda, no que se refere à utilização da Base Aérea das Lajes, nos Açores, terão (SIC) ocorrido, ao que os autos indiciam, transporte de militares norte-americanos, em situação de detenção, provavelmente oriundos de cenários de guerra.”

O próprio tom especulativo desta conclusão indica a natureza incompleta da informação que a sustenta. Também neste caso, as conclusões do MP assentam em testemunhos incompletos, contraditórios e/ou ambíguos, sem que, aparentemente, tenham sido feitas quaisquer diligências - junto de autoridades americanas ou portuguesas - para apurar os factos em causa.

O MP poderia, por exemplo, ter verificado **como são fundamentadas as autorizações de voos que se destinam ao transporte de militares norte-americanos em situação de**

46 - P.2738 do Inquérito

47 - P. 146 do Despacho de Arquivamento



detenção e comparar com autorizações concedidas a outros voos militares que se suspeita tenham servido para o transporte de prisioneiros não militares.

5.1.

De considerável relevância para a investigação, são as contradições entre a informação comunicada à PGR pela assistente Ana Gomes sobre o teor da sua conversa com **Aranda da Silva**, jornalista da agência LUSA na Ilha Terceira, e as posteriores declarações do mesmo.

A assistente Ana Gomes diz que **Aranda da Silva** lhe comunicou que:

1. "Numa noite de sexta-feira do ano de 2004" "assistiu a uma *transferência de pessoas... de um avião militar para um autocarro*"⁴⁸;
2. Estes presumíveis prisioneiros deslocavam-se "*como se estivessem acorrentados, de um avião militar para um autocarro*"⁴⁹.

A assistente Ana Gomes qualificou **Aranda da Silva** como a "*peessoa que poderá prestar melhores esclarecimentos, já que terá presenciado, ele próprio, uma operação de transferência de prisioneiros*"⁵⁰.

Já **Aranda da Silva** declara o seguinte:

1. Nunca viu "*um prisioneiro em tal local*"⁵¹;
2. Afirma, "*no entanto, que, em determinada ocasião, estando nas imediações da Base das Lajes, viu sair de um avião, que acabara de aterrar, um grupo de seis indivíduos que se movimentavam em fila indiana, sensivelmente à mesma distância uns dos outros, em passo cadenciado, tipo "corrida em formação militar", na direcção de um autocarro que os recolheu*";
3. No entanto, "*realçou que, nessa ocasião, não visualizou qualquer indivíduo acorrentado, ou algemado, nem, por qualquer outra forma, manietado*";

48 - P.136 do Despacho de Arquivamento

49 - Um dos voos militares dos 12 mencionados nesta investigação calha numa sexta-feira de 2004 (voo número 3: AME 4554, Guantánamo-Torrejón, no dia 13.2.2004).

50 - P.142 do Despacho de Arquivamento

51 - P.142 do Despacho de Arquivamento



4. Prossegue o despacho explicando que *"esta situação foi encarada por [Aranda e Silva] como tratando-se de militares norte-americanos, presumivelmente em situação de detenção por violação da disciplina militar"*.

Confrontado com as palavras da assistente Ana Gomes, **Aranda da Silva** *"declarou nunca lhe ter descrito aquela situação como se [sic] tratasse de uma qualquer operação de transferência de presos"*.

Estas declarações suscitam à assistente as seguintes questões:

- a. Por que não foram envidados esforços para tentar estabelecer mais exactamente qual a *"determinada ocasião"* em que estes acontecimentos tiveram lugar? Começando pelo ano de 2004, referido pela ora requerente, poder-se-ia confirmar junto do Comando da Base Aérea nº4 (Base das Lajes), se de facto há uma coincidência entre a localização cronológica do avistamento de **Aranda e Silva** e um encarceramento de soldados americanos por motivos disciplinares⁵².
- b. As declarações de **Aranda e Silva** contêm uma contradição fundamental. Se por um lado diz que *"não visualizou qualquer indivíduo acorrentado, ou algemado, nem, por qualquer outra forma, manietado"*, imediatamente a seguir refere que encarou a situação como sendo *"de detenção por violação da disciplina militar"*. Se não havia qualquer sinal aparente de coacção, o que levou **Aranda e Silva** a concluir que se estava perante uma *"detenção"*?
- c. **Aranda e Silva** não declara categoricamente que avistou militares americanos. O despacho salienta antes o carácter especulativo desta afirmação (*"situação foi encarada por... presumivelmente em situação de detenção"*)
- d. O depoimento de **Aranda da Silva** não vale assim apenas por aquilo que é dito, mas também por aquilo que não é dito: **não foram avistados uniformes americanos**, já que tal facto teria permitido concluir categoricamente que se tratava de soldados americanos.

52 - Página 137 do Despacho: *"a única instalação de detenção existente na BA 4 [encontra-se] no Centro de Controlo de Segurança e Defesa da BA 4, destinada exclusivamente a militares norte-americanos e portugueses que violem normas internas e por períodos de cura [sic] duração, sendo que estas instalações nunca foram utilizadas para outros fins para além dos referidos."*



e. Tendo em conta a pouca informação disponível e a insistência de **Aranda e Silva** na ausência de sinais exteriores de coacção, parece abusiva a conclusão de que se tratava de *"militares norte-americanos, presumivelmente em situação de detenção por violação da disciplina militar"*. Por outras palavras, **como é que Aranda da Silva adivinha que se trata de militares americanos e, mesmo sendo esse o caso, porque conclui ele que se trata aqui de uma detenção por razões disciplinares?**

f. Tendo em conta as contradições e lacunas nas declarações de Aranda da Silva e as discrepâncias em relação à versão da ora requerente, a única conclusão possível diz respeito à necessidade imperativa de aprofundar a investigação, **incluindo a reinquirição de Aranda da Silva**, no sentido de apurar o que, de facto, foi visto.

g. Acresce que **foi Aranda da Silva quem facultou à Assistente, sem lhe pedir confidencialidade, a informação que ela relatou à PGR, ligando-a a uma possível operação de "extraordinary rendition" de prisioneiros**. Confrontado então pela Assistente por que razão, como jornalista, não havia na época escrito sobre o caso, **Aranda da Silva** justificou-o por ninguém então falar ou ter conhecimento sobre as "renditions". Só no último ano o assunto ganhara relevo e por isso só então relacionara o que vira numa noite de 2004, com uma eventual operação de "rendition".

h. Tendo em conta a importância deste depoimento, **não se entende a falta de insistência da investigação do MP em estabelecer mais exactamente o que Aranda da Silva testemunhou**. Nem se compreende que aparentemente dê mais credibilidade à nova interpretação que **Aranda da Silva** faz do que viu, do que aquilo que declarou a Ana Gomes, Rui Costa Pinto, Micael Pereira e, possivelmente, a outros jornalistas.

i) **A assistente rejeita totalmente que tenha distorcido o que Aranda da Silva lhe contou em Janeiro de 2007 – Aranda da Silva é que, interrogado pelos investigadores, distorce o que contou à Assistente e a jornalistas** que com ele então falaram sobre o assunto, incluindo Rui Costa Pinto e Micael Pereira.



5.2.

Já **José Armando Martins Mendes**, jornalista, "*declarou que, entre os anos 2004 e 2006, pessoa que não identifica, lhe relatou que se estava a proceder a um transporte de prisioneiros na Base das Lajes*"⁵³.

Afirma que avistou (encontrando-se "*no seu próprio automóvel... sempre em movimento*"):⁵⁴

1. "*Indivíduos que, ao que julga, estavam amarrados, em fila indiana*"
2. "*O perfil dos indivíduos não correspondia ao paradigma difundido do indivíduo árabe [sic]*"
3. "*Seriam, pela sua percepção, militares norte-americanos detidos, em trânsito, com destino a uma prisão militar dos Estados Unidos da América*"

Estas declarações suscitam as seguintes questões:

- a. José Martins Mendes, num carro em andamento, **não é capaz de estabelecer categoricamente** se os indivíduos "*estavam amarrados*"
- b. José Martins Mendes, num carro em andamento, **é capaz de estabelecer categoricamente** que "*o perfil dos indivíduos não correspondia ao paradigma difundido do indivíduo árabe*", exercício particularmente difícil tendo em conta a subjectividade do objecto
- c. José Martins Mendes não tem a certeza absoluta de ter visto indivíduos amarrados, mas, tal como Aranda e Silva, sem nunca fazer referência a elementos distintamente "americanos" na indumentária dos indivíduos em causa, sente que pode especular que "*seriam, pela sua percepção, militares norte-americanos detidos*", indo até ao ponto de se pronunciar sobre a natureza da sua passagem pelas Lajes e até do seu destino final!

Este depoimento suscita, *mutatis mutandis*, comentários idênticos aos que se fizeram sobre o testemunho de Aranda e Silva, **exigindo a reinquirição**.

6. Regista-se a conclusão do DA, segundo a qual "No entanto, há que referi-lo, esta investigação permitiu confirmar a passagem pelo território nacional das

53 - P.143 do Despacho de Arquivamento

54 - P.143 do Despacho de Arquivamento



aeronaves mencionadas pelas assistente [Ana Gomes] e na identificação de 148 tripulantes, ou passageiros.⁵⁵

Significa esta passagem que os dados em relação aos voos avançados pela Assistente Ana Gomes se confirmam, incluindo uma **lista da NAV de 94 voos, na maioria militares, de e para Guantánamo, escalando aeroportos portugueses**, autorizados por Portugal entre 12 de Janeiro de 2002 e 24 de Junho de 2006, **lista que o governo português não disponibilizou ao Parlamento Europeu e à Assembleia da República**, apesar das insistências da Assistente e do CTPE.

6.1.

O MP não cuidou de se debruçar, porém, **sobre o facto anómalo de ser a Assistente Ana Gomes quem providenciou essa lista e não o Governo português** – em contradição com as repetidas declarações garantindo fornecimento ao PE e à AR de todas as informações pedidas neste âmbito. Nem cuidou o MP de averiguar **as razões pelas quais esta lista não foi disponibilizada, nem o que essa omissão visava obnubilar**.

6.2.

Por outro lado, **o MP não cuidou de identificar as razões pelas quais o SEF, em 2006, se recusou a dar ao Parlamento Europeu as listas de passageiros e tripulações – precisamente os passageiros e tripulações cujas identidades a investigação agora revela**.

Em resposta a insistentes pedidos do PE e da Assistente Ana Gomes, indagando sobre as identidades dos tripulantes e dos passageiros de vários voos que também constam da investigação da PGR, o SEF declarou, no documento que entregou à Delegação do PE que se deslocou a Lisboa em 6.12.2006 (documento datado de 5.12.06), de forma reiterada que **"de acordo com a informação disponível foram identificados cidadãos americanos, nenhum preenchendo o perfil cuja pesquisa está a ser solicitada ou realizada pelo**

55[57] P.146 do Despacho de Arquivamento



Parlamento Europeu." E com essa justificação recusou-se facultar esses dados à delegação do PE.

Se o SEF não tivesse recebido instruções políticas para não revelar estes nomes, já em 2006, podia ter-se chegado à conclusão incontornável, agora suscitada pela publicação, por parte do despacho de arquivamento, da lista de 148 nomes de cidadãos americanos envolvidos nos voos assinalados, que vários agentes da CIA, nomeadamente indivíduos alvos de mandatos de captura italianos e alemães, passaram por Portugal nestes voos.

O que nos leva à subsequente conclusão do DA.

7. É inaceitável a conclusão do DA, segundo a qual "Não se exclui, nem se pode excluir, que estas 148 pessoas possam estar ligadas, directa ou indirectamente, às autoridades norte-americanas e, em concreto, às actividades da CIA. Mas não se logrou demonstrar tal relação."⁵⁶

Como já foi atrás referido, **a investigação do MP ignorou as conclusões dos inquéritos judiciais alemão e italiano sobre a mesma matéria que, aliás, resultaram em mandatos de captura para 13 e 26 cidadãos americanos**, respectivamente.

7.1.

Ora, 7 dos 13 agentes da CIA sob mandato de captura alemão aparecem entre os nomes dos tripulantes dos voos civis que aterraram em Portugal⁵⁷ – vd supra 3.5.10 e 7.5 e 7.6 infra.

56 - P.146 do Despacho de Arquivamento

57 - Eric Hume/Eric Fain/Eric Fair; James Fairing; Michael Grady; Lyle Lumsden; Walter Richard Greesbore/Walter Greenbore; Jane Payne/Janet Elizabeth Payne; Charles Bryson; James Michael O'Hale/James O'Hale. Estes são os nomes que constam dos mandatos de captura, mas muitos deles são falsos.



7.2.

Também há um nome da lista de mandatos captura italianos que aparece recorrentemente em Portugal (ver 7.4. infra).

7.3.

O MP nunca os identifica como agentes da CIA, nem atenta nas suas repetidas estadias em território nacional, apesar de isto ser de suprema importância para poder responder à questão crucial deste inquérito: "*apurar se foram ou não praticados, em território nacional, transportes de indivíduos, na condição de prisioneiros, enquadráveis nas "extraordinary renditions", actos ilícitos tipificados criminalmente como actos de tortura, ou tratamentos degradantes e desumanos.*"⁵⁸

7.4.

A pag. 36 é referida a aterragem no **Porto**, no **dia 15.09.2002**, pelas 22.20h, da aeronave civil **N379P**, conhecida por "**Guantanamo Express**", vinda de **Rabat (Marrocos)**, **partindo no dia 17.9.2002**, às 4.46h, com destino a **Cabul (Afeganistão)**.

Vários aspectos importantes distinguem este voo:

1. Trata-se de um dos voos da **JEPPESEN DATAPLAN** (ver supra a ambiguidade da investigação do MP sobre esta empresa e seu historial).
2. **A assinatura na guia de abastecimento de catering é de MARIA BAETZ⁵⁹ [61]**, aliás, **Monica Courtney Adler**, agente da CIA, objecto de um

58 - P.7 do Despacho de Arquivamento

59 - A Comandante BAETZ/Comandante MARIA BAETZ/MARIA LUANA BAETZ é referida nas páginas 29, 36, 43-44 e 54 do despacho. Ela e *Monica Courtney Adler*, que consta da lista de agentes da CIA alvo de mandato de captura no processo italiano, são, muito provavelmente, uma e a mesma pessoa

Ver <http://www.statewatch.org/cia/documents/conections-cia-spain.pdf>, mas também <http://www.statewatch.org/cia/documents/press-coverage-of-inquiry-27-04-06.pdf>



mandato de captura no âmbito do processo italiano das *extraordinary renditions*.

3. Refere o despacho do MP que "no formulário de tráfego estão registados **5 passageiros**, sem número de **tripulantes** declarado". No entanto, "*consta a indicação de transporte de **tripulação** entre PORTO - PÓVOA - PORTO*". [meus ênfases] **O MP não explica esta contradição.**

4. O DA regista: "*Segundo a NAV... existe em observações a indicação de operação dessa aeronave, no dia 14.9.2002, REG/N379P STS/STATE NL N/VOOU.*" Estamos, portanto, **diante de um voo civil privado que se auto-intitula "de Estado", mas não pede autorização de aterragem ao MNE/MDN.**

5. Acima de tudo, há três importantes elementos de informação que estão ausentes (ao contrário do que acontece com a maior parte dos outros voos civis em que há desembarque e posterior embarque):

- a. Quantas pessoas saíram do avião?
- b. Quem eram? Por que é que o SEF não registou os nomes das pessoas que desembarcaram do avião e que passaram mais de 24 horas em solo português?
- c. Onde é que estas pessoas ficaram entre as 22.20h de dia 15.9 e as 4.46h de dia 17.9. O MP explica de forma lacónica que "*não foi possível determinar a unidade hoteleira onde ficou alojada esta tripulação/passageiros*".

7.5.

A pag. 43/44, é referida a aterragem, no dia 24.08.2003, pelas 02.28h, da aeronave **N313P** (implicada no rapto de **Khaled-El Masri**), vinda de Argel (Argélia), partindo no dia 25.08.2003, às 8.14h, com destino a Baku (Azerbaijão).

Este voo é especial:

a). Dos seis tripulantes identificados, CINCO são agentes da CIA e alvo de mandatos de captura no contexto das investigações italiana e alemã. A saber:



- 1.1 JAMES FAIRING⁶⁰ (investigação alemã)
- 1.2 MARIA LUANA BAETZ (investigação italiana)
- 1.3 JANET ELISABETH PAYNE (investigação alemã)
- 1.4 CHARLES BRYSON (investigação alemã)
- 1.5 WALTER GREENBORE (investigação alemã)

b). De acordo com a PGR, o manifesto diz "*6 crew - 12 pax in/0 pax out*". E de facto, seis tripulantes - incluindo os três agentes acima referidos - pernoitam no Hotel MERIDIEN.

Não fica claro o destino das outras 6 (ou 12?) pessoas referidas no manifesto, nem o MP se preocupa em investigar esta discrepância.

c). Dos dados recolhidos no Hotel MERIDIEN, consta o que segue:

*"JAMES FAIRING ... (nascido em Nova Jersey - EUA a 23.04.1955, titular do passaporte 055070053, (Britânico. **Presumível erro do Hotel na qualificação de nacionalidade**) emitido em São Francisco e válido até 29.07.2009."* [meus ênfases]

Se o MP tivesse efectuado um simples *Google* do nome **JAMES FAIRING**, rapidamente descobriria que, por detrás deste nome falso, se esconde **James K**, de Johnston County, Carolina do Norte, **alvo de um mandato de captura das autoridades alemãs por causa do "caso el-Masri"**⁶¹. Se o tivesse feito, os procuradores provavelmente não teriam ficado surpreendidos pelo facto de este cidadão americano se apresentar em Portugal com um passaporte de uma terceira nacionalidade...⁶²

60 - <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,490514,00.html> e também <http://www.spiegel.de/international/0,1518,438371,00.html>. JAMES FAIRING reaparece nas páginas 55, 59 e 60 do Despacho. O seu nome verdadeiro é James Kerouac. Ver http://www.reprive.org.uk/static/downloads/Microsoft_Word_-_2008_06_10_Mohamed_-_Human_Cargo_Final.pdf

61- <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,490514,00.html>

62 - Não deixa de ser curioso o facto de o MP nem sequer se dar ao trabalho de descobrir se ao número de passaporte em causa corresponde um documento emitido pelas autoridades do Reino Unido.



7.6.

A fls. 35 e 37 do DA, aparece o nome de **ERIC FAIN**, mais um **agente da CIA** que consta das listas de agentes objecto de mandatos de captura alemães ou italianos por envolvimento nas "renditions" de prisioneiros.

a) **ERIC FAIN**⁶³ é um dos tripulantes do avião **N379P** que, no dia 25.5.2002, pelas 9.29h faz **escala no Porto vindo de Rabat** (Marrocos), para partir no dia seguinte às 8.00h, com destino a Washington. **Trata-se, nas palavras da própria PGR, "do voo de regresso da aeronave, após a suposta "extraordinary rendition" de ABOU ELKASSIM BRITEL".** FAIN e outro cidadão americano pernoitam no Hotel MERIDIEN.

b) DA: "*Segundo a "NAV"... existe em observações a indicação de STS/STATE.*" **Mais um voo civil privado que se auto-intitula "de Estado" sem levantar sobrolhos** entre as autoridades portuguesas...

c) ERIC FAIN também participou noutra escala no Porto com o mesmo avião **N379P**, desta feita vindo do Dubai (EAU) e com destino a Washington.

O avião aterrou pelas 15h de dia 1.2.2003 e partiu no dia seguinte, 2.2.2003, às 9.49h. Mais uma vez, ERIC FAIN e outros três correligionários pernoitaram no Hotel MERIDIEN. Em relação a este voo há a assinalar que "**no formulário de tráfego não se encontra declarado o número de passageiros nem tripulantes**", apesar de ter havido "**desembarque e posterior embarque**", bem como uma estadia prolongada em território português.

Em conclusão, **se a investigação tivesse identificado como agentes da CIA, e ainda por cima procurados e com mandatos de captura** por envolvimento nas *extraordinary renditions*, vários dos nomes que constam da lista dos 148 cidadãos americanos que a investigação permitiu apurar, **o MP PGR teria de questionar o que vinham tão frequentemente fazer a território nacional e não poderia levianamente, como faz, afastar que viessem a Portugal cometer crimes** ou que utilizassem o território nacional como base logística para os cometer. Tanto mais, que a investigação admite que essas

63 - <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,490514,00.html> e também <http://www.spiegel.de/international/0,1518,438371,00.html>



peças possam ter estado em Portugal nos voos de retorno de vários casos concretos de renditions, incluindo as do canadiano Maher Arar, do alemão El Masri, do egípcio Abu Omar e do italiano Britel.

8. É inexacta a Conclusão do DA, segundo a qual "Nenhum elemento dos autos permite estabelecer qualquer ligação entre estas empresas e entidade públicas norte-americanas, nomeadamente a CIA."⁶⁴

Por lapso, ou por falha grave da investigação, o MP chegou, neste caso em particular, a uma conclusão manifestamente errada. **Vários elementos demonstram a ligação da CIA a várias das empresas listadas nos autos.**

O relatório final da "*Comissão Temporária sobre a alegada utilização pela CIA de países europeus para o transporte e a detenção ilegal de prisioneiros*"⁶⁵ do Parlamento Europeu refere no seu parágrafo 49:

"Sublinha que os documentos de trabalho n.ºs 7 e 8⁶⁶ da Comissão Temporária contêm informações complementares relativamente às entregas extraordinárias analisadas pela comissão, bem como quanto às companhias associadas à CIA, às aeronaves utilizadas pela CIA e aos países europeus nos quais as aeronaves da CIA fizeram escala";

8.1.

Com efeito, o "*documento de trabalho 8*" da investigação do Parlamento Europeu (datado de 16.12.2006) menciona as seguintes *empresas-fantasma* envolvidas nos "voos da CIA"

- CROWELL AVIATION TECHNOLOGIES, INC
- **PATH CORPORATION**
- RAPID AIR TRANS, INC.
- **STEVENS EXPRESS LEASING, INC**

64 - P.146 do Despacho de Arquivamento

65 - P6_TA-PROV(2007)0032

66 - Números de referência: PE 380.593v04-00 e PE 380.984v02-00.



- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- CENTURION AVIATION SERVICES
- BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.
- KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC

Continua o "documento de trabalho 8":

*"As duas últimas empresas da lista substituíram a **Premier Executive Transport Services, Inc.**, (uma das companhias operadoras) quando a Premier vendeu as aeronaves Boeing 737 e Gulfstream V à Bayard Foreign Marketing, LLC e à Keeler & Tate Management, LLC. Seguidamente, a Premier desapareceu."*

Ainda o "documento de trabalho 8":

"Companhias Operadoras:

AERO CONTRACTORS, LTD. (CAROLINA DO NORTE)

*A Aero Contractors foi fundada em 1979 por Jim Rhyne, antigo piloto da Air America, uma companhia utilizada pela CIA durante a Guerra do Vietname. Segundo o New York Times, os pilotos da Aero Contractors são os motoristas de autocarro discretos da luta contra o terrorismo, enviados frequentemente em missões secretas para Bagdad, Cairo, Tashkent e Cabul. Ainda segundo o New York Times, a Aero Contractors é de facto a maior plataforma doméstica dos serviços aéreos secretos da Agência Central de Informações.⁶⁷[69] Com efeito, de acordo com os registos da FAA, a Aero Contractors aluga as aeronaves da **Premier Executive Transport** (empresa-fantasma)⁶⁸[70], nomeadamente o Boeing 737 (N 4476S, ex-N313P). A Aero Contractor não tem um sítio Web e não faz publicidade das suas*

67 - C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights

de SCOTT SHANE, STEPHEN GREY e MARGOT WILLIAMS, 31 de Maio de 2005

<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss&pagewanted=print>

68 - Segundo Blowers, a Aero Contractors, que opera a partir de um hangar no aeroporto de Johnston, alugou as aeronaves por cerca de um ano, em 2002 ou 2003, à Premier Executive Transport Services domiciliada em Massachusetts. (...). A Aero Contractors deixou expirar os seus contratos de aluguer com a Premier Executive há cerca de um ano, deixou de oferecer aeronaves aos seus clientes e em vez disso aluga aparelhos turboprop. <http://www.newsobserver.com/news>



actividades. Todos os recursos provêm da CIA, do exército americano e de outras agências governamentais. Contudo, a Aero Contractors continua a ser uma verdadeira empresa, dotada de instalações e oitenta empregados.

A Aero Contractors é a companhia operadora das seguintes empresas-fantasma:

- **STEVENS EXPRESS LEASING, INC**
 - **PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE**
 - AVIATION SPECIALTIES, INC
 - DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- **PEGASUS TECHNOLOGIES, INC**

A Pegasus Technologies opera no domínio da electrónica aeroespacial, dos sensores e dos sistemas eléctricos das aeronaves da CIA. Esta actividade inclui provavelmente sistemas de comunicação cifrados e sistemas de visão nocturna altamente secretos⁶⁹.

- **TEPPER AVIATION**

A Tepper Aviation é uma companhia directamente controlada pela CIA⁷⁰. A empresa está sediada no Aeroporto de Bob Sikes, na Florida. A sua base europeia é em Rhein-Main, na Alemanha (uma base militar da Força Aérea dos EUA /NATO, encerrada em 30 de Dezembro de 2005). A Tepper utiliza três aeronaves pertencentes à empresa-fantasma Rapid Air Trans: os Lockheed N2189M, N4557C e N8183J (ver infra).

- **RICHMOR AVIATION**

69 - Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

70 -

<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31aircraft.html?ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>



Philip H. Morse, proprietário do jacto Gulfstream IV (e sócio da Boston Red Sox), confirmou numa entrevista concedida ao jornal Globe and Tribune⁷¹ que o seu avião privado foi alugado várias vezes à CIA⁷². De acordo com os dados da FAA, a aeronave pertence à Assembly Point Aviation Inc., da qual Philip H. Morse é o único empregado. A empresa arrendatária é a Richmor Aviation, domiciliada em Hudson. O número de matrícula do jacto era N85VM, que foi mudado para N227SV, e utilizado para a "extradição extrajudicial" de Abu Omar⁷³. Philip Morse pensa que o seu avião foi alugado à CIA pela Richmor Aviation durante cerca de três anos⁷⁴.

○ *FILIAIS DA BLACKWATER USA*

Esta companhia é um contratante importante da CIA e do exército americano. Fornece pessoal e formação, bem como serviços de aviação através das suas duas filiais:

- AVIATION WORLDWIDE SERVICES, INC. (FLORIDA)*
- PRESIDENTIAL AIRWAYS (FLORIDA)***

As duas companhias possuem aparelhos CASA C-212, aviões de grande porte, de fabrico espanhol, de transporte de carga e passageiros. Estas aeronaves transportam tropas pára-quedistas e carga de grandes dimensões e podem operar em pistas pequenas e irregulares. A base destas aeronaves na Europa situa-se em Malta."

71 - US: CIA Uses Jet Owned by Red Sox Partner, de Gordon Edes, The Boston Globe:

<http://www.boston.com/news/globe>.

72 - "It's chartered a lot (...) It just so happens one of our customers is the CIA.(...) I was glad to have the business, actually. I hope it was all for a real good purpose."

<http://www.boston.com/news/globe>

73 - Ver documento de trabalho nº 7 PE 380.593.

74 - de Gordon Edes, The Boston Globe, 21 de Março de 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>



Os oito nomes de companhias sublinhados indicam companhias erradamente consideradas pelo MP como não tendo ligação com a CIA. Estes e outros nomes de companhias que constam da lista do MP podem ser encontrados nos documentos de suporte **das investigações judiciais alemã, italiana e espanhola** sobre o papel dos respectivos países no caso dos "voos da CIA", bem como no relatório do Conselho da Europa sobre a mesma matéria.

8.2.

Um exemplo particularmente significativo das falhas **metodológicas da investigação** dos autos, é o caso da empresa de aviação **JEPPESEN DATAPLAN**, notoriamente associada aos voos de *extraordinary renditions*.

As conclusões do DA não a referem, o que poderia levar qualquer incauto à conclusão de que os voos desta empresa não passaram por Portugal. Mas uma leitura mais cuidadosa dos dados no processo sobre os voos civis que aterram no Porto revela o contrário: em três ocasiões⁷⁵ se pode ler "*a aeronave... operada presumivelmente pela "STEVENS EXPRESS LEASING INC" (só consta indicação da JEPPESEN DATAPLAN)*".

Colocar-se o nome JEPPESEN DATAPLAN em parênteses, enquanto a empresa operadora é apresentada como sendo a "STEVENS EXPRESS LEASING INC" serve obviamente para confundir, **o que o MP deveria ter notado.**

Para todos os efeitos, **o nome da JEPPESEN DATAPLAN é ignorado para os fins da investigação**, o que resulta na sua exclusão das conclusões do DA.

Este aspecto da metodologia do MP é tão mais relevante quanto esta empresa foi alvo de um processo federal nos EUA por parte da **American Civil Liberties Union (ACLU)**, nos seguintes termos:

"In 2007, the ACLU filed a federal lawsuit against Jeppesen DataPlan, Inc., a subsidiary of Boeing Company, on behalf of five victims of the United States government's unlawfu

75 - (P.36 [voo 2]; P. 40 [voo 6]; P.51 [voo 15] do Despacho de Arquivamento)



*"extraordinary rendition" program. The suit charges that Jeppesen knowingly participated by providing critical flight planning and logistical support services to aircraft and crews used by the CIA to forcibly disappear these five men to detention and interrogation. Shortly after the suit was filed, the government intervened and inappropriately asserted the "state secrets privilege," claiming further litigation would undermine national security interests, even though much of the evidence needed to try the case was already available to the public. In April 2009, the Ninth Circuit Court of Appeals reversed a lower court dismissal of the case, ruling that the government must invoke the state secrets privilege with respect to specific evidence, not to dismiss the entire suit. The case is remanded back to district court, providing the first opportunity for Bush-era torture victims to have their day in court."*⁷⁶

Mais: uma das "five victims of the United States government's unlawful "extraordinary rendition" program" em nome das quais a ACLU tomou esta iniciativa é **Abou Elkassim Britel**, um dos casos concretos sobre os quais se debruça este despacho.

9. É inexacta a Conclusão do DA, segundo a qual "Mas, mesmo que esse nexó fosse confirmado, a utilização pela CIA (ou qualquer outro departamento estadual norte-americano) de aeronaves privadas, em território nacional, não configura, por si só, qualquer acto ilícito criminal. Iguamente, o transporte de prisioneiros, por si mesmo, não integra igualmente qualquer ilícito dessa natureza."

Não pode ser ignorado o facto de **alguns dos tripulantes/passageiros destes voos estarem hoje sob mandato de captura**, por haver indícios claros de terem perpetrado crimes graves. A sua presença em Portugal pode não constituir um crime, mas merece ser explicada pela investigação do MP, caso contrário a investigação não pode chegar ao objectivo que se propõe.

O transporte de prisioneiros, devidamente enquadrado pelos códigos penais nacionais, pela legalidade internacional, nomeadamente pelas Convenções de Genebra respeitantes ao Direito Humanitário Internacional, ou mesmo por Acordos Bilaterais de deportação de

76 - <http://www.aclu.org/safefree/torture/29921res20070530.html>



prisioneiros, não configura, de facto, por si só um acto ilícito criminal, desde que não sejam deportados ou extraditados para países onde se pratica a tortura.

Mas, por outro lado, **a presença, em território português, de prisioneiros subtraídos ilegalmente aos seus países de origem, submetidos a tortura ou outros tratamentos degradantes, e de passagem para uma notória prisão à margem da legalidade internacional** - Guantánamo ou outras no Afeganistão, Iraque, Síria, Líbia, Marrocos, Roménia, Polónia, Macedónia, etc.... - **constitui ilícito criminal.**

E, perante o que já foi dito em resposta a várias conclusões (vd. pontos 1. a 7. supra), a informação posta à disposição no seguimento da investigação do MP **não permite excluir** a prática, em território nacional, de qualquer ilícito de natureza criminal no quadro das *extraordinary renditions*.

10. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual "Algumas aeronaves civis descritas são classificadas, pelos próprios operadores, como "Voos de Estado". O Ministério dos Negócios Estrangeiros português informou que, no tocante às aeronaves objecto da presente investigação, não foi concedida qualquer tipo de autorização diplomática. Pode-se concluir que os operadores das aeronaves terão, de forma abusiva, utilizado este expediente para assim poderem utilizar aeroportos coordenados, v.g. Lisboa e Porto, sem o constrangimento de uma eventual recusa de concessão de "slot".⁷⁷

A confirmar-se esta conclusão, e a aceitação dela com naturalidade por parte do MP e do MNE, **nada parece impedir qualquer voo vindo do estrangeiro, seja qual for a sua natureza e eventual instrumentalidade para fins criminosos (incluindo o tráfico de droga, de armas ou pessoas) de obter tratamento privilegiado para aterrar ou sobrevoar território português.**

Como já se deixou dito acima, **aceitar-se esta lógica quer dizer que Portugal abdica de qualquer controle e está à mercê de qualquer ameaça à segurança e à**

77 - P.146/147 do Despacho de Arquivamento



soberania nacionais que resultem da utilização de voos civis privados para actividades criminosas, visto que podem entrar sem controle no território nacional a coberto de se auto-classificarem como “voo de Estado”. E representa uma **violação das obrigações internacionais de Portugal como porta de entrada no Espaço Schengen** e, portanto, uma ameaça à segurança de todos os outros Estados Membros.

Tudo razões superlativas para que se averigue se é assim ou não, com as óbvias consequências para estes autos.

11. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual *das diligências realizadas junto das diversas entidades «se apurou que foram observados e cumpridos todos procedimentos legalmente estabelecidos»*

A ser verdadeira esta conclusão do MP, a sistemática – e manifestamente anómala – ausência de informação detalhada sobre vários voos, especialmente sobre a quantidade e identidade de passageiros e tripulantes, só pode ser explicada pela incapacidade das autoridades portuguesas em recolher os dados indispensáveis para o apuramento da verdade nesta investigação.

É inacreditável que o MP se dê por satisfeito com a total ausência de dados do SEF em dezenas de voos **com origem fora da zona Schengen**, em que houve **desembarque e embarque** de passageiros e tripulantes. Na esmagadora maioria desses voos, os Formulários de Tráfego e os processos de *handling* são mais reveladores do número de passageiros e tripulantes do que os (ausentes) dados do SEF. De forma aleatória e esporadicamente, aparecem nomes de cidadãos americanos. Mas nunca são mencionados pelo SEF.

Por outras palavras, a investigação do MP não conseguiu reunir informação que permita estabelecer com qualquer grau de exactidão, quem entrava e pernoitava em, e quem saía de, território nacional. **Logo, não foram realmente observados ou cumpridos todos os procedimentos legalmente estabelecidos.**



11.1.

A inquirição levada a cabo junto da Responsável do Posto de Fronteira do Aeroporto Sá Carneiro, a Inspectora OLINDA MARIA ARAÚJO CHAVES, é particularmente **reveladora da total ausência de padrão ou método na recolha de informação pelo SEF no Porto**⁷⁸.

Não há qualquer registo das identidades das pessoas que entraram e saíram do território nacional no contexto dos 29 voos que escalaram o Porto, admitindo a própria Inspectora do SEF que, para preparar a sua contribuição para a resposta da Direcção nacional do SEF a uma carta da Assistente em 2006, tinha tido que recorrer ao expediente de reunir “os formulários de tráfego existentes” e pedir à empresa SERVISAIR “informações... constantes dos processos de handling, em especial para colher as listas de passageiros existentes”.

Infelizmente “não foi possível obter qualquer dado relativo às identificações dos passageiros, apurando a depoente que a responsável da SERVISAIR não facultaria qualquer informação sem ordens superiores. Disso deu conhecimento à Direcção Geral.”

11.2.

Aquando da resposta do SEF, de 5 de Dezembro de 2006⁷⁹, ao pedido de informação da Assistente e da Comissão de Temporária de Inquérito do Parlamento Europeu sobre as identidades dos indivíduos que entravam e saíam em Portugal, aquele serviço colmatou a ausência de dados com uma operação de recolha de informação sobre pernoitas de cidadãos norte-americanos junto dos hotéis da cidade do Porto. Nessa altura, foi comunicado pelo SEF à delegação do PE que se deslocou a Lisboa em 6.12.2006, que, em muitos casos, “foi possível identificar cidadãos americanos, nenhum preenchendo o perfil cuja pesquisa está a ser solicitada pelo P.E. [Parlamento Europeu]”.

Nunca a Assistente ou a CTPE tinham identificado um “perfil” procurado, antes sublinhando a importância de saber as identidades das pessoas que entravam e saíam de território nacional vindas de fora do espaço Schengen. Especulando sobre um putativo perfil, o SEF recusou partilhar informação que, à partida, nada teria de sigiloso. O MP deveria ter apurado se – e

78 - P.934 a 943 do Inquérito

79 - P.53 do Inquérito



porquê - o SEF recebera instruções para ocultar informação relevante em relação a um membro português do Parlamento Europeu e à Comissão Temporária de Inquérito do Parlamento Europeu.

Em qualquer dos casos, este comportamento do SEF **obriga a prosseguir na investigação, para que sejam prestadas informações sobre entradas e saídas, independentemente do "perfil".**

11.3.

Pelo que é dito nos pontos 4 e 7 supra, ficou demonstrado que, ao contrário do que sugeria o SEF na sua resposta à CTPE de 5.12.06, **constavam das listas recolhidas pelo SEF nos hotéis do Porto nomes de agentes da CIA, alguns hoje sob mandato de captura alemão e italiano.**

Para além da questão fundamental **das identidades** dos tripulantes e dos passageiros, há também a questão da sua **quantidade**. Também nesta área não há qualquer padrão ou método do SEF para a apresentação de dados.

Da inquirição de OLINDA MARIA ARAÚJO CHAVES⁸⁰, concluí-se o seguinte: Dependendo dos voos, as respostas à pergunta "quantas pessoas saíram e entraram do avião x" variam entre (em ordem descendente de qualidade da informação):

1. *"Houve lugar a desembarque de x passageiros e posterior embarque de x (ou, por vezes, y, passageiros) "*
2. *"Houve lugar a desembarque de x passageiros"*
3. *"Houve embarque de x passageiros"*
4. *"Houve lugar a desembarque da tripulação, cujo número se desconhece", ou, mais laconicamente, "houve desembarque de tripulação"*
5. *"Não há registo de passageiros ou tripulantes"* – nestes casos trata-se geralmente de escalas técnicas em que o SEF não é obrigado a efectuar



controles e **em que, por isso, os formulários de *handling* passam a ser a única fonte de informação sobre números e identidades dos passageiros e das tripulações**

6. “*Desconhece-se se houve ou não desembarque*” – em três casos, o SEF nem sequer sabe se houve embarque ou desembarque, muito menos quantas pessoas levavam as aeronaves, ou as suas identidades; nos três casos sabemos, pelas informações avançadas pelo Hotel Meridien, que “cidadãos norte-americanos” pernотaram em território português⁸¹.

11.4

Finalmente, e num desenvolvimento surpreendente e nunca explicado, quer pelo SEF, quer pelo MP, o SEF é capaz de apresentar um *PASSENGER MANIFEST*⁸².

Este é o único caso em que o DA refere que “*junto do SEF-Porto foi possível recuperar a PASSENGER MANIFEST onde constam as identificações dos passageiros.*”⁸³

Aliás, **este é o único *PASSENGER MANIFEST* que aparece em toda a investigação!**

Nunca o MP explica o porquê deste súbito achado do SEF, isto é, qual a explicação para que, neste caso em particular, ao contrário de todos os outros – no Porto e não só – o *PASSENGER MANIFEST* esteja registado e disponível?

Esta questão é fundamental e mais uma vez expõe a passividade que caracteriza a estratégia de investigação deste inquérito: **de acordo com o Anexo 6 da Convenção de Chicago, da qual os EUA são signatários, o *PASSENGER MANIFEST* é obrigatório para todos os voos civis.**

Este documento é preparado pelo agente de *handling* no país de origem do voo, cruzado no embarque e enviado então ao operador (da aeronave) e ao agente de handling no país de destino do voo. Em casos de escalas técnicas, o *PASSENGER MANIFEST* pode não ter sido

81 - P. 47/8/9, 52 e 57/8 do Despacho de Arquivamento

82 - P. 943 do Inquérito

83- P. 45 do Despacho de Arquivamento



enviado para o agente de *handling* em Portugal, mas o agente de *handling* no ponto de origem e no ponto de destino final do voo têm cópia, assim como o operador.

11.5.

Por outras palavras, o facto de só haver *um PASSENGER MANIFEST* disponível em mais de 90 voos civis só pode ter uma de duas explicações: **ou as empresas de *handling* (americanas e portuguesas) e os operadores das aeronaves estão a tentar activamente esconder o número e as identidades dos passageiros, ou o MP PGR pura e simplesmente tomou a decisão de não procurar obter estas importantes peças processuais.** O que, também aqui, obriga a **prosseguir nas diligências de investigação.**

11.6.

Atente-se, por exemplo, num voo que **demonstra a importância do *PASSENGER MANIFEST*:**

na página 21 do Despacho de Arquivamento é referido o voo operado pela **ELECTRA AIRLINES** que faz uma escala técnica no Aeroporto de Santa Maria no dia **26 de Março de 2002**, a caminho de Guantánamo.

Mas este é um voo especial. O Formulário de Tráfego revela que **esta aeronave leva 13 tripulantes e 200 passageiros para Guantánamo.**

É possível que este avião levasse prisioneiros capturados durante a guerra do Afeganistão.

Tendo em conta a informação, que é do domínio público, sobre as condições de encarceramento em Guantánamo, o estatuto à margem da legalidade internacional desse estabelecimento prisional e a admissão, por parte da nova Administração americana, da prática de tortura no contexto da "Guerra Contra o Terrorismo", **é no mínimo surpreendente que o MP não tenha pedido à operadora ELECTRA AIRLINES o PASSENGER MANIFEST deste voo.** Uma rápida pesquisa online revela que esta obscura operadora foi adquirida pela Greece Airways, uma companhia registada na Grécia e portadora de uma licença da Autoridade da Aviação Civil grega.



11.7.

Vale a pena, neste contexto, remeter para o controlo de passageiros e tripulações que se faz na **Base das Lajes** (vd. supra 2.b.7). Como se viu, quanto a aterragens de **aviões militares as autoridades portuguesas dispensam completamente dispôr de dados sobre quem entra e sai**. Mas numa Base Militar, operada conjuntamente pelas autoridades portuguesas e americanas, **esperar-se-ia que ao menos o controlo de voos civis privados fosse mais rigoroso do que num aeroporto civil**. No entanto, até os Formulários de Tráfego se destacam pela **total omissão de dados** sobre tripulantes e passageiros que entram e saem em território nacional....

Se a heterogeneidade da informação facultada pelo **SEF-Porto** é digna de nota, a comparação entre esta e a informação resultante das investigações em **Santa Maria** ainda é mais.

Em Santa Maria, nos três casos de voos em que houve desembarque e embarque no aeroporto, o SEF local, de acordo com VÍTOR MANUEL TEIXEIRA MEDEIROS, Inspector-Adjunto Principal, limita-se a referir que "*houve desembarque unicamente de tripulação*"⁸⁴, sem nunca referir identidades (*PASSENGER MANIFEST*, por exemplo) ou números.

Perante a escassez de informação, só os processos de *handling*, em conjunto com os dados facultados pelos hotéis, podem ajudar a estabelecer o número e à identidade das tripulações e passageiros que passaram por Santa Maria.

Infelizmente, como já foi referido em 11.1. supra, os preciosos processos *de handling* do aeroporto de Santa Maria do período 2002 a 2003 desapareceram na sua esmagadora maioria, aparentemente por negligência grosseira da empresa *de handling* SATA⁸⁵.

Curiosamente, a SERVISAIR, empresa de *handling* que serve o aeroporto Sá Carneiro do Porto tem os formulários de *handling*, mas, como se viu mais acima, recusou-se a partilhá-los na sua totalidade com o SEF e o MP. E o MP não se importa.... **O que tem de cessar.**

84 - P.443 a 446 do Inquérito

85 - P. 435 do Inquérito



11.8.

Enfim, em total contradição com o que é dito em conclusão no DA, na esmagadora maioria dos casos em que houve desembarque (e embarque) de passageiros/tripulantes, só se conseguiu inferir a sua quantidade e identidade através das listas de cidadãos norte-americanos que pernoitavam em hotéis da cidade e de alguns dados do *handling*, porque **não há qualquer indicação, qualquer registo, ou memória institucional – de acordo com os dados revelados pelo próprio DA – de que o SEF tenha levado a cabo um qualquer controlo de fronteiras.**

11.9.

Como é evidente, as listas de cidadãos norte-americanos que pernoitam num hotel não podem valer como prova, no que diz respeito à entrada e saída de cidadãos norte-americanos do território nacional, num particular espaço de tempo.

Dos 29 voos que escalaram o Porto, só em 16 casos houve lugar a desembarque (e posterior embarque) de passageiros/tripulação. Muitos destes incluíram pernoita na cidade do Porto. Em 15 destes 16 casos, as identidades dos passageiros e dos tripulantes são estabelecidas indirectamente, isto é, inferidas a partir dos registos dos hotéis da cidade, nomeadamente o Hotel MERIDIEN, e pelos processos de *handling*, **já que o SEF não identificou (ou não tem registo de ter identificado) os passageiros/tripulantes à entrada/saída do território nacional.**

11.10.

Este é um método falível, já que os indivíduos que pernoitam num hotel não são necessariamente aqueles que entram e saem do território nacional⁸⁶.

86 - Para estabelecer uma ligação clara entre as listas de nomes dos norte-americanos que pernoitam nos hotéis e a presumível lista de passageiros/tripulantes de um qualquer voo, o despacho da PGR fica reduzido ao expediente da seguinte fórmula: "*os indivíduos acima identificados [pela lista do hotel] saíram do hotel entre as horas "x" e "y" (hora compatível com a partida da aeronave)*".



Por exemplo, na página 45 do DA, é feita referência ao **voo 9 do Porto**, que chega de Bagdad dia 29.10.2003, às 20.09h, e parte, no dia seguinte, às 13h, com destino a Washington. A matrícula da aeronave é **N379P**, o "Guantanamo Express".

Este voo constitui um exemplo paradigmático da incoerência da informação à nossa disposição sobre os passageiros e as tripulações dos voos em causa, suas identidades e quantidades. Senão vejamos:

- a. Segundo o DA: *"No Formulário de Tráfego encontram-se registados **6 passageiros à chegada e 5 passageiros à partida**".* A lista do SEF (PASSENGER MANIFEST já mencionado) só identifica **5 passageiros**.
- b. O processo *de handling* fala de um *"Comandante DOGLAS [sic] HAVLIN; **4 crew - 6 pax in/6 pax out**".* Em nenhuma altura são identificados os membros desta tripulação de 4.
- c. O DA menciona 10 *"cidadãos norte-americanos"* alojados no Hotel MERIDIEN. A lista de nomes inclui os 5 passageiros identificados pelo SEF no solitário PASSENGER MANIFEST já acima referido e o Comandante Havlin, **mas também 4 outros nomes que o SEF não registou**, entre eles o **de ALAN OLETTA, agente da CIA** que acompanha frequentemente outros agentes para os quais as autoridades alemãs emitiram um mandato de captura no contexto do "caso el-Masri"⁸⁷.

É possível que os 10 cidadãos norte-americanos pernoitando no MERIDIEN correspondam à soma dos 6 passageiros mencionados no Formulário de Tráfego com os "4 crew" referidos pelo processo de *handling*, mas esta conclusão só pode ser de natureza especulativa perante a ausência de dados sobre as identidades de todos os indivíduos que estavam neste voo. Para além disso, neste cenário ficaria por explicar por que é que o (único) *PASSENGER MANIFEST* avançado pelo SEF só identifica **5 passageiros...**

Este caso é paradigmático porque demonstra uma falha estrutural na investigação que culminou no DA: a ausência de elementos sobre as identidades dos indivíduos

87 - Ver semanário *Expresso* de 22.6.2009.



que entram e saem de território nacional nestes voos – que não é devidamente colmatada pela recolha de informação junto dos hotéis, já que é perfeitamente concebível que pernoitem nos hotéis mais ou menos pessoas do que aquelas que aparecem nos Formulários de Tráfego, como o exemplo do **voos 9** do Porto demonstra.

Por outras palavras, **o total caos administrativo que revelam as contribuições do SEF do Porto e de Santa Maria, para não falar da ausência prática de dados sobre as aterragens de voos civis na Base das Lajes, não só não permite aferir quem entra e sai do país, o que é fundamental para estabelecer a verdade neste inquérito, como desmente as conclusões do MP.**

Perante tudo o que foi dito acima, incluindo sobre a ausência de dados de handling em Santa Maria, a incapacidade do SEF de recolher, junto da SERVISAIR, os dados de handling do Porto, a incoerência da informação providenciada pelo SEF sobre os voos que escalaram o Porto e a total ausência de informação do mesmo serviço sobre os voos que escalaram Santa Maria e a Base das Lajes, **por todas estas razões é impossível concluir, como faz o MP, que *"das diligências realizadas junto das diversas entidades responsáveis pela actividade de aviação civil – SEF... e empresas de handling – se apurou que foram observados e cumpridos todos os procedimentos legalmente estabelecidos."***⁸⁸

11.11.

Para além disso, **esta conclusão não refere a necessidade, nunca reflectida nas diligências do MP, de recolher e procurar de forma exaustiva e pró-activa, toda a informação relevante para a investigação que estes serviços e empresas possam ter, sendo o exemplo mais flagrante a passividade com que o MP se limita a constatar que, em 2006, a SERVISAIR se recusou a partilhar com o SEF dados relativos às identificações dos passageiros**⁸⁹. Mesmo no que diz respeito ao presente inquérito, a informação avançada pela SERVISAIR é esparsa e incoerente, sem que o MP sobre isso se pronuncie.

88 - P. 147 do Despacho de Arquivamento

89 - P. 937 do Inquérito



Esta vulnerabilidade na investigação é fundamental, já que, conhecendo o *modus operandi* da CIA como ele é descrito nos inquéritos judiciais italiano e alemão e perante as declarações do ex-presidente George W. Bush negando a existência de prisões secretas da CIA ("black sites") a partir de 2001, (que ele mesmo acabaria por admitir em Setembro de 2006) **não é de excluir que, juntamente com as tripulações e as equipas da CIA, tenham desembarcado e/ou pernoitado em Portugal prisioneiros resultantes da «Guerra Global Contra o Terrorismo» (Global War on Terror - GWOT), levada a cabo pela Administração americana que cessou funções em Janeiro deste ano, com métodos incompatíveis com a legalidade internacional e a Constituição Portuguesa.**

11.12.

Não deixa também de ser surpreendente esta conclusão do MP **perante a extraordinária admissão do MNE de que o voo militar PAT653 [TUZLA-LAJES-GUANTÁNAMO] "não consta [dos] arquivos", bem como a negligência do mesmo Ministério em exigir às autoridades americanas informações mínimas sobre a natureza, conteúdo, passageiros e função dos voos que têm Guantánamo como origem ou destino, e que recebem uma autorização genérica de aterragem nas Lajes no contexto da Operação *Enduring Freedom* [ver o Ponto 2 b) sobre os voos militares].**

12. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual "os autos não contêm indícios suficientes que levem a concluir pela prática, em território nacional, no âmbito das extraordinary renditions, dos crimes denunciados ou qualquer outro".

A inexactidão resulta de tudo o que se deixou dito acima, em especial os indícios referidos nos

ponto 3.5. - **pistas que fortemente indiciam que crimes de detenção ilegal, tortura e tratamentos degradantes podem ter ocorrido dentro de aviões estacionados em aeroportos portugueses, como seja o anormalmente exagerado consumo de gelo e de refeições ordenado aos *caterings* de diversos voos que aterraram no Porto**



e

ponto 2.b.1 - a permissão especial, por parte do Estado português, para o **"transporte de material contencioso E PESSOAS"** em voos militares **contempla – explícita ou implicitamente – a transferência de prisioneiros de, ou para, estabelecimentos prisionais fora da legalidade internacional.** Assim, o Estado português participou durante vários anos, activa e conscientemente, em violações sistemáticas do Direito Internacional e do Tratado da União Europeia.

Finalmente, assinala-se que, por estratégia processual que se tem por incompreensível (vd. infra 1.4), a investigação da PGR não explorou pistas que indiciam possíveis crimes de detenção ilegal, tortura e tratamentos degradantes, dentro de aviões estacionados em aeroportos portugueses, **não cruzando os dados obtidos com os elementos fornecidos sobre os casos concretos de presos eventualmente transportados nesses voos e identificados nos relatórios da ONG REPRIEVE.**

É também particularmente significativa a valoração a dois pesos e duas medidas que o MP faz, relativamente ao caso do cidadão canadiano **ABDURAHMAN KHADR. Na pag. 127** do DA, o MP aceita a sua passagem por Santa Maria em avião civil privado *"enquanto colaborador remunerado da CIA, tal como o próprio declara no documento cuja cópia se encontra a fls 93 a 95 dos autos"*, **desvalorizando que no mesmo documento (affidavit) A. KHADR também declara que foi preso, torturado, sujeito a maus tratos – a ponto de querer suicidar-se – antes de se ver forçado a colaborar com a CIA como forma de obter a sua libertação – o que viria a ocorrer, visto que se conseguiu escapar na Bósnia e regressar ao Canadá.**

13. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual " não se indicia envolvimento qualquer funcionário ou dirigente Estado português, directa ou indirectamente, nesse factos"

O MP não pode ignorar que nos processos judiciais em outros Estados Membros da UE, foi **confirmado por altos funcionários que os seus governos tinham sido postos ao**



corrente pelas autoridades americanas de que seriam pedidas autorizações para voos destinados ao transporte de prisioneiros, como aconteceu em Espanha - vd ponto 1.2 supra. **Se isto se passou em Espanha, por que não em Portugal**, havendo ainda por cima a indicação, vinda de Espanha, de que Portugal também teria sido notificado pelos EUA?

Como se compreende que o MP se tenha absterido de ouvir sobre a matéria os mais altos responsáveis governamentais à época de início do programa das "extraordinary renditions" (2002) e os funcionários do MNE que desde então foram responsáveis pelo acompanhamento das relações com os EUA, designadamente no que se refere à autorização de «voos de Estado» e de «voos militares» que carecem de autorização política dada por nota diplomática pelo MNE, ouvido o MDN ? Além dos responsáveis dos Serviços de Informação desde 2002? E dos comandantes da Base das Lajes desde 2002 ? [ver ponto 2 b)]

Como se compreende que as investigações não tenham incidido sobre a comunicação que a Assistente fez, em meados de 2007 à PGR de que o então primeiro-ministro, Dr. Durão Barroso, teria pedido um parecer jurídico ao Dr. Carlos Blanco de Moraes sobre a possibilidade de navios militares americanos, que albergariam prisioneiros em interrogatório, utilizarem águas portuguesas e serem dispensados das formalidades marítimas habituais com o relacionamento com outras embarcações na proximidade?

14. É inexacta a conclusão do DA, segundo a qual "não se vislumbra, por ora, a existência de qualquer outra diligência susceptível de produzir efeito útil"

Longe de ser exaustivo nas observações que poderia suscitar o DA, **o presente requerimento tem indicações sobre diligências que o MP pode e deve prosseguir**, se efectivamente entender apurar, como confiadamente se espera, a verdade sobre a participação de Portugal e o envolvimento de agentes do Estado português no programa de deslocalização da tortura, de sequestro e de detenção ilegal operado pela Administração Bush a partir de 2002, nomeadamente as diligências indicadas em 1.1, 1.2, 1.3., 1.4., 2.a.2, 2.a.3.,



2.a.4., 2.b.2., 2.b.5., 2.b.9, 3.1, 3.5., 3.11., 3.5.12.,4., 5., 5.1.a. e f., 5.2.c., 6.1., 6.2, 7.4., 7.5, 7.6., 8.1., 9., 10., 11.2, 11.4., 11.5., 11.7.,11.11., 12. e 13., todos do presente requerimento.

Só assim se poderá avaliar se foram ou não cometidos, e por quem, os crimes denunciados pela Assistente.

Termos em que se reitera o pedido de prosseguimento do inquérito, com realização das necessárias diligências complementares.

JUNTA: cópia

Com a junção deste aos autos

ERD

O ADVOGADO



Jardim | Sampaio | Magalhães e Silva e Associados

SOCIEDADE DE ADVOGADOS