



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

I

DENÚNCIAS

Iniciaram-se os presentes autos com as participações de fls. 2 a 4-A, 5 e seguintes e 144, apresentadas, respectivamente, por Rui Costa Pinto e Ana Maria Rosa Martins Gomes, ambas dirigidas a Sua Excelência o Conselheiro Procurador-Geral da República.

A - RUI COSTA PINTO denunciou a “visualização de prisioneiros acorrentados, os quais, em fila indiana, com marcha curta e condicionada e todos ligeiramente inclinados, foram transferidos de um avião militar para um autocarro de passageiros, na Base das Lajes, em 2004”.

B - ANA MARIA ROSA MARTINS GOMES denunciou os seguintes factos:

- Passagem pelo território nacional de aviões estrangeiros, civis e militares, envolvidos no transporte de prisioneiros subtraídos à justiça e sujeitos a tortura, maus tratos e tratamentos degradantes, quer em diversas prisões secretas espalhadas pelo mundo, quer em Guantánamo”;

Que esses factos tiveram lugar entre 11 de Janeiro de 2002 a 24 de Junho de 2006;

Consustanciando-se em 105 escalas em território nacional e na utilização do espaço aéreo nacional para sobrevoos;

- A passagem do cidadão canadiano ABDURRAHMAN KADR, num voo civil privado que fez escala em Santa Maria, no dia 07.11.2003, proveniente de Guantánamo, com destino à Bósnia-Herzgovina, indivíduo que se encontrava a colaborar nessa data com a “*Central Intelligence Agency*” (CIA) a fim de obter a sua libertação;



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

- As escalas em aeroportos nacionais de voos de retorno das “*extraordinary renditions*” do cidadão canadiano MAHER ARAR e do cidadão italiano ABOU ELKASSIM BRITEL;

- A visualização, na Base das Lajes, de pessoas algemadas a saírem de aeronaves e a serem transportadas para edifícios na zona afectada ao contingente militar norte-americano da mesma;

- Do rapto de um cidadão português de nome ORLANDO, ocorrido em Espanha, que teria sido transportado por agentes norte-americanos para Ceuta, onde foi sujeito a maus tratos e a interrogatório, sendo “*libertado e trazido à Rua onde morava*”, sita na Rua de São Marçal 150, R/c, em Lisboa.

Nos documentos anexos à sua participação, sob a designação de “IV – Casos”, a assistente Ana Maria Gomes fornece elementos relativos a situações ocorridas com indivíduos ou grupo de indivíduos, a saber: Abdurahman Khadr, “Bosnian 6”, Britel, Maher Arar, El Masri e Abu Omar.

Trata-se de pessoas que surgem referenciadas nos relatórios produzidos pela Comissão Temporária do Parlamento Europeu e que se encontram juntos aos autos.

Na sua participação a assistente Ana Maria Gomes dá ainda conta de uma visita que efectuou, em 04/01/2007, à Ilha Terceira e, em concreto, à Base das Lajes, local terá falado com seis pessoas que terão observado a aterragem de diversos aviões de onde saíam pessoas algemadas, as quais eram transportadas para edifícios na zona norte americana da base.

Mais, referiu que uma dessas pessoas lhe terá descrito, com detalhe, a observação que efectuou, com binóculos, numa noite de sexta-feira de 2004, de um grupo de pessoas a sair de um avião que acabara de aterrar, acorrentadas umas às outras, deslocando-se em fila indiana e que entraram para um autocarro que se dirigiu ao sector norte-americano da base.

C – Os factos denunciados são, em abstracto, susceptíveis de integrarem a prática dos crimes tortura e outros tratamentos cruéis, degradantes ou desumanos graves previstos e punidos pelos artigos 243º e 244º do Código Penal e de entrega ilícita de pessoa a entidade estrangeira, previstos e punidos pelo artigo 321º do mesmo diploma legal.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

ESTRATÉGIA DA INVESTIGAÇÃO

Face a todo o circunstancialismo denunciado, impunha-se, como muito bem se alude no relatório final elaborado pela Polícia Judiciária – Unidade Nacional Contra-Terrorismo -, delimitar, com precisão e rigor, o objecto da presente investigação, sem o qual não se atingiria o desígnio de uma abordagem compreensiva do fenómeno criminal denunciado.

Por delimitação negativa, poder-se-á, desde logo, afirmar que não visou, nem poderia visar, a presente investigação expressar qualquer tipo de juízo de valor, no que se refere à actuação das autoridades norte-americanas, ou de outros países, no âmbito da chamada “Guerra contra o Terrorismo”, actuação esta, aliás, largamente difundida nos meios de comunicação social.

Não se procurou, igualmente, formular qualquer juízo sobre os procedimentos legalmente estabelecidos e implementados pelas autoridades portuguesas, ligadas, directa ou indirectamente à actividade aeronáutica, já que os mesmos obedecem a escolhas políticas e legislativas que, como é óbvio, não cabe, nesta sede, questionar.

Não se visou, por último, a investigação e análise das situações que, a terem ocorrido, consubstanciaram meros sobrevoos do espaço aéreo português (sem escalar o território nacional), dada a manifesta impossibilidade de recolha de elementos probatórios úteis e à falta de relevância, do ponto de vista criminal, de tais alegadas situações.

Urgia, sim, 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.

Para alcançar tal desiderato, havia que, desde logo, estabelecer uma base sólida de trabalho, susceptível de se traduzir no guião da presente investigação, a qual, naturalmente, teria como base o trabalho entretanto desenvolvido pela Comissão Temporária do Parlamento Europeu.

Assim, às 91 escalas, de aeronaves civis, alegadamente ao serviço da CIA, efectuadas nos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, e no Aeródromo de Cascais, citadas no “Relatório Fava”, acresciam 12 outras, de aeronaves militares, efectuadas



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

na Base da Lajes, referidas pela assistente Ana Maria Gomes, *vide* Apenso 20, num total de 103 voos.

Em rigor, as realidades enunciadas configuram dois *modus operandi* distintos:

- a) a utilização de aeronaves civis – que, pela sua natureza, podem operar, de forma dissimulada, em todos os Aeroportos utilizados pela aviação comercial - alegadamente ao serviço da CIA, para transporte de indivíduos no âmbito das denominadas “*extraordinary renditions*”;
- b) a utilização de aeronaves militares para transporte de prisioneiros com destino a Guantánamo.

Em verdade, e tomando em consideração os ordenamentos jurídicos que constituem a chamada “AIR LAW” - *em especial a Convenção de Chicago de 1944, a Convenção sobre Aviação Internacional, e o Acordo entre Portugal e os Estados Unidos no que concerne à utilização da Base das Lajes* - a susceptibilidade de recolha de elementos probatórios nos casos de mera escala técnica, era manifestamente reduzida.

Por essa razão, o centro de actuação não poderia deixar de ser “o Aeroporto” - entendido *grosso modo*, como um complexo de infra-estruturas existentes numa determinada área, onde vários operadores exercem funções, possibilitando, assim, a aterragem e descolagem de aeronaves – porquanto uma abordagem com enfoque diverso dificilmente possibilitaria uma mais profíqua recolha de informações e dispersaria, de um modo intolerável, o âmbito e esforços da presente investigação.

O caminho que havia a trilhar passava por perscrutar várias entidades: a Direcção dos vários Aeroportos envolvidos, os Chefes de Operações Aeronáuticas, a Navegação Aérea, as empresas de “*handling*” (os Chefes de Escala e Técnicos de Assistência em Escala), empresas de “*catering*”, de combustíveis, e de transportes; auscultar os vários Órgãos de Polícia Criminal e Autoridades Administrativas presentes: Polícia de Segurança Pública (PSP), Guarda Nacional Republicana – Brigada Fiscal (GNR-BF), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais de Consumo (DGAIEC); e recolher junto das unidades hoteleiras elementos identificativos de indivíduos hospedados quando tal se mostrasse exequível.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Necessário se tornava apreender e compreender as lógicas procedimentais (e suas justificações, legais e outras) das entidades enunciadas, diligência essencial para uma global compreensão do que efectivamente poderia ou não ter ocorrido nos Aeroportos nacionais.

Não poderia ser ignorada, igualmente, a actividade de “*plane spotting*” em Portugal e os seus entusiastas, observadores de aeronaves, que registam essa observação de diversos modos (fotografia, vídeo, mera anotação). A identificação dos “*plane spotters*” que haviam avistado as aeronaves referenciadas, fotografando-as, e não raras vezes divulgando os seus trabalhos na Internet, tornava-se, pois, necessária.

Assim, segundo a metodologia exposta, a recolha de indícios havia que dividir-se em dois grandes grupos:

1. Os testemunhos:

- a) Dos que gerem as estruturas aeroportuárias e a navegação aérea, e que, por esse facto, poderiam confirmar a passagem por território nacional das aeronaves referenciadas pelos denunciantes;
- b) Daqueles que, independentemente das funções que exercem, haviam de ter tido um contacto directo (ou mera observação) com as aeronaves e/ou indivíduos (Comandante, tripulante, passageiro) que nelas se faziam transportar, assim podendo testemunhar situações configuráveis com as denunciadas;
- c) De todos os que pudessem trazer aos autos informações relativas à identificação dos indivíduos transportados pelas aeronaves referenciadas, em especial, o SEF e a DGAIEC, autoridades que controlam os passageiros e cargas nos Aeroportos.

1. Documentação:

- a) Recolha de Formulários de Tráfego e Registos de Navegação Aérea;
- b) Processos de “*handling*” das aeronaves em causa;
- c) Facturas/recibos/guias de serviços prestados por outras empresas às tripulações;



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

- d) Identificações de cidadãos estrangeiros em unidades hoteleiras (com recolha de todos os elementos existentes, v.g. nome, número de passaporte, data de nascimento, naturalidade, nacionalidade, cartão de crédito, telefones contactados).

III

DILIGÊNCIAS EFECTUADAS

A – Recolha de documentação

Procedeu-se à recolha de toda a documentação constante dos autos e respectivos apensos

B – Inquirição de testemunhas

Procedeu-se à inquirição de 137 testemunhas:

C – Outras diligências:

Efectuaram-se deslocações, para recolha de elementos de prova, aos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, no Aeródromo de Cascais e na Base Aérea das Lajes, bem como às estruturas hoteleiras utilizadas por tripulações e passageiros das aeronaves que escalaram estas estruturas aeroportuárias.

IV

FACTOS APURADOS

A – Actividade aeronáutica em geral



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

De forma simplificada, podemos afirmar que o ordenamento jurídico que regula a aviação civil é, em grande parte, constituído pelo denominado AIR LAW, ou seja por um conjunto de convenções internacionais, das quais revela especial importância a Convenção de Chicago.

À “*International Civil Aviation Organization*” (ICAO), incumbe assegurar o desenvolvimento e harmonização dos normativos que regulam a aviação civil.

Em Portugal, as actividades relacionadas com a aviação civil estão devidamente atribuídas a diferentes entidades:

- O Instituto Nacional de Aviação Civil exerce as funções de supervisão, regulamentação e inspecção do sector da aviação civil, bem como a certificação e licenciamento de, entre outros, infra-estruturas, prestadores de serviços;

- A ANA Aeroportos de Portugal, SA, tem como atribuição principal assegurar a prestação de serviços aeroportuários, facultando às companhias de aviação e a aeronaves particulares as condições para operarem em segurança, através da manutenção de pista de aterragem e toda a estrutura envolvente, v.g. espaços para as companhias efectuarem o acolhimento dos utilizadores das aeronaves;

- A NAV – Navegação Aérea de Portugal é uma empresa prestadora de serviços de tráfego aéreo, cujo objectivo primordial é promover o fluxo seguro e ordenado de aeronaves, fornecendo todas as informações para o efeito, evitando assim acidentes aéreos. Nas Regiões de Informação de Voo (RIV) de Lisboa e Santa Maria, a NAV não possui qualquer competência ao nível do policiamento do tráfego, incumbindo-lhe apenas a gestão técnica.

Quando uma aeronave deseja operar, tem de submeter à entidade competente um plano de voo, onde constam, nomeadamente, a origem e o destino do voo. Antes de uma aeronave entrar na RIV de Lisboa ou Santa Maria, a NAV recebe o plano de voo através de uma rede dedicada de transmissão de dados aeronáuticos denominada por AFTN, enviado pelas congéneres da NAV ou pelos próprios operadores das aeronaves.

Acresce que, se o destino de uma aeronave for um aeroporto coordenado português, o operador terá solicitar à Coordenação Nacional de Slots, na alçada do INAC, a atribuição de uma “*slot*”, ou seja um tempo para a operação (os aeroportos podem ser coordenados ou não coordenados, em função do volume de tráfego). A não atribuição de uma “*slot*” implica a



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

impossibilidade de operar num aeroporto coordenado. Nos casos de emergência ou de voos de Estado, é sempre concedida a respectiva autorização.

As empresas de prestação de serviços em escala a aeronaves, conhecidas por empresas de “*handling*”, são certificadas pelo INAC para laborarem nos Aeroportos Portugueses, com diferentes credenciações.

Assim, em Portugal continental, só a “GROUNDFORCE” e a “PORTWAY” estão certificadas para prestarem serviços de “*full handling*” (em todas as categorias). No Arquipélago dos Açores, é a SATA, a empresa certificada.

Para além destas empresas, existem outras que, não estando certificadas para todas as categorias de “*handling*”, como a SERVISAIR, fazem representação e supervisão de “*handling*”.

Aos técnicos de assistência em escala incumbe, nomeadamente, o preenchimento do Formulário de Tráfego (com base nos dados fornecidos pelo operador e, em consequência, não isentas de erro) e o estabelecimento de contacto presencial com a tripulação, a fim de satisfazer todas as solicitações expressas, directamente, ou através de outras empresas (“*catering*”, combustível).

As aeronaves militares e de Estado, que desejem operar em território nacional, necessitam de, por canais diplomáticos, solicitar as respectivas autorizações através do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE).

O SEF tem como missão, nos Aeroportos, assegurar o controlo fronteiriço quando os passageiros e tripulantes manifestem vontade de entrar ou sair de território nacional.

Os passageiros e tripulantes que se façam transportar numa aeronave com origem e destino no Espaço Schengen não são objecto de qualquer controlo por parte do SEF. Ao invés, se a origem ou destino (ou escala intermédia) for um estado terceiro, as pessoas que se fazem transportar nessas aeronaves são alvo de controlo fronteiriço. Em situações de dúvida quanto à origem da aeronave, há sempre lugar a controlo de fronteira (*vide* Regulamentos Comunitários 539/2002 e 562/2006 bem como em Acordos Bilaterais entre o Estado Português e Estados terceiros).

O controlo é efectuado através de: verificação do documento de viagem; aferição da necessidade de um visto para entrada no Espaço Schengen (em função da nacionalidade);



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

consultas nas bases de dados do SEF; aposição de carimbo de entrada nos passaportes; curta entrevista para aferição de condições económicas e de alojamento, quando se tratem de nacionalidades de risco de imigração ilegal; preenchimento de Boletim de Embarque e Desembarque (ED), se for o caso.

O preenchimento de ED, em suporte físico, até 2007 e, posteriormente, em suporte digital, tem na base orientações emanadas pela Direcção do SEF, considerando vários critérios, nomeadamente o risco de imigração ilegal, e relacionados com reciprocidade de tratamento entre Estados, cfr. “*LISTAGEM DE CÓDIGOS DE PAÍSES*”, a fls. 575 (os cidadãos norte-americanos não necessitam de visto nem de preenchimento de ED para entrarem em território nacional).

Nos casos de mera escala técnica, em regra, não são executados controlos por parte do SEF.

A DGAIEC tem como especial atribuição o controlo da fronteira externa comunitária e do território aduaneiro nacional para fins fiscais.

O objecto de fiscalização, nos Aeroportos, consubstancia-se no controlo de bagagens de mão e de porão pertencentes a pessoas que se façam transportar em aeronaves provenientes de países não comunitários.

Os procedimentos de controlo estão claramente explanados, a fls. 77 e ss, e nas inquirições (n.º 20, 54, 102, 115, 125 do índice). No caso de escalas técnicas, não havendo saída de mercadorias, em regra, não são efectuados controlos aduaneiros.

B – Análise das Estruturas Aeroportuárias e os voos referenciados

AEROPORTO DE SANTA MARIA (LPAZ)

Caracterização da estrutura aeroportuária

O Aeroporto de Santa Maria é constituído por uma pista operacional, designada por 18/36 e duas desactivadas, três hangares de manutenção e armazenagem, oficinas de manutenção, concessionadas à empresa SATA, edifício dos socorros e das gasolinehas, e aerogare, vulgo terminal de recepção de passageiros.

A empresa ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. é concessionária dessa estrutura.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Trata-se de um Aeroporto não coordenado, sem restrições de tráfego (*slots*), que labora das 06H00 às 24H00. A reabertura da estrutura aeroportuária para operação de uma aeronave é possível, havendo para o efeito necessidade de decisão favorável do Director.

O serviço de assistência em escala é prestado, em exclusivo, pela empresa “SATA - Air Açores”.

O abastecimento de combustíveis é assegurado pelo Grupo Operacional de Combustíveis (GOC), composto pelas empresas “REPSOL”, “ESSO Portuguesa” e “GALP”.

Actos investigatórios:

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPAZ, concluiu-se terem ocorrido 22 escalas (de 10 aeronaves), com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 353.

.....

Foram identificados vários *spotters* que fotografaram algumas das aeronaves *supra* identificadas: N221SG, N187D e N4476S, *vide* fls. 356.

Realizaram-se 21 (vinte e uma) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: **ANA** (Formulários de Tráfego, Movimento de aeronaves, Ficha de Aeronave, Plantas do Aeroporto); **NAV** (Registo de tráfego de aeronaves e Planos de voo); **SATA** (processos de *handling*); **SEF** (Cartão Internacional de Embarque e Desembarque – ED, Cartão Internacional de Embarque e Desembarque exclusivo para tripulantes de aeronaves, Listagem de Códigos dos Países); **PSP** (Expediente registado sob o número 448/2007 relativo à extradição de SAID JAAZIRI); **GOC** (Registo de abastecimentos de combustível); e no **Hotel Santa Maria** (Registo de estadas).

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do Aeroporto de LPAZ e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego, *vide* fls. 457 481; Movimentos de Aeronaves da ANA, de fls. 482 a 492; Registo de Tráfego de Aeronaves e Planos de Voo da NAV, a fls. 494 a 519; Guias de Combustível fornecidas pelo GOC - LPAZ, de fls. 651 a 689



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

e 711; e processos de handling da empresa SATA, a fls. 520 a 572 e 689 a 711, poder-se-á afirmar que:

1 - No dia 27.02.2002, pelas 05H14, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Lauderdale (EUA), partindo no mesmo dia às 06H11, com destino a Palermo (Itália), *vide* fls 457, 482, 494 e 497.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” (empresa entretanto vendida à “REPSOL”) foi assinada por elemento da tripulação, fls. 652.

.....

2 - No dia 01.03.2002, pelas 00H36 (00H33 segundo a NAV), a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Palermo (Itália), partindo no mesmo dia, à 01H17, com destino a Lauderdale (EUA), *vide* fls. 458, 482, 494 e 498.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Segundo documentação da NAV, consta o nomecomo Comandante da aeronave, *vide* fls. 498.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 654.

....

3 - No dia 26.03.2002, pelas 10H46 (10H48, segundo a NAV), a aeronave com a matrícula SXCVP (código de rádio ELD5110), operada pela “ELECTRA AIRLINES”, fez escala em LPAZ vinda de Atenas (Grécia), partindo no mesmo dia às 11H52, com destino a Guantanamo (Cuba), cfr. fls. 459, 484, 494 e 499.

No Formulário de Tráfego estão registados 13 tripulantes e 200 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da ESSO Portuguesa foi assinada por elemento da tripulação, fls. 685.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

4 - No dia 28.06.2002, pelas 05H14, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Lauderdale (EUA), partindo no mesmo dia às 06H00, com destino a Nice (França), cfr. fls. 460, 482, 494 e 500.

No Formulário de Tráfego estão registados 3 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 656.

5 - No dia 07.07.2002, pelas 12H52, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Milão (Itália), partindo no mesmo dia às 13H44, com destino a Lauderdale (EUA), cfr. fls. 461, 482, 494 e 501.

No Formulário de Tráfego estão registados 3 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 658.

6 - No dia 13.07.2002, pelas 18H43, a aeronave com a matrícula N368CE, operada pela “PREMIER AIRCRAFT”, fez escala em LPAZ vinda de Abuja (Nigéria), partindo no mesmo dia às 19H59, com destino a Nova York (EUA), cfr. fls. 462, 485, 494 e 502.

No Formulário de Tráfego estão registados 6 tripulantes e 15 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 669, sendo perceptível o nome.... .

7 - No dia 09.10.2002, pelas 23H18, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Atenas (Grécia), partindo no mesmo dia às 23H59, com destino a Washington (EUA), cfr. fls. 463, 482 e 483, 494 e 503.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

No Formulário de Tráfego estão registados 5 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 660.

Trata-se do voo de regresso da aeronave, após a suposta “*extraordinary rendition*” de MAHER ARAR.

8 - No dia 07.11.2002, pelas 11H57, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Barcelona (Espanha), partindo no mesmo dia às 12H35, com destino a Lauderdale (EUA), cfr. fls. 464, 483, 494 e 504.

No Formulário de Tráfego estão registados 3 tripulantes e 2 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 662.

9 - No dia 28.02.2003, pelas 10H57, a aeronave com a matrícula N368CE, operada pela “PREMIER AIRCRAFT MANAGEMENT INC”, fez escala em LPAZ vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 12H13, com destino a Kano (Nigéria), cfr. fls. 465, 485, 494 e 505.

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes e 5 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 671.

Foi recuperado o processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, vide fls. 689 a 700, contudo inexistente qualquer menção referente à identificação de tripulantes e passageiros.

10 - No dia 16.07.2003, pelas 06H41, a aeronave com a matrícula N829MG, operada pela “PRESIDENTIAL AVIATION INC”, fez escala em LPAZ vinda de Lauderdale (EUA),



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

partindo no mesmo dia às 07H38, com destino a Nice (França), cfr. fls. 466, 483, 494 e 495, 506.

No Formulário de Tráfego estão registados 3 tripulantes e 4 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da ESSO Portuguesa foi assinada por elemento da tripulação, fls. 664.

11 - No dia 07.11.2003, pelas 04H50 (05H50 segundo a NAV, certamente por lapso), a aeronave com a matrícula N85VM, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Guantanamo (Cuba), partindo no mesmo dia às 05H35, com destino a Tuzla (Bosnia Herz.), cfr. fls. 467, 486, 495, 507.

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes e 6 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 665.

Conforme fls. 169, do Apenso 12 dos presentes Autos – consta mencionado o nome de....., como comandante dessa aeronave.

Trata-se da aeronave que terá transportado ABDURRAHMAN KADR.

12 - No dia 14.04.2004, pelas 02H48, a aeronave com a matrícula N368CE, operada pela “PREMIER AIRCRAFT MANAGEMENT INC”., fez escala em LPAZ vinda de Rabat (Marrocos), partindo no mesmo dia às 03H59, com destino a Washington (EUA), cfr. fls. 468, 485, 495, 508.

No Formulário de Tráfego estão registados 8 tripulantes e 9 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 673.

13 - No dia 17.07.2004, pelas 14H24, a aeronave com a matrícula N982RK, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Guantanamo (Cuba), partindo no mesmo dia às 15H18, com destino a Nuremberga (Alemanha), cfr. fls. 469, 487, 495, 509.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes e 6 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 674, sendo perceptível o nome.....

14 - No dia 26.07.2004, pelas 02H42, a aeronave com a matrícula N85VM, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 03H32, com destino a Mitiga (Líbia), cfr. fls. 470, 486, 495, 511.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 tripulantes e 5 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 666, sendo perceptível o nome

Foi recuperado o processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, vide fls. 520 a 539, onde consta a indicação do Comandante

15 - No dia 29.07.2004, pelas 04H32, a aeronave com a matrícula N85VM, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Mitiga (Líbia), partindo no mesmo dia às 05H24, com destino a Washington (EUA), cfr. fls. 471, 486, 495, 512.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 tripulantes e 5 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 667, sendo perceptível o nome

Foi recuperado o processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, vide fls. 540 a 546. O Comandante está identificado pelo nome

16 - No dia 31.07.2004, pelas 01H42, a aeronave com a matrícula N85VM, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPAZ vinda de Rabat (Marrocos), partindo no mesmo dia às 02H27, com destino a Guantanamo (Cuba), cfr. fls. 472, 486, 495, 513.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes e 5 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 668.

Conforme o processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, fls. 547 a 560, consta como Comandante da aeronave

Assinatura constante na GROUND HANDLING CHARGE NOTE da SATA, *vide* fls. 558.

17 - No dia 08.12.2004, pelas 17H04, a aeronave com a matrícula N221SG, operada pela “PATH CORP.”, fez escala em LPAZ vinda de St. John’s (Canadá), partindo no dia seguinte às 10H01, com destino a Málaga (Espanha), cfr. fls. 473 e 474, 488, 495, 514.

No Formulário de Tráfego estão registados 2 tripulantes. Houve lugar a desembarque para descanso da tripulação e posterior embarque.

Segundo a NAV, fls. 514, existe a indicação do Comandante.....

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 675, sendo perceptível o nome

Conforme informação de fls. 450, foi recolhida junto do Hotel Santa Maria a identificação da tripulação, constante de fls. 452, 590, 1647, 1652 e 1653, a saber:

18 - No dia 17.12.2004, pelas 19H08, a aeronave com a matrícula N168D, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPAZ vinda de St. John’s (Canadá), partindo no dia seguinte às 09H06, com destino a Tenerife (Espanha), cfr. fls. 475 e 476, 489, 495, 515.

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes. Houve lugar a desembarque para descanso da tripulação e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 677.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Conforme informação de fls. 450, foi recolhida junto do Hotel Santa Maria a identificação da tripulação, constante de fls. 453, 590, 1647, 1654 a 1657, a saber.....:

19 - No dia 14.04.2005, pelas 21H42 (21H46 segundo a NAV), a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela STEVENS EXPRESS LEASING INC., fez escala em LPAZ vinda de Memphis (EUA), partindo no mesmo dia às 23H05, com destino a Addis Abeba (Etiópia), cfr. fls. 477, 490, 495, 516.

No Formulário de Tráfego estão registados 8 tripulantes. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Segundo a NAV, fls. 516, existe a indicação do Comandante

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 679.

No processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 561 a 572, consta como Comandante da aeronave.....

20 - No dia 17.05.2005, pelas 14H53, a aeronave com a matrícula N187D, operada pela “AERO CONTRACTORS”, fez escala em LPAZ vinda de Sevilha (Espanha), partindo no dia seguinte às 10H04, com destino a St. John’s (Canadá), cfr. fls. 478 e 479, 491, 495, 517.

No Formulário de Tráfego estão registados 3 tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque da tripulação.

Segundo a NAV, fls. 517, existe a indicação do Comandante.....

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 683.

No processo de “*handling*” da empresa SATA, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 701 a 710, consta uma GENERAL DECLARATION, *vide* fls. 704, com a identificação da tripulação:.....;;



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Conforme informação de fls. 450, foi recolhida junto do Hotel Santa Maria a identificação da tripulação, constante de fls. 454, 589, 1647, 1658 a 1660, a saber:

21 - No dia 05.07.2005, pela 01H37, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENSON EXPRESS LEASING, INC.”, fez escala em LPAZ vinda de Aman (Jordânia), partindo no mesmo dia às 04H15, com destino a Washington (EUA), cfr. fls. 480, 490, 495 e 496, 518.

No Formulário de Tráfego estão registados 7 tripulantes. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Segundo a NAV, a fls. 518, existe a indicação de DEPARTMENT OF STATE SUPPORT.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 681.

22 - No dia 08.09.2005, pelas 05H23, a aeronave com a matrícula N248AB, operada pela “PRIME JETS LLC”, fez escala em LPAZ vinda de Shannon (Irlanda), partindo no mesmo dia às 06H25, com destino a Guantánamo (Cuba), cfr. fls. 481, 492, 496, 519.

No Formulário de Tráfego estão registados 4 tripulantes e 2 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO PORTUGUESA” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 687, sendo perceptível o nome

As escalas 1, 2 e 4 a 22, em LPAZ, foram classificadas com o código 332/1/2, o que significa voo particular/internacional/escala técnica.

A escala 3 foi classificada com o código 021/1/2, o que significa comercial, não regular/internacional/escala técnica.

Foram recuperados seis processos de “handling” da SATA, referentes ao serviço de assistência em escala prestado às aeronaves: N85VM, nos dias 26JUL04, 29JUL04, e 31JUL04; N4476S, no dia 14ABR05; N368CE, no dia 28FEV03; e N187D, no dia 17MAI05.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO, PORTO (LPPR)

Caracterização da estrutura aeroportuária

No Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, existe uma pista operacional, designada por 17/35, uma plataforma de estacionamento, com capacidade para trinta e seis aviões, uma zona de combustíveis, vários edifícios de manutenção, ocupados pela “ANA” e por agentes de “*handling*”, terminal de carga, quartel de bombeiros, e aerogare.

A empresa “ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.” é concessionária dessa estrutura.

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro é um Aeroporto coordenado que labora 24H00, existindo, em função da legislação que regulamenta o ruído, uma limitação de tráfego aéreo durante o período compreendido entre as 00H00 e as 06H00.

O serviço de assistência em escala é prestado pelas empresas “Groundforce” e “Portway” (na modalidade de “*full handling*”), “PTS” e “Servisair” (supervisão e representação).

O abastecimento de combustíveis é assegurado pela “Petrogal” e por um consórcio denominado “Sociedade de Abastecimento de Aeronaves (SABA)” constituído pelas empresas “Esso Portuguesa”, “BP” e “Repsol”.

Actos investigatórios

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPPR, concluiu-se terem ocorrido 29 escalas (de 7 aeronaves), com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 636.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Foram identificados vários “*spotters*”, que fotografaram algumas das aeronaves *supra* identificadas: N379P, N8213G, N1HC, N2189M, N313P – N4476S, *vide* fls. 639.

Realizaram-se 42 (quarenta e duas) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: “ANA” (Formulários de Tráfego, Movimentos de aeronaves, Modalidades de assistência em escala, Plantas do Aeroporto); “NAV” (Registo de tráfego de aeronaves); “SERVISAIR”, “PORTWAY”, “GROUNDFORCE” (processos de handling e documentos complementares); SEF (Manifesto de Passageiros e documentação avulsa); “SABA” e “PETROGAL” (Registo de abastecimentos de combustível); CLA (guias de “*catering*”); e nos Hoteis “MERIDIEN”, “SHERATON”, “PORTO PALÁCIO”, “IPANEMA PARK”, todos no Porto; “NOVOTEL”, “MERCURE”, “COSTA VERDE”, e “Residencial SÃO FÉLIX PARK”, sítos na Póvoa de Varzim, “SUAVE MAR”, em Esposende, e “AXIS”, em Ofir (Registo de estadas).

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do LPPR e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego e Movimentos de Aeronaves da “ANA”, *vide* fls. 731 a 801; Registo de Tráfego de Aeronaves da NAV, a fls.1851 a 1854; Guias de Combustível fornecidas pela “SABA” e “PETROGAL”, de fls. 1025 a 1053; e processos de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, de fls. 1200 a 1327, poder-se-á afirmar que:

1 - No dia 25.05.2002, pelas 09H29 (09H24, segundo registo de movimentos), a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC”., fez escala em LPPR vinda de Rabat (Marrocos), partindo no dia seguinte às 08H00, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 782 a 785, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 4 passageiros, sem número de tripulantes declarado. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de STS/STATE.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Inexiste qualquer registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, de fls. 1200 a 1208, consta a indicação de estada no “Hotel MERIDIEN” Porto, bem como a assinatura na guia de abastecimento de *catering*, a fls. 1203.

No “Hotel MERIDIEN”, no Porto, foram recolhidas as informações das estadas de cidadãos estrangeiros no período de 25.05.2002 a 26.05.2002, cfr. fls. 1074.

Da listagem referida, e tomando em consideração a hora de saída do Hotel (entre as 06H56 e 07H16), compatível com a hora de partida da aeronave, constata-se que estiveram hospedados dois cidadãos norte-americanos:

Trata-se do voo de regresso da aeronave, após a suposta “*extraordinary rendition*” de ABOU ELKASSIM BRITEL.

2 - No dia 15.09.2002, pelas 22H20, a aeronave com a matrícula N379P, operada presumivelmente pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC”. (só consta indicação da JEPPESEN DATAPLAN), fez escala em LPPR, vinda de Rabat (Marrocos), partindo no dia 17.09.2002, às 04H46, com destino a Cabul (Afeganistão), *vide* fls. 782, 786 e 787, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 passageiros, sem número de tripulantes declarado. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a NAV, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave, no dia 14.09.2002, REG/N379P STS/STATE CNL N/VOOU.

Inexiste qualquer registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1209 a 1218, consta a indicação de transporte de tripulação entre PORTO – PÓVOA – PORTO, fls. 1215, bem como a assinatura na guia de abastecimento de *catering*, a fls. 1218, cujo nome se assemelha a

Não foi possível determinar a unidade hoteleira onde ficou alojada esta tripulação/passageiros.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

3 - No dia 01.02.2003, pelas 14H59, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda do Dubai (Emirados Árabes Unidos), partindo no dia seguinte às 09H49, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 782, 788 e 789, 1852.

No Formulário de Tráfego não se encontra declarado o número de passageiros nem tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave, com a menção STS ATFM EXEMPT APPROVED.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1036.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1219 a 1226, consta a identificação do Comandante da aeronave: e dos restantes tripulantes: ..., ..., ..., que foram transportados para o “Hotel MERIDIEN” Porto.

Assinatura constante da guia de abastecimento de “*catering*”, a fls. 1224.

No tocante aos registos de estadas no “Hotel MERIDIEN” Porto, *vide* fls. 1077 e 1078, e 2360 a 2363, constam como clientes no período em referência:

4 - No dia 19.05.2003, pelas 23H56, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda do Cairo (Egipto), partindo no dia 22.05.2003 às 21H10, com destino a Argel (Argélia), *vide* fls. 782, 790 e 791, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 6 passageiros, inexistindo qualquer indicação quanto aos tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave: STS STATE ATFM EXEMPT AAPPROVED.

Inexiste qualquer registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1227 a 1238, constam as indicações de: 4 tripulantes e 6



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

passageiros; Comandante; reserva de 10 quartos no “Hotel MERIDIEN”, Porto; bem como a assinatura na guia de abastecimento de *catering*, a fls. 1559, 1560 (com referência às guias constantes de fls. 1233 e 1235).

Junto do “Hotel MERIDIEN”, *vide* fls. 1079, 1581 e 1582, 3340, apurou-se terem aí ficado hospedados no período entre 19.05.2003 e 24.05.2003 os cidadãos norte-americanos:

-

Não se logrou determinar como foram efectuados os pagamentos.

5 - No dia 23.05.2003, pelas 18H22, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC”., fez escala em LPPR vinda de Argel (Argélia), partindo no dia 24.05.2003 às 10H54, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 782, 792 e 793, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 6 passageiros à partida de LPPR, inexistindo qualquer indicação quanto aos tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave: US STATE DEPARTMENT SUPPORT FLT.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1025.

O pedido de assistência à empresa de “*handling*” “SERVISAIR”, englobou a operação ora descrita e o voo anterior, mantendo válidas as menções *supra* expostas, *vide* fls. 1227 a 1238, (4 tripulantes e 6 passageiros; Comandante; reserva de 10 quartos no “Hotel MERIDIEN” Porto)

Assinatura na guia de abastecimento de “*catering*”, a fls. 1561 (com referência às guias constantes de fls. 1237).

No que concerne às estadas no “Hotel MERIDIEN”, Porto, *vide* voo antecedente.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

6 - No dia 06.06.2003, pelas 06H51, a aeronave com a matrícula N379P, operada presumivelmente pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.” (só consta indicação da JEPPESEN DATAPLAN), fez escala em LPPR vinda de Rabat (Marrocos), partindo no dia 07.06.2003 às 09H09, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 782, 794 e 795, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 passageiros à chegada de LPPR e 6 passageiros à saída de LPPR, inexistindo qualquer indicação quanto aos tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave: STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED / STS STATE.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1239 a 1243, constam as indicações respeitantes a “*catering*”, a fls. 1242, e transporte para o Porto, fls.1243.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1083, 1584 a 1594, 2364 a 2369, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:

.....

Efectuaram pagamento dos serviços em numerário.

Os indivíduos acima identificados saíram do Hotel entre as 07H34 e as 08H17 (hora compatível com a partida da aeronave).

7 - No dia 13.08.2003 (erradamente consta no formulário de tráfego chegada a 02.08.2003), pelas 02H04, a aeronave com a matrícula N379P, operada presumivelmente pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.” (só consta indicação da JEPPESEN DATAPLAN), fez escala em LPPR vinda de Washington (EUA), partindo no dia 14.08.2003 às 14H18, com destino ao Dubai (Emirados Árabes Unidos), *vide* fls. 782, 796 e 797, 1852.

No Formulário de Tráfego estão registados 5 passageiros à saída de LPPR, inexistindo qualquer indicação quanto aos tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave: STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1244 a 1248, constam as indicações respeitantes a “*catering*”, a fls. 1247, e transporte para o Porto, fls. 1248.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1085 e ss, 1595 a 1605, 2370 a 2378, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:

8 - o dia 24.08.2003, pelas 02H28, a aeronave com a matrícula N313P, operada pela “STEVEN'S EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Argel (Argélia), partindo no dia 25.08.2003 às 08H14, com destino a Baku (Arzebeijão), *vide* fls. 774 a 776, 1852.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de passageiros ou tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Segundo a “NAV”, a fls. 1852, existe em observações a indicação de operação dessa aeronave: CFM RT STS STATE ATFM EXEMPT APPROVED.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1249 a 1254, constam as seguintes indicações: Comandante.....; 6 crew – 12 pax in/0 pax out; “Hotel MERIDIEN” Porto.

Assinatura na guia de “*catering*”, a fls. 1253.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1094 e ss, 1617 a 1626, 2379 a 2383, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:

.....

9 - No dia 29.10.2003, pelas 20H09, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVEN'S EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Bagdad (Iraqe),



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

partindo no dia seguinte às 13H00, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 782 e 783, 798 e 799, 1852.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 6 passageiros à chegada e 5 passageiros à partida de LPPR, não constando o número de tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1027.

Junto do SEF-Porto foi possível recuperar a PASSENGER MANIFEST onde constam as identificações dos passageiros, a fls. 943, a saber:,

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1255 a 1260, constam as seguintes indicações: Comandante4 crew – 6 pax in/6 pax out; “Hotel MERIDIEN” Porto.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1104 a 1115, 1606 a 1615, 2384 a 2393, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:

10 - No dia 02.12.2003, pelas 22H05, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Washington (EUA), partindo no dia seguinte às 19H13, com destino a Rabat (Marrocos), *vide* fls. 783, 800 e 801, 1852.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 5 passageiros, não constando o número de tripulantes. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “BP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1028.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1261 a 1267, não existem indicações quanto à identificação dos tripulantes/passageiros, nem unidade hoteleira utilizada. Presumivelmente terão sido transportados para a cidade do Porto, fls. 1267.

Assinatura na guia de “*catering*”, a fls. 1266.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Junto das unidades hoteleiras não foi possível identificar os tripulantes/passageiros dessa aeronave.

11 - No dia 01.02.2004, pelas 16H10, a aeronave com a matrícula N4557C, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPPR vinda de Luxor (Egipto), partindo no dia seguinte às 08H43, com destino a Stephenville (EUA), *vide* fls. 737 a 741, 1852.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1029.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 840, 1268 a 1271, consta a solicitação de reservas no “Hotel MERIDIEN” Porto; e a identificação da tripulação:

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1116 a 1127, 1627 a 1630, 2394 a 2397, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:

12 - No dia 17.02.2004, pelas 12H15, a aeronave com a matrícula N8068V, operada pela “PRIMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICES INC.”, fez escala em LPPR vinda de Aman (Jordânia), partindo no mesmo dia às 13H28, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 731 a 733, 1852.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a qualquer desembarque e embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1030.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1272 a 1276, consta como operador da aeronave a empresa “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”; 0 crew/1 pax in/1 pax out; e a identificação da tripulação:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Assinatura na guia de “*catering*”, a fls. 1276.

13 - No dia 23.06.2004, pelas 16H07, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT CO”, fez escala em LPPR vinda de Ponta Delgada (Portugal), partindo no mesmo dia às 16H57, com destino a Atenas (Grécia), *vide* fls. 760 a 763, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1031.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1277 e 1278, constam os seguintes elementos: 10 crew/0 pax in/ 0 pax out; e a identificação da tripulação:

14 - No dia 09.07.2004, pelas 13H00, a aeronave com a matrícula N8068V, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Phafos (Chipre), partindo no mesmo dia às 13H52, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 731, 734 e 735, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1032.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1280 e 1285, consta a identificação da tripulação:

15 - No dia 12.07.2004, pelas 02H33, a aeronave com a matrícula N8068V, operada presumivelmente pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.” (só consta indicação



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

JEPPESEN DATAPLAN), fez escala em LPPR vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 06H13, com destino a Atenas (Grécia), *vide* fls. 731, 736, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1286 e 1287, não constam quaisquer elementos referentes à identificação da tripulação.

16 - No dia 02.09.2004, pelas 15H21, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT CO.”, fez escala em LPPR vinda de Atenas (Grécia), partindo no mesmo dia às 16H42, com destino a Ponta Delgada (Portugal), *vide* fls. 760, 764, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1053.

No processo de “*handling*” da empresa SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1288 a 1290, consta a identificação do Comandante

17 - No dia 13.10.2004, pelas 16H43, a aeronave com a matrícula N2189M, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPPR vinda de Guander (Canadá), partindo no dia seguinte às 06H50, com destino a Iraklion (Grécia), *vide* fls. 751 a 755, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1291 a 1294, consta a identificação do Comandante; 5 crew / 0 pax; reservas no “Hotel MERIDIEN” Porto.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1133 a 1141, 1636 a 1640, 2398 a 2402, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

18 - No dia 23.12.2004, pelas 22H25, a aeronave com a matrícula N88ZL, operada pela PRINCIPAL AIR SERVICES, fez escala em LPPR vinda de Nova York (EUA), partindo no dia seguinte às 00H19, com destino a Livingstone (Zâmbia), *vide* fls. 747 a 749, 1854.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 16 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da GALP foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1034.

19 - No dia 01.01.2005, pelas 00H57, a aeronave com a matrícula N88ZL, operada pela “PRINCIPAL AIR SERVICES”, fez escala em LPPR vinda de Windhoek (Namíbia), partindo no mesmo dia às 02H42, com destino a Nova York (EUA), *vide* fls. 747, 750, 1854.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 16 passageiros em trânsito directo. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de representação de “A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPessoal LDA”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 2540 a 2543, não constam quaisquer elementos referentes à identificação da tripulação ou passageiros.

20 - No dia 17.04.2005, pelas 13H03, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Cartum (Sudão), partindo no mesmo dia às 14H42, com destino a Baltimore (EUA), *vide* fls. 765, 766, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes ou passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1038.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1295 e 1300, consta a identificação da Comandante.....; 8 crew/0 pax.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

21 - No dia 22.04.2005, pelas 19H36, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Baltimore (EUA), partindo no mesmo dia às 21H19, com destino a Cartum (Sudão), *vide* fls. 765, 767 e 768, 1854.

No Formulário de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes ou passageiros. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1040.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1301 a 1306, constam as seguintes indicações: Comandante....; 8 crew/0 pax.

Assinatura constante da guia de abastecimento de “catering”, a fls. 1306.

22 - No dia 05.05.2005, pelas 11H11, a aeronave com a matrícula N1HC, operada pela “UNITED STATES AVIATION CO.”, fez escala em LPPR vinda de Málaga (Espanha), partindo no mesmo dia às 12H05, com destino a Tulsa (EUA), *vide* fls. 744, 745, 1854.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 3 passageiros à chegada a LPPR. Houve lugar a desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1042.

No processo de representação de “A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPESSOAL LDA”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 2520 a 2539, constam os seguintes elementos: Comandante.....; 3 crew / 3 pax;.....

23 - No dia 09.06.2005, pelas 21H26, a aeronave com a matrícula N44982, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Bagdad (Irão),



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

partindo no mesmo dia às 23H21, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 777 a 781, 1854.

No Formulário de Tráfego encontra-se registado 1 passageiro à chegada a LPPR, inexistindo registo de qualquer passageiro à saída. Houve lugar a desembarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1044.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala, a fls. 1307 e 1308, consta a identificação da aeronave N4476S (e não a N44982), comandada por; 8 crew / 0 pax in e 0 pax out.

Segundo Auto de Análise de Rolos de Telex, a fls. 1495, existe menção à operação da aeronave N44982, na mesma data, Comandada por.....

Da análise de comunicações entre a “JEPESSEN DATAPLAN” e a “SERVISAIR”, *vide* Apenso 22, no tocante a essa operação, constata-se que a aeronave a operar em LPPR nessa data, foi alterada, constando numa primeira fase a N4476S (Boeing 737 – 700) – que não chegou a operar nessa data - e posteriormente a N44982 (GLF 5).

24 - No dia 25.06.2005, pelas 18H12, a aeronave com a matrícula N2189M, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPPR vinda de Gander (Canadá), partindo no dia seguinte às 09H40, com destino a Atenas (Grécia), *vide* fls. 751, 756 a 759, 1853.

No Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer tripulantes ou passageiros. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1046.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1309 a 1313, constam as seguintes indicações: Comandante.....; 5 crew/0 pax; reserva no “Hotel MERIDIEN” Porto.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1177 a 1188, 1642 a 1646, 2403 a 2407, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos (considerando a hora de saída do Hotel entre 08H37 e 09H16 e a hora de saída da aeronave de LPPR):



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

25 - No dia 28.06.2005, pelas 13H06, a aeronave com a matrícula N4557C, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPPR vinda de Diágoras (Grécia), partindo no dia seguinte às 08H02, com destino a Gander (Canadá), *vide* fls. 737, 742 e 743, 1853.

No Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer tripulantes ou passageiros. Houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1048.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1314 a 1318, constam as seguintes indicações: Comandante.....; 5 crew/0 pax; reserva no Hotel MERIDIEN Porto.

Assinatura na guia de “*catering*”, a fls. 1318.

No “Hotel MERIDIEN” Porto, a fls. 1189 a 1196, 1631 a 1634, 2408 a 2411, ficaram alojados os cidadãos norte-americanos (considerando a hora de saída do Hotel entre as 06H47 e 06H56 e a hora de saída da aeronave de LPPR):

26 - No dia 03.07.2005, pelas 00H26, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENSON EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Norfolk (EUA), partindo no mesmo dia à 01H51, com destino a Aman (Jordânia), *vide* fls. 765, 769 e 770, 1853.

No Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer tripulantes ou passageiros. Não houve lugar a desembarque ou embarque.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1319 a 1321, não existem quaisquer indicações quanto à identificação e número de passageiros/tripulantes.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

27 - No dia 06.09.2005, pelas 06H00, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Providence (EUA), partindo no mesmo dia às 07H56, com destino a Al Udeid (Qatar), *vide* fls. 765, 771, 1853.

No Formulário de Tráfego encontram-se registados 8 passageiros em trânsito directo, inexistindo menção quanto ao número de tripulantes. Não houve lugar a desembarque ou embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1050.

No registo de processo de “*handling*” da empresa SERVISAIR, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1322, existe indicação de 8 passageiros em trânsito directo.

Segundo Auto de Análise de Rolos de Telex, a fls. 1495, consta como Comandante.....

28 - No dia 08.09.2005, pelas 14H31, a aeronave com a matrícula N4476S, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPR vinda de Al Udeid (Qatar), partindo no mesmo dia às 16H07, com destino a Providence (EUA), *vide* fls. 765, 772 e 773, 1853.

No Formulário de Tráfego inexistente registo de número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1051.

No processo de “*handling*” da empresa “SERVISAIR”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 1323 a 1327, constam as seguintes indicações: Comandante.....; 8 pax in / 8 pax out.

29 - No dia 05.11.2005, pelas 17H04, a aeronave com a matrícula N1HC, operada pela “UNITED STATES AVIATION CO”, fez escala em LPPR vinda de Harrisburg (EUA),



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

partindo no mesmo dia às 17H59, com destino a Constanta (Roménia), *vide* fls. 744, 746, 1853.

No Formulário de Tráfego inexistente registo de número de tripulantes e passageiros. Não houve lugar a desembarque ou embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “REPSOL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1053.

As escalas, em LPPR, referidas foram classificadas com os seguintes códigos:

- 332/1/2 - voo particular/internacional/escala técnica - 14, 15 e 29;
- 332/1/9 - voo particular/internacional/outros – 7 e 12;
- 021/1/2 - comercial não regular/internacional/escala técnica – 13, 16, 18, 19 e 26 a 28;
- 132/1/1 - táxi aéreo/internacional/escala comercial – 3 a 6, 9, 10 e 23;
- 132/1/9 - táxi aéreo/internacional/outros – 1 e 2;
- 042/1/9 - não comercial/internacional/outros – 11, 21 e 25;
- 042/1/2 - não comercial/internacional/escala técnica – 20;
- 121/1/1 - charter/internacional/escala comercial – 22;
- 521/1/1 (à chegada) uso próprio/internacional/escala comercial e 132/1/9 (à partida) – 8;
- 212/1/2 (à chegada) militar estrangeiro/internacional/escala técnica e 042/1/9 (à partida) – 17;
- 021/1/2 (à chegada) e 132/1/2 (à partida) – 24.

A prestação de serviços de “*handling*” às aeronaves enunciadas foi assegurada pela “Servisair”, excepto nos seguintes casos:

- Escala 11 e 25 – subcontratação à “Groundforce”, pela “Servisair”;
- Escalas 18, 19, 22 e 29 – subcontratação da “Portway”, por “A.Fernando L. Monteiro, Sociedade Unipessoal, Lda.”.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

O DAEROPORTA PORTELA (LPPT)

Caracterização da estrutura aeroportuária

No Aeroporto da Portela existem duas pistas operacionais 03/21 e 17/35, plataforma central de estacionamento entre as duas pistas e ao longo dos dois terminais, com 46/51 stands, uma zona de combustíveis, edifícios de manutenção de aviões e da TAP, quartel de bombeiros, edifícios dos agentes de “*handling*” (“Portway” e “Groundforce”) terminal de carga, e terminal de recepção de passageiros.

Existe uma placa de estacionamento, denominada AT1, sob jurisdição da Força Aérea Portuguesa.

O LPPT é um Aeroporto coordenado, com restrições de tráfego (“*slots*”), que labora 24H00, e cuja exploração está atribuída à empresa “ANA – Aeroportos de Portugal, SA”.

Os normativos que regulam o ruído implicam uma limitação do fluxo de aeronaves durante o período compreendido entre as 00H00 e as 06H00, condicionando-se a um máximo de catorze voos diários e noventa e um semanais.

O serviço de assistência em escala é prestado pelas empresas “Portway” e “Groundforce” (à data dos factos igualmente a “AIR LUXOR”), na modalidade de “*full handling*”, e “PTS” e “Servisair”, entre outros, na supervisão e representação.

O abastecimento de combustíveis é assegurado pelo Grupo Operacional de Combustíveis (GOC), composto pelas empresas “BP”, “ESSO Portuguesa”, “GALP” e MOBIL”.

Actos investigatórios

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPPT, concluiu-se terem ocorrido 6 escalas (de 4 aeronaves), com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 1664.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Não foram identificados “*spotters*” que tivessem fotografado as aeronaves *supra* identificadas, em LPPT.

Realizaram-se 16 (dezasseis) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: “**ANA**” (Formulários de Tráfego, Movimentos de aeronaves, Planta do Aeroporto); “**NAV**” (Registo de tráfego de aeronaves e documentação avulsa); “**A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPessoal LDA**” (processos de representação); “**GOC**” (Registo de abastecimentos de combustível); “**GATE GOURMET**” (guias de “*catering*”); e no “**Hotel MARRIOTT**” (Registo de estadas).

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do Aeroporto de LPPT e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego e Movimentos de Aeronaves da “ANA”, *vide* fls. 1681 e ss; Registo de Tráfego de Aeronaves da “NAV”, a fls. 1713 ; Guias de Combustível fornecidas pelo GOC, a fls. 2489; e processo de representação da empresa “A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPessoal LDA”, a fls. 2504, poder-se-á afirmar que:

1 - No dia 24.09.2001, pelas 08H12, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENs EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPT vinda de Frankfurt (Alemanha), partindo no mesmo dia às 09H26, com destino a Baltimore (EUA), *vide* fls. 1681 a 1684, 1721.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 3 tripulantes e 0 passageiros. Não houve lugar a desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “SHELL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2491.

2 - No dia 16.10.2001, pelas 15H05, a aeronave com a matrícula N379P, operada pela “STEVENs EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPT vinda de Frankfurt



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

(Alemanha), partindo no mesmo dia às 15H51, com destino a Frankfurt (Alemanha), *vide* fls. 1685 a 1689, 1721.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 5 tripulantes e 1 passageiro que terá desembarcado em Lisboa.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

3 - No dia 14.05.2003, pelas 00H37, a aeronave com a matrícula N50BH, operada pela “RICHMOR AVIATION INC.”, fez escala em LPPT vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 11H49, com destino a Faro (Portugal), *vide* fls. 1690 a 1694, 1721 e 1722.

Segundo os Formulários de Tráfego encontra-se registado 1 passageiro que terá desembarcado em Lisboa e posteriormente embarcado. Não há indicação de número de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

4 - No dia 06.01.2005, pelas 15H39, a aeronave com a matrícula N312ME, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPT vinda de Marselha (França), partindo no dia seguinte às 07H16, com destino a Ponta Delgada (Portugal), *vide* fls. 1695 a 1700, 1721 e 1723.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 2 tripulantes sem passageiros indicados. Terá ocorrido desembarque e posterior embarque.

A guia de abastecimento de combustível da “BP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2490.

5 - No dia 15.05.2005, pelas 04H00, a aeronave com a matrícula N227SV, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPPT vinda de Bedford (EUA), partindo no mesmo dia às 05H59, com destino a Cascais (Portugal), *vide* fls. 1701 a 1703, 1706, 1707, 1721 e 1724.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 5 passageiros que desembarcaram em Lisboa. Não existe indicação quanto ao número de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

6 - No dia 16.05.2005, pelas 19H31, a aeronave com a matrícula N227SV, operada pela “RICHMOR AVIATION”, fez escala em LPPT vinda de Cascais (Portugal), partindo no dia seguinte às 00H04, com destino a Bedford (EUA), *vide* fls. 1704 a 1705, 1708 e 1709, 1724.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 5 passageiros que embarcaram em Lisboa. Não existe indicação quanto ao número de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “TOTAL” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2489.

Houve abastecimento de “catering”, pela empresa “GATE GOURMET”, a fls. 2485.

No processo de representação de “A. FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPESSOAL LDA”, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, a fls. 2504 a 2519, não constam quaisquer elementos referentes à identificação da tripulação ou passageiros.

A fls. 121 a 156 do Apenso 12, constam as seguintes indicações: Comandante; 2 crew e 4 pax, a fls. 140; Tripulação com reservas no “Hotel MARRIOTT” Lisboa, fls. 129; Menção manuscrita a fls. 153 “.....AGRADEÇO APROVAÇÃO POIS É UMA DESLOCAÇÃO URGENTE PARA ENCONTROS COM MINST. DEFESA”.

Da inquirição de(n.º 112 do índice), conclui-se que tal menção é falsa, consubstanciando-se num mero expediente para obter uma autorização de estacionamento que não veio a ser concedida.

Conforme fls. 2556 a 2577, a aeronave transportou a delegação dos BOSTON RED SOX, para o evento LAUREUS SPIRIT SPORTS AWARDS, que teve lugar no Casino Estoril, no dia 16.05.2005.

Assim, cfr. fls. 2558 a 2561, e ITINERARY REPORT da “RICHMOR AVIATION INC.” a aeronave transportou os tripulantes: e, bem como a delegação composta por.....;,;;

A delegação dos BOSTON RED SOX ficou alojada no “Hotel da PENHA LONGA”.

Junto do “Hotel MARRIOTT” Lisboa, a fls. 1811 a 1841, foi identificada a tripulação.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

As escalas 1 e 2, em LPPT, foram classificadas com o código 222/1/9, que significa voo de Estado estrangeiro/internacional/outros.

A escala 3 foi classificada à chegada com o código 132/1/1 (táxi aéreo/internacional/escala comercial) e à partida com o código 532/2/1 (uso próprio/nacional/escala comercial).

No que toca à escala 4, foi classificada à chegada com o código 132/1/9 (táxi aéreo/internacional/outros) e à partida com o código 332/1/9 (privado/internacional/outros)

A escala 5 encontra-se classificada como 132/1/1 (táxi aéreo/internacional/escala comercial).

As aeronaves que fizeram as escalas 1, 2, e 4, foram assistidas pela empresa de “*handling*” “AIR LUXOR” (sem actividade na presente data). Não foi possível recuperar os processos de assistência em escala.

Quanto às escalas 3, 5 e 6, a “Portway”, prestou os serviços de assistência em escala, (3 – por lhe terem sido contratados os serviços directamente; 5 e 6 - por solicitação da A. “FERNANDO L. MONTEIRO, SOCIEDADE UNIPessoal LDA”). Não se logrou obter qualquer dos processos de “*handling*”.

AEROPORTO DE FARO (LPFR)

Caracterização da estrutura aeroportuária

No Aeroporto de Faro existe uma pista operacional 28/10, vinte e duas posições de estacionamento, um terminal de passageiros, zona de combustíveis, instalações de *catering*, vários edifícios de manutenção, terminal de carga e quartel de bombeiros.

A empresa “ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.” é concessionária dessa estrutura.

O Aeroporto de Faro é uma estrutura coordenada que labora 24H00, sendo que no período compreendido entre as 00H00 e as 06H00 - em virtude da legislação que regulamenta o ruído - existe uma limitação de tráfego aéreo.

O serviço de assistência em escala é prestado pelas empresas “Groundforce”, “Portway” e “Servisair” (em regime de supervisão e representação)



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

O abastecimento de combustíveis é assegurado por um Grupo Operacional de Combustíveis (GOC), constituído pelas empresa “Esso Portuguesa”, “BP”, “Repsol”, “Cepsa” e “Galp”.

Actos investigatórios

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPFR, concluiu-se ter ocorrido uma única escala com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 1664.

Foi identificado um “spotter” que fotografou a aeronave com a matrícula N50BH, em LPFR.

Realizaram-se 6 (seis) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: “ANA” (Movimento de aeronave, Planta do Aeroporto, Lista de licenciamentos de assistência em escala); “PORTWAY” (Movimentos de aeronaves, facturas, email) GOC (Registo de abastecimento de combustível); “CATERING E.I.S. PORTUGAL” (guia de “catering”); e no “Hotel MERIDIEN D. FILIPA” (Registo de estadas).

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do Aeroporto de LPFR e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego e Movimentos de Aeronaves da “ANA”, *vide* fls. 1782 e 188 a 191 do Apenso 12; Registo de Tráfego de Aeronaves da “NAV”, a fls. 1721 e 1722; Guia de Combustível fornecida pelo GOC, de fls. 1805, poder-se-á afirmar que:
1 - No dia 14.05.2003, pelas 12H16, a aeronave com a matrícula N50BH, operada pela “RICHMOR AVIATION INC.”, fez escala em LPFR vinda de Lisboa (Portugal), partindo no dia 16.05.2003 às 09H23, com destino a Barcelona (Espanha), *vide* fls. 1782, 1721 e 1722, e 188 a 191 do Apenso 12.

Segundo os Formulários de Tráfego encontram-se registados 2 passageiros que terão desembarcado em Faro e posteriormente embarcado. Há indicação de 2 tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 1805, sendo possível visualizar o nome.....



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Houve abatecimento de “*catering*”, a fls. 1808, não existindo qualquer elemento identificativo dos tripulantes ou passageiros.

Segundo fls. 2584, houve lugar a um transporte de duas pessoas, pela empresa “ROTATUR”, do “Hotel MERIDIEN D. FILIPA” para o Aeroporto.

Junto do “Hotel MERIDIEN D. FILIPA”, a fls. 2590 a 2608, foi possível identificar os cidadãos norte-americanos:.....

A natureza da escala, em LPFR, foi classificada à entrada em LPFR com o código 332/2/6, que significa privado/doméstico/recreio e turismo; e à saída com o código 132/1/9 – táxi aéreo/internacional/outros.

A aeronave foi assistida pela empresa de “*handling*” “Portway”. Não foi possível recuperar o respectivo processo de assistência em escala.

AERÓDROMO DE CASCAIS (LPCS)

Caracterização da estrutura aeroportuária

O Aeródromo é constituído por um edifício principal onde está instalada a torre de controlo, quinze hangares, um quartel dos bombeiros, uma aerogare, dois abrigos de armazenagem de material, cinco placas de estacionamento de aeronaves, e uma pista com 1700 metros.

A gestão e exploração da estrutura do Aeródromo é da exclusiva competência da empresa municipal “ARCASCAIS – EM”.

As empresas de “*handling*” que laboram no LPCS são a “Groundforce 1”, a “Saveport”, e a “PTS” (laborou em tempos a empresa “OMNI/SERVISAIR”).

O abastecimento de combustíveis é assegurado pela “TOTAL” e pela “BP”.

O Aeródromo de Cascais funciona das 08H00 ao pôr-do-sol, e a pedido, das 07H00 às 24H00.

Actos investigatórios



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPCS, concluiu-se ter ocorrido uma única escala com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 1664.

Foram identificados “*spotters*” que fotografaram a aeronave com a matrícula N227SV, em LPCS.

Realizaram-se 4 (quatro) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: “**ARCASCAIS EM**” (Movimento de aeronave, Plano de voo, Factura/recibo, Planta do Aeródromo); “**OMNI/SERVISAIR**” (Factura/recibo).

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do Aeródromo de LPCS e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego e Movimentos de Aeronaves, *vide* fls. 1769, 1770, e 286 a 290 do Apenso 12; Registo de Tráfego de Aeronaves da NAV, a fls. 1721 e 1724, poder-se-á afirmar que:

1 - No dia 15.05.2005, pelas 06H08, a aeronave com a matrícula N227SV, operada pela “**RICHMOR AVIATION**”, fez escala em LPCS vinda de Lisboa (Portugal), partindo no dia seguinte às 19H27 (19H40 segundo FT), com destino a Lisboa (Portugal), *vide* fls. 1769, 1770, e 286 a 290 do Apenso 12.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

A escala 1, em LPCS, foi classificada à saída para LPPT com o código 532/3/9, que significa voo de uso próprio/territorial/outros.

A aeronave foi assistida pela empresa de handling “**OMNI/SERVISAIR**”, não se logrando recuperar o respectivo processo de assistência em escala.

AEROPORTO DE PONTA DELGADA (LPPD)



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Caracterização da estrutura aeroportuária

O Aeroporto de Ponta Delgada, conhecido por Aeroporto João Paulo II, é constituído por pista, três plataformas de estacionamento de aeronaves, uma aerogare, terminal de processamento de bagagem de porão, terminal de cargas, um hangar para manutenção de aeronaves, quartel de bombeiros e central eléctrica de emergência. Acrescem os edifícios da meteorologia, dos serviços administrativos, “*catering*” e torre de controlo.

A empresa “ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.” é concessionária dessa estrutura.

O LPPD é um Aeroporto coordenado, com restrições de tráfego, principalmente no Verão, que labora das 06H00 às 24H00.

O serviço de “*full handling*” é prestado, em exclusivo, pela empresa “SATA - Air Açores”, prestando a “*Servisair*” assistência na modalidade de supervisão e representação.

O abastecimento de combustíveis é assegurado pelas empresas, “ESSO Portuguesa”, “BP” e “GALP”.

Actos investigatórios

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPPD, concluiu-se terem ocorrido 36 escalas (de 5 aeronaves), com interesse para a presente investigação, *vide* fls. fls. 1874 e 1884.

Foram identificados vários “*spotters*” que fotografaram algumas das aeronaves supra identificadas: N221SG, N8213G, N168D, *vide* fls. 1878.

Realizaram-se 24 (vinte e quatro) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: “ANA” (Formulários de Tráfego, Movimento de aeronaves, Planta do Aeroporto), “NAV” (Registo de tráfego de aeronaves), “SATA” e “SERVISAIR” (processos de handling), “SERVICATER” (guias de *catering*), “ESSO PORTUGUESA” (Registo de abastecimentos de combustível); e no **Hoteis “AÇORES ATLÂNTICO”, “MARINA ATLÂNTICO”, “CALOURA HOTEL RESORT, PONTA DELGADA”** (Registo de estadas).



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Procedeu-se ao reconhecimento da infra-estrutura do LPPD e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego e Movimentos de Aeronaves da “ANA”, *vide* fls. 1974 e ss; Registo de Tráfego de Aeronaves da “NAV”, a fls. 2229 e ss.; Guias de Combustível fornecidas pela “ESSO Portuguesa”, a fls. 2068, e processos de “*handling*” da empresa “SATA” e “SERVISAIR”, a fls. 2044 e ss, e 2425 e ss, poder-se-á afirmar que:

1 - No dia 30.08.2001, pelas 13H19, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no dia seguinte às 07H33, com destino a Zagreb (Croácia), *vide* fls. 1974, 1981, 1983 e 1984, 2231 a 2233.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2086 a 2089, 3066 a 3074, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi facturado à empresa “JEPPESEN CORPORATE TRAVEL SE.” 121 ALBRIGHT WAY LOS GATOS CAL. 95030 UNITED STATES.

2 - No dia 01.09.2001, pelas 18H36 (17H36 segundo a NAV), a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Zagreb (Croácia), partindo no dia seguinte às 13H48, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1974, 1981, 1985 e 1986, 2234 a 2236.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2090 a 2091, 3075 a 3080, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Os pagamentos foram efectuados em numerário.

3 - No dia 29.09.2001, pelas 09H35, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER), fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no dia seguinte às 07H25, com destino a Zagreb (Croácia), *vide* fls. 1974, 1981, 1987 e 1988, 2237 a 2240.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2092 a 2093, 3082 a 3086, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi facturado à empresa “JEPPESEN CORPORATE TRAVEL SE.” 121 ALBRIGHT WAY LOS GATOS CAL. 95030 UNITED STATES.

4 - No dia 01.10.2001, pelas 18H45, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Zagreb (Croácia), partindo no dia seguinte às 12H30, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1974, 1981, 1989 e 1990, 2241 a 2243.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2094 a 2095, 3087 a 3098, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi facturado à empresa “JEPPESEN CORPORATE TRAVEL SE.” 121 ALBRIGHT WAY LOS GATOS CAL. 95030 UNITED STATES.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

5 - No dia 15.11.2001, pelas 18H18, a aeronave com a matrícula N505LL, operada pela “PATH CORPORATION”, fez escala em LPPD vinda de St John’s (Canadá), partindo no dia seguinte às 09H10, com destino a Frankfurt (Alemanha), *vide* fls. 2025 a 2027.

Segundo o Formulário de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Conforme documentos entregues pela “SERVISAIR”, a fls 2427, é possível constatar a identificação do Comandantee as indicações 2 crew/0 pax.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2096 e 2097, 3100 a 3113, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados em numerário.

6 - No dia 24.01.2002, pelas 20H44, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Leipzig (Alemanha), partindo no dia seguinte às 13H08, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1974, 1975, 1991, 1992, 2244 a 2247.

Segundo os Formulários de Tráfego não se encontram registados quaisquer passageiros ou tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2098 a 2099, 3114 a 3119, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi facturado à empresa “JEPPESEN CORPORATE TRAVEL SE.” 121 ALBRIGHT WAY LOS GATOS CAL. 95030 UNITED STATES.

7 - No dia 16.02.2002, pelas 16H29, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER), fez escala em LPPD vinda de Oberpfaffenhofen (Alemanha), partindo no dia seguinte às 11H53, com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls. 1975, 1993 e 1994, 2248 a 2251.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Segundo os Formulários de Tráfego estão registados à chegada a LPPD, 2 passageiros em trânsito directo, sem indicação de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2100 a 2102, 3121 a 3125, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi pago com Cartão Visa apresentado por....., cujo número não foi possível determinar.

8 - No dia 25.03.2002, pelas 10H04, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no dia seguinte às 08H22, com destino a Valência (Espanha), *vide* fls. 1975, 1995 e 1996, 2252 a 2254.

Segundo os Formulários de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2104 a 2107, 3127 a 3137, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

• .

Foram utilizados diversos cartões bancários para pagamento dos serviços prestados, cujos números não foi possível determinar.

9 - No dia 29.03.2002, pelas 15H41, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Valência (Espanha), partindo no mesmo dia às 16H50, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1975, 1997 e 1998, 2255 a 2257.

Segundo os Formulários de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes. Não houve embarque ou desembarque de passageiros.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

10 - No dia 26.04.2002, pelas 11H58, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

de Fairford (Reino Unido), partindo no mesmo dia às 12H56, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1975, 1999, 2258 a 2260.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes. Não houve lugar a qualquer embarque ou desembarque.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

11 - No dia 03.05.2002, pelas 15H12, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no dia seguinte às 08H01, com destino a Valência (Espanha), *vide* fls. 1976, 2001 a 2001, 2261 a 2264.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2143 a 2154, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no “CALOURA Hotel Resort”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O pagamento do alojamento foi efectuado através de Cartão Master Card, cujo número não foi possível apurar.

12 - No dia 08.05.2002, pelas 11H53, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Valência (Espanha), partindo no mesmo dia às 13H04, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1976, 2002, 2265 a 2268.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

13 - No dia 13.12.2002, pelas 08H05, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no mesmo dia às 09H48, com destino ao Luxemburgo, *vide* fls. 1976, 2003, 2269 a 2271.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

14 - No dia 01.02.2003, pelas 17H57, a aeronave com a matrícula N505LL, operada pela “PATH CORPORATION”, fez escala em LPPD vinda de St John’s (Canadá), partindo no dia seguinte às 08H08, com destino a Brest (França), *vide* fls. 2025 e 2272 a 2274.

Não foi possível recuperar o Formulário de Tráfego, mas da listagem de movimentos da ANA não se encontram registados quaisquer passageiros.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Conforme documentos entregues pela “SERVISAIR”, a fls 2428 e ss., a tripulação era composta pelo Comandante.....;....., e.....

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2108, 3139 a 3155, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O pagamento dos serviços foi efectuado em numerário e com a utilização de cartões bancários não identificados.

15 - No dia 02.02.2003, pelas 08H28, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no mesmo dia às 09H27, com destino a Frankfurt (Alemanha), *vide* fls. 1976, 2004, 2275 a 2277.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

16 - No dia 07.02.2003, pelas 16H35, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Madrid (Espanha), partindo no dia seguinte às 12H04, com destino a Stephenville (EUA), *vide* fls. 1976 e 1977, 2005 e 2006, 2278 a 2281.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2111, 3157 a 3163, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Foram efectuados alguns pagamentos em numerário, sendo que o alojamento foi pago com Cartão Visa, cujo número não foi possível determinar.

17 - No dia 09.05.2003, pelas 08H20, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 09H29, com destino a Valência (Espanha), *vide* fls. 1977, 2007, 2282 a 2284.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2070, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome

18 - No dia 19.05.2003, pelas 17H35, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Alger (Argélia), partindo no dia seguinte às 11H57, com destino a Stephenville (EUA), *vide* fls. 1977, 2008 e 2009, 2285 a 2288.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2069, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2113 e 2114, 3165 a 3174, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados com cartão Visa não identificado.

19 - No dia 07.06.2003, pelas 06H20, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no mesmo dia às 07H22, com destino a Ibiza (Espanha), *vide* fls. 1977, 2010, 2289 a 2292.

Segundo o Formulário de Tráfego não há indicação de número de passageiros nem de tripulantes.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2071, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome

20 - No dia 06.08.2003, pelas 17H04, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Washington (EUA), partindo no dia seguinte às 08H01, com destino a Valência (Espanha), *vide* fls. 1977, 2011 e 2012, 2293 a 2296.

Segundo o Formulário de Tráfego estão registados 2 passageiros, não havendo indicação de número de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2068, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome.....

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2115 e 2116, 3176 a 3182, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados com cartão Master Card não identificado.

21 - No dia 12.11.2003, pelas 20H55, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Valência (Espanha), partindo no dia seguinte às 10H58, com destino a Portsmouth (EUA), *vide* fls. 1978, 2013 e 2014, 2297 a 2300.

Segundo os Formulários de Tráfego não há registo do número de passageiros e tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2072, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome

Segundo análise de documentos a fls. 2434, fls. 2117, 3184 a 3189, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Os pagamentos do alojamento foram efectuados com cartão Master Card não identificado.

22 - No dia 21.01.2004, pelas 18H00, a aeronave com a matrícula N221SG, operada pela “PATH CORPORATION.”, fez escala em LPPD vinda de St. John’s (Canadá), partindo no dia 03.02.2004, pelas 10H44, com destino a Málaga (Espanha), cfr. fls. 2037 a 2041, 2301 a 2304.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de passageiros e de tripulantes.

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

A aeronave ficou estacionada em LPPD até dia 03.02.2004, em razão de uma avaria técnica, muito embora tenham sido feitas algumas tentativas de prosseguir viagem.

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2119 a 2121, 3191 a 3199, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, nos dias 21 a 22.01.2004; 22 a 24.01.2004; e de 02 a 03.02.2004, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram feitos em numerário.

23 - No dia 30.03.2004, pelas 08H06, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no dia seguinte às 06H35, com destino a Malta, *vide* fls. 1978, 2015, 2305 a 2308.

Segundo os Formulários de Tráfego não há registo do número de passageiros e tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2073, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2123, 3201 a 3211, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

A factura/recibo foi emitida em nome de “JEPPESEN DATAPLAN”, 225 WEST SANTA CLARA ST. SUITE 1600, 95113-1743 SAN JOSE, CA USA, tendo sido efectuado o pagamento com um cartão Master Card não identificado.

24 - No dia 04.04.2004, pelas 17H25, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Valência (Espanha), partindo no dia seguinte às 13H43, com destino a Stephenville (EUA), *vide* fls. 1978, 2016, 2309 a 2312.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros e tripulantes.

Inexiste registo de combustível.

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2125, 3213 a 3217, dois elementos da tripulação dessa aeronave ficaram hospedados no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, a saber:.....

Desconhece-se onde ficaram alojados os restantes membros da tripulação.

Os pagamentos foram efectuados em numerário.

25 - No dia 23.06.2004, pelas 11H38, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Portsmouth (EUA), partindo no mesmo dia às 13H17, com destino ao Porto (Portugal), *vide* fls. 1978, 2017, 2313 a 2315.

Segundo o Formulário de Tráfego há registo de 4 passageiros em trânsito directo, sem indicação de número de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2074, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome.....

26 - No dia 30.06.2004, pelas 18H39, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Valência (Espanha), partindo no dia seguinte às 13H19 (13H17, segundo a NAV), com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 1978 e 1979, 2018, 2316 a 2319.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Inexiste registo de abastecimento de combustível.

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2127, 3219 a 3224, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O alojamento da tripulação foi pago com um cartão bancário não identificado.

27 - No dia 24.08.2004, pelas 16H39, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Washington (EUA), partindo no dia seguinte às 07H08, com destino a Malta, *vide* fls. 1979, 2019, 2320 a 2322.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2075, foi assinada por elemento da tripulação.

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2129, 3226 a 3229, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados com cartão Visa cujo número não foi possível determinar.

28 - No dia 02.09.2004, pelas 19H45, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Porto (Portugal), partindo no dia seguinte às 09H16, com destino a Stephenville (EUA), *vide* fls. 1979, 2020, 2323 a 2326.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2076, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2131, 3231 a 3239, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “AÇORES ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

.....efectuou o pagamento total do alojamento com um cartão Master Card, cujo número não foi possível identificar.

29 - No dia 30.10.2004, pelas 10H10, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 11H05, com destino a Frankfurt (Alemanha), *vide* fls. 1979, 2021, 2323 a 2326.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2077, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de.....

30 - No dia 17.11.2004, pelas 17H29, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Frankfurt (Alemanha), partindo no dia seguinte às 11H01, com destino a Halifax (EUA), *vide* fls. 1979, 2022, 2327 a 2330.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2078, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2133, 3241 a 3256, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “MARINA ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados em numerário e com cartões bancários cujos números não foi possível determinar.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

31 - No dia 06.01.2005, pelas 08H38, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda de Washington (EUA), partindo no mesmo dia às 09H35, com destino a Frankfurt (Alemanha), *vide* fls. 1980, 2023, 2331 a 2334.

Segundo o Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2079, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de

32 - No dia 07.01.2005, pelas 10H34, a aeronave com a matrícula N312ME, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPD vinda de Lisboa (Portugal), partindo no dia seguinte às 10H01, com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls. 2031, 2032, 2335 a 2338.

No Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A fls. 2336, nos documentos da “NAV” referentes a esta aeronave, consta o nome do Comandante....; e como empresa a operar a “AVIATION SPECIALITES INC.”.

A guia de abastecimento de combustível da ESSO Portuguesa, a fls. 2080, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de....

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2134, 3258 a 3259, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “MARINA ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O pagamento dos serviços foi efectuado com cartões bancários não identificados.

33 - No dia 11.01.2005, pelas 18H22, a aeronave com a matrícula N168D, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPD vinda de St. John’s (Canadá), partindo no dia seguinte às 10H19, com destino a Cagliari (Itália), *vide* fls. 2033, 2035, 2339 a 2342.

No Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

A fls. 2340, nos documentos da “NAV” referentes a esta aeronave, consta o nome do Comandante KILDEER; e como empresa a operar a “DEVON HOLDING & LEASING INC.”.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2081, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de....

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2136, 3261 a 3271, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “MARINA ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados em numerário e com cartões bancários não identificados.

34 - No dia 16.01.2005, pelas 13H54, a aeronave com a matrícula N168D, operada pela “STEVENS EXPRESS LEASING INC.”, fez escala em LPPD vinda de Palma de Maiorca (Espanha), partindo no dia 19.01.2005, às 13H36, com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls. 2033, 2036, 2343 a 2346.

No Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A fls. 2344, nos documentos da “NAV” referentes a esta aeronave, consta o nome do Comandante.....; e como empresa a operar a “DEVON HOLDING & LEASING INC.”

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2082, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2138, 3273 a 3284, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “MARINA ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

Os pagamentos foram efectuados em numerário e com cartões bancários não identificados.

35 - No dia 25.01.2005, pelas 16H42, a aeronave com a matrícula N8213G, operada pela “PRESCOTT SUPPORT (WORLDWIDE CARGO CARRIER)”, fez escala em LPPD vinda



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

de Frankfurt (Alemanha), partindo no dia seguinte, às 12H04, com destino a Washington (EUA), *vide* fls. 1980, 2024, 2347 a 2350.

No Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2083, foi assinada por elemento da tripulação, sendo possível visualizar o nome de

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2141, 3286 a 3293, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “MARINA ATLÂNTICO”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O pagamento dos serviços foi efectuado em numerário.

36 - No dia 28.10.2005, pelas 16H33, a aeronave com a matrícula N505LL, operada pela “PEGASUS TECH.”, fez escala em LPPD vinda de St. John’s (Canadá), partindo no dia seguinte, às 09H06, com destino a Barcelona (Espanha), *vide* fls. 2025, 2028 a 2029, 2351 a 2354.

No Formulário de Tráfego não há registo do número de passageiros nem de tripulantes.

Conforme documentação da “NAV”, a fls. 2351 a 2354, conta o nome do Comandante....., e a companhia operadora “PATH CORPORATION”.

A guia de abastecimento de combustível da “ESSO Portuguesa”, a fls. 2084, foi assinada por elemento da tripulação.

Foi possível recuperar o processo de “*handling*” relativo à operação desta aeronave, *vide* fls. 2045 e ss., aí constando a menção 4 crew/0 pax e a identificação dos tripulantes:....;....;....;.....

Da análise de documentos a fls. 2434, fls. 2155 a 2169, a tripulação dessa aeronave ficou hospedada no Hotel “PONTA DELGADA”, e era constituída pelos seguintes cidadãos norte-americanos:

O pagamento dos serviços foi efectuado com cartões bancários não identificados.

Todas as aeronaves foram assistidas pela “SATA”, excepto as escalas 5 e 14.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Foram recuperados três processos de “*handling*”, todos relativos à assistência em escala à aeronave com a matrícula N505LL, escalas 5, 14 (“SERVISAIR”) e 26 (“SATA”).

As escalas de 1 a 19, 23, 24, 26, 27, 29 a 31 e 33 a 35, foram classificadas com o código 332/1/2 (privado/internacional/escala técnica).

Foi atribuído o código 332/1/9 (privado/internacional/outros) às escalas 20 a 22 e 36.

As escalas 28 e 32 tiveram o código à chegada 332/3/2 (privado/territorial/escala técnica) e à partida 332/1/2 (privado/internacional/escala técnica).

Quanto à escala 35 foram atribuídos os mesmos códigos das imediatamente anteriores, mas de forma inversa.

BASE AÉREA N.º 4, LAJES (LPLA)

Caracterização da estrutura aeroportuária

A Base Aérea n.º 4 (BA 4), da Força Aérea Portuguesa, situada nas Lajes, Ilha Terceira, tem 419 (quatrocentos e dezanove) hectares, encontrando-se aí instalado o Comando da Zona Aérea dos Açores da Força Aérea Portuguesa e o destacamento Norte-Americano 65 Air Base Wing da Força Aérea dos Estados Unidos da América (65 ABW).

O 65 ABW ocupa, em exclusivo, um conjunto de infra-estruturas na área da BA 4, no âmbito do Acordo das Lajes.

Por autorização do Estado-Maior da Força Aérea (EMFA) operam na BA 4 aeronaves civis, que utilizam a placa de estacionamento, denominada placa C, que serve a Aerogare Civil das Lajes (ACL).

A ACL detém unicamente a gestão corrente da placa C da BA 4, supervisionando a operação das aeronaves civis, e depende directamente da Direcção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos da Secretaria Regional da Economia do Governo Regional dos Açores.

A BA 4 labora 24H00. O horário da ACL corresponde ao período das 06H00 às 22H00, podendo trabalhar 24H00, a pedido.

O serviço de controlo de tráfego aéreo é executado em conjunto por militares da FAP e do 65 ABW, independentemente da natureza e do pavilhão da aeronave.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

As operações de aeronaves militares portuguesas, no solo, são realizadas por militares da FAP. Ao invés, as de pavilhão estrangeiro, no solo, são realizadas pelos serviços do 65 ABW.

No tocante, às operações de aeronaves civis, no solo, estas são asseguradas pelas empresas de “*handling*” “SATA” e “SERVISAIR”.

O abastecimento de combustível a estas aeronaves está a cargo da “PETROGAL”.

Actos investigatórios

Elaborada a competente Informação de análise e correlação de escalas efectuadas em LPLA, concluiu-se terem ocorrido 6 escalas (de 5 aeronaves), com interesse para a presente investigação, *vide* fls. 2699.

.....

Foram identificados “*spotters*” que fotografaram algumas aeronaves acima referidas: N219D, N2189M, N8183J, em LPLA.

Realizaram-se 22 (vinte e duas) inquirições:

Foi junta aos autos documentação solicitada a diversas entidades, a saber: **FAP** (Movimentos de aeronaves militares e civis e documentos complementares); **DIRECÇÃO DA ACL** (Formulários de tráfegos e Movimento de Aeronaves, Planta da ACL); “**SERVISAIR**” (processos de *handling*); “**GALP**” (Registo de abastecimento de combustível); “**AAC – CATERING**” (guia de “*catering*”); “**AÇORCLEAN**” (escalas de execução de limpeza de aeronaves); **SEF** (estadas em unidades hoteleiras e Manifesto de passageiros) e no **Hoteis “VARANDAS DO ATLÂNTICO”** e “**PRAIA MARINA**” (Registo de estadas).

Procedeu-se ao reconhecimento da BA 4 e à respectiva reportagem fotográfica.

Considerando os Formulários de Tráfego, *vide* fls. 2812 a 2823; Movimentos de Aeronaves da Direcção Regional dos Transportes e Comunicações do Governo Regional dos Açores, de fls. 2824 a 2827; Registo de Tráfego de Aeronaves da Força Aérea, a fls. 2913; Guias de Combustível fornecidas pelo “GALP”, de fls. 2831 a 2836; e comunicações da empresa de “*handling*” “SERVISAIR”, a fls. 2950 a 2988, poder-se-á afirmar que:

Quanto às aeronaves civis



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

1 - No dia 29.03.2004, pelas 14H55 [14H45, segundo a Força Aérea (FA)], a aeronave com a matrícula N221SG, operada pela “PATH CORPORATION”, fez escala em LPLA vinda de Málaga (Espanha), partindo no dia seguinte às 11H10 (11H12, segundo a FA), com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls. 2812 e 2813, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2831, visualizando-se o nome de

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2950 a 2953, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existe menção a 2 crew; reservas no Hotel “AZORES ATLÂNTICO”, bem como a identificação dos tripulantes:e

Apurou-se que a tripulação ficou hospedada no Hotel “VARANDAS DO ATLÂNTICO”, cfr. fls. 2863 e 2864.

Desconhece-se como foram efectuados os pagamentos.

2 - No dia 01.10.2004, pelas 16H50 (16H46, segundo FA), a aeronave com a matrícula N219D, operada pela “AERO CONTRACTORS”, fez escala em LPLA vinda de Sevilha (Espanha), partindo no dia 03.10.2004 às 10H00 (10H10, segundo FA), com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls 2814 e 2815, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2832.

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2954 a 2967, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existem as seguintes menções: 5 crew; reservas no Hotel “AZORES ATLÂNTICO”, e a identificação dos tripulantes:....;....;....;....;



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Apurou-se que a tripulação ficou hospedada no Hotel “VARANDAS DO ATLÂNTICO”, cfr. fls. 2865 e 2876.

Os pagamentos foram efectuados com cartões bancários cujos números não foi possível identificar.

3 - No dia 31.03.2005, pelas 14H05 (13H57, segundo FA), a aeronave com a matrícula N2189M, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPLA vinda de Costa Esmeralda (Itália), partindo no dia seguinte às 11H45 (11H46, segundo FA), com destino a Bermuda, *vide* fls 2816 e 2817, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2833.

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2968 a 2969, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existem as seguintes menções: 5 crew; e a identificação do Comandante.....

O SEF, a fls. 2854 e 2855, identificou a estada da tripulação no Hotel “VARANDAS DO ATLÂNTICO”.

Junto da unidade hoteleira referida, recolheram-se os seguintes elementos, *vide* fls. 2877 a 2886:

Os pagamentos foram efectuados com cartões bancários não identificados.

4 - No dia 17.05.2005, pelas 12H47 (12H41, segundo FA), a aeronave com a matrícula N219D, operada pela “AERO CONTRACTORS”, fez escala em LPLA vinda de Tenerife (Espanha), partindo no dia seguinte às 09H00 (09H05, segundo FA), com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls 2818 e 2819, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2834.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2970 a 2978, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existem as seguintes menções: 5 crew; reservas no Hotel “PRAIA MARINA”, e a identificação da tripulação: Comandante ...;; ...; ...;

O SEF, a fls. 2856 e 2857, identificou a estada da tripulação no Hotel “VARANDAS DO ATLÂNTICO”.

Junto da unidade hoteleira “PRAIA MARINA”, recolheram-se os seguintes elementos, *vide* fls. 2887 a 2896:

Os pagamentos foram efectuados em numerário e com cartões bancários não identificados.

5 - No dia 13.08.2005, pelas 15H17 (15H06, segundo FA), a aeronave com a matrícula N168D, operada pela “AERO CONTRACTORS”, fez escala em LPLA vinda de Palma de Maiorca (Espanha), partindo no dia seguinte às 10H05 (09H57, segundo FA), com destino a St. John’s (Canadá), *vide* fls 2820 e 2821, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2835.

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2979 a 2985, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existem as seguintes menções: 3 crew; reservas no Hotel “AZORES ATLÂNTICO”, e a identificação da tripulação: Comandante,.....,.....

O SEF, a fls. 2858 e 2859, identificou a estada da tripulação no Hotel “VARANDAS DO ATLÂNTICO”.

Junto da unidade hoteleira “PRAIA MARINA”, recolheram-se os seguintes elementos, *vide* fls. 2897 a 2902:

Os pagamentos foram efectuados com cartões bancários não identificados.

6 - No dia 28.11.2005, pelas 15H05 (15H00, segundo FA), a aeronave com a matrícula N8183J, operada pela “TEPPER AVIATION”, fez escala em LPLA vinda de Tunis



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

(Tunísia), partindo no dia seguinte às 10H05 (10H12, segundo FA), com destino a Bermuda, *vide* fls 2822 e 2823, 2914.

Nos Formulários de Tráfego não se encontra registado o número de tripulantes e passageiros.

A guia de abastecimento de combustível da “GALP” foi assinada por elemento da tripulação, fls. 2836.

Da documentação da empresa “SERVISAIR”, a fls. 2986 a 2988, quanto à prestação de serviços em escala a esta aeronave, existem as seguintes menções: 4 crew; reservas no Hotel “AZORES ATLÂNTICO”, e a identificação do Comandante

O SEF, a fls. 2860 e 2861, identificou a tripulação através de duas GENERAL DECLARATION.....,.....,.....

Junto da unidade hoteleira “PRAIA MARINA”, recolheram-se os seguintes elementos, *vide* fls. 2903 a 2911:

Os pagamentos foram efectuados com cartões bancários não identificados.

Todas as aeronaves foram assistidas pela “Servisair”.

As escalas 1 e 2 foram classificadas com o código 521/1/2, significando uso próprio/internacional/escala técnica.

As escalas 3 a 6 foram classificadas com o código 21/1/2, sinificando comercial não regular/internacional/escala técnica.

Quanto às aeronaves militares identificadas pelo código rádio

1 - No dia 24.12.2002, pelas 04H42, a aeronave com o código rádio PAT653, chegou a LPLA, proveniente de Tuzla, e partiu no mesmo dia, às 05H44, com destino a Guantánamo. Tratava-se de uma aeronave “Gulfstream V” (passageiros).

2 - No dia 18.11.2003, pelas 09H42, a aeronave com o código rádio RCH900Y chegou a LPLA vinda de Guantánamo, e partiu às 12H10 com destino Incirlik (Turquia). Tratava-se de uma aeronave “C-141” (avião de carga ou passageiros).



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

3 - No dia 13.02.2004, pelas 16H45, a aeronave com o código rádio AME 4554 chegou a LPLA, vinda de Guantánamo, e partiu para Torrejon (Espanha), no mesmo dia, às 17H22. Tratava-se de um F900 (passageiros).

A aeronave fez escala ao abrigo de uma autorização diplomática com o código ESP/04. Tinha pavilhão espanhol e era operada pela Força Aérea Espanhola.

4 - No dia 27.07.2004, às 04H58, a aeronave com o código rádio FAF4050 chegou a LPLA, vinda de Guantánamo, e partiu no mesmo dia, às 07H39, com destino Evreux (França). Tratava-se de um C-135 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da autorização diplomática FRA06/04, tinha pavilhão francês e era operada pela Força Aérea Francesa (FAF).

5 - No dia 20.09.2004, às 15H23, a aeronave com o código rádio RCH947 chegou a LPLA, vinda de Incirlik (Turquia), e partiu no mesmo dia, pelas 17H25, com destino a Guantánamo. A aeronave era um C-17 (avião de carga ou passageiros).

A operação da aeronave resultou da autorização diplomática “Endurance Freedom” (OEF). O pavilhão era norte-americano e era operado pela Força Aérea Norte-Americana (USAF).

6 - No dia 07.03.2005, às 13H56, a aeronave com o código rádio FAF4040 chegou a LPLA, vinda de Guantánamo, e seguiu viagem no mesmo dia, às 16H12 com destino Evreux (França). Tratava-se de um C-135 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da autorização diplomática FRA06/05. Tinha pavilhão francês e era operada pela FAF.

7 - No dia 13.03.2005, pelas 23H29, a aeronave com o código rádio RCH914Y chegou a LPLA, vinda de Incirlik (Turquia), e saiu no dia 14.03.2005, pelas 01H29, com destino a Guantánamo. Tratava-se de um C-17 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da OEF. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.

8 - No dia 21.07.2005, pelas 23H29, a aeronave com o código rádio RCH925 chegou a LPLA, vinda de Incirlik (Turquia), e saiu no dia 22.07.2005, pelas 01H52, com destino a Guantánamo. Era um C-17 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da OEF. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

9 - No 22.08.2005, pelas 16H57, a aeronave com o código rádio RCH924 chegou a LPLA, vinda de Incirlik (Turquia), e saiu no mesmo dia, pelas 18H47, com destino a Guantánamo. Tratava-se de um C-17 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da OEF. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.

10 - No 30.09.2005, pelas 15H17, a aeronave com o código rádio RCHDQ 1 chegou a LPLA, vinda de Guantánamo, e saiu no mesmo dia, pelas 16H45, com destino ao Cairo. Tratava-se de um C-20 (Gulfstream III).

A aeronave operou ao abrigo da OEF. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.

11 - No dia 03.11.2005, pelas 15H29, a aeronave com o código rádio RCH353 chegou a LPLA, vinda de Guantánamo, e partiu nesse mesmo dia às 19H01, com destino Incirlik (Turquia). Tratava-se de um KC-10 (reabastecedor).

A aeronave operou ao abrigo da USA02/05. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.

12 - No dia 07.05.2006, pelas 04H07, a aeronave com o código rádio RCH957 chegou a LPLA, proveniente de Sigonella, e partiu com destino a Guantánamo, no mesmo dia, às 06H27. Era um C-17 (avião de carga ou passageiros).

A aeronave operou ao abrigo da USA10/06. O pavilhão era norte-americano e estava a cargo da USAF.

As aeronaves militares referidas foram assistidas no solo pelo 65 ABW.

As identificações dos indivíduos infra enunciados resultaram:

- a) dos documentos das empresas de “*handling*”;
- b) dos Manifestos de Passageiros;
- c) das Estadas em Hotéis (fruto do cruzamento de informação entre as empresas de “*handling*”, quanto às unidades hoteleiras utilizadas e dos responsáveis pelo transporte de tripulações).



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Efectuadas pesquisas no sítio de Internet da *Federal Aviation Administration* (FAA), quanto aos cento e quarenta e oito indivíduos identificados, verificou-se que noventa e quatro daqueles têm registo de licenças atribuídas por aquela organização, *vide* Apenso 24.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

C - SITUAÇÕES EM CONCRETO DENUNCIADAS

Relativamente aos casos concretamente denunciados, quer pela assistente Ana Maria Gomes quer por Rui Costa Pinto, cumpre salientar o seguinte:

1. ABDURAHMAN KHADR

Trata-se de um cidadão canadiano. Preso em Novembro de 2001, como suspeito de pertencer à AL-QAEDA, foi transferido para Guantánamo no início de 2003. Foi libertado e enviado para o Afeganistão em Julho de 2003.

Regressou ao Canadá em Outubro de 2003.

Existe notícia de que o mesmo terá passado pelo Aeroporto de Santa Maria, proveniente de Guantánamo, após o que foi transportado para Tusla.

Relativamente a esta viagem, existe igualmente notícia de que o mencionado indivíduo viajou, não como detido, mas enquanto colaborador remunerado da CIA, tal como o próprio declara no documento cuja cópia se encontra a fls. 93 a 95 dos autos.

Também em entrevistas concedidas, fls. 1 e 2 do apenso 5, fls. 11 e 12 do apenso 18 e fls. 7 a 28 do apenso 15, Khadr, afirmou que recebia 3.000 dólares por mês para colaborar com a CIA. Saiu de Guantánamo para a Bósnia para colaborar com aquela agência, tendo o avião em que viajava passado por Santa Maria em 7/11/2003. Não houve controlo de fronteira, por não ter havido desembarque de passageiros ou tripulantes, tendo-se tratado de uma escala técnica de 45 minutos.

Não contêm os autos quaisquer elementos que contrariem a versão apresentada pelo próprio Khadr, ou seja, que passou em Portugal (aeroporto de Santa Maria) em escala técnica, e na qualidade de colaborador da CIA.

2. “BOSNIAN 6”

Tratam-se de seis descendentes de argelinos e residentes na Bósnia. Quatro são cidadãos bósnios enquanto os outros dois são residentes de longa duração neste mesmo país.

Alegadamente, na sequência de pressões do governo dos EUA junto das autoridades bósnias, cinco deles, Mustafa Ait Idire, Hadz Boudella, Lakhdar Boumediene, Saber Lahmar



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

e Moahmmed Nechle, foram presos entre os dias 18 e 21 de Outubro de 2001, por ordem do Supremo Tribunal da Federação da Bósnia e Herzegovina. O sexto, Belkacem Bensayah, já havia sido preso por ordem do Tribunal Municipal de Zenica, em 8 de Outubro de 2001 e foi transferido para Sarajevo em 16 de Janeiro de 2002.

Muito embora não tenha havido qualquer pedido formal de extradição por parte das autoridades norte-americanas, terão sido entregues às mesmas e transportados de Tuzla (base na Bósnia) para Guantánamo, com passagem pela Turquia (Incirlik).

Os seis mencionados cidadãos terão ido para Guantánamo acompanhados de 28 outros prisioneiros, vindos do Afeganistão. Terão aí chegado a 20 de Janeiro de 2002. O transporte de Tuzla para Guantánamo durou 30 horas.

Não se vislumbra qualquer ligação do caso concreto destes seis cidadãos a Portugal e a referência aos 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.

Até ao momento, não surgiram quaisquer dados ou informações que permitam concluir que em qualquer dessas escalas pudessem ter ocorrido factos com relevância penal, face ao nosso ordenamento jurídico.

3. BRITEL

Trata-se de um cidadão italiano de origem marroquina (obteve a nacionalidade italiana em 1999).

Partiu de Itália em 17 de Junho de 2001 com destino ao Irão e, subsequentemente, ao Paquistão.

Foi detido em Lahore em 10 de Março de 2002, tendo sido transferido para Islamabad em 5 de Maio de 2002.

Durante este período, Elkassim Britel terá sido interrogado e torturado por autoridades paquistanesas, na presença e com a participação de agentes norte-americanos, após o que terá sido entregue às autoridades marroquinas.

As investigações em Itália, relativamente ao Britel não terão dado origem a qualquer acusação.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

De acordo com o Documento de trabalho 7, já anteriormente referido, o avião N379P, tê-lo-á transportado, em 24 de Maio de 2002, de Islamabad (Paquistão) para Marrocos (Rabat), onde terá chegado às 7.03 horas de 25 de Maio. Britel terá ficado em Marrocos.

Pelas 7.58 horas, de 25/5/2002, o avião sai de Rabat para o Porto onde chega pelas 9.19 horas e em 26/5/2002, pelas 8.00 horas o avião sai do Porto com destino a Washington onde terá chegado pelas 15.09 horas.

Segundo o documento de trabalho 8 do Parlamento Europeu, o avião pertenceria à empresa “Premier Executive Transport Service”, empresa fictícia controlada pela CIA, sendo que o local da sua sede corresponde a um apartado postal.

Ainda segundo tal documento e um outro de 27/11/2006, apresentado pela assistente Ana Maria Gomes, este avião terá efectuado 13 escalas em território nacional, facto este que foi confirmado através das diligências encetadas no âmbito da presente investigação.

Não se vislumbra qualquer ligação do caso do ABOU BITEL a Portugal e a referência ao seu nome na documentação entregue, fica a dever-se apenas ao facto de ter sido transportado num avião que aparece referenciado como tendo efectuado várias escalas em Portugal e que, como se disse, terá utilizado o Aeroporto do Porto no regresso de Marrocos, onde Abou Britel ficou.

Até ao momento, porém, não surgiram quaisquer dados ou informações que permitam concluir que nessas diversas escalas pudessem ter ocorrido factos com relevância penal, face ao nosso ordenamento jurídico.

4. MAHER ARAR

Trata-se de um cidadão canadiano que reside no Canadá desde 1987.

De regresso de uma viagem de férias na Tunísia, foi detido em Nova York, em 26/9/2002, quando se encontrava em trânsito para o Canadá. Foi inicialmente levado de Nova York para Washington e, em seguida, através da Jordânia foi levado para a Síria, seu país de origem, onde terá sido torturado e mantido em reclusão durante dez meses e dez dias.

Seguidamente foi libertado, sem que, contra ele, fosse deduzida qualquer acusação. Reside actualmente no Canadá.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Segundo o próprio ARAR, este foi transportado, em 8/10/2002, do Maine (EUA) para Roma e, no mesmo dia, (8/10), foi levado de Roma para Amã.

Contudo, e conforme resulta do documento “Contribuições do Relator da Comissão Temporária do Parlamento Europeu” (apenso 2), esta aeronave (N829MG), quando em 09/10/2002, voou de Atenas para Santa Maria, Açores, já não traz a bordo Maher Arar, o qual terá ficado, no dia 08/10/2002, em Amã, na Jordânia, de onde seguiu via terrestre para a Síria.

Este avião, terá efectuado, 7 escalas em Portugal, facto este que foi possível confirmar no âmbito da presente investigação, conforme já acima ficou referenciado.

De referir igualmente que, de acordo com o documento elaborado pelo Grupo Socialista do Parlamento Europeu, fls. 23 e 24 do apenso 14, que cita declarações prestadas por Maher Arar, o mesmo nunca terá estado em Santa Maria, nos Açores.

Não se vislumbra qualquer ligação do caso concreto do MAHER ARAR a Portugal e a referência ao seu nome na documentação entregue, fica a dever-se, tal como nos restantes, apenas ao facto de ter sido transportado num avião que aparece referenciado como tendo efectuado várias escalas em Portugal.

No entanto, como já, por diversas vezes, se referiu, não dispõem os autos quaisquer dados ou informações que permitam concluir que nessas diversas escalas pudessem ter ocorrido factos com relevância penal, face ao nosso ordenamento jurídico.

5. KHALED EL-MASRI

A referência a este indivíduo surge apenas pelo facto de o avião (que supostamente se encontrava ao serviço da CIA) que o terá transportado para o Afeganistão, na sequência do seu “rpto” na Macedónia, ter efectuado escala em Portugal em diversas ocasiões.

Não há qualquer ligação daquele voo em concreto a Portugal.

Não se apuraram quaisquer elementos concretos e que com segurança permitam concluir pela verificação de factos merecedores de tutela penal relativamente às diversas passagens daquele avião por Portugal.

O avião em causa é um Boeing 737-7 ET que, na ocasião daquele transporte, ostentava a matrícula N313P e, posteriormente veio a ostentar a matrícula N4476S; pertenceu, sucessivamente a “Stevens Express Leasing Inc.”, “Premier Executive Transport Services”



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

(em 1 de Maio de 2002) e a “Keeler & Tate Manegament” (em 1 de Dezembro de 2004), todas empresas suspeitas de serem “sociedades fantasma” da CIA.

Há, conforme já acima se mencionou, registo de diversas escalas em Portugal efectuadas por este avião, designadamente:

- No trajecto Argel – Porto, em 24 de Agosto de 2003, com referência de que se trata de voo sem passageiros (porém, o formulário de tráfego então preenchido e apresentado regista o controlo de passaportes e de alfândega, quer à chegada, quer à partida);

Foi identificado o comandante, como sendo.....

Foi solicitado transporte da tripulação para o Hotel Meridien no Porto, onde haviam sido feitas reservas;

Foi apresentado trajecto de voo para o viagem Porto – Washington a realizar em 25/08/2003, mas o avião acaba por seguir para Cabul;

- No trajecto Memphis – Addis Abeba, com escala em Santa Maria, Açores em 14 de Abril de 2005 com indicação de se tratar apenas de escala técnica. O SEF registou oito passageiros não controlados;

- No trajecto Kartum – Porto – Baltimore, em 17 de Abril de 2005;

- Referência a uma escala no Porto a 22/04/2005

Relativamente ao caso concreto de KHALED EL-MASRI, trata-se de um cidadão alemão de origem libanesa, nascido no Kuwait.

EL-MASRI terá sido detido pela polícia da Macedónia em 31 de Dezembro de 2003, na fronteira com a Sérvia, no momento em que para ali se deslocava em gozo de férias. De imediato, terá sido entregue aos serviços secretos macedónios e levado para Skopie, onde terá estado até ao dia 23 de Janeiro de 2004, fechado num quarto de hotel, incomunicável, sujeito a interrogatórios e a torturas. Terá sido entregue a agentes da CIA, e levado a 24 de Janeiro de 2004, a bordo do avião já referido, para Cabul – Afeganistão

Após cerca de 5 meses de cativo, em que terá sido sujeito a humilhações e torturas, em 28 de Maio de 2004, terá sido “largado” na Albânia, sem que, ao que consta, tenha sido acusado do que quer que fosse.

Relativamente a tais factos, correu termos processo no Tribunal de Munique, Alemanha.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Não se vislumbra qualquer ligação do caso concreto do EL-MASRI a Portugal e a referência ao seu nome na documentação entregue, fica a dever-se, tal como nos restantes, apenas ao facto de ter sido transportado num avião que aparece referenciado como tendo efectuado várias escalas em Portugal.

6. ABU OMAR

A referência a este indivíduo surge apenas pelo facto de o avião que o terá transportado para o Egipto, na sequência do seu alegado rapto em Milão – Itália, ter efectuado escala em Portugal em diversas ocasiões.

Não há qualquer ligação daquele voo em concreto a Portugal.

Até ao momento, não se apuraram quaisquer factos merecedores de tutela penal relativamente às diversas passagens daquele avião pelo nosso país.

Relativamente ao caso concreto de ABU OMAR, trata-se de um cidadão egípcio residente em Milão – Itália, após ter obtido asilo político.

De nome HASSAN MUSTAFA OSAMA NASR (USAMAH NASR MUSTAFA, ABU ‘OMAR AL-ALBANI, nome pelo qual foi identificado por sua mulher) ABU OMAR terá sido raptado, por agentes da CIA com a conivência e cumplicidade de agentes dos serviços secretos italianos, no dia 17 de Fevereiro de 2003, em plena rua em Milão e transportado para a Ramstein, na Alemanha e, de seguida, para o Cairo – Egipto, onde terá estado preso e sido torturado.

Relativamente a tais factos, correu termos no Tribunal de Milão o processo nº 10838/05/21, tendo sido já indiciados diversos indivíduos (agentes da CIA, agentes dos serviços secretos italianos e agentes da polícia italiana).

ABU OMAR terá sido transportado para o Cairo em avião que alegadamente se encontrava ao serviço da CIA.

Trata-se de um “Gulfstream IV” e, na ocasião, ostentava a matrícula N85VM, é pertença da “Assembly Point Aviation Inc.”. Alegadamente, terá sido fretado pela CIA à companhia aérea “Richmor Aviation”, com sede nos EUA.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Posteriormente, este avião foi referenciado em outras situações de escalas na Europa ostentando a matrícula N227SV.

Há, como já referenciado anteriormente, registo de diversas escalas em Portugal efectuadas por este avião, designadamente entre 15 e 17 de Maio de 2005, no trajecto Bedford-Lisboa-Cascais-Lisboa-Bedford.

ABU OMAR estava a ser investigado – vigiado pelas autoridades italianas, por suspeitas de ligação a grupo extremista islâmico (“ANSAN AL ISLAM ED IL MULLAH KREKAR”), tendo esta sido interrompida – cessada com a sua detenção.

Veio a ser libertado, por falta de provas, em Abril de 2004.

Não se vislumbra qualquer ligação do caso do ABU OMAR a Portugal e a referência ao seu nome na documentação entregue, fica a dever-se apenas ao facto de ter sido transportado num avião que aparece referenciado como tendo efectuado várias escalas em Portugal.

7. ORLANDO COSMELI FERREIRA DA FONSECA

Conforme já se referiu, na participação de fls. 144 faz-se referência a Orlando Cosmeli Fonseca que teria sido transportado para Ceuta, onde foi interrogado e sujeito a torturas por alegados agentes norte-americanos, após o que foi transportado, por esses mesmos agentes, à sua residência em Lisboa.

Trata-se de um cidadão de nacionalidade canadiana, nacionalidade esta que obteve em 1986/1987.

É titular de um bilhete de identidade português com o nº 7563761, emitido a 07/02/2002 e válido até 07/02/2012, é igualmente titular da carta de condução com o nº L-139899, emitida em 30/04/1993 pela DGV de Lisboa, está inscrito na segurança social portuguesa com o nº 11054538012 e é titular do NIF 149219903.

Do contacto estabelecido com a Polícia Judiciária (fls. 297 e seguintes) e confrontado com o teor da denúncia efectuada nos presentes autos, Orlando Cosmeli Fonseca negou a veracidade dos factos.

Mais, adiantou que, em 2004, viajou para Torremolinos – Espanha onde passou umas férias. Regressado a Portugal e ainda segundo o mesmo, decidiu inventar uma história,



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

contando que perdera o autocarro com destino a Portugal e que, quando se preparava para entrar noutra autocarro foi abordado por agentes da CIA, que o raptaram e o levaram para Ceuta, onde foi interrogado e sujeito a maus tratos.

Acrescentou ainda que nunca pensou que esta história pudesse chegar ao conhecimento das autoridades portuguesas, já que se tratava de uma mera brincadeira entre amigos.

Afirmou que, por último e quando abordado por um jornalista do Expresso, cujo nome não recorda, esclareceu cabalmente esta história.

Face ao exposto e muito embora se não tivesse podido proceder à inquirição formal de Orlando Cosmeli da Fonseca, não resulta dos autos qualquer elemento de prova que fundamente, nesta parte, a denúncia apresentada.

8. VISUALIZAÇÃO DE PRISIONEIROS NA BASE AÉREA DAS LAGES

Rui Costa Pinto, inquirido no âmbito da presente investigação (fls. 99 e seguintes), declarou, em síntese:

No âmbito das suas funções profissionais e na sequência de toda a problemática vulgarmente designada por “voos da CIA”, deslocou-se à Ilha Terceira, nos Açores com o objectivo de proceder a uma investigação jornalística relacionada com a mesma.

Fê-lo alguns dias após a viagem que a assistente Ana Maria Gomes ali também efectuou e onde esta terá obtido informações e depoimentos, prestados por diversas pessoas que terão confirmado a presença, naquele território, de aviões que, supostamente, transportaram prisioneiros de e para Guantánamo.

Ali chegado e após contactos que efectuou, foi abordado por duas pessoas que lhe terão confirmado aquelas informações.

Na verdade, foi-lhe então dito que, no decorrer do ano de 2004, na Base das Lages, terá ocorrido uma visualização de prisioneiros acorrentados que, trajando de modo idêntico, em fila indiana, com marcha curta e condicionada e todos ligeiramente inclinados, eram transferidos de um avião militar, que havia acabado de aterrar, para um autocarro de



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

passageiros que os conduziu, de imediato, para as instalações afectas à Polícia Militar norte-americana.

Atento o modo como se deslocavam, pareceu-lhes que aquelas pessoas se encontravam manietadas nos seus movimentos, em contraste com outras que as acompanhavam e que caminhavam de modo normal, não sabendo esclarecer se se trataria de civis ou de militares.

Logo após, terão saído do mesmo avião outras pessoas que presumiram poder tratar-se da respectiva tripulação.

Posteriormente, acompanhado das duas mencionadas pessoas e de outras quatro, deslocou-se ao perímetro desta base e, no local exacto que lhe foi indicado como tendo sido o ponto de observação, confirmou a perfeita visibilidade do local onde o avião e o autocarro estariam estacionados, sendo que eram igualmente visíveis diversas pessoas que se encontravam nas imediações.

Foi-lhe referido por estas pessoas que esta terá sido a única vez a que assistiram a factos como os descritos e que admitiram poderem estar face a uma transferência de prisioneiros norte-americanos.

Por outro lado, em todos os contactos por si estabelecidos, nunca lhe foi relatada qualquer situação concreta de agressão ou qualquer outro procedimento que pudesse implicar actos de tortura, maus tratos ou outro tipo de violência.

Por sua vez, a assistente Ana Maria Gomes, inquirida no âmbito da presente investigação, declarou, em síntese, que:

Integrou, no âmbito do Parlamento Europeu, a “Comissão Temporária Sobre a Alegada Utilização Pela CIA de Países Europeus para o Transporte e a Detenção Ilegal de Prisioneiros”.

Através das diversas diligências por si realizadas, veio a obter uma lista de 94 voos de aviões, na maioria militares, ocorridos entre 11/02/2002 e 24/06/2006, voos estes autorizados pelo Governo português, com destino a uma base militar norte-americana, onde era público e notório estarem instalados campos de prisioneiros à margem da legalidade internacional.

As explicações públicas então apresentadas pelos membros do Governo português, que referiam que, quer os voos, quer os campos de prisioneiros eram “normais” e os voos ter-se-iam realizado no âmbito das obrigações de Portugal, enquanto membros da NATO, foram



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

desmentidas pelo Secretário-Geral da NATO, em carta que lhe enviou e onde negava a intervenção daquela organização em voos com destino a Guatánamo.

Na sequência de tais diligências, decidiu deslocar-se, em 04/01/2007, à Base das Lages, nos Açores.

Foi então recebida pelos Comandantes Militares português e norte-americano, os quais negaram que as transferências de prisioneiros alguma vez tivessem ocorrido. Porém, em privado e com pedido de reserva, por estarem em causa os respectivos empregos, trabalhadores da base e outros terceirenses (nenhum deles por si identificado) confirmaram-lhe que essas transferências aconteciam, descrevendo-lhe até situações em que foram vistas pessoas acorrentadas na referida base.

Relatos idênticos foram-lhe também transmitidos pelos jornalistas Rui Costa Pinto (da “Visão”) e Michael Pereira (do “Expresso”).

No decurso desta visita, acompanhada do correspondente da agência “Lusa” na Ilha Terceira, Aranda da Silva, identificou o local, na rede que circunda o perímetro da pista da base, junto à Gare Civil, onde este, numa noite de sexta-feira do ano de 2004, assistiu a uma transferência de pessoas, que se deslocavam como se estivessem acorrentadas, de um avião militar para um autocarro. Aquele, então, terá estranhado tal transferência mas não a relacionou com a matéria em investigação nos autos.

Referiu ainda não ter conhecimento da ocorrência de quaisquer outros voos, para além dos que identificou.

Quanto a estes factos importa realçar o seguinte:

....., Comandante da Base Aérea nº 4, inquirido a fls. 2754 e seguintes, declarou que nunca, no âmbito das suas funções, lhe foi comunicada/reportada alguma situação realtiva a transportes de indivíduos algemados ou manietados, em aeronaves militares, em especial de pavilhão norte-americano com destino a Guantánamo – Cuba.

*

Por sua vez,, Comandante do Grupo Operacional na BA 4 desde 15/09/2008, inquirido a fls. 2790 e seguintes, declarou que nunca testemunhou ou lhe foi reportada qualquer situação anómala quanto à visualização de indivíduos, militares ou civis, manietados



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

ou algemados, ou que pela sua forma de estar/vestir, fizessem presumir serem indivíduos detidos a ser transportados em aeronaves militares ou civis.

Mais declarou, quanto aos voos supostamente operados pela CIA, com passagem por território nacional, desconhecer, por completo, esse assunto, excepto o que foi noticiado nos media.

Referiu, por último, que a única instalação de detenção existente na BA 4 se encontra no Centro de Controlo de Segurança e Defesa da BA 4, destinada exclusivamente a militares norte-americanos e portugueses que violem norma internas e por períodos de cura duraçãõ, sendo que estas instalações nunca foram utilizadas para outros fins para além dos referidos.

*

....., Director da Aerogare Civil das Lajes, inquirido a fls. 2715 e seguintes, declarou não ter tomado conhecimento nem ter sido reportada qualquer situaçãõ relacionada com transporte aereõ de prisioneiros, cujas aeronaves tivessem feito escala no aeroporto da Lajes.

Negou ainda que as instalações da mencionada aerogare, sob sua gestãõ, tenham servido de local de detençãõ provisória de indivíduos por parte das autoridades norte-americanas.

Instado sobre se foi abordado pela assistente Ana Maria Gomes quando esta se deslocou à Ilha Terceira, respondeu que não, embora tivesse tido conhecimento de tal viagem.

*

....., oficial de operações na aerogare civil das Lajes, inquirido a fls. 2732 e seguintes, afirmou nunca lhe ter sido comunicada qualquer visualizaçãõ de pessoas algemadas a serem transportadas em aeronaves, privadas ou militares, na BA 4, nem na mencionada aerogare.

Declarou, ainda, não ter tido conhecimento de qualquer situaçãõ anómala registada nos voos mencionados nos presentes autos.

*

....., coordenador de gestãõ aeroportuária na aerogare civil das Lajes desde 2002, inquirido a fls 2737 e seguintes, declarou, quanto aos factos em análise, que, por uma única vez, na madrugada do dia 17/05/2002, teve conhecimento que uma aeronave civil (“Voo Ambulância”), com a matrícula C-FPRP fez uma escala técnica nas Lajes e estacionou na aerogare civil.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Esta aeronave, proveniente St. John's – Canadá e com destino a Lisboa, transportava sete passageiros entre os quais um preso.

Testemunhou a saída de tal preso da aeronave para a placa acompanhado de uma enfermeira e de um elemento das forças de segurança, presume canadiano, que se dirigiu às instalações sanitárias, após o que embarcou de novo.

Tal indivíduo vestia um fato-de-macaco cor de laranja e encontrava-se algemado nas mãos e nos pés. 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.

Os deportados terão mudado de roupa nas Lajes e seguido viagem já sem os fato-de-macaco vestidos.

Mais declarou que foi a única vez que visualizou um preso a ser transportado algemado daquela maneira e que situações similares, a terem ocorrido, seriam certamente do seu conhecimento, nada sabendo quanto à temática dos voos alegadamente operados pela CIA, além daquilo que foi noticiado pela comunicação social.

*

.....inspectora-adjunta do SEF e responsável pelos postos de fronteira existentes na Ilha Terceira, inquirida a fls. 2744 e seguintes, declarou que nunca testemunhou ou lhe foi reportada qualquer situação anormal, no tocante à visualização de indivíduos manietados ou algemados ou que, pela sua forma de estar/vestir, fizessem presumir (aos funcionários do SEF) estarem na presença de detidos a serem transportados em aeronaves privadas/executivas ou militares.

No que concerne à temática dos voos alegadamente operados pela CIA, com passagem por território nacional, declarou nada saber sobre o assunto, à excepção daquilo que foi divulgado pelos meios de comunicação social.

Mais declarou recordar-se que, no início de 2007, a assistente Ana Maria Gomes se deslocou à Ilha Terceira e, na altura, solicitou uma reunião consigo. Tal reunião, no entanto, nunca veio a ter lugar.

*

....., reverificador acessor principal da delegação aduaneira de Angra do Heroísmo da Direcção-Geral das Alfândegas, inquirido a fls. 2750 e seguintes, declarou que nunca lhe foi reportado, no âmbito das actividades inspectivas a aeronaves e a bagagens, alguma situação



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

anómala, nomeadamente, a visualização de indivíduos manietados ou algemados ou que, pela sua forma de estar ou vestir, levassem a crer tratar-se de prisioneiros a serem transportados em aeronaves civis ou militares.

No que diz respeito aos alegados voos operados pela CIA, afirmou desconhecer tais factos, à excepção do que foi noticiado na imprensa.

*

....., chefe de escala da Servisair na Ilha Terceira, desde 1998, inquirida a fls. 2719 e seguintes, declarou que, no âmbito das suas funções, nunca visualizou pessoas manietadas ou algemadas que a fizessem presumir estar na presença de prisioneiros a serem transportados em aeronaves civis ou militares, de matrícula nacional ou estrangeira.

Declarou igualmente nunca ter visto qualquer indivíduo algemado ou agrilhado na Base das Lajes e desconhecer por completo os factos relacionados com os voos alegadamente operados pela CIA, para além das notícias publicadas na comunicação social.

Informou, por último, que em 2006/2007, foi abordada na aerogare civil da Lajes pela assistente Ana Maria Gomes a qual lhe perguntou se tinha visualizado qualquer situação como a descrita ao que respondeu negativamente.

*

No mesmo sentido forma os depoimentos de(inquirido a fls. 2723 e seguintes),(inquirido a fls. 2726 e seguintes) e de(inquirida a fls. 2729 e seguintes), todos funcionários dos quadros da Servisair.

*

....., superintendente Galp/Aviação, inquirido a fls. 2761 e seguintes, declarou que, ao longo dos anos de trabalho na Base das Lajes, nunca viu pessoas detidas ou presas a serem transportadas em aviões, nem que tais situações alguma vez lhe tenham sido reportadas.

Declarou nada saber quanto à questão dos voos alegadamente operados pela CIA e que inexistem qualquer base de suporte de veracidade nas notícias saídas na comunicação social, as quais, em sua opinião, terão motivações políticas.

*

....., sócio-gerente da empresa “AAC – Assistência a Aeronaves e Catering, Lda.”, inquirido a fls. 2772 e seguintes, declarou que nunca presenciou ou lhe foi reportada a



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

passagem pela aerogare civil das Lajes, de pessoas que, pela sua forma de estar ou vestir, parecessem prisioneiros.

Declarou ainda não ter conhecimento de qualquer facto relativamente ao transporte, em aeronaves privadas, de pessoas manietadas ou/e algemadas ou a serem maltratadas.

Declarou, por último, que tomou conhecimento da questão relacionada com os voos alegadamente operados pela CIA, com escalas em território nacional, através da comunicação social.

*

....., inquirido a fls. 2740 e seguintes, assumiu-se como um “spotter” (observador de aviões, tendo efectuado fotografias nos aeroportos de Ponta Delgada, Lajes, Horta, Lisboa e Porto).

Afirmou apenas recordar-se de ter fotografado o avião “CESSNA 120 CASA”, com a matrícula N219D, parqueado na placa C da aerogare civil das Lajes em 18/05/2003.

Afirmou ainda que tomou conhecimento da susposta passagem por aeropostos e aerogares nacionais, de aviões utilizados pela CIA para transporte de prisioneiros, no dia em que foi contactado, via telemóvel, por um jornalista da revista Focus, que lhe pediu autoização para publicar essa mesma fotografia, a qual estava publicada no sítio da Internet www.airliners.net. Acedeu a tal pedido, não tendo recebido qualquer recompensa monetária.

Foi a partir desse momento que se apercebeu que o avião fotografado poderia ter sido utilizado pelos serviços secretos dos EUA.

Declarou ainda que, quando fotografou a aeronave em questão, a mesma estava completamente imobilizada na placa, fechada e sem qualquer movimento de pessoas à sua volta, pelo que não se apercebeu de qualquer facto anormal.

Nunca viu pessoas algemadas ou que aparentassem ser prisioneiras.

Por último, disse que não lhe foi reportada nem teve qualquer conhecimento, directo ou indirecto de situação de transporte de prisioneiros pela CIA.

*

....., inquirido a fls. 2757 e seguintes, declarou que, desde o ano de 2001, se dedica à fotografia de aeronaves. Difunde algumas das suas fotografias através da internet.

Referiu apenas se recordar de ter fotografado o avião “LOCKHEED C-100-30” com a matrícula N8183J, parqueado, em 28/11/2005, na placa C da Aerogare Civil das Lajes.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

A mesma estava completamente imobilizada, com a porta principal aberta, existindo movimento de pessoas de apoio ao seu reabastecimento. Não se apercebeu de qualquer facto anormal.

Tomou conhecimento da suposta passagem por aeroportos e aerogares nacionais de aviões utilizados pela CIA para transporte de prisioneiros, através da comunicação social, não tendo qualquer conhecimento pessoal de tais factos.

Por último, declarou que nunca lhe foi reportado nem teve qualquer conhecimento, directo ou indirecto, de factos relativos ao alegado transporte de prisioneiros pela CIA.

*

....., inquirido a fls. 2764 e seguintes, declarou que, há longos anos, tem como “hobbie” a fotografia de aeronaves, procedendo à divulgação dos seus trabalhos fotográficos em sítios da internet.

Afirmou ter fotografado os aviões “LOCKEED” com a matrícula N2189M e o “CASA” com matrícula N219D, tendo ambas as fotografias sido captadas na pista C da Aerogare Civil das Lajes.

Relativamente à primeira das aeronaves, viu os respectivos tripulantes a circularem na placa, a fechar a porta da mesma e a colocar protecções nos motores e sensores. Seriam cerca de três tripulantes, que trajavam à civil.

Tomou conhecimento da suposta passagem por aeroportos e aerogares nacionais de aviões utilizados pela CIA para transporte de prisioneiros através da comunicação social.

Mais declarou que, no decurso da sua descrita actividade, nunca viu pessoas manietadas ou algemadas ou que, pela sua aparência, pudessem ser consideradas prisioneiras.

....., inquirido a fls. 2768 e seguintes, declarou que se dedica, nos seus tempos livres, à fotografia de aeronaves, divulgando algumas delas em sítios da internet.

Referiu que, no decurso desta sua actividade, nunca viu pessoas algemadas ou que, pela sua aparência, pudessem de alguma forma, serem consideradas prisioneiras.

Mais declarou que nunca lhe foi reportado nem teve qualquer conhecimento, directo ou indirecto, de factos relativos ao suposto transporte de prisioneiros por parte da CIA e à eventual passagem dos mesmos por território nacional.

*



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA

DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

....., jornalista dana Terceira, inquirido a fls 2783 e seguintes, declarou ser jornalista há cerca de 30 anos.

Quando confrontado com o teor do depoimento da assistente Ana Maria Gomes, na parte em esta se lhe referiu como a “pessoa que poderá prestar melhores esclarecimentos, já que terá presenciado, ele próprio, uma operação de transferência de prisioneiros” na Base das Lajes, respondeu nunca ter visto qualquer prisioneiro em tal local.

Relata, 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 cadênciado, tipo “corrida em formação militar”, na direcção de um autocarro que os recolheu.

Porém, realçou que, nessa ocasião, não visualizou qualquer indivíduo acorrentado, ou algemado, nem, por qualquer outra forma, manietado.

Esta situação foi encarada por si como tratando-se de militares norte-americanos, presumivelmente em situação de detenção por violação da disciplina militar.

Por tal facto e embora seja jornalista, não relatou publicamente estes factos, por não os considerar relevantes.

Quando confrontado com as afirmações da assistente Ana Maria Gomes no ponto n.º 6 da sua participação e nas declarações prestadas nos autos, declarou nunca lhe ter descrito aquela situação como se tratasse de uma qualquer operação de transferência de presos, “que pareciam acorrentados uns aos outros, deslocando-se em fila indiana que entraram num autocarro que se dirigia ao sector americano da base” e negou que alguma vez a tivesse acompanhado ao local onde terá ocorrido tal visualização.

Relativamente ao teor da participação e das declarações de Rui Costa Pinto, com que foi confrontado, declarou que se encontrou com este, poucos dias após o contacto que manteve com a assistente Ana Maria Gomes. Nesta ocasião, relatou-lhe os factos que havia presenciado do mesmo modo como o fez à assistente.

Afirmou, ainda, que acompanhou Rui Costa Pinto à Base das Lajes e ao local onde havia presenciado os factos já relatados, tendo, no entanto, lhe recusado autorização para o indicar como de fonte de qualquer notícia a publicar.

Admite, ainda, ter-se encontrado com o jornalista....., a quem fez o mesmo relato dos factos.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Por último, afirmou que, quer a assistente Ana Maria Gomes, quer Rui Costa Pinto, quer, ainda,propositadamente e por motivos que desconhece, deturparam os factos que lhes havia narrado.

*

....., jornalista, inquirido a fls. 2797 e seguintes, 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.

De imediato, na companhia dessa pessoa, deslocou-se, no seu próprio automóvel, ao local que lhe foi indicado.

Sempre em movimento, passou por um hangar onde percebeu que se encontrava um avião, tipo C 130, a ser reabastecido e, na sua proximidade, viu “indivíduos que, ao que julga, estavam amarrados, em fila indiana (...).

O perfil dos indivíduos não correspondia ao paradigma difundido do indivíduo árabe. Seriam, pela sua percepção, militares norte-americanos detidos, em trânsito, com destino a uma prisão militar dos Estados Unidos da América”.

*

....., reformado da USAFORAZ, inquirido a fls. 2778 e seguintes, declarou que, entre Janeiro de 1988 e Maio de 2002, exerceu funções de Supervisor do Terminal de Passageiros Norte-Americano da Base das Lajes.

Nessa qualidade, sempre teve acesso aos manifestos de passageiros, quer das aeronaves militares norte-americanas, quer das aeronaves civis, fretadas por norte-americanos.

Referiu não ter qualquer conhecimento directo quanto à utilização, por parte da CIA, de aeronaves privadas que operaram na Base das Lajes. Estas aeronaves, que operavam no sector militar da pista, eram tidas como meio de transporte de altos executivos da administração norte-americana.

Referiu, ainda, que, no âmbito das suas funções, algumas vezes, tomou conhecimento do transporte de militares norte-americanos em situação de detenção, por violação de normas militares e vindos dos “teatros de operação”, tendo descrito uma dessas situações, ocorrida antes de 11 de Setembro de 2001.

*



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Face ao teor de todos estes depoimentos, bem como da abundante prova documental entretanto recolhida, facilmente se constata que os autos não contêm elementos probatórios minimamente consistentes que permitam concluir pela utilização da Base das Lajes como ponto de passagem ou de permanência de prisioneiros civis sob custódia de autoridades norte-americanas.

Na verdade, do depoimento daqueles que afirmaram ter visualizado, naquela base, indivíduos em situação de aparente detenção, resulta que tais indivíduos ou seriam militares norte-americanos ou, num dos casos, dois detidos de nacionalidade portuguesa deportados do Canadá e em trânsito para Lisboa.

Mais, resulta suficientemente indiciado que os factos participados pela assistente Ana Maria Gomes e por Rui Costa Pinto teriam tido, essencialmente, por base informações que, alegadamente, lhes haviam sido prestadas por.....

Ora, este, como se referiu, nega ter descrito tais factos aos participantes, mais acescentando que estes resultaram da deturpação, voluntária, que aqueles efectuaram de outros factos que lhes havia, efectivamente, relatado.

Reforça o entendimento agora expresso o facto de grande parte dos testemunhos recolhidos pertencerem a pessoas que, ou por obrigações profissionais ou por simples “hobbies”, passaram grande parte do seu tempo nas instalações da Base das Lajes ou nas suas imediações.

Estas testemunhas, na generalidade, negaram ter tido qualquer conhecimento pessoal (directo ou indirecto) quanto à passagem por esta Base de prisioneiros civis, sendo certo que a maioria só tomou conhecimento desta alegada prática, por parte da CIA, através dos meios de comunicação social.

*

Por último, cumpre salientar que, face ao teor do ofício do Ministério dos Negócios Estrangeiros de fls. 3307, enviado na sequência de notícias vindas a público no jornal espanhol “El País” no dia 6 de Outubro de 2008, se apurou o seguinte:

O voo (matrícula C-20,RCHDQ1), que terá escalado a Base das Lajes em 30 de Setembro de 2005, alegadamente operado pela CIA, foi submetido a um pedido de autorização às autoridades portuguesas e objecto de notificação prévia, no quadro da operação “Enduring Freedom”, tendo tal autorização sido concedida nos termos da legislação em vigor.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

No que concerne à referida notificação, esta não fazia qualquer referência a transporte de detidos.

No entanto, veio-se a apurar que tal voo tinha como objectivo a libertação, no Cairo, de um cidadão egípcio, pelo que, esta situação não se enquadra na matéria denunciada nem em qualquer outra com relevância penal.

V

CONCLUSÕES

Realizadas todas as descritas diligências de investigação, importa, neste momento, extrair as necessárias conclusões.

Procedeu-se a uma análise de todas as situações que, em particular, foram denunciadas, quer pela assistente Ana Maria Gomes, quer pelo denunciante Rui Costa Pinto.

Mais, a investigação realizada incidiu sobre outras 91 outras escalas efectuadas por aeronaves civis em diversos aeroportos portugueses, escalas estas mencionadas no “Relatório Fava”, elaborado pelo Parlamento Europeu.

No que se refere aos casos objecto das denúncias que originaram os presentes autos – Abdurahman Khadr, “Bosnian 6”, Elkassim Britel, Mahher Arar, Khaled El-Masri, Abu Omar, Orlando Cosmeli Fonseca e prisioneiros acorrentados na Base das Lajes, como se deixou dito a fls. 138 a 145, os autos não contêm elementos de prova que permitam concluir pela prática, em território nacional, de qualquer ilícito de natureza criminal.

Na verdade, apurou-se unicamente que terá ocorrido o transporte de deportados, oriundos do Canadá, um no Aeroporto de Santa Maria (Said Jaziri) e outro não identificado (presumivelmente de nacionalidade portuguesa), através da Base das Lajes, com utilização da aeronave com a matrícula CFPRP, operada pela “Skyservice Lifeguard” – vd. Fls. 419 e 2737.

Por outro lado e, ainda, no que se refere à utilização da Base Aérea das Lajes, nos Açores, terão ocorrido, ao que os autos indiciam, transporte de militares norte-americanos, em situação de detenção, provavelmente oriundos de cenários de guerra.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

No entanto, há que referi-lo, esta investigação permitiu confirmar a passagem pelo território nacional das aeronaves mencionadas pela assistente e na identificação de 148 tripulantes, ou passageiros.

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.

Com efeito, as aeronaves apareceram, nos registos disponíveis que foram examinados, como operados por empresas – “Presidential Aviation Inc.” (7), “Electra Airlines” (1), “Premier Aircraft Management Inc.” (3), “Richmor Aviation Inc.” (11), “Path Corp.” (5), “Stevens Express Leasing Inc.” (24), “Aero Contractors” (4), “Prime Jets LLC” (1), “Tepper Aviation” (6), “Premier Executive Transport Services Inc” (1), “Prescott Support Co” (31), “Principal Air Services” (2), “United States Aviation Co” (2), “Pegasus Tech” (1).

Nenhum elemento dos autos permite estabelecer qualquer ligação entre estas empresas e entidades públicas norte-americanas, nomeadamente a CIA.

Mas, mesmo que esse nexos fosse confirmado, a utilização pela CIA (ou por qualquer outro departamento estadual norte-americano) de aeronaves privadas, em território nacional, não configura, por si só, qualquer acto ilícito criminal. Igualmente, o transporte de prisioneiros, por si mesmo, não integra igualmente qualquer ilícito dessa natureza.

Cabe realçar que algumas das 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”.

Cabe, igualmente, salientar que, das diligências realizadas junto das diversas entidades responsáveis pela actividade de aviação civil – SEF, DGAIEC, “ANA – Aeroportos de Portugal, SA”, “NAV – Navegação Aérea de Portugal” e empresas de “handling”, se apurou que foram observados e cumpridos todos os procedimentos legalmente estabelecidos.



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO CENTRAL DE INVESTIGAÇÃO E ACÇÃO PENAL

Do que ficou dito, resulta que os autos não contêm indícios suficientes que levem a concluir pela prática, em território nacional, no âmbito das denominadas “extraordinary renditions”, dos crimes denunciados ou de qualquer outro.

Não se indicia, igualmente, que qualquer funcionário ou dirigente do Estado português tenha estado envolvido, directa ou indirectamente, nesses factos.

Por outro lado, não se vislumbra, por ora, a existência de qualquer outra diligência susceptível de produzir efeito útil.

Face a todo o exposto, determina-se, ao abrigo do disposto no n.º 2 do art.º 277º do Código de Processo Penal, o arquivamento dos presentes autos.

*

Apresente os autos, para conhecimento do despacho agora proferido, à Exma. Senhora Directora deste Departamento.

*

Após, notifique-se a assistente e comunique-se ao denunciante Rui Costa Pinto - art.º 277º, números 2 e 3 do Código de Processo Penal.

*

Comunique-se à Polícia Judiciária – Unidade Nacional Contra-Terrorismo - nos termos e para os efeitos da Circular da Procuradoria-Geral da República n.º 4/2008, de 06/03/2008.

Lisboa, 29/05/2009

Os procuradores da República

(José Carlos Franco) (António Paes de Faria)