

**Comissão Temporária sobre a Alegada Utilização pela CIA de Países Europeus para o Transporte e a Detenção Ilegal de Prisioneiros**

**QUINTA-FEIRA, 30 de NOVEMBRO de 2006**

4-003

**PRESIDÊNCIA: CARLOS COELHO**

*(A reunião tem início às 15H05)*

4-004

**Troca de pontos de vista com o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda, Dermot Ahern**

4-005

**Presidente.** – Senhor Ministro Dermot Ahern, os meus profundos agradecimentos por ter aceite o nosso convite. Depois do Senhor Ministro Miguel Ángel Moratinos, em representação de Espanha, V. Exa. é o segundo membro de um governo de um Estado-Membro a deslocar-se a Bruxelas para se reunir connosco, isto sem contar com os que tivemos ou teremos ocasião de encontrar no âmbito dos trabalhos da delegação. Foi o que aconteceu em Londres e acontecerá de novo na próxima semana, em Lisboa.

Senhor Ministro Ahern: acabou de tomar conhecimento da situação no que se refere aos convites que enviámos aos seus colegas de outros Estados-Membros e às Instituições da União Europeia. Ficamos, portanto, profundamente reconhecidos pela sua presença, hoje, entre nós.

Gostaria também de salientar que não existe qualquer relação entre a sua vinda ao Parlamento e a apresentação do projecto de relatório final pelo nosso relator, Senhor Deputado Claudio Fava. Como sabe, tendo em conta o calendário para aprovação dos nossos relatórios e devido a condicionantes relacionadas com a tradução – como é do seu conhecimento trabalhamos com 20 línguas – tinha sido decidido, muito antes de V. Exa. ter confirmado a sua comparência, que o projecto de relatório seria publicado no início desta semana. Além disso, todos os grupos políticos e o próprio relator concordaram em esperar pela sua presença antes de formularem, por meio de alterações, qualquer avaliação concreta sobre o envolvimento ou atitude da Irlanda na matéria em causa. Neste momento, o projecto de relatório menciona a Irlanda unicamente a propósito do número de voos da CIA que se pensa terem feito escala ou sobrevoado a Irlanda, como aliás acontece relativamente a todos os países mencionados.

Pareceu-me útil esclarecer estes pontos antes de lhe dar a palavra. Agradeço, de novo, a sua presença.

4-006

**Dermot Ahern, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda.** – (EN) Muito obrigado, Senhor Presidente. Referiu V. Exa. 20 línguas: esperamos que a partir de 1 de Janeiro possa contar mais uma, *as Gaeilge*, a nossa língua materna, e agradeço-lhe, assim como aos Senhores Deputados, o apoio que nos deram para atingir esse marco, especialmente significativo.

Encontro-me presente na qualidade de representante do Governo irlandês, em resposta ao convite que me foi dirigido por carta de 21 de Setembro. Como afirmou V. Exa. sou, parece-me, apenas o segundo Ministro dos Negócios Estrangeiros a comparecer perante a vossa comissão. Nessa carta, dizia o Senhor Presidente: “...sendo nosso objectivo proporcionar a todos os envolvidos a oportunidade de se manifestarem quanto às alegações provenientes de fontes diversas, parece-nos da maior importância ouvir a propósito os responsáveis políticos.”. Concordo plenamente com este princípio. Devo, porém, afirmar claramente que o Governo irlandês e eu próprio ficámos bastante surpreendidos por o projecto de relatório ter sido tornado público no dia anterior à visita do nosso Primeiro-Ministro ao Parlamento e dois dias antes da data prevista para esta comissão tomar conhecimento, através da minha pessoa, da posição do Governo irlandês. No mínimo, gostaríamos que não tivessem sido tiradas quaisquer conclusões relativamente à Irlanda antes de termos oportunidade de nos explicar à comissão e antes de os Senhores Deputados poderem digerir plenamente aquilo que temos para lhes dizer.

*O Taoiseach* (o nosso Primeiro-Ministro), a *Tánaiste* (a nossa Vice-Primeira-Ministra) e eu próprio tentámos, em muitas ocasiões, tornar claro que o Governo irlandês se opõe terminantemente à prática das entregas extraordinárias. A nossa preocupação foi clara e repetidamente expressa ao mais alto nível, directamente ao Governo dos Estados Unidos, muito antes de os EUA terem, recentemente, reconhecido em público que a CIA estava a levar a cabo um programa desta natureza. Aliás, mais de um ano antes dos meritórios relatos do *Washington Post* e do *Human Rights Watch*, de Novembro de 2005, abordámos o assunto

directamente junto do Governo dos Estados Unidos. Creio que fomos os primeiros a fazê-lo. Assinalámos às autoridades dos Estados Unidos a nossa total oposição a práticas deste tipo, independentemente do local onde têm lugar, e tornámos claro que no território da Irlanda nunca será permitida a prática de entregas extraordinárias. Pedimos garantia total de que não havia tentativas de utilizar os aeroportos ou o território da Irlanda para esse fim. Em resposta ao nosso pedido, e com base num processo de vasta confirmação junto de todos os organismos competentes, os Estados Unidos foram peremptórios em afirmar que não se procedeu a transferências de prisioneiros através do território irlandês e que tal nunca aconteceria sem nossa autorização.

Essas garantias, categóricas e absolutas, foram-nos concedidas repetidas vezes pelo Embaixador dos EUA na Irlanda. Além disso, a Secretária de Estado dos EUA, Condoleezza Rice, teve oportunidade de as reiterar pessoalmente, quando nos encontrámos, no dia 1 de Dezembro de 2005, pouco antes de se deslocar aqui a Bruxelas. Refiro estas conversas bilaterais que duraram um longo período por serem fundamentais para se compreender a posição da Irlanda. As garantias que recebemos dos Estados Unidos foram particularmente explícitas e terminantes. As garantias posteriormente dadas a outros governos europeus foram, em termos gerais, de carácter mais vago e, mesmo, ambíguo, tanto no que se refere ao respeito pela soberania dos países como ao transporte de prisioneiros para fins de tortura. Em comparação, as garantias que recebemos previa e repetidamente são abrangentes, factuais e não dão azo a interpretações divergentes.

A Irlanda goza de uma estreita relação bilateral com os Estados Unidos devido a laços de afinidade histórica que duram há vários séculos. Os nossos governos trabalharam, muito de perto e com bons resultados, em cooperação com o Reino Unido, para construir a paz na Irlanda do Norte. Também os nossos laços económicos são relevantes. É um facto conhecido que os militares dos Estados Unidos há mais de 50 anos – independentemente dos partidos políticos no poder na Irlanda – utilizam o aeroporto de Shannon. Tal acontece ainda hoje para o transporte de tropas no âmbito das operações, ao abrigo do mandato da ONU, no Iraque e Afeganistão. Mas serei muito claro: os estreitos laços que ligam a Irlanda e os Estados Unidos não excluem, de forma alguma, um diálogo franco e vigoroso sempre que as circunstâncias o exigem.

A propósito, e conquanto não se relacione directamente com as audições de hoje, quero afirmar que, na minha reunião de Dezembro de 2005 com a Secretária de Estado Condoleezza Rice, expressei as nossas preocupações sobre a prisão de Guantánamo. Tanto o nosso Primeiro-Ministro, Bertie Ahern, como eu próprio apelámos publicamente ao encerramento de Guantánamo. Na verdade fui, tanto quanto sei, o primeiro Ministro dos Negócios Estrangeiros da UE a lançar esse apelo.

A declaração mais pormenorizada sobre a posição do Governo irlandês quanto às entregas extraordinárias encontra-se na nossa resposta às perguntas colocadas pelo Secretário-Geral do Conselho da Europa, Terry Davis, durante a investigação que levou a cabo ao abrigo do artigo 52º. O Secretário-Geral considerou a nossa resposta como uma das 9, de um total de 46 respostas recebidas, que não exigiam esclarecimentos adicionais. Dentro do espírito de transparência com que o Governo entende tratar o assunto, a nossa resposta foi imediatamente colocada na página *web* do meu ministério e foram distribuídas cópias a todos os deputados ao Parlamento irlandês. Essa nossa resposta expõe, muito claramente, a posição jurídica da Irlanda no que respeita à privação ilegal da liberdade e ao papel da nossa polícia e demais autoridades para impedir que se verifique esse tipo de medida privativa da liberdade e para investigar as alegações pertinentes. O Governo e as nossas autoridades policiais levaram muito a sério todas as alegações de que uma aeronave fretada pela CIA desenvolveu actividades ilegais na Irlanda. *An Garda Síochána*, a autoridade policial irlandesa, investigou seis queixas apresentadas por cidadãos relativas a actos de entrega extraordinária. Em conformidade com a prática habitual, em duas ocasiões diferentes entregou documentos ao gabinete do *Director of Public Prosecutions*. Na Irlanda, o *Director of Public Prosecutions* é a autoridade com competências para, com total independência do Governo e das forças policiais, decidir se há matéria para acusar alguém da prática de ilícito penal, iniciar acção penal e decidir quais os factos da acusação. Contudo, em nenhuma das investigações desenvolvidas pelo *Director of Public Prosecutions* se considerou haver matéria para qualquer acção devido à total ausência de provas de que tivesse ocorrido qualquer actividade ilícita.

Registo a afirmação, no projecto de relatório, de que aeronaves operadas pela CIA fizeram escala na Irlanda em 147 ocasiões. Devo dizer que

tenho as mais sérias dúvidas quanto à metodologia utilizada para determinar esse número de voos pretensamente suspeitos. Do mesmo modo, tenho dúvidas quanto à linguagem utilizada no parágrafo em questão. Espero que a comissão tenha em séria consideração as minhas reservas.

Há aqui dois pontos fundamentais a considerar: primeiro, há que ter em conta que, apesar do intenso controlo dos meios políticos, da comunicação social e das ONG, a nível nacional e internacional, nunca foi aduzida uma única prova de que tenham ocorrido, nos aeroportos ou território irlandês, actos de entrega extraordinária. Não existem, bem assim, quaisquer denúncias credíveis ou fundamentadas de tais actos ilegais.

Em segundo lugar, os padrões de actividade que têm sido referidos baseiam-se na análise retroactiva de uma série de factos que tiveram lugar com uma diferença temporal de meses e, por vezes, anos, dessa análise e de que não era possível ter conhecimento na altura em que ocorreram os voos em causa. Mesmo que, por hipótese, existisse um sistema de inspecção, com que base teríamos efectuado buscas nas aeronaves? Acresce que diversos comentadores em lugares de relevo tornaram claro que, em sua opinião, é extremamente improvável que se tenham realizado actos de entrega extraordinária através do aeroporto de Shannon. Os *Gardai* mantêm-se, obviamente, dispostos a investigar quaisquer alegações de actividade ilícita desde que haja motivos para suspeitar que tal actividade tenha de facto acontecido e dispõem das competências necessárias para o fazer.

Antes de me debruçar sobre a parte do vosso mandato relativa aos serviços de informação, permitam-me dizer, a propósito dos voos da CIA, que na Europa temos de aceitar a existência de fins legítimos e importantes para a utilização de aeronaves, incluindo aviões fretados, pela CIA. Não será necessário dizer que os países europeus e os Estados Unidos partilham o interesse em combater o terrorismo. Tenho conhecimento de que o Parlamento Europeu encarregou a Comissão Temporária, em 18 de Janeiro de 2006, de apurar se Estados-Membros, funcionários públicos, pessoas em missão oficial ou as Instituições Europeias estiveram envolvidos ou foram cúmplices de actos de privação ilegal da liberdade de pessoas. Como certamente terão conhecimento, com base na nossa resposta ao inquérito, ao abrigo do artigo 52º, na sequência de uma investigação interministerial minuciosa efectuada às práticas do Estado irlandês, estamos absolutamente

convencidos de que não se verificou, na Irlanda, esse envolvimento ou cumplicidade. A investigação abrangeu, entre outros, os ministérios e departamentos governamentais responsáveis, a *Garda Síochána* (forças policiais), os serviços prisionais irlandeses, os directores dos estabelecimentos prisionais, os inspectores dos serviços prisionais e locais de detenção, os presidentes de todas as comissões que visitaram estabelecimentos prisionais, o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas e os directores dos serviços jurídico e de informação do exército.

Desde que a resposta do Governo ao inquérito do Conselho da Europa, ao abrigo do artigo 52º, foi apresentada, em Fevereiro, revelações surgidas noutros países sobre as acções dos serviços de informação levantaram a questão da participação de membros dos serviços de segurança e de informação em operações de entrega extraordinária sem o conhecimento do governo central. Sei que se trata de um assunto que preocupa particularmente a vossa comissão. Antes de mais quero informar, muito claramente, que na Irlanda não existe um serviço de informação ou um serviço secreto autónomo. As nossas forças policiais agem na qualidade quer de polícia estatal quer de serviço nacional de segurança. Aplicam-se aos elementos de segurança nacional os mesmos requisitos de respeito da lei, hierarquia e disciplina que aos restantes membros das forças policiais. O pessoal da *Garda* a quem foram atribuídas tarefas no âmbito do serviço de segurança não goza de privilégios, direitos ou poderes especiais de qualquer espécie. Do mesmo modo, as forças armadas incluem uma direcção de informação militar, que não constitui um organismo separado e que está obrigada pelos mesmos deveres de respeito da lei, hierarquia e disciplina aplicáveis a todas as forças armadas. Tanto os *Gardai* (serviços policiais) como os serviços de informação militar trabalham com serviços responsáveis pela aplicação da lei e serviços de segurança não nacionais na UE, nos EUA e noutros locais em tarefas de aplicação da lei e segurança nacional e no combate ao terrorismo. Ambos os corpos estão extremamente alerta relativamente a qualquer possibilidade de actividade ilegal por parte de serviços de segurança não nacionais ou outros organismos na Irlanda.

Pautamo-nos pelo princípio de que a transferência de prisioneiros através do nosso território pode efectuar-se apenas em conformidade com a lei e nas circunstâncias estabelecidas na nossa resposta ao Conselho da Europa.

O Governo irlandês sempre tornou muito claro que, caso viesse a surgir qualquer indício de actividade ilícita relativamente ao caso em território nacional, actuaria de imediato.

Que não restem dúvidas quanto ao seguinte: o Estado tem à sua disposição uma panóplia de medidas jurídicas, incluindo a realização de buscas a bordo de aviões, decisões judiciais, procedimentos penais e extradição. O Governo Irlandês confia plenamente em que a *Garda Síochána* e o *Director of Public Prosecutions* que, como referi, são independentes de outras operações, recorrerão, se necessário, a tais medidas.

Gostaria, agora, de me debruçar um pouco sobre as investigações que estão a decorrer aqui, no Parlamento Europeu, e em separado no Conselho da Europa. Desde o início a posição do meu governo tem sido no sentido de cooperar plena e activamente em todas as investigações. Parece-me importante, numa preocupação de confiança dos cidadãos nas Instituições Europeias, que as administrações nacionais se envolvam e que os cidadãos tenham percepção desse envolvimento nas investigações, e que as mesmas sejam orientadas de modo justo e equilibrado.

Em segundo lugar, mas não menos importante, quaisquer medidas correctivas que se verifique serem necessárias deverão ser tomadas, em última análise, a nível europeu, se pretendemos que sejam eficazes. Consequentemente, há que tomar em consideração os resultados de todas as investigações. Acresce que é bastante complexo saber até que ponto a União como tal pode envolver-se no assunto, dada a competência primária dos governos dos Estados-Membros em matéria de direito penal e segurança nacional; no entanto, penso que devíamos fazer o máximo para desenvolver políticas comuns. Aliás, já defendi esta abordagem a nível europeu. No Conselho Assuntos Gerais e Relações Externas, de Dezembro de 2005, por exemplo, fui o primeiro Ministro dos Negócios Estrangeiros a levantar a questão das entregas extraordinárias. Talvez a comissão se recorde que essa iniciativa resultou numa carta que foi enviada pelo representante da Presidência britânica, Jack Straw, em nome da UE, à Secretária de Estado dos EUA e onde eram realçadas as preocupações da União. Foi também com agrado que apoiiei o meu colega espanhol, o Ministro Miguel Ángel Moratinos quando, na sequência da sua comparência perante esta comissão, suscitou o assunto no

Conselho Assuntos Gerais e Relações Externas de Setembro passado.

Nenhum país europeu teve, como a Irlanda, de lidar com a ameaça do terrorismo. O terrorismo foi, durante décadas, uma das nossas preocupações e provinha de diversas fontes, incluindo o IRA Provisório, o IRA oficial e o IRA real, assim como de forças paramilitares lealistas com, neste caso, claros indícios de convívência passada com as forças de segurança. Sabemos, portanto, alguma coisa sobre terrorismo. Actualmente o mundo está a braços com um terrorismo muito mais perigoso por parte de grupos como a Al-Qaeda e outros. Um dos mais recentes aspectos do terrorismo transfronteiras consiste na utilização da Internet e da aviação como meios para organizar as suas actividades. O contexto da aviação mudou dramaticamente desde que foi celebrada, há 60 anos, a Convenção de Chicago. Pode ser elucidativo analisar estatísticas que reflectem essa mudança e que dão a devida dimensão da escala e complexidade do desafio que se coloca à gestão do tráfego aéreo na Europa.

Creio que o Director-Geral do Eurocontrol, Víctor Aguado, na reunião que teve com esta comissão, em 3 de Outubro de 2006, afirmou que diariamente há cerca de 36 000 planos de voo na Europa. No caso da Irlanda, o nosso Ministério dos Transportes informou-me que, consoante a estação, se verificam, por mês, entre 750 e 1750 movimentos de aeronaves privadas nos aeroportos irlandeses. Além disso, entre Janeiro e Setembro deste ano houve 225 000 sobrevoos de aeronaves sobre a Irlanda apenas. Julgo que o Director-Geral Víctor Aguado também disse que a informação recebida pelo Eurocontrol relativamente à actividade de um voo antes de o mesmo entrar no espaço europeu se limita à última escala. Julgo que, ao abrigo da Convenção, não existe qualquer exigência de transmitir informação sobre os passageiros, a tripulação ou a carga quando se trata de um voo em trânsito. Torna-se evidente, portanto, que alguns aspectos da regulação da aviação internacional carecem, ao fim de um período de 60 anos, de revisão.

Uma revisão da Convenção de Chicago poderia incluir, por exemplo, uma análise do sistema de classificação dos voos e da necessidade de autorização e notificação ao abrigo da Convenção. É também óbvio que, para que qualquer acção futura seja eficaz, terá de ser tomada a nível europeu. Posto isto, não subestimo a dimensão do desafio, nem a necessidade de atingir um equilíbrio que

permita o fluido e contínuo movimento do tráfego aéreo internacional.

Todavia afirmo sempre claramente que a Irlanda está preparada para analisar cuidadosamente e com espírito construtivo quaisquer propostas para esse fim. Registei com grande interesse as propostas apresentadas pelo Director-Geral do Eurocontrol, Víctor Aguado, na reunião de 11 de Outubro de 2006 com a vossa comissão. Com base na primeira leitura que efectuaram, os funcionários do Ministério dos Transportes irlandês consideraram que muitas dessas propostas seriam viáveis. É também animador verificar que há uma coincidência evidente com os aspectos identificados em resultado das investigações do Conselho da Europa ao abrigo do artigo 52°. Estou a pensar, especificamente, nas falhas apontadas pelo Secretário-Geral, Terry Davis, no quadro internacional de controlo do tráfego aéreo.

Se existem falhas no sistema europeu de regulação do tráfego aéreo há motivo para preocupação, sobretudo se tais falhas forem susceptíveis de ser exploradas para facilitar actividades ilícitas, quer se trate de entregas extraordinárias ou de terrorismo. A Irlanda está totalmente disposta a empenhar-se num esforço a nível europeu e internacional para resolver as falhas do sistema actual. Como é do conhecimento da comissão, o Comité de Ministros do Conselho da Europa está, neste momento, a estudar as recomendações do Secretário-Geral, Terry Davis. Espero que o Comité de Ministros mantenha o seu empenhamento e leve esse trabalho a bom porto. A Irlanda decerto adoptará uma abordagem construtiva a este respeito.

Tentei dar uma ideia tão abrangente quanto possível da posição da Irlanda. Descrevi a situação no meu país, a nossa posição a respeito da investigação a decorrer na Europa e falei do que podemos prever em termos de aspectos que possam surgir no decurso do vosso trabalho.

Terminaria realçando, de novo, que nos opomos total e peremptoriamente a actos de entrega extraordinária e que estamos totalmente abertos a, com os nossos parceiros europeus, ponderar propostas práticas para os prevenir ou evitar.

4-007

**Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT)**  
Senhor Presidente, caros colegas, agradecemos ao Senhor Ministro ter tido a amabilidade de se deslocar a esta reunião. Salientaria, contudo, que não recebemos confirmação da sua presença senão em 24 de Novembro – isto é, há seis dias

e 24 horas apenas antes do fim do nosso prazo para enviar o projecto de relatório para a tradução.

Senhor Ministro, V. Exa. expressou preocupação com o tom do nº 99 do relatório - ainda provisório - sobre a Irlanda, enquanto a nossa comissão está preocupada com as alegações constantes desse parágrafo. Fala-se de 147 escalas - e estamos perante uma projecção pelo mínimo, já que recebemos que, de facto, tenha havido muito mais - de, pelo menos, 14 aeronaves que, sem qualquer dúvida, pertenciam à CIA, pois eram operadas por companhias fantasma utilizadas pela CIA. Essas 147 escalas colocam a Irlanda em terceiro lugar na lista do número total de voos da CIA, após a Alemanha e o Reino Unido.

Sabe-se que determinados destinos foram usados regularmente para operações de entrega, nomeadamente Cabul, Bagdade, Amã, Baku e Cairo. Sabe-se, sem margem para dúvida, que pelo menos nove vítimas de entrega foram transportadas em aeronaves que, noutras ocasiões, aterraram na Irlanda: Ahmed Agiza, Mohamed El-Zari, Bisher Al-Rawi, Jamil El-Banna, Abu Britel, Khaled Al-Masri, Binyam Mohamed, Abu Omar e Maher Arar. Em, pelo menos, cinco casos, as aeronaves que aterraram em Shannon regressavam de missões de entrega ou preparavam-se para as mesmas; em, pelo menos, cinco casos, os voos que transportavam vítimas de entregas extraordinárias para prisões secretas passaram por aeroportos irlandeses imediatamente antes ou depois - algumas horas antes ou depois. Ora isto preocupa-nos e é essa preocupação que expressamos no nº 99.

A nossa preocupação estende-se a um voo que, na nota que hoje nos entregou, continua a afirmar não ter estado, de forma alguma, ligado ao circuito das entregas extraordinárias. O Senhor Ministro menciona o avião Gulfstream N85VM e realça que, no Verão de 2001, essa aeronave pertencia a uma equipa de basebol. Tem toda a razão, mas está a referir-se ao Verão de 2001. Nós temos estado a centrar-nos em acontecimentos que ocorreram após o 11 de Setembro de 2001 e temos estado a analisar voos a partir de Novembro de 2002. Esse avião foi utilizado em diversos voos de operações de entrega extraordinária, durante as quais lhe foi atribuída a alcunha de "Expresso de Guantánamo". A aeronave voou várias vezes para o Afeganistão, Amã, Baku e Cairo. Pertenceu durante três anos, pelo menos, à *Reach Aviation*, uma companhia fantasma à qual o avião foi fretado pela equipa de basebol e que operava em nome da CIA.

Enumero estes factos porque as circunstâncias são, a nosso ver, preocupantes. Registo as declarações que V. Exa. proferiu nas últimas semanas e que hoje repetiu perante nós, nomeadamente que lhe foram dadas garantias – se não estou em erro – directamente pelo Presidente Bush, na Sala Oval, e por Condoleezza Rice, de que nenhum desses voos esteve envolvido nas operações de entrega extraordinária.

Dirigir-lhe-ia apenas uma pergunta: quando fala de garantias abrangentes e factuais, como hoje fez, de que nenhum dos 147 voos esteve envolvido em operações de entrega extraordinária, a que se refere exactamente? Refere-se apenas à palavra do Presidente Bush, que lhe disse que nenhum dos voos esteve envolvido? Ou ter-lhe-ão sido fornecidas outras informações abrangentes e factuais com base nas quais pode, categoricamente, afirmar que os aeroportos irlandeses não estiveram implicados no circuito das entregas extraordinárias?

4-008

**Dermot Ahern, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda.** - (EN) Gostaria apenas de dizer, quanto ao relatório, que quando me sentei à mesa com os meus funcionários, na terça-feira, para preparar a minha comparência hoje nesta comissão, fiquei deveras surpreendido quando percebi que me encontrava perante um relatório que, tanto quanto me é dado a entender, determinou previamente a posição da Irlanda, recorrendo a palavras como "lamenta", pois isso significa, a meu ver, que a comissão ou, pelo menos, alguns dos seus membros, já tinham tomado posição em relação ao assunto, sem sequer nos ouvir.

Concordo com o Senador Dick Marty, quando afirma no seu relatório que há que não perder o sentido das proporções. Na opinião do Senador, seria exagerado falar em milhares de voos, quanto mais em centenas de entregas extraordinárias em toda a Europa. Ao fazer afirmações ambíguas, exageradas ou não fundamentadas estamos a minar a nossa credibilidade e a limitar a possibilidade de qualquer discussão séria. Digo-o porque, como já expliquei aos Senhores Deputados, quando, em Setembro de 2004, assumi as funções de ministro fui informado das acusações lançadas pelos meios de comunicação social relativamente à questão das entregas extraordinárias. E desde o início declarei aos meus subordinados que, se houvesse alguma referência, em qualquer jornal de todo o mundo, ao envolvimento da Irlanda, fosse qual fosse a forma e o grau desse envolvimento, pediríamos

explicações aos Americanos. Fizemo-lo e, como já mencionei, fomos os primeiros a agir assim. Fui o primeiro a condenar publicamente as entregas extraordinárias. Fui o primeiro a levantar o assunto numa reunião formal do Conselho Assuntos Gerais e Relações Externas. Fui o primeiro a apelar ao encerramento de Guantánamo. Uma pessoa ou governo que, de algum modo, fosse cúmplice nesta questão das entregas extraordinárias não agiria deste modo.

Voltando ao relatório, na minha opinião, apresenta os dados sob um novo ângulo. Na realidade, considera suspeita qualquer aeronave da qual se diga ter, alguma vez, sido propriedade da CIA ou ter estado ao serviço da CIA, ou que tenha visitado qualquer aeroporto suspeito, como os do Afeganistão, do Egipto, de Marrocos, do Iraque ou ainda de outros locais, independentemente do momento em que passou pela Irlanda. É esta a leitura lógica e literal que faço da passagem do vosso relatório: "lamenta as escalas nos aeroportos irlandeses de aeronaves relativamente às quais se veio a constatar que permitiram à CIA, noutras ocasiões,..."

Creio que a base para a linguagem utilizada no relatório reside numa lista de um número muito mais vasto de aeronaves alegadamente suspeitas do que as listas a que se recorreu em qualquer outra investigação, apesar de se partir dos mesmos dados. Relativamente ao avião utilizado pelos *Red Socks* – fizemos uma verificação aleatória de algumas das 147 aeronaves mencionadas - chegámos à conclusão de que esse avião pertence a um dos proprietários da equipa de basebol *Boston Red Socks*. Os registos confirmam que, no Verão de 2001, essa aeronave entrou no espaço aéreo da Irlanda no que acreditamos ter sido um voo inofensivo: aterrou em Dublin, proveniente de Boston. Seguiu para Cork, depois para Sligo, continuou para Knock e, por fim, dirigiu-se a Derry, o que sugere, como já antes afirmei publicamente, que se tratou de uma viagem para praticar golfe e não de uma entrega extraordinária. Vejo o Senhor Deputado De Rossa a abanar a cabeça, talvez saiba algo sobre o assunto. Mas na vossa lista, Knock surge como um dos aeroportos utilizados para actos de entrega extraordinária.

Quanto às garantias que recebemos das autoridades norte-americanas, foram absolutamente categóricas. Acreditamos, porque fomos os primeiros a levantar a questão junto dos Americanos, que as garantias dadas são incondicionais. Verificámos que as garantias posteriormente dadas a outros países europeus

não foram tão inequívocas e, de certo modo, foram limitadas no que diz respeito à tortura.

Repito, portanto, que o número de 147 me parece muitíssimo questionável. A haver qualquer sugestão relativa à Irlanda referem-se, no máximo, três casos. Em nenhum momento se sugere que havia prisioneiros a bordo e, quanto à inspecção das aeronaves, o assunto foi levantado meses, senão anos, após os factos em apreço.

4-009

**Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT)** Senhor Presidente, caros colegas, se o Senhor Ministro se dispuser a ler atentamente o relatório verificará que o mesmo não faz referência a milhares ou sequer centenas de entregas extraordinárias. O relatório fala de 20 casos de entregas. Milhares de voos, 20 entregas – as que temos estado a investigar. Registo que o Senhor Ministro chama a atenção para o voo de Knock, mas trata-se de um voo que se realizou antes do 11 de Setembro.

A nossa comissão decidiu centrar-se nos acontecimentos após o 11 de Setembro e a aeronave utilizada para transportar jogadores de golfe numa viagem pela Irlanda foi posteriormente fretada pela CIA e, sob a alcunha de "Expresso de Guantánamo", serviu para transportar, não jogadores de golfe mas prisioneiros, de vários locais da Europa e da Ásia, para Guantánamo.

4-010

**Dermot Ahern, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda. - (EN)** A *Garda Síochána* investigou várias queixas que envolviam algumas das aeronaves por si referidas. Relativamente a uma delas – não estou seguro de que esteja incluída nas investigações da comissão – houve, em Maio de 2006, uma denúncia de um activista anti-guerra de que um avião com o número de matrícula N444CX tinha aterrado em Shannon. Segundo essa denúncia, a aeronave estaria envolvida em actividades ilícitas. A *Garda Síochána* apurou que a aeronave pertencia a privados e operava no âmbito de um voo de uma empresa.

Foi recebida outra denúncia relativa à utilização de uma aeronave branca, sem identificação, observada em Shannon, em Novembro de 2005. Segundo a denúncia, a aeronave transportaria munições de guerra. O caso foi investigado e chegou-se à conclusão de que a aeronave tinha sido utilizada, nessa ocasião, para o transporte de cavalos de corrida de Shannon para o Dubai. Repito: sempre que recebemos denúncias relativamente a qualquer das questões em

apreço, procedemos a investigações tão profundas quanto possível. Também neste caso não foi apresentada a mínima prova.

4-011

**Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT)** Senhor Ministro, agradeço os seus comentários mas a matrícula N44CX não corresponde a nenhuma das aeronaves que investigámos. Não podemos responder pelas investigações dos pacifistas irlandeses, apenas respondemos pelas investigações desenvolvidas pela nossa comissão de inquérito.

4-012

**Dermot Ahern, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda. - (EN)** Admito que sim. Relativamente a qualquer das aeronaves agora e noutras ocasiões referidas por activistas anti-guerra ou outros activistas que mantêm o aeroporto de Shannon sob observação, em nenhum dos casos essas pessoas, depois de instadas, produziram quaisquer elementos de prova.

Tanto o Ministro da Justiça da Irlanda, como eu próprio afirmámos publicamente, em diversas ocasiões, que se alguém dispuser de provas deve apresentá-las para que possam ser investigadas pela polícia, no intuito de dar início a uma acção penal. A polícia, como há pouco referi, tem à sua disposição toda uma gama de medidas jurídicas a que recorrer no caso em apreço.

4-013

**Simon Coveney (PPE-DE). – (EN)** Começaria por dar as boas-vindas ao Senhor Ministro Dermot Ahern. Parece-me muito positivo que o Governo irlandês tenha decidido comparecer aqui – é o segundo Governo, apenas, a comparecer, após o Governo espanhol. Do meu ponto de vista, e do ponto de vista do meu grupo, é de grande utilidade que os ministros estejam dispostos a encontrar-se connosco e a responder a perguntas de uma forma tão franca como esta.

O meu papel é duplo. Primeiro, queria apenas dizer, em nome do meu grupo – sou o único membro do Grupo PPE-DE hoje presente – que, em termos do número de voos da CIA citados neste projecto de relatório, não atribuímos tanta importância aos números quanto às provas relativas aos voos em si. Evidentemente, a posição oficial do PPE-DE é que a CIA tem todo o direito de fretar aeronaves e de voar para os aeroportos europeus, desde que tais aeronaves não estejam envolvidas em actividades ilícitas. Nessa medida, creio que centrarmo-nos nos números é, eventualmente, menos importante do que algumas das perguntas que queria agora colocar ao Senhor Ministro.

Concordo com o Senhor Ministro quando afirma que não devíamos apresentar acusações ambíguas, exageradas ou não fundamentadas, o que apenas fragiliza toda a nossa argumentação. Mas queria apenas cingir-me àquilo que sabemos sem margem para dúvidas. Sabemos, sem margem para dúvidas, que o processo de entrega extraordinária não está enquadrado pelo direito internacional e não goza do apoio da União Europeia ou do Governo irlandês, como já aqui se disse. Sabemos que tiveram lugar, em território europeu, missões de entrega extraordinária da CIA, que houve pessoas que foram recolhidas em países da Europa e conduzidas a países onde se pratica a tortura ou, pelo menos, a países cujo respeito pelos direitos humanos em situação de detenção e interrogatório não é dos mais elevados. Sabemos sem margem para dúvidas, porque o Governo irlandês nos forneceu esse número, que três aeronaves da CIA que se sabe terem estado envolvidas em missões de entrega específicas – e, se necessário, posso indicar os nomes das pessoas implicadas – aterraram no aeroporto de Shannon em 48 ocasiões o que, no mínimo, deveria provocar alguma suspeição relativamente ao caso – quer se trate de viagens para praticar golfe ou não.

Sabemos também, sem margem para dúvidas – a menos que os dados de que disponho estejam incorrectos – que no caso de entrega mais conhecido, o de Abu Omar, que foi recolhido em Milão e levado pela CIA, através da Alemanha, para o Cairo, o avião levantou voo do Cairo e a escala seguinte efectuou-se no aeroporto de Shannon, para reabastecimento, antes de regressar à proveniência. Essa alegação foi feita reiteradamente e o Governo irlandês, tanto quanto sei, não reagiu. Talvez pudesse, hoje, dar-nos uma resposta.

Não causa preocupação que, pelo menos, uma aeronave, no voo de regresso após uma missão de entrega de uma personalidade bem conhecida - Abu Omar encontra-se ainda no Cairo, não foi sujeito a qualquer processo judicial e foi levado para lá pela CIA – tenha usado um aeroporto irlandês para uma escala técnica?

Sabemos que, em conformidade com o Artigo 3º da Convenção Europeia dos Direitos do Homem, os Estados têm o dever de assegurar que o seu território e instalações não são utilizados para fins ilícitos, em especial no que se refere a violações dos direitos humanos. Sabemos que, na Irlanda, o organismo público independente com competência para aconselhar o Governo em termos das suas obrigações no

âmbito dos direitos humanos – a Comissão Irlandesa dos Direitos do Homem, que há dois dias esteve entre nós - afirmou, na sua declaração a esta comissão, que "a Irlanda deve assumir as suas obrigações jurídicas em matéria de direitos humanos sempre que aeronaves norte-americanas que efectuem escala em aeroportos irlandeses não transportem prisioneiros, mas se encontrem a caminho de recolher prisioneiros destinados à prisão de Guantánamo ou a países terceiros onde correm o risco de ser torturados ou sujeitos a tratamentos desumanos ou degradantes, ou que estejam a regressar de operações de entrega extraordinária".

Gostaria de perguntar ao Senhor Ministro por que motivo decidiu ignorar o parecer jurídico da Comissão Irlandesa dos Direitos do Homem. Devo manifestar a minha surpresa por, numa apresentação de 15 ou 20 minutos, o Senhor Ministro não ter sequer referido que essa comissão esteve connosco há dois dias e que, de forma independente, repetiu o seu parecer jurídico, que em diversas vezes foi transmitido, por escrito, ao Governo irlandês, a propósito da responsabilidade do Governo irlandês em termos jurídicos - contrastando com a responsabilidade em termos políticos – relativamente aos voos que não transportam detidos, mas que se encontram a caminho ou que, de alguma forma, fazem parte do circuito de entregas extraordinárias.

Gostaria de perguntar se, em resultado da recolha de provas, do parecer jurídico e da preocupação nesta fase, o Governo irlandês está a pensar criar procedimentos que permitam tranquilizar os cidadãos relativamente à utilização de aeroportos irlandeses nalguma fase do circuito de entregas? Gostaria ainda de perguntar se vai procurar obter garantias diplomáticas por parte dos EUA não só de que não haverá trânsito de prisioneiros através dos aeroportos irlandeses, mas também de que os voos fretados pela CIA não utilizarão o aeroporto de Shannon para fins de abastecimento nas suas deslocações para e de missões desse tipo?

4-014

**Dermot Ahern, Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda.** - (EN) Ainda bem que o Senhor Deputado referiu a questão das aeronaves porque, infelizmente, o que acontece agora é que, devido ao carácter aberto e público deste projecto de relatório, os cidadãos irlandeses pensam que houve 147 voos muito suspeitos que entraram e saíram da Irlanda. Como sabe, isso não é verdade. Há, é certo, alguns voos, possivelmente um máximo de três,



em que aeronaves que se pensa terem estado envolvidas em entregas extraordinárias se aproximaram da Irlanda e entraram no espaço aéreo irlandês em trânsito, pouco antes ou imediatamente após esse acontecimento. Esse é um dos aspectos mais significativos da minha declaração em relação àquilo que, todos juntos, devemos fazer, de futuro, para garantir que dispomos de informação adequada, porque as alegações relativas a esses três voos foram feitas meses e, nalguns casos, anos depois da ocorrência, e surgem como resultado de dados coincidentes que foram recolhidos muitos meses ou, mesmo, anos após a mesma. A verdade é que os governos e as autoridades encarregadas de aplicar a lei têm de trabalhar no respeito da regulamentação internacional em vigor que, no caso em apreço, como afirmei na minha declaração, consiste na Convenção de Chicago de 1944. Aí, no que respeita à disponibilização de informação, o único requisito consiste em pedir à aviação civil que preencha um plano de voo três horas antes da chegada a um aeroporto. Os voos que estamos a analisar são, todos eles, voos em trânsito e efectuem aquilo a que se chama “escalas técnicas”. Esses voos não são obrigados a apresentar informação sobre os passageiros, a tripulação ou a carga. Logo, com base nesta informação, é absolutamente impossível saber se há alguma coisa dentro do aparelho. Assim, ainda que, por hipótese, tivessem sido efectuadas buscas a alguma das aeronaves que se pensa terem passado em trânsito por Shannon, sem passageiros a bordo, ninguém apresentou qualquer alegação no sentido de existirem passageiros nessas três aeronaves suspeitas. Na verdade, uma busca nem sequer teria permitido recolher qualquer informação quanto ao facto de as mesmas terem sido ou estarem a ser usadas para actos relacionados com entregas extraordinárias.

Quanto à Comissão dos Direitos do Homem, no meu Ministério tenho uma equipa jurídica que me aconselha relativamente às nossas responsabilidades e às responsabilidades do Estado em questões de direitos humanos. Travámos um diálogo bastante frutífero, diálogo que se mantém, com a Comissão dos Direitos do Homem, e estou grato por esse diálogo. Temos um ponto de discórdia com essa comissão, que se prende com a sua opinião quanto às garantias absolutas que nos foram dadas pelos Estados Unidos. Distribuirei de boa vontade aos membros da comissão uma cópia dos documentos trocados entre nós, visto ilustrarem claramente a situação. Não me parece que tenha cabimento, nesta assembleia, falar das minudências das nossas posições divergentes, mas o parecer jurídico que faz fê para mim e

para o Governo e que, na verdade, provém do nosso *Attorney-General* (Procurador-Geral), o conselheiro jurídico do governo, é a posição por nós exposta nessa correspondência. A última peça da correspondência é uma carta de 25 de Julho, que figura em anexo, um parecer jurídico elaborado pela minha equipa juntamente com o *Attorney-General*, e para a qual ainda não recebemos resposta formal da Comissão dos Direitos do Homem. Dizem que houve uma mudança na composição da comissão; com certeza. Mas temos todo o interesse numa permanente troca de ideias com a Comissão dos Direitos do Homem, não colocaremos qualquer entrave ao diálogo.

4-015

**Ana Maria Gomes (PSE).** – Gostaria de dar as boas-vindas ao Senhor Ministro Dermot Ahern e de acrescentar algumas perguntas às já formuladas pelos meus colegas.

Em primeiro lugar, disse o Senhor Ministro que recebeu garantias categóricas e inequívocas por parte dos EUA. Afirmou que se trata de garantias particularmente claras, ao contrário de outras, de carácter geral e ambíguo. Dispõe dessas garantias por escrito e, caso a resposta seja afirmativa, pode transmitir-nos o texto das mesmas? E, ainda que as tenha por escrito, são juridicamente vinculativas? Não creio, já que os EUA não são signatários do Protocolo Facultativo à Convenção contra a Tortura. Então, como pode o Senhor Ministro aceitar garantias que, independentemente de serem ou não juridicamente vinculativas, provêm de uma entidade que, obviamente, tem vindo a desrespeitar garantias dadas anteriormente? Que tem vindo a violar de modo flagrante os direitos humanos na prisão de Guantánamo, como o senhor reconheceu – por isso instou esse país a encerrar Guantánamo – e em Abu Ghraib, o que foi claramente afirmado na declaração do próprio Presidente Bush, de que existem prisões secretas por detrás de Guantánamo, que por sua vez não é uma prisão secreta, e que o programa de prisões secretas está a avançar? Qual é, então, o valor dessas garantias, mesmo que disponha delas, muito claramente, por escrito?

A minha outra pergunta é a seguinte: fiquei bastante surpreendida quando o ouvi dizer, na resposta ao meu colega Simon Coveney, que uma busca não teria tornado claro se a aeronave esteve envolvida em entregas extraordinárias. Não sou dessa opinião, Senhor Ministro, permita-me discordar. É esse exactamente o objectivo das inspecções, ou não será? Quais são, na Irlanda, os critérios aplicáveis, por exemplo, a aeronaves suspeitas de envolvimento em tráfico de droga, tráfico de crianças ou

tráfico de armas? Os seus serviços não actuam com base em suspeitas de envolvimento desses aviões nessas actividades ilícitas? A não ser assim, parece-me que temos um problema de monta não só no que diz respeito ao cumprimento das obrigações em matéria de direitos humanos, mas também em termos de segurança. Agradecia que comentasse estas observações.

4-016

**Dermot Ahern**, *Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda*. - (EN) Em relação ao facto de dispor dessas garantias por escrito, todas as garantias foram dadas a nível político e mais, a nível oficial. Sugerir que deveriam ser apresentadas por escrito ou que deveriam ser juridicamente vinculativas equivale a falsear o tipo de relação que os países mantêm entre si. O que interessa é que se trata de garantias dadas por chefes de Governo, com responsabilidades políticas, e a nível administrativo.

Quanto às suas afirmações sobre as inspecções e o regime de inspecções, mais uma vez, trata-se de algo que foi exigido na Irlanda, a saber, que o Governo ordenasse inspecções. Ora o Governo não tem poderes para ordenar inspecções. Na verdade, se eu ou qualquer outro ministro pretendesse ordenar aos serviços policiais que procedessem a uma inspecção ao domicílio da Senhora Deputada ou de qualquer outra pessoa na Irlanda, o nosso lugar não duraria nem cinco minutos. A *Garda Síochána* tem de trabalhar dentro do respeito das leis criadas pelo nosso Parlamento e do direito comum e existe um direito geral, um direito comum que rege a busca de instalações pelos *Gardaí* e que se aplica igualmente à sua casa, à minha ou a um avião da CIA. A *Garda Síochána*, se pretender entrar numa aeronave, pode solicitar um mandado mas pode também, sem mandado, intervir e inspeccionar, desde que tenha suspeitas fundamentadas de que se está perante uma infracção. Para além destas competências legais, os tribunais irlandeses reconheceram às nossas forças policiais o direito de entrarem em edifícios, domicílios ou, até, numa aeronave, a fim de proteger os direitos individuais de uma pessoa, o que inclui qualquer pessoa, independentemente da sua nacionalidade. Assim, os nossos *Gardaí* dispõem de poderes bastante amplos para inspeccionar, quer se trate de drogas, quer de qualquer outra coisa, mas entenderam não haver matéria para inspeccionar nenhum desses casos, até hoje, na Irlanda. Como já afirmei, investigaram uma série de denúncias de cidadãos, sobretudo de activistas anti-guerra, mas não só – na verdade, alguns deputados ao nosso Parlamento apresentaram denúncias, mas

ninguém forneceu informações concretas. Posso transmitir-lhe a lista das investigações e alguns pormenores das mesmas, embora sem os nomes dos implicados.

Permita-me apenas realçar que as garantias que nos foram concedidas em reuniões de todos conhecidas ficaram registadas e foram muito claras e formuladas em termos muito cautelosos. Cito de novo, a partir de notas tiradas nessas reuniões, e com que os governos concordaram, que os prisioneiros não foram e não serão transportados em território irlandês sem nossa autorização.

4-017

**Sarah Ludford (ALDE)**. - (EN) Também eu queria agradecer ao Senhor Ministro Dermot Ahern por se ter deslocado para estar entre nós, e expressar o meu agrado por se tratar do segundo Ministro que o faz. Acredito em si quando diz que leva muito a sério a nossa comissão e, como tal, as Instituições da UE. Estamos-lhe muito gratos: é uma simpática diferença de atitude relativamente a outros governos! Do mesmo modo, apreciei os protestos que o Governo irlandês apresentou à administração dos Estados Unidos relativamente a Guantánamo, às entregas extraordinárias em termos gerais e a todo o sistema que nos explicou há pouco.

Parece-me, contudo, que há aqui uma tentativa de ler para além do que consta, de facto, no nº 99 do projecto de relatório do senhor deputado Claudio Fava. O texto não lamenta que aeronaves transportando prisioneiros tenham feito escala nos aeroportos irlandeses porque, como o Senhor Ministro muito correctamente afirma, não existem fundamentos para tal afirmação; não lamenta, bem assim, que noutras ocasiões essas aeronaves possam ter-se deslocado a outros países. Antes manifesta a sua profunda preocupação quanto ao facto de essas escalas terem sido efectuadas por aviões ligados ao circuito de entregas extraordinárias e transferência de prisioneiros. Lamenta as escalas nos aeroportos irlandeses de aeronaves – e o senhor deputado Coveney explicou-o muito bem – relativamente às quais se veio a constatar que foram utilizadas, noutras ocasiões, para proceder às entregas extraordinárias da lista de pessoas que é depois enumerada. Associar-me-ia, se o colega me permite, à questão que aborda quanto à responsabilidade legal, caso as aeronaves se encontrem a caminho para ou no regresso de missões de entrega extraordinária.

Não tenho a certeza de ter ouvido o Senhor Ministro reconhecer que aceita claramente que o Governo irlandês detém responsabilidade legal,

caso essas aeronaves se encontrassem a caminho para ou no regresso de missões de entrega extraordinária – como aconteceu no caso de Abu Omar, em que o voo se realizou do Cairo para Shannon. Reconhece que o governo pode ter responsabilidade legal por violação do direito internacional relativo a processo equitativo ou tortura? Reconhece, ainda, uma responsabilidade legal mais vasta caso tais aeronaves, não directamente no caminho para ou no regresso de uma missão de entrega extraordinária, tenham sido usadas noutros circuitos, não no circuito que estão a efectuar na viagem examinada mas caso, noutra ocasião, tenham sido utilizadas no circuito de entregas extraordinárias? Pensa que, em conformidade com o direito internacional, o Governo irlandês tem responsabilidade legal se facilitar a utilização de uma aeronave que, noutras ocasiões, tenha sido utilizada de alguma forma ilícita?

Afirmou, Senhor Ministro, e aprecio essa sua atitude, que mandou proceder a um cabal inquérito interno, mais uma vez ao contrário do que fizeram os restantes governos. Está disposto a enviar-nos o resultado desse inquérito ou inquéritos internos? Não percebi bem se se tratou de um inquérito global ou se houve diversos inquéritos individuais. Permite que lhe faça directamente a pergunta?

Por fim, o Senhor Ministro afirmou que a *Garda* não encontrou motivos, não teve uma razoável suspeita, para inspeccionar ou investigar voos individuais. Mas não estará a contornar ligeiramente a questão de saber se investigou a lista de voos, quer a que lhe foi transmitida pelo deputado Claudio Fava, quer pelo Senador Dick Marty, do Conselho da Europa? Escrutinou todas as aeronaves e todos os voos para tentar avaliar se existia base para razoável suspeita da próxima vez que aterrassem em Shannon ou noutro aeroporto irlandês? Parece-me que se consegue não chegar a formar razoável suspeita se não se perceber exactamente o percurso e conteúdo das aeronaves. Por isso, se conseguir saber a história anterior dessas aeronaves, poderá encontrar base para razoável suspeita, e entendo que há vontade de evitar examinar esses voos, para evitar ao Senhor Ministro a obrigação de dizer que a polícia tem de os investigar.

4-018

**Dermot Ahern**, *Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda*. - (EN) Gostaria de começar por esclarecer que não se coloca sequer a hipótese de o Governo ou as autoridades irlandesas tentarem evitar investigações, pois o nosso Ministro da Justiça sempre afirmou que

esperava que a nossa polícia interviesse se houvesse, em conformidade com a lei, suspeitas de actividades ilícitas. Até à data, e apesar de o Ministro da Justiça, o Primeiro-Ministro, eu próprio e outros responsáveis termos instado quem possuísse informações a no-las transmitir – o aeroporto de Shannon é um local bastante aberto –, não foram apresentadas quaisquer provas. Aliás, sempre que alguém apresentou queixa os factos foram investigados pela *Garda Síochána*.

No que respeita às 147 aeronaves, é consensual que esse número se baseia em informação recolhida a partir de uma análise de documentos. Qualquer investigação relativa baseia-se apenas em factos estabelecidos meses ou anos após os 147 casos – uma investigação de gabinete. Não pode ser de outra forma, porque a aeronave já não se encontra no país, eis a verdade.

Quanto ao resultado dos inquéritos que menciona, consta da nossa resposta à investigação ao abrigo do artigo 52º efectuada pelo Conselho da Europa. A resposta contém todos os pormenores. Mas, repito, ninguém apresentou, alguma vez, provas que pudessem levar a nossa polícia a intervir. Eis tudo o que posso dizer.

Passando agora à responsabilidade primária, reconheço que há alguns aspectos que suscitam questões jurídicas, mas não são relevantes para a Irlanda porque, repito, não foi apresentada qualquer prova de que a Irlanda esteja implicada no caso.

4-019

**Kathalijne Maria Buitenweg (Verts/ALE)**. – (EN) Também eu queria manifestar o meu apreço por o Senhor Ministro se ter dignado comparecer perante o Parlamento Europeu. Regozijo-me com a sua decisão.

É também com agrado, Senhor Ministro, que o oiço dizer que há já muito tempo procura saber a verdade e discutir o assunto. V. Exa. é também membro do Conselho. Perguntar-lhe-ia, então, quantas vezes foi a questão das entregas extraordinárias discutida nessa instância – duas vezes, três, mais de dez vezes? Foi discutida em profundidade? Foi discutida em termos da relação com os Estados Unidos? Agradecia que me desse mais esclarecimentos sobre o assunto.

O Senhor Ministro fez uma citação de uma acta – não a questiono - mas percebi também que houve, por exemplo, uma reunião do COJUR no dia 3 de Maio de 2006. Dispõe da versão integral da acta? Poderia fornecer-nos uma

cópia? É que podia trazer alguma luz à questão. Já que o Senhor Ministro quer que o relatório contenha a verdade, convém que estejamos na posse de todos os documentos; de outro modo terá motivo para se queixar de que não expomos toda a verdade, mas se ninguém nos providenciar os documentos relevantes a nossa tarefa não será fácil.

O último ponto que se me oferece referir é que, ao que parece, a UE quer discutir com os EUA uma espécie de "quadro" para as entregas. Sabemos que as entregas não equivalem a extradições que, evidentemente, são um acto legal, mas a "entregas", que são ilegais. Tem conhecimento dessa discussão no âmbito do Conselho? Se não tem, como é isso possível? E em que ponto se encontra a proposta?

4-020

**Dermot Ahern**, *Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda*. - (EN) Em resposta à sua última pergunta devo dizer que não, não tenho conhecimento de quaisquer conversações nesse sentido.

Se tem havido debates nas reuniões do Conselho? Estou quase sempre presente nas reuniões. Julgo que, nos últimos dois anos, falhei apenas duas reuniões – talvez três – e, tanto quanto sei e a nível oficial, não se falou muito de entregas extraordinárias. A única altura em que o assunto foi falado, mais ou menos profundamente, foi quando eu o apresentei. Fi-lo porque, nesse momento, se tratava de um assunto bastante debatido na Irlanda. Já me tinha encontrado com Condoleezza Rice, mas no contexto do debate que se travava, sobretudo no meu país, mas também na Europa, aflori o assunto com o meu colega finlandês. Em consequência, como já informei, foi enviada uma carta em nome do Conselho de Ministros da UE a Condoleezza Rice que veio, então, a Bruxelas e debateu o assunto com os ministros da UE e da OTAN.

Quanto à reunião do COJUR, é assunto a tratar com a Presidência. Nem eu nem a Irlanda temos assento nessas discussões.

4-021

**Sylvia-Yvonne Kaufmann (GUE/NGL)**. – (DE) Senhor Ministro, também eu queria saudá-lo cordialmente e agradecer a sua presença para participar nos nossos trabalhos. Faço-o em especial na qualidade de deputada pela República Federal da Alemanha, visto há já bastante tempo termos também convidado o meu actual Ministro dos Negócios Estrangeiros e antigo coordenador dos serviços de informação, Sr. Steinmeier, a encontrar-se

connosco. Lamentavelmente ainda não deu resposta positiva ao nosso convite e tememos que já não seja possível fazê-lo, pois teremos de concluir os trabalhos desta comissão muito em breve. Será uma pena se tal acontecer.

Gostaria, em segundo lugar, de fazer uma observação sobre as garantias que os Americanos lhe terão dado. Decerto entenderá que todos somos extremamente sensíveis a esse respeito, pois existem declarações muito claras de fontes americanas ao mais alto nível - a Senhora Deputada Ana Gomes referiu a questão das prisões secretas. Na Alemanha passou-se o seguinte: o Embaixador dos Estados Unidos deslocou-se ao Ministério da Administração Interna alemão após o rapto e libertação de Khaled El-Masri e disse: "*Sorry*, fizemos uma coisa inadvertidamente, mas por favor não falem do assunto". Na Alemanha, o caso nunca teria vindo à luz do dia, não fosse o facto de um membro da equipa do então Ministro da Administração Interna ter, por assim dizer, seguido os procedimentos administrativos habituais.

Temos todos os motivos para não acreditar numa única palavra dos americanos no caso em questão. No entanto, percebo o seu dilema pois, obviamente, o Senhor Ministro tem de partir das informações que lhe são oficialmente transmitidas pelos seus parceiros de diálogo. Peço-lhe, porém, que nesta matéria considere os nossos parceiros americanos com um cepticismo saudável e que aja em conformidade.

Tenho uma pergunta específica sobre a possibilidade de proceder a verificações em aeronaves. Se as minhas informações estão correctas, a polícia irlandesa pode interrogar o proprietário ou operador de determinada aeronave a fim de obter informações sobre o objectivo de determinado voo, sobre os passageiros ou sobre os bens a transportar, assim como pode entrar numa aeronave e efectuar uma busca. Se as minhas informações estão correctas, essa busca pode realizar-se apenas se houver motivos de suspeita nesse caso específico.

A minha primeira pergunta, então, é a seguinte: estará correcto o meu raciocínio? Segunda pergunta: estamos, obviamente a ponderar as modificações necessárias. O próprio Senhor Ministro referiu a necessidade de soluções a nível europeu, e parece-me, a propósito, que, por exemplo, todas as autoridades dos Estados europeus deviam ter competência para fazer buscas em aeronaves, em qualquer momento, independentemente de terem ou não suspeitas

sobre as mesmas. Afinal, trata-se de matéria da nossa soberania nacional inviolável. Estaria o Senhor Ministro disposto a apoiar uma proposta nesse sentido, uma proposta para permitir buscas em aeronaves, por exemplo, aeronaves dos EUA ou operadas pela CIA, independentemente de qualquer suspeita?

4-022

**Dermot Ahern**, *Ministro dos Negócios Estrangeiros da Irlanda*. - (EN) No que se refere à comparência de outros ministros, não posso falar em nome de nenhum deles, mas espero que não me perguntem nada sobre a minha experiência. Poderia não ser bom conselheiro, dado o meu agastamento com o relatório.

Quanto à inspeção, dei informações tão extensas quanto possível sobre os direitos legais da nossa polícia. Suspeito que não haverá muitas diferenças. Temos sistemas jurídicos diferentes, mas segundo a nossa constituição – e este assunto foi discutido ao mais alto nível dos nossos tribunais, como antes referi – os *Gardaí* podem entrar em instalações a fim de assegurar que os direitos constitucionais, incluindo os direitos humanos de um indivíduo, não estão a ser violados. Volto a referir que temos um princípio absolutamente sacrossanto no nosso sistema, o qual consiste em que o governo em exercício, seja qual for a sua convicção política, não pode levar as forças policiais a intervir de forma inconstitucional. Houve, seguramente, discussões de alto nível devido ao mal-estar e suspeição persistentes. Tudo isto foi debatido pelo nosso Ministro da Justiça e a *Garda Síochána* e, ainda, as autoridades responsáveis por Shannon, com o intuito de permitir verificar um pouco mais de perto qualquer possibilidade - dado que muitos destes acontecimentos ocorreram há vários anos – e, obviamente, qualquer aeronave sobre a qual recaiam suspeitas. Mas, repito, tanto quanto é do nosso conhecimento, não houve nenhum caso, no passado recente ou nos últimos dois anos, que nos tenha levado – ou, tanto quanto sei, aos *Gardaí* – a alimentar quaisquer suspeitas.