

Amador
A. Amador

(Cofre e Voos) 6 membros
de la Comisión T.D.T.C
Comissão Temporária

En un fin et fin
2007-01-15

2007-01-15

M

Exmo. Senhor
Deputado Carlos Coelho,
Presidente da Comissão Temporária de Inquérito

Estrasburgo, 15 de Janeiro de 2007

Caro Presidente e Deputado Carlos Coelho,

Entendeu S.E. o Ministro de Estado e Negócios Estrangeiros de Portugal, Dr. Luís Amado, enviar a VExa. duas novas cartas, datadas de 12 de Janeiro de 2007, numa delas reiterando acusações que já me havia feito, por escrito e em declarações aos media, em 21 de Dezembro de 2006.

Reafirmo a refutação integral daquelas acusações, remetendo VExa. e os membros da Comissão Temporária para a carta que lhe dirigi em 8 de Janeiro 2007.

Há, no entanto, alguns elementos novos nestas últimas cartas de S.E. o MENE, que me levam a registar as seguintes observações:

1. SE. o MNE insiste que *"o Governo Português prestou toda a colaboração que lhe foi solicitada"*, mas na própria carta admite que ainda não respondeu aos elementos que lhe solicitei em 27 de Novembro de 2006, embora auspiciosamente prometa *"resposta exaustiva" nos "próximos dias"*.

2. Igualmente promete SE o MENE respostas - dependentes de *"procedimentos rigorosos"* de verificação - sobre a lista de **94 voos de/para Guantanamo** que lhe enviei. Mas, em carta anexa, S.E. o **Ministro confirma já 7 escalas em aeroportos portugueses**. Ao fazê-lo, sublinho, **não infirma as demais 10 escalas**, do total de 17 que lhe assinalei na minha carta de 11.12.2006, constante da lista dos 94 voos. Isto é, até à data, S.E. o **Ministro não infirma nenhum dos elementos constantes daquela lista. Nem nega a autenticidade da própria lista**. Pelo contrário, começa a confirmar alguns daqueles elementos, que venho solicitando ao Governo desde 2 de Março de 2006, portanto com amplo tempo para os *"procedimentos rigorosos"* que finalmente agora terão sido accionados.

A

3. S.E. o MENE confirma que aquelas 7 escalas foram autorizadas no âmbito da **Autorização Genérica para a Operação "Enduring Freedom" no Afeganistão**. O que corresponde, sublinho, a informação que eu própria já tinha transmitido à Comissão, na minha carta de 8.1.2007.

4. Faço notar que para confirmar aqueles voos e aterragens bastou a S.E. o MENE, segundo se deduz do primeiro parágrafo da sua carta, ordenar uma verificação pelos serviços competentes do seu próprio Ministério. Isto é, **o MNE tem afinal registos de voos de e para Guantanamo, que foram autorizados politicamente, no quadro de autorização genérica ou pontual**. Pelo que ainda menos se compreende **porque não foi esta informação antes transmitida à Assembleia da República ou ao PE**, em resposta às minhas reiteradas solicitações sobre voos de/para Guantanamo.

5. S.E. o Ministro continua a referir-se a um ofício do Gabinete do CEMFA (que, reitero, desconheço), onde alegadamente *"não constava à data dos seus registos, voos com origem ou destino na Base de Guantanamo"*. Mas, para responder aos meus pedidos, **bastaria afinal a SE. o MENE pedir dados aos serviços do próprio MNE**, que agora confirmam pelo menos 7 escalas. Ou à NAV - a quem foram pedidas esta e outras listas.

A este respeito, **faço notar que SE o Ministro em lado algum esclarece nunca ter antes tido conhecimento da lista da NAV de voos de/para Guantanamo - que foi pedida pelo INAC à NAV no início de Setembro. Antes, esclareça-se, de eu a fazer chegar à Comissão e ao Gabinete de SE o Ministro em Dezembro de 2006.**

6. **Sublinho que S.E. o Ministro reitera que a autorização de voos de/para Guantanamo "nada tem de anormal"** e contesta a minha asserção de que tal autorização deveria ter sido suspensa pelo menos desde as revelações conhecidas em Novembro de 2005, que motivaram o seu predecessor a ir prestar esclarecimentos à Assembleia da República Portuguesa em 13.12.2005 (onde nunca foi explicitado que a Operação "Enduring Freedom" comportava autorizar voos para Guantanamo) e que levaram à criação da Comissão Temporária do PE. A justificação para este entendimento de S.E. o Ministro é a de que *"a operação se realizava nos quadros ONU e OTAN"* e na base da *"boa-fé" entre aliados.*

7. S.E. o Ministro rejeita a minha afirmação de que *"nunca foi explicitado o impedimento legal"* para recusar a entrega à Delegação da Comissão do PE que visitou Lisboa, a 6.12.2006, das listas de passageiros e tripulação relativamente a certas escalas de aviões civis, privados, em voos suspeitos por mim assinaladas em anteriores comunicações.

SE. o MENE alude a explicação que me deu, por carta do seu Chefe de Gabinete de 13 Dezembro de 2006, segundo a qual tal recusa se fundaria na *"Constituição da República Portuguesa, Lei Orgânica do SEF, Estatuto do Ministério Público e o Código de Processo Penal"*. Como é evidente, os diplomas legais referidos por S.E. o Ministro não podem, assim enunciados de forma genérica, constituir a explicitação que lhe era solicitada.

Acresce que S.E. o Ministro baseia a sua construção na premissa de que *"não há listas de passageiros nos serviços administrativos competentes"* e ainda na de que *"o SEF, no que toca à investigação de crimes, actua nos termos da lei processual penal sob a direcção e em dependência funcional da autoridade judiciária competente"*.

Ora a realidade é outra, como muito bem sabem os membros da Delegação do PE que visitou Lisboa: **o SEF tem listas de passageiros**, que se deu ao trabalho de reconstituir cruzando informações que possuía com elementos recolhidos junto de "handlers" e de hotéis, conforme repetidamente se assinala no dossier que o Director Geral do SEF entregou aos deputados do PE. **E o SEF deu-se a esse trabalho não por instruções de alguma autoridade judicial, mas no exercício das suas competências administrativas e policiais e por instruções da sua tutela, exactamente para corresponder aos pedidos de informação que eu própria, como membro da Comissão Temporária, havia submetido ao Governo através de S.E. o MENE.**

Acaso a Assembleia da República tivesse pedido tais listas, em sede de inquérito parlamentar (que foi recentemente inviabilizado), elas teriam obviamente de ser entregues pelo Governo. Tal como deveriam ter sido entregues à Comissão Temporária de Inquérito do PE. **Mas por intervenção de S.E. o MENE**, com base em fundamentação legal que não consegue explicitar, **o SEF viu-se impedido de facultar essas listas à delegação do PE.**

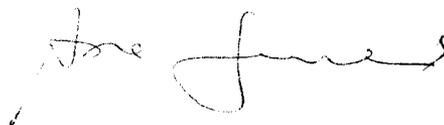
8. Finalmente, S.E. o Ministro acusa-me de *"imprecisão de análise"* ao constatar *"falta de controle"* nos aeroportos portugueses.

Além do que já se pôde apurar sobre o grau de controle existente, bastaria atentar no conteúdo de notícias hoje e no passado dia 13 de Janeiro, publicadas nos jornais portugueses **"Público"** e **"Expresso"**, de que juntamente envio cópia.

No **"Público"** salienta-se que há sete aeroportos portugueses que ainda não completaram a certificação ICAO para tráfico internacional. No **"Expresso"** dá-se conta da passagem de um Boeing 727, em voo civil privado com destino à Líbia, pelo aeroporto de Faro, dia 8 de Janeiro 2007, transportando o ex-Vice-Presidente da RD Congo Jean-Pierre Bemba. Que, segundo o jornal, conseguiu sair com o avião depois de proceder naquele aeroporto a mudança de matrícula, ainda por cima usando matrícula falsa!

Saliento que eu própria referi a S.E. o MENE em comunicações anteriores, que no aeroporto do Porto me foram assinalados por autoridades aeroportuárias semelhantes episódios de mudanças de matrícula de aeronaves privadas norte-americanas. Todas as respostas obtidas do Governo afirmaram desconhecimento dessa possibilidade. No entanto, apesar das minhas insistências, não me foi confirmado que sobre o assunto tivesse sido ouvida a Direcção Geral das Alfândegas sobre o assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Ana Gomes, MEP

elos
uperar
cartas

nunciaram a
gados com as
em, para recu-
enviar cartas.
io electrónico
ne os clientes
elo, com a ima-
e respeitar al-
ções passíveis
sendo também
ganosa. As ima-
as, porque esse
clusivamente,
a requerer este
ão têm necessi-
mente aos cor-
odo o processo
ina teeb. Até ao
e ceberam mais
o de cada selo é
a mínima do pe-
a 200 unidades.
Os selos perso-
lar em território
ália e Inglaterra
rviço.

RG A

água nova
into hindu

s fizeram descar-
ges para permitir
mos hindus ba-
festival religioso
decorre durante
llahabad. Muitos
tismo (os *sahdus*)
cotar esse acto li-
em que as águas do
o poluídas. Alguns
mesmo pôr termo
calmar os ânimos.
o Ganges água de
ragens situados a
ad (Norte da Índia).
que tomar banho
iência dos três rios
no (Ganges, Yamu-
vati) pode lavar os
milhões de devotos
águas do Ganges no
ro anual.



Concurso nº 02 > 2007



O INAC reconhece que os aeroportos não estão certificados mas sublinha que são perfeitamente seguros

Aeroportos portugueses nunca foram certificados

REQUISITOS OPERACIONAIS CONTINUAM SEM LEI

Portugal assumiu compromisso de cumprir normas internacionais até Novembro de 2003

MARIANA OLIVEIRA

Há pelo menos sete aeroportos portugueses com tráfico internacional (são oito, ao todo) que nunca foram certificados. Lisboa, Porto, Faro, Porto Santo, Ponta Delgada, Terceira e Santa Maria compõem a lista. Isto porque Portugal não possui normas legais que definam os requisitos operacionais necessários para essa certificação. Internacionalmente, o país comprometeu-se a certificar as infra-estruturas aeroportuárias até Novembro de 2003, mas, passados mais de três anos, continuam a não existir aeroportos certificados. Neste momento, está pronto um decreto-lei que define os requisitos necessários, mas há mais de três meses que o diploma espera ser votado em Conselho de Ministros.

O Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), a autoridade aeronáutica nacional, admite que os aeroportos não estão certificados, mas insiste na sua segurança. "Os aeroportos internacionais portugueses são seguros e obedecem aos requisitos estabelecidos pela ICAO [Organização Internacional da Aviação Civil]", garante Sílvia Andrez, porta-voz do INAC.

Segundo explicou ao PÚBLICO por telefone um responsável da ICAO, sediada no Canadá, em 1999 foi publicada uma emenda às normas internacionais sobre a certificação dos aeródromos (definição que inclui os

aeroportos) que deviam ser adoptadas até Novembro de 2003. "Quem não cumprisse tinha a obrigação de notificar as diferenças, para que os outros estados ficassem a conhecê-las", referiu. No entanto, apesar de desrespeitar as regras, o Estado português não comunicou qualquer diferença, assumiu ao PÚBLICO o INAC.

Por outro lado, não se percebe de que forma a autoridade aeronáutica obriga as entidades que gerem os aeroportos a cumprirem normas internacionais que não têm vigência directa no ordenamento jurídico português. É que, no caso de um aeroporto não cumprir os requisitos da ICAO, o INAC não tem qualquer instrumento sancionatório para fazer cumprir essas regras.

"Elevada segurança operacional"

Apesar desta lacuna legal, o INAC diz que o aeroporto da Madeira foi certificado em 2000 na sequência da polémica extensão e reorientação da pista. Na altura, uma equipa de peritos britânicos esteve em Portugal a realizar inspeções a vários aeroportos, a pedido do INAC. Mas só certificaram o aeroporto da Madeira. Com que base legal? O INAC diz que foi de acordo com os anexos da Convenção de Chicago, que esteve na base da criação da ICAO. Mas, de acordo com a maioria dos especialistas em Direito Internacional, as convenções internacionais não têm vigência directa em Portugal, necessitando de ser transpostas para o ordenamento jurídico português.

Neste caso, a aplicação directa das normas seria praticamente impossível, já que o Português nem sequer é uma das seis línguas oficiais da ICAO. Por outro lado, as regras são muitas vezes genéricas, não possibi-

tando que se retire directamente um dado procedimento.

É isso mesmo que assume um documento interno da ANA, a empresa que gere a maioria dos aeroportos nacionais, a que o PÚBLICO teve acesso. No texto, responsáveis da ANA admitem que a falta de legislação faz com que muitas situações tenham tratamentos diferentes nos vários aeroportos por si geridos. Na sequência desta constatação, o conselho de administração da empresa deliberou em 2005 a definição de critérios internos que permitam a harmonização de procedimentos. O PÚBLICO sabe, contudo, que a ANA não chegou a concretizar essa intenção.

A ANA, que gere sete aeroportos nacionais (Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores), reconhece que as infra-estruturas não estão certificadas. "Não existe certificação porque não existe legislação sobre o assunto", argumenta Rui Oliveira, porta-voz da ANA, reconhecendo que desde 2003 que as normas da ICAO obrigam à existência de certificação e de um manual de operações. "A ANA fez todos os manuais e entregou-os ao INAC, agora cabe ao INAC aprová-los e fazer a certificação", diz Rui Oliveira.

Segundo o INAC, no ano passado foram feitas várias inspeções aos aeroportos nacionais (demoraram uma média de três dias cada) e foram detectadas irregularidades - "situações normais" dado que os aeroportos têm que cumprir mais de mil parâmetros estabelecidos pela ICAO. A autoridade realça, no entanto, que essas infra-estruturas operam com um "elevado grau de segurança operacional" e que não foram detectadas anomalias que ponham em causa a segurança operacional. ■

Traba
preoc
com
da av

A Con
balhad
mais
ligado
enviar
Dezem
ao mi
Públic
e Com
Lino,
o inc
Convo
sobre
O Sin
lhado
Civil
Sindi
Técni
Sindi
dos T
Aerc
dizer
aten
ra a
dos
enco
reui
neci
tific
as e
afir
con
a ir
do
o I
dev
"li
cor
fal
ag
re

'PÚBLICO' 15 JANEIRO 2007

Avião do Congo aterriza ilegal em Faro

O Boeing 727 deixou os EUA rumo à Líbia. Parou no Algarve sem pedir e mudou a matrícula

Uma aeronave privada aterrou na segunda-feira ilegalmente em Faro e horas depois conseguiu descolar com matrícula 'falsa' e com o indicativo radiofónico do avião presidencial do Congo. A bordo seguia o maior opositor do chefe de Estado — Kabila — e dono de um Boeing 727, Jean-Pierre Bemba.

Ao Expresso, os responsáveis do sector garantiram que a única ilegalidade cometida foi na aterragem. O que aconteceu depois — a mudança de matrícula e o código de voo escolhido — é resumido a factos de “um episódio insólito”. Quem o diz é o próprio director do aeroporto de Faro, Correia Mendes.

Segundo os técnicos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), os aviões privados não precisam pedir previamente autorização para sobrevoar ou aterrar excepto quando os documentos são provisórios. Era o caso: o Boeing tinha sido ‘comprado de fresco’ por Bemba. O negócio não foi comunicado atempadamente e as suspeitas também não surgiram porque o aparelho tinha uma escala anterior na Europa — em Shannon, a cidade irlandesa que tem sido associada

aos voos suspeitos da CIA —, onde é obrigatório ser fiscalizado.

A situação só foi descoberta quando funcionários do terminal algarvio usaram a papelada para cobrarem as taxas aeroportuárias e Bemba pediu a alteração da matrícula. As cópias chegaram ao INAC e acabaram por revelar que o aparelho tinha, inclusive, saído ilegalmente dos EUA porque estava registado no Congo desde 5 de Janeiro.

Mas “os documentos para alterar os registos estavam todos conformes”, confirma Correia Mendes, e a nova matrícula foi autorizada. No entanto, o número de identificação (9QC-MC) que a autoridade aeronáutica do Congo atribuiu ao Boeing pertence, afinal, a um avião de fabrico russo que se despenhou na capital do país, como está documentado na Internet.

Um elemento do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras no aeroporto de Faro garantiu que Bemba, e a sua comitiva de 15 pessoas, foi controlado: “Um elemento deslocou-se à sala VIP para verificar os passaportes”. E o político, que tem casa no Algarve, gosta de ser tratado como figura de Estado. A prova é o indicativo radiofónico ‘Congo 02’, que pertence ao avião do Presidente Kabila. Nos voos privados os códigos são livres e Bemba não perdeu a oportunidade de fazer-se passar por governante, pelo menos até entrar no espaço aéreo da Líbia.

VERA LÚCIA ARREIGOSO

Lisboa paga polícias que não escolhe

A Polícia Municipal (PM) de Lisboa vai contratar 150 novos elementos sem ter direito a escolhê-los. O júri que vai seleccionar os candidatos da PSP, de onde são recrutados os agentes, é constituído exclusivamente por dirigentes desta polícia. Nem a PM nem a autarquia, que até pagou a formação e vai pagar os salários destes novos membros da força de segurança da cidade, têm representantes.

Há quase dois anos que a PM está à espera destes novos polícias — neste momento tem metade do quadro de agentes preenchida —, estando a decorrer um concurso interno na PSP.

A remuneração (a PM paga mais cerca de 200 euros a cada agente) e os horários (com menos turnos que a PSP) tornam atractiva esta polícia. E agora, com os novos equipamentos de fiscalização de trânsito (os radares de velocidade), ainda mais urgente se torna esta mobilização.

Sobre o processo de selecção, Orlando Romano não entende “onde está o problema, pois sempre funcionou assim a transferência de elementos para a PM”. E “o presidente da Câmara não levantou qualquer objecção”, acrescenta.

O gabinete de Carmona Rodrigues, porém, diz que o concurso a decorrer é “uma pré-selecção” e que a “transferência será em concertação com a PM e a autarquia, como não podia deixar de ser”.

VALENTINA MARCELINO

nuava on:
ções com a ala 'cl...
A ministra da Defe
Marie, no início da ta

O português de Sarkozy



José do Nascimento foi eleito nos últimos dias. C Nicolas Sarkozy, respelho do UMP - União Popular —, onde a política dos aderentes para a designação de Sarkozy, como candidatos, sendo ainda o congresso que amant mem-forte da direita 37 anos de idade e de (francesa e portuguesa) França e é filho de muitos portugueses nativos. Depois ter sido eleito, especializou-se em relações internacionais europeias. Dep continuará a ser ur Considera que a ba golène Royal será “di ta que, agora, depo oficial, ‘Sarko’ subir que dão vantagem à

13 JANUÁRIO 2007