

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

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

1.6.2006

DOCUMENTO DE TRABALHO

sobre os voos organizados pela CIA na Europa

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

Relator: Giovanni Claudio Fava

1. INTRODUÇÃO

No âmbito das extradições extrajudiciais (*extraordinary renditions*), a CIA recorreu frequentemente a companhias privadas e a serviços charter para o aluguer de aviões. A aviação civil permite chegar a sítios em que a presença de aviões militares seria considerada suspeita. Graças à aviação civil, a CIA isenta-se da obrigação de prestar as informações exigidas pelos Estados sobre os voos governamentais ou militares.

Na sua maioria, estas sociedades são empresas-fantasma (*shell companies*): só existem no papel (caixas de correio, por exemplo) ou só têm um empregado (geralmente um advogado). Estas empresas-fantasma são proprietárias de alguns aviões que são sistematicamente objecto de operações de compra e venda. Após cada transacção, os aviões recebem um novo número de matrícula, a fim de se perder o seu rasto.

O caso da **Premier Executive** constitui um bom exemplo destas operações fantasmas. A Premier Executive é uma empresa cujo endereço comercial é uma caixa postal localizada em Washington. A Premier era proprietária de dois aviões (um Gulfstream V e um Boeing 737) utilizados pela CIA em extradições extrajudiciais. Os dois aviões pertenceram à **Steven Express**, outra empresa-fantasma. A Steven Express tem um endereço comercial em Tennessee que não corresponde a quaisquer instalações. A Steven Express era dirigida por um advogado, em nome da **Devon Holding**, também uma empresa-fantasma. O advogado era o único representante/empregado da Devon Holding.

Este tipo de operação permite eliminar o rasto dos aviões da CIA, perdendo-se assim o rasto da operação ilegal relacionada com o avião.

Esta situação verificou-se, por exemplo, em Novembro de 2004, quando o semanário *The Sunday Times*¹ publicou a notícia de que os Estados Unidos alugaram o Gulfstream V para a transferência de prisioneiros para Guantanamo e outras bases militares americanas. Dois dias mais tarde, a Premier Executive desfez-se do aparelho e vendeu-o à **Bayard Foreign Marketing**, outra empresa-fantasma. O nome do administrador, Leonard Bayard, nunca figurou em qualquer registo público.

O outro avião, o Boeing 737, foi vendido à **Keeler and Tate Management**, também uma empresa-fantasma sem sede e sem sítio Web, cuja única propriedade era o avião em causa. Por outro lado, a Premier Executive foi dissolvida em 2005².

Por vezes as empresas-fantasma utilizadas pela CIA recorrem a verdadeiras empresas dotadas de escritórios e empregados (as chamadas *operating companies*, companhias operadoras). Estas companhias dão cobertura às empresas-fantasma e fornecem a logística necessária (pilotos, restauração, assistência técnica) aos aviões da CIA. Em alguns casos, as companhias operadoras estão directamente ligadas à CIA. Um exemplo é a **Aero Contractors**, uma empresa descrita pelo New York Times³ como a "principal plataforma doméstica dos serviços aéreos secretos da Agência Central de Inteligência".

¹ www.timesonline.co.uk/article

² 24 USA: Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance' - Amnesty International, 5 de Abril de 2006 AI Index: AMR 51/051/2006

³ Scott Shane, Stephen Grey e Margot Williams, *CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*, New York Times, 31 de Maio de 2005.

O sistema foi devidamente descrito pelo New York Times:

"A análise de milhares de registos de voo, de registos de aeronaves e de documentos comerciais, bem como as entrevistas dadas por antigos funcionários e pilotos da CIA, demonstram que a Agência possui pelo menos 26 aviões, 10 dos quais foram comprados a partir de 2001. A Agência dissimulou a propriedade destes aviões por detrás de uma rede de sete empresas-fantasma que aparentemente não têm empregados nem qualquer actividade para além da posse dos aviões.

*Os aviões, bem como os charters privados regularmente utilizados, são explorados por verdadeiras empresas controladas pela Agência ou a ela ligadas, nomeadamente a Aero Contractors e duas empresas da Florida, a Pegasus Technologies e a Tepper Aviation."*¹

Noutros casos a CIA aluga aviões a operadores de charters regulares, como é o caso da **Richmor Aviation**. A Richmor Aviation é uma das mais antigas companhias de charter e de gestão de voos. O Gulfstream IV-N85VM (o avião utilizado no rapto de Abu Omar) pertence à Richmor Aviation.

Por último, no âmbito desta rede inextricável, também é possível que alguns aviões mudem de número de matrícula (como o Gulfstream V da Richmor Aviation, inicialmente registado com o número N379P e, subsequentemente, com os números N8068V e N44982).

51 aviões foram alegadamente utilizados em extradições extrajudiciais mas, de acordo com os dados da Administração da Aviação Federal (*Federal Aviation Administration - FAA*)², existiriam 57 números de matrícula. Depreende-se que alguns aparelhos foram registados mais de uma vez.

Entre os 51 aviões alegadamente utilizados pela CIA:

- 26 aviões estão registados em nome de empresas-fantasma que, por vezes, estão associadas a companhias operadoras.
- 10 são designados como "aviões habitualmente ao serviço da CIA", e pertencem à **Blackwater USA**, uma companhia que está vinculada à CIA e ao exército americano por um importante "contrato classificado". A empresa fornece pessoal, formação e logística no domínio da aviação. Neste caso, nenhuma empresa-fantasma serve de intermediário.
- Os 15 aviões restantes são alugados ocasionalmente a companhias privadas que trabalham para a CIA e para outros clientes.

2. COMPANHIAS IMPLICADAS

Empresas-fantasma³:

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

¹ <http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?pagewanted=1&ex=1275192000en=6007accb4801296cei=508&partner=rssnytemc=rss>

² http://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_inquiry.asp

³ Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance' <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.
- KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC
 - As duas últimas empresas da lista substituíram a *Premier Executive Transport Services, inc.*, depois de esta ter vendido o Boeing 737 e o Gulfstream V à Bayard e à Keeler. Desde então a Premier desapareceu.

Companhias operadoras

- AERO CONTRACTORS, LTD. (CAROLINA DO NORTE)

A Aero Contractors foi fundada em 1979 por Jim Rhyne, um antigo piloto da Air America, uma companhia utilizada pela CIA durante a guerra do Vietname. Segundo o New York Times, os pilotos da Aero Contractors “*são os motoristas discretos da luta contra o terrorismo, enviados frequentemente em missões secretas para Bagdad, Cairo, Tashkent e Cabul*”. Ainda segundo o New York Times, “*a Aero Contractors é a principal plataforma doméstica dos serviços aéreos secretos da Agência Central de Inteligência*”¹. Com efeito, de acordo com os registos da FAA, a Aero Contractors aluga os aviões da Premier Executive Transport (empresa-fantasma)², nomeadamente o Boeing 737 (N 4476S, ex-N313P). A Aero Contractors não tem um sítio Web e não faz publicidade das suas actividades. Todos os recursos provêm da CIA, do exército americano e de outras agências governamentais. Contudo, a Aero Contractors é uma verdadeira empresa, dotada de instalações e de oito empregados.

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

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

A Pegasus Technologies trabalha no domínio da electrónica aeroespacial, dos sensores e dos sistemas eléctricos dos aviões da CIA. Esta actividade inclui provavelmente sistemas de comunicações cifradas e sistemas de visão nocturna altamente secretos³.

¹ *C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*

By SCOTT SHANE, STEPHEN GREY and MARGOT WILLIAMS, May 31, 2005

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

² "Aero Contractors, which operates from a blue hangar at the Johnston airport, leased the jets for about a year, in about 2002 or 2003, from Massachusetts-based Premier Executive Transport Services, Blowers said. (...) Aero Contractors let its leases with Premier Executive expire about a year ago. Aero Contractors no longer offers jets for its clients and instead leases turboprop planes." <http://www.newsobserver.com/news>

³ Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

○ TEPPER AVIATION

A Tepper Aviation é uma empresa controlada pela CIA ou a ela ligada¹. Segundo um relatório da Amnistia Internacional, um ou mais aviões da Tepper Aviation estão presumivelmente implicados em operações de extradição extrajudicial².

A empresa está sediada no Aeroporto de Bob Sikes, na Florida, e a sua base europeia está domiciliada em Rhein-Main, na Alemanha.

A Tepper utiliza três aviões que pertencem à empresa-fantasma **Rapid Air Trans**: os Lockheeds registados com os números N2189M, N4557C e N8183J.

○ RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, proprietário do Gulfstream IV (e sócio da Boston Red Sox), afirmou numa entrevista concedida ao jornal *Globe and Tribune*³ que o seu avião privado foi alugado várias vezes à CIA⁴. De acordo com os dados da FAA, o avião pertence à Assembly Pointe Aviation Inc., da qual Philip H. Morse é o único empregado. A empresa arrendatária é a Richmor Aviation, domiciliada em Hudson. O número de matrícula do avião é **N85VM**, que foi mudado mais tarde para **N227SV** (rapto de Abu Omar). O Sr. Morse pensa que o seu avião foi alugado à CIA pela Richmor Aviation durante três anos⁵.

○ FILIAIS DA BLACKWATER USA

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

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

As duas companhias possuem aparelhos CASA C-212, aviões de grande porte de fabrico espanhol de transporte de carga e passageiros. Estes aviões transportam tropas pára-quedistas e carga de grande dimensão e podem operar em pistas pequenas e irregulares. A base destes aviões na Europa está domiciliada em Malta.

3. ESCALAS EUROPEIAS DOS VOOS DA CIA

Entre os finais de 2001 e 2005, **os voos organizados, directa ou indirectamente, pela CIA fizeram escala em aeroportos europeus mais de mil vezes**. Com excepção dos casos

¹<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>

² http://www.amnestyusa.org/stoptorture/pdf/below_the_radar_full_report.pdf

³ US: Cia Uses Jet Owned by Red Sox Partner, by Gordon Edes, The Boston Globe: <http://www.boston.com/news/globe>.

⁴ "It's chartered a lot (...) It just so happens one of our customers is the CIA.(...) I was glad to have the business, actually. I hope it was all for a real good purpose." <http://www.boston.com/news/globe>

⁵ Gordon Edes, The Boston Globe, 21 de Março de 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

comprovados de extradições extrajudiciais (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed el-Masri, Ahmed al-Giza e Mohamed al-Zari), não existem provas irrefutáveis de que nestes voos foram transportados prisioneiros. Contudo, se tivermos em conta as rotas de muitos dos voos e alguns dos países de destino (Afeganistão, Iraque, Jordânia, Egipto, Líbia, Marrocos, Uzbequistão, Guantanamo), é lógico presumir que isso aconteceu mais de uma vez.

A. Método de investigação

Os resultados foram obtidos através do cruzamento dos dados fornecidos pelo **Eurocontrol** (a Agência que controla o espaço aéreo na Europa) com os dados da **FAA** (*Federal Aviation Administration*), que conserva os dados relativos a todos os aviões que partem ou chegam aos EUA).

A investigação centrou-se nos aviões que pertencem ou são fretados por companhias de algum modo ligadas à CIA e que efectuaram voos frequentes na Europa nos anos de referência.

Através de **trinta e dois números de matrícula**, a FAA permitiu-nos chegar às companhias que são proprietárias dos aviões e às respectivas sedes sociais. Os aviões pertencem com frequência a empresas-fantasmas (*shell companies*), que não têm escritórios nem pessoal, e cujo endereço corresponde a uma caixa postal, que por seu turno estão associadas - como caixas chinesas - a outras empresas ligadas à CIA. Em alguns casos, os aviões são propriedade de empresas directamente vinculadas à CIA ou foram alugados à CIA por sociedades comerciais normais.

Os registos de voo (*flight logs*) obtidos junto do Eurocontrol confirmam que, desde o 11 de Setembro até hoje, os aviões controlados efectuaram **1080 escalas na Europa**, com ligações frequentes entre os aeroportos europeus e a Ásia, o Médio Oriente e África.

As rotas seguidas e os países de destino dos aviões da CIA (nomeadamente o Afeganistão, o Iraque, a Jordânia, o Egipto, a Líbia, Marrocos, o Turquemenistão e o Azerbaijão) confirmam que estes voos podem ter servido *igualmente* para o transporte de prisioneiros.

Uma confirmação indirecta decorre dos casos de extradições extrajudiciais que se conhecem (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed El Masri, Ahmed Al Giza e Mohamed Al-Zari): em todos estes casos foram utilizados aviões que figuram na nossa lista.

B. Alguns exemplos

Gulfstream IV N85VM-N227SV

- Pertence à Richmor Aviation (os próprios proprietários da Richmor admitiram ter alugado o avião várias vezes à CIA). Trata-se do avião que transportou **Abu Omar** de Ramstein para o Cairo em Fevereiro de 2003. Entre 11 de Setembro de 2001 e o final de 2005, esse aparelho efectuou cerca de **oitenta escalas** em aeroportos europeus. De notar que, no início de 2004, o Gulfstream IV transitou três vezes pela Roménia: em duas ocasiões provinha da Jordânia; na terceira ocasião, em 12 de Abril de 2004, provinha de Guantanamo, com uma escala intermédia em Tenerife. Da Roménia, o N85VM voou directamente para Casablanca (Marrocos), donde regressou a Washington em 13 de Abril.

Boeing 737 N313P

- Registrado inicialmente em nome da Stevens Express Leasing Inc, e mais tarde em nome da Premier Executive Transport Services, entre 2003 e 2004 aterrou uma vez na Polónia e duas vezes na Roménia, em voos provenientes do Afeganistão. Nada indica que estas escalas tenham sido efectuadas para fins de abastecimento.

Em particular, em 22 de Setembro de 2003, o N313P voou de Cabul para Szymany, um aeroporto no nordeste da Polónia que está próximo da cidade de Szczytno. Depois de aterrar em Szymany, o avião dirigiu-se para sudeste, na Roménia. Segundo os dados do Eurocontrol, o Boeing partiu pouco depois de Bucareste com destino a Rabat (Marrocos). Segundo os dados registados, no dia seguinte, 23 de Setembro, o avião partiu de Rabat à 20h10, tendo regressado à base naval de Guantanamo na madrugada do dia 24 de Setembro.

Boeing 737 N368CE

- Frankfurt-Ashkhabad (Turquemenistão) e Frankfurt-Bagdad, foram as rotas quotidianas do N368CE da empresa-fantasma Premier Aircraft Management. Entre Junho e Novembro de 2005, o avião – proveniente de Frankfurt - aterrou cerca de **cinquenta vezes** em Ashkhabad e dezasseis vezes em Bagdad. No mesmo período, o N368CE efectuou outras **112 escalas** em diversos aeroportos europeus.

Lockheed N2189M

- Também são interessantes as rotas do N2189M da Tepper Aviation, uma empresa-fantasma fundada por um antigo piloto da CIA e colocada à disposição dos serviços secretos americanos. Desde 11 de Dezembro de 2001, o avião efectuou **70 aterragens** na Europa, 17 em Tashkent (Uzbequistão) e 29 em Baku (Azerbaijão). Entre as outras escalas não europeias, figuram o Egipto (3 vezes) e a Jordânia (8 vezes).

Os mesmos aeroportos foram utilizados por um outro aparelho da Tepper Aviation, o Hercules C-130 N8183J (16 voos de Frankfurt para Baku, 10 voos de Tashkent para Frankfurt).

Gulstream V N379P-N8068V-N44982

- Propriedade da Premier Executive (principal empresa-fantasma da CIA), o número de matrícula deste avião foi mudado três vezes a fim de se perder o seu rasto.

Trata-se do aparelho que em Dezembro de 2001 transportou **Ahmed Agiza e Mohammed Al-Zari** de Estocolmo para o Cairo. O mesmo avião voou, em Junho de 2003, entre Cabul, Varsóvia e Rabat; um mês depois, em Julho, voou entre Cabul e Varsóvia, ida e vinda.

No total, o avião efectuou **145 escalas na Europa** entre o final de 2001 e Junho de 2005. São a seguir indicados os destinos não europeus mais frequentes: Uzbequistão, Egipto, Jordânia, Emiratos Árabes, Paquistão, Marrocos, Geórgia, Afeganistão, Gâmbia, Argélia, Líbano, Azerbaijão, Líbia e Guantanamo.

(o relator distribuirá um dossier completo com todos os aviões utilizados pela CIA)

C. Conclusões

Com base nos dados obtidos junto do Eurocontrol sobre 32 registos de voo controlados:

1. Em todos os casos, os aviões foram utilizados por sociedades controladas pela CIA ou a ela ligadas.
2. No total, estes aparelhos efectuaram **1080 escalas na Europa**.
3. Entre os destinos que podem estar ligados ao **transporte de prisioneiros**, foram comprovadas, entre os finais de 2001 e 2005, as seguintes escalas:
 - a. 70 na Jordânia
 - b. 70 no Azerbaijão
 - c. 52 no Turquemenistão
 - d. 50 no Egipto
 - e. 46 no Uzbequistão
 - f. 40 no Iraque
 - g. 37 no Afeganistão
 - h. 40 em Marrocos
 - i. 14 na Líbia
 - j. 11 em Guantanamo.
4. Por último, importa sublinhar que, em muitos destes países, a tortura e as detenções sem processo são práticas correntes. Bob Baer, ex-agente da CIA, afirmou numa entrevista concedida ao semanário britânico *New Statesman*¹ que "*se quiser que os torturem, envie-os para a Síria. Se quiser que desapareçam para sempre, envie-os para o Egipto*"². Manfred Nowak, relator especial das Nações Unidas sobre a tortura, assinalou no seu último relatório apresentado à Assembleia Geral que alguns países - entre os quais os Estados Unidos, o Reino Unido, a França e a Suécia - violaram as convenções internacionais sobre os direitos humanos ao deportarem presumíveis terroristas para países como o Egipto, a Síria, a Argélia e o Uzbequistão, onde o risco de serem submetidos a tortura é elevado³. O Departamento de Estado norte-americano manifestou recentemente a sua preocupação relativamente a alguns dos países citados (Geórgia, Marrocos, Azerbaijão, Egipto, Uzbequistão, Jordânia, Síria, Afeganistão, Turquemenistão, Iraque), exprimindo-se em termos negativos nos *country reports* sobre a situação dos direitos humanos, em particular no que se refere ao emprego da tortura, às detenções arbitrárias e à situação das pessoas detidas nas prisões⁴.

¹ <http://www.newstatesman.com/Politics>

² <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>

³ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

⁴ <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

Geórgia: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2001/eur/8256.htm>

Marrocos: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27934.htm>

Azerbaijão: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27826.htm>

Egipto: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41720.htm>

Uzbequistão: [http://www.unhcr.ch/tbs/doc.nsf/\(Symbol\)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument](http://www.unhcr.ch/tbs/doc.nsf/(Symbol)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument)

Jordânia: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/rsd/rsddocview.html?tbl=RSDCOI&id=441821a334>

Síria: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2002/18289.htm>

Afeganistão: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2000/sa/721.htm>

Turquemenistão: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41714.htm>

Iraque: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2005/61689.htm>