

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

TERÇA-FEIRA, 3 DE OUTUBRO DE 2006

2-003

PRESIDÊNCIA: CARLOS COELHO

(A reunião tem início às 9h10)

2-004

Troca de pontos de vista com o Sr. Victor Aguado, Director-geral, Eurocontrol

2-005

Presidente. – Passamos ao encontro com o Director-Geral do Eurocontrol, Sr. Victor Aguado. Dou as boas-vindas ao Sr. Victor Aguado, que está acompanhado pelo seu chefe de gabinete, Sr. Jean-Jacques Sauvage, e pelo Conselheiro do Director da Unidade Central de Gestão de Fluxo de Tráfego Aéreo, Sr. Francis Gainche.

O Sr. Victor Aguado é o Director-Geral do Eurocontrol, Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea. O Eurocontrol é uma organização intergovernamental distinta da União Europeia. Iniciou as suas funções em Janeiro de 2001 depois de uma longa carreira quer no sector público, quer no sector privado e, nomeadamente, junto da Organização da Aviação Civil Internacional em Montreal.

O Eurocontrol transmitiu-nos dados sobre os planos de voos de aviões suspeitos de terem sido contactados pela CIA e é nomeadamente nesse quadro que o ouvimos hoje.

2-006

Senhor Aguado, muito obrigado por ter aceite o nosso convite. Convido-o a fazer uma intervenção inicial, a seguir à qual os membros da comissão irão colocar-lhe algumas perguntas.

2-007

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Senhor Presidente, muitíssimo obrigado por esta oportunidade de vir ao Parlamento Europeu explicar as actividades do Eurocontrol e responder às perguntas que os membros desta comissão me quiserem colocar.

2-008

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Há já vários meses que o Parlamento Europeu solicitou à Eurocontrol que fornecesse informações sobre determinados voos e determinados aviões identificados por diferentes fontes. Reagimos muito rapidamente, solicitando aos Estados-Membros que fornecessem informações. Estes responderam de imediato, pelo que pudemos fornecer-vos todas as informações de que dispúnhamos sobre as aeronaves identificadas que constavam das vossas listas.

Antes de entrarmos em pormenores, gostaria de fornecer algumas informações sobre o Eurocontrol, a sua missão

e a forma como está relacionado com as informações solicitadas pelo Parlamento Europeu, ou seja, informações sobre voos.

Como V. Exa. afirmou, Senhor Presidente, o Eurocontrol é uma organização internacional. Trata-se de uma organização europeia de segurança aérea, criada em 1960. Na realidade, foi criado em 1960 para desenvolver a ideia de um céu único europeu, algo que, desde há muitos anos, é um sonho europeu. A missão do Eurocontrol é sintetizada no artigo 1º da nossa Convenção, a saber, “a harmonização e a integração necessárias com vista a criar um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo”, tendo especificamente em conta as necessidades dos utilizadores civis e militares. O céu europeu é, naturalmente, utilizado por companhias aéreas, mas também por aviões de empresas e aeronaves privadas e militares. Assim, procuramos desenvolver um sistema europeu uniforme de gestão do tráfego aéreo, para utilizadores civis e militares, que atinja um determinado nível de segurança e de rentabilidade.

Como podem ver no diapositivo, o Eurocontrol conta actualmente com 37 Estados membros de todo o continente. A Estónia e a Letónia estão ainda a negociar a sua adesão ao Eurocontrol. Os restantes, como podem ver, são membros desta organização. Neste diapositivo, faço referência à Comunidade Europeia porque foi a Comunidade Europeia que assinou o Protocolo de Adesão ao Eurocontrol, em 2002. Esta adesão será formalizada quando a Convenção Eurocontrol for ratificada. O processo de ratificação está em curso, com vista à formalização da Comunidade Europeia enquanto membro do Eurocontrol. Assim, no essencial, contamos actualmente 37 Estados membros, a que a acresce a Comunidade Europeia, representada nos nossos órgãos directivos pela Comissão Europeia.

Na Europa, possuímos seis estabelecimentos: em Paris, Bruxelas, Maastricht, Luxemburgo, Praga e Budapeste. O principal é o de Bruxelas, onde temos duas importantes funções pan-europeias: a Unidade Central de Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo e o Serviço Central de Taxas de Rota. Estas duas funções estão relacionadas com o trabalho que estão a desenvolver e com as informações que fornecemos para o vosso trabalho.

Dispomos de cerca de 2 500 profissionais e de um orçamento anual de cerca de 700 milhões de euros.

Vou apresentar-vos uma simulação do que acontece num dia de tráfego da Europa. De manhã cedo, o tráfego chega ao continente em proveniência do Atlântico Norte; o número de voos intraeuropeus começa a aumentar e o tráfego complica-se um pouco. Chegam a estar no ar, em simultâneo, 3 000 a 4 000 aeronaves, registando-se

diariamente um total de cerca de 30 000 a 32 000 voos. O interessante é que quase 85% deste total correspondem a tráfego interno europeu. Apenas 5% destes voos provêm do Oriente. É também interessante que menos de 5% deste tráfego provêm de Ocidente e 3,6% do Sul, pelo que existem três grandes fluxos de tráfego de cerca de 5% cada, correspondendo os restantes 85% do tráfego a voos intraeuropeus.

Se observarmos o diapositivo seguinte, verificamos que a situação do tráfego aéreo na Europa é complexa. O espaço aéreo do continente europeu corresponde a 10 milhões de quilómetros quadrados, que são controlados por cerca de 70 centros de controlo do tráfego aéreo, com 37 organizações civis diferentes e um número equivalente de organizações militares, para um total de 17 000 controladores. Como já referi, registam-se cerca de 30 000 voos por dia, com picos de 32 000, chegando a estar no ar 4 000 aeronaves em simultâneo; tal representa 36 000 mensagens de planos de voo diárias e cerca de 700 sectores de controlo do tráfego aéreo, cada um deles com, no mínimo, um controlador a observar o que se passa no céu.

Quanto às funções específicas de que o Eurocontrol está incumbido pela Convenção, há duas funções pan-europeias relacionadas com as informações que fornecemos ao Parlamento Europeu. Uma delas é desempenhada pelo Serviço Central de Taxas de Rota e consiste em estabelecer, facturar, cobrar e pagar as taxas de rota aos Estados membros. Na Europa, o sistema de gestão do tráfego aéreo é financiado por taxas cobradas aos utilizadores – não apenas às companhias aéreas, mas a todos os utilizadores. Os serviços são facturados, e as taxas são cobradas e distribuídas pelos Estados membros.

Este serviço movimentava cerca de 6 300 milhões de euros anuais, com 6 200 milhões de euros em 2005 e perto de 6 300 milhões de euros em 2006. Este dado é importante, porque, para apresentar a factura a um utilizador, é necessário dispor de informações sobre o que se passou. Estas informações são fornecidas pelos Estados membros, que no-las enviam para que possamos facturar as operações e reembolsar o montante respectivo ao Estado que prestou o serviço. Deste modo, se os Estados membros não enviarem as informações, não podemos facturar nem cobrar os serviços respeitantes aos voos.

A segunda grande função pan-europeia que nos foi confiada é desempenhada pela Unidade Central de Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo, que é a única central de gestão do fluxo de tráfego aéreo que existe na Europa. A nossa missão consiste em identificar a capacidade necessária para os utilizadores do espaço aéreo. Uma vez mais, estou a falar de companhias aéreas, aviões de empresas, autoridades militares e das necessidades de todos estes utilizadores num dado dia. Temos ainda que acompanhar a capacidade disponível, não só no espaço aéreo, mas também nos aeroportos. Tentamos conjugar necessidades e disponibilidades – a oferta e a procura. Procuramos otimizar a capacidade

de que dispomos no sistema de gestão do tráfego aéreo. Fazemo-lo através de um processo colaborativo de planificação e de tomada de decisões: fornecemos informações às companhias aéreas para que estas possam escolher o melhor perfil, a melhor rota a tomar num dado momento.

Este serviço assume particular importância em caso de crise no continente europeu. Por exemplo, neste Verão, tivemos quatro ocorrências importantes no sistema de gestão do tráfego aéreo. Uma delas estava programada: o campeonato do mundo de futebol na Alemanha. O campeonato ocasionou o aumento do tráfego numa parte específica da Europa, a Alemanha, mas igualmente em torno da Alemanha. Durante esse período, o tráfego aéreo na Alemanha sofreu um aumento de 3%. Na proximidade, aumentou 2%, ou seja, o tráfego de todos os Estados vizinhos registou um aumento de 2%, pelo que, durante um período específico, o tráfego aéreo aumentou 3% na Alemanha e 2% nos países vizinhos. Como já referi, esta ocorrência estava programada. E foi bem gerida. Porquê? Porque funcionámos em rede, com ligação aos serviços alemães, e, como podem ter tido a ocasião de verificar, não houve atrasos, não houve problemas no ar, não houve problemas nos aeroportos, porque tudo foi bem gerido numa perspectiva de rede.

Devo acrescentar que o último dia do campeonato constituiu uma excepção àquilo que acabo de afirmar. Aparentemente, para os jogos da final, diversos aviões de empresas e aeronaves de Estado procuraram alcançar o mesmo destino à mesma hora, pelo que houve algumas dificuldades; mas, com excepção da final, todo o resto foi muito bem gerido.

Esta foi uma ocorrência programada, mas tivemos igualmente ocorrências imprevistas. Por exemplo, a crise no Líbano, que afectou um espaço aéreo muito próximo da Europa. Houve um espaço aéreo fechado. Decorriam operações militares e tínhamos rotas encerradas as voos civis. Aconteceu, e não estava nada programado. A verdade é que o impacto destes acontecimentos no tráfego aéreo europeu foi mínimo.

Outra ocorrência não programada foi o alerta de segurança de Londres em 10 de Agosto. Recebemos a informação das autoridades britânicas de manhã muito cedo – entre as 3 e as 5 horas. Uma nova ocorrência não programada, uma situação muito difícil em Londres. Na posse destas informações, a Unidade de Gestão do Fluxo distribuiu-as e aconselhou quanto à forma de gerir o fluxo de tráfego. As companhias aéreas tomaram decisões e, apesar de os passageiros que esperavam em Londres terem tido problemas, não houve grande impacto nas operações do resto da rede. Uma vez mais, a Unidade de Gestão do Fluxo é essencial para receber as informações sobre o que se passa na Europa e igualmente essencial para gerir crises graves, como as que ocorreram neste Verão e que ocorrem, praticamente, todos os anos.

A Unidade de Gestão do Fluxo é uma unidade central com muitas ligações – como se pode observar no mapa

da Europa – nos Estados europeus, possuindo cada Estado diversos gabinetes ligados ao nosso centro. Estamos igualmente ligados aos diferentes operadores de aeronaves, às companhias aéreas e aos aeroportos. O que é interessante é que a Unidade de Gestão do Fluxo recebe os pedidos de operações dos utilizadores, das companhias aéreas, e funciona como interface entre os utilizadores, as companhias aéreas e os centros de controlo do tráfego aéreo de cada Estado. Como já referi, é o único repositório de informações sobre a planificação do fluxo.

Se todos os dias há cerca de 30 000 voos, nós recebemos diariamente cerca de 40 000 mensagens de planos de voo, que as companhias aéreas nos enviam para Bruxelas. As informações constantes dessas mensagens são distribuídas pelas unidades de controlo do tráfego aéreo, pelas torres e pelos diferentes utilizadores do espaço aéreo europeu. Possuímos, essencialmente, duas grandes bases de dados: uma relacionada com a facturação e o registo de voos e outra relacionada com a planificação de voos, para identificar e recomendar as melhores rotas às companhias aéreas.

Após a leitura dos vossos relatórios, gostaria de sublinhar que o sistema que possuímos actualmente foi desenvolvido tendo em vista reforçar a segurança da aviação e facilitar o fluxo de tráfego aéreo, não só na Europa como no mundo. Porém, tudo isto se passou antes do 11 de Setembro e a componente segurança não foi devidamente tida em conta. Nestas circunstâncias, o que existe na aviação é um sistema que facilita o fluxo.

Com a experiência dos últimos anos e com a experiência do trabalho que V. Exas. têm vindo a desenvolver, podemos ter propostas diferentes para aumentar a quantidade de informação que as instituições europeias e os Estados-Membros devem possuir para ter uma ideia clara do que se passa nos céus europeus e para que as diversas autoridades possam tomar as medidas necessárias. Voltarei, provavelmente, a este assunto após o período de perguntas e respostas.

Concluo aqui a minha exposição e coloco-me à vossa disposição para responder às perguntas que queiram fazer.

2-009

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – Senhor Presidente, Senhores Deputados, desejo agradecer ao Sr. Aguado e a todo o pessoal operacional do Eurocontrol, cuja competência tive oportunidade de testemunhar há alguns anos, quando fui o relator do Parlamento Europeu responsável pelo relatório sobre o projecto “Céu Único Europeu”, e cujo espírito de cooperação pude constatar nos últimos meses. Parte do nosso trabalho depende dos dados fornecidos pelo Eurocontrol e quero expressar-lhe, Senhor Aguado, a minha gratidão e o meu apreço por este facto.

Como sabe, há vários aspectos particularmente interessantes e úteis para o nosso trabalho: sabemos que vários voos, provavelmente organizados por empresas-fantasma a mando dos serviços secretos

americanos, foram utilizados para levar a cabo operações ilegais, como as entregas de prisioneiros que a nossa comissão está a investigar.

Gostaria de lhe fazer algumas perguntas de carácter mais geral e outras mais específicas. Tenho várias perguntas, mas creio que elas nos ajudarão a todos a ficar com uma perspectiva mais completa e exacta das informações. É possível que alguns voos que atravessam o espaço aéreo vigiado pelo Eurocontrol não sejam registados e que os respectivos registos de voo não sejam apresentados? Trata-se, evidentemente, de voos civis e não de voos militares. Como é possível que atravessem o espaço aéreo sem deixar qualquer traço do seu local de origem, do seu destino nem da sua rota?

Temos um problema com um país específico situado na orla, ou na fronteira, da zona vigiada pelo Eurocontrol, concretamente a Roménia. Sabe-se que vários aviões, todos eles usados em operações de entrega de prisioneiros, aterraram, por diversas vezes num aeroporto e partiram na manhã seguinte de outro aeroporto. Por exemplo, os registos mostram que o avião utilizado para raptar El Masri saiu de Cabul, aterrou em Timisoara no dia 25 de Janeiro de 2005 e partiu no dia seguinte de Bucareste. O mesmo se aplica ao avião que transportou Abu Omar: voou de Aman para Constanza e partiu no dia seguinte de Bucareste. Há vários outros casos semelhantes. Como é possível comunicar-se que um avião aterrou num aeroporto e ele partir, algumas horas depois, de outro aeroporto?

Outro aspecto específico que gostaríamos de ver esclarecido é o facto de vários Estados-Membros terem afirmado que não lhes era possível obter informações relativas aos registos de voo. É o caso da Polónia, em especial, a qual, em resposta ao Sr. Martin, que solicitara informações sobre uma série de voos, fornecendo os números e acrónimos dos aviões, declarou que estes últimos não figuravam numa lista de voos registados pela Polónia.

A minha pergunta é a seguinte: será possível que um país não tenha mantido qualquer traço de todos os voos que atravessaram o seu espaço aéreo e passaram pelos seus aeroportos? A minha última pergunta é quanto à possibilidade de trocar o número de registo de um avião de um dia para o outro. Isto é possível? Em que medida é possível? E, em caso afirmativo, será legal? Ou é possível, mas ilegal? Na verdade, foi isso que aconteceu em relação a vários voos que investigámos. Aterraram com um número de registo e partiram com outro. É tudo, por agora. Obrigado.

2-010

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Senhor Presidente, agradeço ao Senhor Deputado Fava as suas palavras sobre a cooperação do Eurocontrol com o Parlamento Europeu. Foi nesse espírito que procurámos trabalhar desde o início. Tentarei responder às suas perguntas do ponto de vista daquilo que consideramos serem as responsabilidades do Eurocontrol.

A primeira pergunta é se houve voos no espaço aéreo europeu sem que os respectivos planos de voo tenham sido registados na Unidade Central de Gestão do Fluxo de Tráfego Aéreo do Eurocontrol.

Nos termos da Convenção de Chicago, todos os voos que atravessem um dado espaço aéreo devem ser objecto de um plano de voo, em conformidade com as denominadas regras de voo instrumentais. O anexo II da Convenção especifica as obrigações de todos os utilizadores do espaço aéreo, quer sejam companhias aéreas quer tenham um estatuto diferente. Este requisito do anexo II da Convenção de Chicago é explicado em pormenor no denominado documento N.º 4444, que descreve os procedimentos de elaboração dos planos de voo.

Consequentemente, todos os voos que entrem num determinado espaço aéreo devem ter um plano de voo e este plano de voo deve ser apresentado à autoridade responsável pelo tráfego aéreo. No caso da Europa, é a unidade do Eurocontrol sediada aqui, em Bruxelas.

Na Europa há um tipo de voo específico, nomeadamente aqueles que utilizam regras visuais e não exigem qualquer controlo de tráfego aéreo, uma vez que se autocontrolam. Isto implica ver e ser visto, voar sendo visto pelos outros e poder identificar o terreno e aterrar no aeroporto seguinte. Estes voos VFR são usados pelas aeronaves desportivas, pelos aviões particulares e, em alguns casos, pelos aviões comerciais. Os voos VFR não são obrigados a enviar dados para o Eurocontrol.

Também há voos incluídos na categoria de tráfego aéreo militar (OAT). São voos regidos pelas regras militares e controlados pelas forças armadas, pelo que, de uma forma ou de outra, utilizam os serviços de controlo militar quando atravessam o espaço aéreo.

Nos dois casos atrás referidos, haveria voos cujo plano de voo não figuraria na nossa base de dados.

Também podem existir casos – ainda que raros e ocorridos na orla do espaço aéreo europeu – em que um voo chega de um continente contíguo (designadamente, África, Médio Oriente ou Ásia) sem ter preparado o seu plano de voo previamente e, à chegada, o piloto comunica as suas intenções, que o país em causa anota devidamente, mas por erro ou omissão, não envia essas informações para a nossa base de dados de Bruxelas. Estes casos, como já disse, são muito raros e corresponderão certamente a menos de 1% dos casos.

Resumindo, em resposta à sua pergunta, há dois tipos de voo cujos planos de voo não são conservados no nosso centro de Bruxelas e também há casos raros e anómalos em que um avião poderá aterrar em certos países situados na orla do nosso espaço aéreo e cujos dados poderão, por erro ou omissão, não chegar a Bruxelas.

A segunda pergunta refere-se a casos em que, em alguns países situados na orla do espaço aéreo europeu, as

informações fornecidas se referem a um avião que parte de um aeroporto diferente daquele onde aterrou.

Esta situação poderia ser explicada pelo facto de um avião chegar a um país situado na orla do espaço aéreo europeu, vindo de fora desse espaço aéreo, com a intenção inicial de aterrar num dado aeroporto, mas acabando por decidir aterrar noutro. O piloto informaria o centro de controlo desta mudança de planos e o centro tomaria nota e autorizaria o avião a aterrar noutro aeroporto que não o mencionado no plano de voo inicial.

Isto pode ser explicado do seguinte modo: o piloto comunica uma mudança de planos ao centro de controlo, e o centro de controlo, neste caso e, mais uma vez, por erro ou omissão, não envia a informação para a nossa base de dados de Bruxelas.

A terceira pergunta diz respeito a alguns países que dizem não ter quaisquer informações sobre os voos que atravessaram o seu espaço aéreo.

O que fazemos é isto, essencialmente: quando recebemos os pedidos das companhias aéreas relativos aos planos de voo, encaminhamo-los para todos os países envolvidos. Deste modo, as informações que temos são as mesmas de que esses países dispõem. Um plano de voo refere-se, evidentemente, a um aeroporto de partida e a um aeroporto de aterragem. Um país pode identificar, então, o aeroporto de chegada imediatamente a seguir e o de partida imediatamente anterior, mas não todos os aeroportos anteriores e seguintes – só o imediatamente antes e o imediatamente depois.

A quarta pergunta é a seguinte: será possível alterar o número de registo de um avião? Claro que é possível. Trata-se de uma competência das autoridades da aviação dos diversos países e os procedimentos seguidos são os das autoridades de cada país. Uns países são menos rigorosos do que os outros nesta matéria, e outros são mais severos. Na Europa, tendemos a aplicar procedimentos rigorosos, mas noutras partes do mundo pode não ser assim.

2-011

Jas Gawronski (PPE-DE). - Gostaria de começar por fazer uma pergunta no seguimento da colocada pelo senhor deputado Fava. Se o compreendi bem, na sua segunda pergunta, o senhor deputado Fava perguntou-lhe não tanto se o destino de um voo pode ser alterado quando este se encontra no ar, mas se houve voos que aterraram num aeroporto e, na manhã seguinte, descolaram de outro. O problema é o seguinte: como é que os aviões se deslocaram do aeroporto em que aterraram para aquele de que descolaram? Como explicou, a resposta pode ser a de que fizeram voo visual entre aeroportos, sem necessidade de anunciar o plano de voo.

Fiquei *muito* impressionado com a sua apresentação e com a quantidade, qualidade e relevância do vosso trabalho. Não estou muito convencido de que aquilo que o Senhor faz e que pode oferecer se venha a revelar muito útil para o nosso trabalho, na medida em que o

facto de haver muitos voos que são, chamemos-lhes assim, voos da CIA, oficialmente ou não, incomoda algumas pessoas desta comissão, embora não a mim. Não é o número, mas a natureza, dos voos que me incomoda, bem como a questão de saber se há prisioneiros a bordo, que é, na realidade, a questão que aqui estamos a discutir e a tentar apurar.

A este respeito, há uma coisa que disse que me deixou muito interessado e curioso. Referiu que, após o 11 de Setembro, podem ser necessárias diferentes propostas para se obter uma perspectiva mais completa. Quer isto dizer que estão a tentar ou a procurar controlar não apenas os voos, os padrões dos voos e os horários e destino dos voos, mas também aquilo que as aeronaves transportam? No caso vertente, seriam capazes de ir ao ponto de descobrir se um avião da CIA tinha um prisioneiro a bordo? Gostaria de ter esse tipo de poder? Tenho dúvidas, mas o que afirmou deixou-me muito curioso a esse respeito. Posso compreender que seja um pouco estranho que um avião descole em Cabul, pare em Shannon e depois aterre em Guantânamo, mas isso não prova a presença de prisioneiros a bordo, o que, repito, é a parte que nos interessa. O que eu quero saber é se considera a possibilidade de a sua organização passar a acompanhar este tipo de operação.

2-012

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Muito obrigado pelas suas reflexões sobre o trabalho que estamos a desenvolver. Relativamente às aeronaves que aterram num aeroporto e a seguir, aparentemente, descolam de outro, uma explicação possível é a aeronave ter aterrado num aeroporto que não constava do plano de voo. Foi por este motivo que, quando vos fornecemos estas informações, verificaram que havia um aeroporto que não correspondia àquele em que o avião tinha aterrado. O avião aterrou no aeroporto seguinte. De acordo com as informações de que dispúnhamos, a aeronave deveria ter aterrado no aeroporto A, mas aterrou no aeroporto B. Assim, as informações referem que a aeronave partiu do aeroporto B, mas, na realidade, já se encontrava lá.

Outra possibilidade é o avião ter aterrado no aeroporto A e ter-se deslocado do aeroporto A para o aeroporto B segundo regras que não requerem a elaboração de um plano de voo, por exemplo, um plano de voo com regras de voo visual ou de operações militares. Esta pode ser outra possibilidade. São hipóteses que podem explicar a discrepância que muito excepcionalmente existe num ou em vários casos, mais concretamente na periferia da Europa.

Afirmou que, para si, a questão fundamental é saber o que esta aeronave transportava. O que ela transportava não nos diz respeito, porque se trata de um voo, de uma aeronave, e o que nos diz respeito é a protecção, a segurança, a rentabilidade e o impacto ambiental. Estas são as nossas quatro grandes prioridades. Para nós, se a aeronave for segura e se a tripulação voar em segurança e observar os procedimentos, o nosso trabalho está concluído.

Eu disse que, antes do 11 de Setembro, o sistema de aviação estava organizado para *facilitar* o fluxo de tráfego. Não visava controlar ou regular o fluxo de tráfego. Após o 11 de Setembro, fomos obrigados a ter em conta a questão da segurança e a ser mais rigorosos no domínio da segurança.

Mencionei algumas propostas, na nossa perspectiva de gestão do tráfego aéreo. Pensamos que as informações que possuímos neste momento ainda não estão totalmente completas, por exemplo, os planos de voo ainda não indicam o registo da aeronave. Por vezes, os planos de voo são elaborados com aquilo a que se chama um “código de chamada” e não referem uma aeronave concreta, registada num determinado Estado. É importante possuímos essa informação. É fundamental que o plano de voo indique o nome do operador. É igualmente importante conhecer o número de passageiros que se encontra a bordo. Não necessitamos de saber que tipo de passageiros ou mercadorias se encontra a bordo, mas sim o seu número. Porquê o número? Do nosso ponto de vista, esta informação é importante em caso de acidente. Um acidente que envolva oito pessoas é diferente de um acidente que envolva 100 ou 200 pessoas. É essencial a inclusão destes três elementos de informação no exercício de planificação de voos.

Além disso, deveria existir uma base de dados mundial de que constassem todas as aeronaves registadas, de modo a ser possível confrontar os planos de voo com os dados constantes desta base e verificar o registo e o nome do operador. Deste modo, o sistema de aviação seria muito mais fiável tanto em termos de protecção como de segurança. Por exemplo, ouvimos falar das “listas negras” de companhias aéreas, da “lista negra” de aeronaves. Precisamos de saber que companhias aéreas e que aeronaves constam dessas listas, pelo que o plano de voo deve incluir o número de registo, de modo a que, desde o princípio, possamos impedir que as companhias aéreas e as aeronaves pouco seguras entrem no espaço aéreo europeu. O mesmo se poderia aplicar, por exemplo, em relação a quaisquer outras funções de quaisquer outras autoridades: podermos, na nossa posição, rejeitar um plano de voo, de acordo com determinados critérios. Contudo, para o fazer, necessitamos de possuir o número de registo da aeronave e o nome do operador.

Pela nossa parte, não deixaremos de tomar uma série de iniciativas e de apresentar propostas no seio da nossa organização. Iremos igualmente apresentar propostas à Comissão Europeia, no âmbito da regulamentação do céu único europeu, bem como à Organização da Aviação Civil Internacional, em Montreal, de modo a adoptar uma abordagem global desta questão.

2-013

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – Senhor Presidente, também eu gostaria de lhe agradecer, Senhor Aguado, por todas as informações que nos transmitiu. É impressionante constatar o enorme volume de trabalho quotidianamente realizado para assegurar todas as

tarefas de verificação, manutenção de registos e gestão, em parte com o objectivo de defender a segurança do espaço aéreo e indicar claramente como se deve proceder.

Algumas perguntas técnicas: o Senhor afirmou que as informações relativas aos voos VFR não são todas armazenadas ou registadas. Qual é a situação da base aérea dos Estados Unidos em Ramstein – a maior da Europa? Desconheço quantos voos ali chegam ou dali partem diariamente, mas devem ser bastantes. Estes voos também devem ser integrados no espaço aéreo comum e, presumivelmente, os pilotos têm de apresentar os respectivos planos de voo. No espaço aéreo da República Federal da Alemanha, que está muito congestionado, seguramente não podem voar como lhes apetece e é provável que também nem sempre possam voar utilizando as VFR. Pode dizer-nos algo a este respeito?

A segunda pergunta é a seguinte: durante quanto tempo conservam os dados recebidos pelo Eurocontrol? O Senhor afirmou que o número de passageiros também é importante. Os dados sobre o número de passageiros também são armazenados, ou são apagados?

Em terceiro lugar, quem tem acesso a estes dados do Eurocontrol? Quem pode consultá-los? Recorde-se o famoso voo de Palma de Maiorca, via Skopje e Bagdad, para Cabul: se, por exemplo, El Masri disser ao ministério público, em Munique – forjando a sua história – que o levaram de avião de Skopje para Cabul, via Bagdad, na madrugada de 23 de Janeiro de 2004, seria possível que ele tivesse tido previamente a oportunidade de examinar os registos para ver os voos efectuados e depois basear neles a sua história? Há alguma possibilidade de ele ter acedido aos registos previamente?

2-014

Victor Aguado, *Director-Geral, Eurocontrol*. – Muito obrigado pelas suas perguntas e reflexões sobre o trabalho que desenvolvemos.

A sua primeira pergunta prende-se com um exemplo na Europa. Referiu Ramstein, uma base aérea americana, mas existem outras, pelo que Ramstein é apenas um exemplo. Com efeito, como referi, é possível voar VFR – regras de voo visual -, mas as aeronaves militares podem igualmente voar segundo regras militares e sob controlo militar. É aquilo a que chamamos OAT – tráfego aéreo operacional -, que percorre o espaço aéreo sob a autoridade e a supervisão de controladores militares. Uma aeronave proveniente de Ramstein pode voar de acordo com as regras da aviação civil, utilizando as mesmas rotas das demais aeronaves, mas, nesse caso, tem de apresentar um plano de voo.

Há três tipos de voos. A maior parte dos voos rege-se pelas regras da aviação civil. Diria que os voos militares representam menos de 5% do tráfego aéreo da Europa. Os restantes obedecem a regras de voo, denominadas regras de voo instrumentais, de acordo com as quais

devem apresentar um plano de voo. Não obstante, podem atravessar a Europa sob a responsabilidade de controladores militares – e não civis -, segundo as regras do tráfego aéreo operacional.

A sua segunda pergunta dizia respeito ao período durante o qual conservamos as informações. Conservamos as informações relativas aos voos durante cinco anos e as informações relativas à facturação e à cobrança de taxas de rota durante quatro anos.

A sua terceira pergunta prendia-se com os passageiros. Referi que há informações que não constam obrigatoriamente do plano de voo: são informações opcionais, que algumas companhias aéreas fornecem. Consideramos que devem ser tomadas medidas no sentido de incluir informações sobre o registo, o operador e o número de passageiros a bordo, numa perspectiva de segurança, a fim de permitir a identificação, ainda que se trate de uma grande aeronave com um reduzido número de passageiros ou exactamente o contrário.

Na sua quarta pergunta, inquiria quem tinha acesso a estas informações. As informações constantes das duas bases de dados pertencem aos 37 membros do Eurocontrol. Por conseguinte, são propriedade dos Estados membros do Eurocontrol. Estou certo de que, se um membro do Eurocontrol necessitar de uma informação, o seu representante no Conselho do Eurocontrol solicitará que tal informação lhe seja fornecida. Tal tem sido o caso até agora. Por exemplo, o parlamento de um dos Estados membros requereu, e obteve, determinadas informações sobre esse Estado membro.

2-015

Ignasi Guardans Cambó (ALDE). – Senhor Aguado, por favor permita-me que o felicite pela clareza e qualidade dos seus esclarecimentos, bem como pela elevada qualidade do seu trabalho e do Eurocontrol em geral.

Tenho várias perguntas muito específicas, algumas delas relativas aspectos que já referiu. Pedia-lhe, porém, que me respondesse da forma mais específica possível e me dissesse o que se passa na realidade – não tanto o que as regras possam ser, mas o que acontece efectivamente, de acordo com a sua experiência.

A primeira diz respeito às escalas. O Senhor afirmou que os Estados-Membros responsáveis pelo controlo dos aviões só têm informações sobre os pontos de partida e de chegada imediatamente anteriores e seguintes. Eu gostaria de ter mais informações sobre este aspecto. Esquecendo a CIA e tomando o tráfico de droga como exemplo, se um avião voar sistematicamente de Medellín para uma ilha do Atlântico e depois dessa ilha para as ilhas Canárias, eu dificilmente acreditaria que as autoridades espanholas não faziam ideia do que estava a ser transportado de Medellín. Creio que elas saberiam que ele tinha feito escala no meio do Atlântico, mas que este pequeno avião, que poderia transportar produtos de qualquer tipo, era proveniente da Colômbia. Peço-lhe,

por isso, que nos diga exactamente que informações têm os países sobre as duas ou três escalas anteriores e as duas ou três escalas seguintes, por exemplo em território espanhol.

Em segundo lugar, e ainda em relação com o que eu disse antes, o Senhor entende, certamente, que aquilo que mais nos interessa aqui não é tanto o que aconteceu – penso que começamos a fazer uma ideia muito clara do que se passou com os voos da CIA –, mas sim aquilo que os Estados-Membros sabiam. Peço-lhe, portanto, que nos dê informações mais exactas.

As informações na posse do Eurocontrol provêm dos pilotos, dos planos de voo, etc. Julgo, no entanto, que os pilotos não lhe enviam os dados por fax. Transmitem-nos à autoridade responsável pelo aeroporto de aterragem e o aeroporto de aterragem ou de partida envia-os ao Eurocontrol. Qual é a natureza da cadeia de transmissão de informações destes planos de voo?

O Senhor compreenderá, assim, o teor exacto da minha pergunta: que informações se pensa terem estado na posse das autoridades – espanholas e outras – sobre cada um destes voos e não apenas no que respeita às escalas, mas de uma forma geral? As informações que o Eurocontrol nos forneceu estão ou não em poder dos Estados-Membros? Se não as tinham, podiam tê-las obtido (e nesse caso estaríamos a falar de negligência)? – ou estaremos a falar de algo que se passa debaixo dos nossos olhos e que ninguém, nenhuma autoridade, se dá ao trabalho de verificar?

Voltando aos exemplos – uma vez que é este aspecto que me assusta – ao mesmo tempo que falamos dos voos da CIA também poderíamos estar a falar do tráfico de armas de uma antiga república soviética para o centro de Madrid, algo que poderia perpetuar-se sem ninguém perguntar ou verificar a proveniência do avião: as informações acabam numa gaveta do Eurocontrol e, enquanto o voo decorrer em segurança ninguém quer saber de onde vem nem para onde vai.

Por último, e considerando as possíveis repercussões futuras destas informações, gostaria que explicasse de que modo relaciona as informações do Eurocontrol com as da Administração dos EUA. Tivemos a impressão, em algumas audições, que no caso dos EUA todas ou praticamente todas as informações sobre os registos de voo estão disponíveis na Internet, bastando investigá-las e saber-se o que se procura. Isto dá a impressão de que qualquer pessoa com o tempo e os conhecimentos necessários pode utilizar a Internet para descobrir todas as informações na posse da Autoridade Federal dos EUA, a qual, se não me engano, é o equivalente do Eurocontrol.

O Senhor poderia explicar a relação entre as informações existentes nas vossas bases de dados e as da Autoridade Federal dos EUA, ou dizer se é possível, ou não, mesmo nos EUA, saber tudo sobre o Eurocontrol? Ou seja: qual é a natureza dessa relação, até que ponto é

publicitada e, acima de tudo, onde terminam as vossas informações e começam as dos americanos?

2-016

Victor Aguado, *Director-Geral, Eurocontrol*. – O Senhor Deputado fez-me três perguntas muito difíceis que estão, em parte, relacionadas com a segurança e o fluxo de tráfego, mas que, noutros aspectos, não se prendem com essas funções.

Quanto à primeira pergunta, relativa a informação de voo entre os aeroportos de partida e de chegada, a situação é a seguinte: o plano de voo é elaborado pelo aeroporto de partida e destina-se ao aeroporto de chegada. Qualquer outra informação é opcional, sendo sobretudo exigido que se forneçam os dados específicos necessários.

A questão da recepção de informações pelo Eurocontrol deve ser vista na sua dimensão europeia. Por outras palavras, quando um avião proveniente de fora da Europa entra no espaço aéreo europeu, sabemos qual foi o seu local de partida imediatamente anterior – por exemplo que um avião está a chegar de Bóston via Londres. Sabemos que esteve em Bóston antes de estar em Londres: não sabemos onde esteve antes de Bóston, nem é necessário que o saibamos, para os nossos fins. Trata-se de informações que a autoridade dos EUA verifica e utiliza, seja de que maneira for, para os seus próprios fins.

O que nós sabemos, a nível europeu, são as localizações imediatamente anterior e imediatamente seguinte de um avião. Se considerarmos as coisas a nível nacional, o mesmo princípio é aplicável: sabe-se de onde o avião veio quando entrou no país e para onde irá quando sair do país. O plano de voo é elaborado nessa base.

Felizmente, na Europa, temos um centro de controlo que possui informações sobre toda a Europa e, por isso, conseguimos saber que um dado voo foi de Bóston para Londres e depois seguiu para Copenhaga, Paris, Frankfurt, Milão e, finalmente, Malta, de onde prosseguiu viagem para África. Nessa base, conheceríamos os pontos de origem e de partida dos voos fora da Europa e todas as etapas intermédias.

Consequentemente, se um Estado-Membro quiser saber as diferentes rotas praticadas por determinadas empresas ou certos aviões que se considerem suspeitos – como o senhor deputado disse – dispõe, seguramente, dos meios necessários para o descobrir. Contudo, para efeitos de controlo do tráfego aéreo, basta conhecer os pontos de partida e de chegada.

Existem, efectivamente, outros meios para obter essas informações. Um é contactar o Eurocontrol para saber qual foi a rota seguida na Europa, mas além desta, são necessárias outras diligências para determinar se um voo partiu inicialmente de aeroportos mais remotos – situados, digamos, na Colômbia ou noutro lugar.

2-017

Presidente – Senhor Aguado, se me permite interrompê-lo, no exemplo dado pelo senhor deputado Guardans Cambó, o avião teria partido de Medellín e prosseguido viagem primeiro para os Açores e depois para as ilhas Canárias. De acordo com o que o Senhor afirmou, a Espanha poderia saber que o ponto de partida fora Medellín, mas teria de solicitar essa informação: a Espanha não a teria automaticamente. Isto é assim?

2-018

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – É assim, desde que o aeroporto de origem, Medellín, neste caso, seja o aeroporto imediatamente anterior à entrada do avião no espaço aéreo europeu.

De que informações dispõem, efectivamente, os países a respeito dos planos de voo? Dispõe das mesmas informações que nós temos, mas dentro dos limites nacionais. Elas referem-se ao piloto, aos operadores (companhias de aviação, operadores de voos charter, operadores de voos privados de empresas), e a todas as companhias que figuram nas listagens de dados por nós fornecidas, representadas pelos blocos a azul no diapositivo, que enviam o respectivo plano de voo para o centro de Bruxelas. Este envia, seguidamente, essas informações para todos os centros de controlo correspondentes à rota de voo através da Europa, incluindo as torres de controlo.

Trata-se da mesma informação que nós temos a respeito do plano de voo, mas limitada aos pontos de origem e de partida no país responsável pelo espaço aéreo em causa.

Claro que existe um aspecto relacionado com a segurança operacional e do avião, mas, complementarmente, um país pode ter outros tipos de responsabilidade quando controla o que se passa no avião em causa. Essas operações não estão relacionadas com a aviação ou o controlo do tráfego aéreo enquanto tais. Refiro-me às responsabilidades nacionais normais dos ministérios do interior e outros.

Limitei, como é evidente, as minhas observações às questões de segurança e eficiência no domínio da aviação, uma vez que é essa a natureza das nossas actuais responsabilidades. Quanto ao Eurocontrol e à Administração Federal da Aviação dos EUA, esta última conserva os planos de voo com relevância europeia do mesmo modo que nós o fazemos na Europa.

Não tenho quaisquer informações sobre o acesso às bases de dados dos planos de voo da FAA através da Internet. No caso do Eurocontrol, os nossos planos de voo não estão, certamente, acessíveis através da Internet: funcionamos num sistema fechado, precisamente para assegurar a protecção contra intrusões que poderiam ser perigosas, sobretudo do ponto de vista da segurança.

A questão é saber, portanto, até onde vai a autoridade dos EUA no domínio do tráfego aéreo? A resposta é, até aos planos de voo, até ao primeiro ponto de chegada fora dos EUA. O que consideramos ser da nossa competência é o primeiro ponto de partida do continente americano.

2-019

Cem Özdemir (Verts/ALE). - Em primeiro lugar, quero agradecer a sua presença perante a nossa comissão, bem como o vosso trabalho. Na próxima vez que viajar de avião na Europa, sentir-me-ei mais seguro, por saber que estou em boas mãos.

Vou prosseguir na esteira das perguntas anteriores e da discussão anterior. Já esclareceu parte da questão, mas infiro das suas palavras que o vosso mandato vai no sentido de se concentrarem, essencialmente, nos aspectos relacionados com a segurança. O nosso mandato abrange igualmente os direitos humanos e eventuais violações dos direitos humanos. O vosso trabalho cobre uma parte do nosso, mas não a totalidade, que, obviamente, a menos que eu esteja equivocado, não pode ser abrangida pelo vosso mandato.

Assim, a minha pergunta é a seguinte: quem pode abranger aquilo de que os meus Colegas falaram, a saber, o conteúdo e a finalidade dos voos? É isto que necessitamos de saber para evitar futuras violações dos direitos humanos.

2-020

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Como sabe, o avião é o meio de transporte mais seguro. Na Europa, detemos um dos melhores recordes de segurança do mundo, pelo que é efectivamente verdade que dispomos de um sistema seguro, restando-me agradecer-lhe as suas observações em matéria de segurança.

É verdade que a nossa atenção e o nosso mandato estão centrados na protecção, na eficácia, no impacto ambiental e na segurança, no sentido de fornecer aos diferentes intervenientes informações que lhes permitam tomar as decisões certas no momento certo. Por exemplo, se ocorresse na Europa uma crise equivalente ao 11 de Setembro, teríamos condições para distribuir imediatamente as informações necessárias para que fossem tomadas medidas de imediato. Nesta medida, a nossa actividade está relacionada com a segurança; contudo, nada tem a ver com a questão dos direitos humanos que referiu.

A resposta à sua pergunta de fundo sobre qual será a organização ideal para verificar o conteúdo e a finalidade dos voos afigura-se-me ainda de mais difícil resposta. É algo sobre que devem reflectir e discutir com os diferentes Estados-Membros no contexto da União Europeia, mas, a nós, o que nos interessa não é o conteúdo ou o objectivo ou finalidade do voo, mas antes a segurança, a eficácia e o impacto ambiental da aviação.

2-021

Sylvia-Yvonne Kaufmann (GUE/NGL). – Senhor Presidente, também eu gostaria de lhe agradecer muito pelas suas tão interessantes informações. Para um leigo que escuta uma descrição sucinta de todas as suas muitas e complexas tarefas, é muito difícil captar todos os pormenores de imediato. Pelo menos, essa é a minha experiência e há todo o seriam muitas as perguntas que

me interessaria fazer a este respeito. Por agora, colocar-lhe-ei apenas duas:

Em primeiro lugar, na sua declaração inicial mencionou as taxas que têm de ser pagas. Não consegui perceber exactamente de que taxas se tratava ou quem tem de as pagar, a quem e onde. Também gostaria de saber qual é o montante das taxas que devem ser pagas. Além disso, como são esses pagamentos feitos normalmente? A companhia aérea transfere-os para um Estado-Membro? Ou é o piloto que chega, retira 100 dólares da carteira e paga as taxas em numerário? É costume fazer-se isso? Pergunto isto porque ainda ontem ouvi dizer que algumas taxas podem ter sido pagas em numerário. Qual é o procedimento? Eu gostaria de o saber.

A segunda pergunta é a seguinte: podem existir aeroportos construídos em tempos passados e que deixaram de ser utilizados. Há um número indiscriminado de antigos aeroportos militares na Alemanha Oriental. Já não estão operacionais, mas ainda existem, com os seus caminhos de circulação, pistas etc. O mesmo deve acontecer noutros países. Se um avião utilizar um aeroporto desses, o Eurocontrol é informado do facto, e tem algum controlo nesses casos? Quem recebe os planos de voo se um aeroporto já não estiver a funcionar oficialmente, se, por exemplo, já não houver ninguém na torre de controlo, como deveria ser normalmente o caso? Será possível, por conseguinte, que alguns aeroportos sejam utilizados sem que o Eurocontrol receba planos de voo, sem uma torre de controlo que receba qualquer comunicação por escrito e sem que os Estados-Membros tenham qualquer informação sobre o assunto? Não me estou a referir aos voos VFR, neste caso: excluo essa variante.

2-022

Victor Aguado, *Director-Geral, Eurocontrol*. – Na Europa, o sistema de aviação é particularmente complexo, devido à densidade do tráfego e ao número de organizações implicadas, especialmente tendo em conta o aumento do tráfego verificado nos últimos anos. Não é certamente fácil compreender todos os elementos.

Vou procurar responder da melhor forma às duas perguntas que formulou. As taxas de rota são os recursos que financiam, há mais de 30 anos, o sistema de aviação na Europa. Trata-se de um excelente sistema, que não onera os orçamentos dos Estados. São os utilizadores e, em última análise, os passageiros, através dos bilhetes que compram, que constituem a infra-estrutura de gestão do tráfego aéreo. O que eu quero dizer é que qualquer pessoa que viaje de avião na Europa com recurso às regras de voo instrumentais necessita de serviços de controlo. Os serviços são prestados – serviços de navegação aérea com vigilância, serviços de gestão do tráfego aéreo e alguns outros serviços transversais a esta operação – e são pagos pelos utilizadores. Os “utilizadores” são companhias aéreas, empresas privadas, pilotos privados, e até, por vezes, aeronaves militares que utilizam rotas e regras civis. Todos pagam, e pagam a quem?

Bem, essa é exactamente a função principal do Eurocontrol, facturar e cobrar as taxas de rota. É o Eurocontrol que, quinzenalmente, envia uma factura às companhias aéreas com voos regulares. Enviamos as facturas, ou melhor, uma única factura para todas as operações europeias. Após a cobrança das facturas, o dinheiro é distribuído pelos diferentes Estados, em função dos serviços prestados. Como pode imaginar, estes pagamentos não são efectuados em numerário. Dispomos de um sistema electrónico através do qual enviamos informações e facturamos e cobramos essas informações através dos diferentes bancos acreditados para o fazer em toda a Europa. É desta forma que é executada a função pan-europeia de facturação e cobrança. Não temos conhecimento de quaisquer outros factos relacionados com pagamentos efectuados pelos pilotos ou de outra forma. Os pagamentos têm de ser efectuados ao centro de operações de Bruxelas, pelo menos no caso de facturas regulares.

A segunda pergunta refere-se aos aeroportos que antes funcionavam e que hoje, provavelmente, deixaram de funcionar. Para poderem ser origem ou destino de um voo internacional, os aeroportos têm de ser reconhecidos como aeroportos internacionais pela Organização da Aviação Civil Internacional, ou seja, têm de ser reconhecidos para poder realizar operações internacionais. Esses aeroportos são qualificados e reconhecidos, e é com base nestas premissas que aceitamos ou não um plano de voo. Por exemplo, se um plano de voo faz referência a um aeroporto que não reconhecemos como qualificado porque, para nós, não existe, esse plano de voo não será aceite. Se um operador ou mesmo autoridades militares, no âmbito de operações militares, pretenderem utilizar esse aeródromo, terão de fazê-lo por outros meios, ou seja, como já referi, ao abrigo de regras militares ou no quadro de operações visuais. No entanto, os voos internacionais têm de observar regras internacionais. Os aeroportos têm de estar reconhecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional.

2-023

Boguslaw Rogalski (IND/DEM). – Peço desculpa pelo meu atraso, os engarrafamentos de trânsito em Bruxelas são piores do que o congestionamento dos céus europeus.

Obrigado pela sua interessante descrição do controlo do tráfego aéreo na Europa. Gostaria de fazer uma pergunta sobre a aterragem de aviões na Europa e os destinos dos aviões que fizeram escalas. O Senhor afirmou que os Estados-Membros possuíam informações sobre o controlo do tráfego aéreo semelhantes às que tem o Eurocontrol, mas limitadas ao seu próprio espaço aéreo.

A minha pergunta é a seguinte: de acordo com aquilo que afirmou, se considerarmos que o ponto B de um dado avião que partiu de outro país é a Europa e que o ponto C é o seu destino, sabe de onde o avião partiu inicialmente? Por exemplo, um avião proveniente de Bóston, nos Estados Unidos, que aterre em Bruxelas e cujo ponto C é Nova Iorque?

Aplica-se o mesmo aos Estados-Membros? Os Estados-Membros têm o mesmo nível de conhecimento sobre o local para onde os aviões se dirigem? Talvez o Senhor possa confirmar ou corrigir o meu entendimento desta questão. Se, por exemplo, um avião tiver partido do Afeganistão e aterrar depois na base de Ramstein, na Alemanha, antes de continuar para a Itália, as autoridades de controlo do tráfego aéreo italianas saberiam que o ponto de partida do avião tinha sido o Afeganistão, ou as suas informações apenas diriam respeito ao terceiro país, neste caso, a Alemanha? Se assim fosse, a responsabilidade dos países em causa, ficaria limitada, caso não tivessem qualquer informação sobre o verdadeiro lugar de origem do avião.

Peço-lhe que confirme se o meu entendimento desta questão está correcto.

2-024

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Com certeza que o tráfego rodoviário é por vezes muito pior do que o tráfego aéreo!

A situação na Europa melhorou extraordinariamente nos últimos cinco ou seis anos. Reduzimos os atrasos em 75% desde 1999, ano em que, por uma diversidade de razões, se registou uma crise grave. Mais concretamente, nesse ano, verificou-se uma crise militar nos Balcãs. A situação melhorou extraordinariamente nos últimos anos, mas, ocasionalmente, conhecemos algumas dificuldades, por diversas razões: problemas de segurança, condições meteorológicas e problemas de gestão do tráfego aéreo. Todavia, apenas 13% dos atrasos estão relacionados com a gestão do tráfego aéreo.

Quanto às informações necessárias para que um centro de controlo do tráfego aéreo possa ser operacional, este precisa de conhecer o ponto anterior e o ponto seguinte de uma operação de controlo do tráfego aéreo. Partilhamos as informações que possuímos com os Estados. Conhecemos o ponto anterior à entrada na Europa e o ponto seguinte à saída da Europa. Contudo, a menos que no-lo digam, não sabemos se havia três outros pontos antes da entrada na Europa e não solicitamos essa informação. Se um avião com origem no Afeganistão tiver como destino a Alemanha, essa informação está incluída. As autoridades alemãs sabem perfeitamente que a aeronave descolou do Afeganistão. O que não sabemos é o que aconteceu antes do Afeganistão. Se um avião descolar da Alemanha com destino ao Afeganistão, as autoridades alemãs sabem perfeitamente que a aeronave tem como destino o Afeganistão. A companhia aérea não tem de nos informar do destino seguinte da aeronave. Não sabemos e não fazemos perguntas, porque esses voos decorrem fora do espaço aéreo europeu. Era isto que eu queria dizer.

2-025

Giulietto Chiesa (PSE). – Senhor Presidente, Senhores Deputados, tenho apenas três perguntas.

A minha primeira pergunta: a quem pode o Eurocontrol dar informações? Quem está autorizado a solicitar

informações operacionais ou antigas ao Eurocontrol? Só os governos ou outras organizações, por exemplo, serviços militares, serviços secretos, etc.?

A minha segunda pergunta: o Senhor afirmou que há outros sistemas de controlo do tráfego aéreo para além dos sistemas civis, por exemplo os sistemas militares; estes sistemas de controlo são europeus, isto é, são igualmente abrangentes? Abrangem toda a Europa ou apenas os territórios nacionais?

A minha terceira pergunta: em caso de emergência, que autoridade militar o Eurocontrol contacta para pedir uma intervenção de emergência, por exemplo se um avião for sequestrado? Estou a pensar no exemplo do 11 de Setembro, em que a Administração Federal da Aviação não pôde ou não conseguiu comunicar com os militares e, por isso, os aviões de interceptação não puderam levantar voo. Estou particularmente interessado neste aspecto, porque esses casos estão claramente relacionados com a nossa investigação. Muito obrigado.

2-026

Cecilia Malmström (ALDE). - Não preciso de formular a minha pergunta, já que é idêntica à pergunta do Sr. Chiesa sobre controlo militar.

2-027

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Muito obrigado, Senhor Chiesa, por estas três perguntas sobre o lado militar.

Na primeira, pergunta quem pode receber as informações. Como já referi, as informações pertencem aos 37 Estados membros do Eurocontrol. São os seus proprietários e são eles que as podem requerer. nenhuns serviços especiais as podem requerer; unicamente os representantes dos Estados no Conselho da Organização.

Na sua segunda pergunta, indaga acerca da eventual existência de outros sistemas de controlo do tráfego aéreo. Como já disse, 95% do tráfego aéreo da Europa observa regras civis, normalizadas através da Organização da Aviação Civil Internacional, do Eurocontrol, etc. É verdade que há alguns voos militares, que se realizam sob controlo militar. Isso significa que as autoridades militares têm a responsabilidade de separar essas aeronaves do restante tráfego aéreo. Deste modo, incumbe às autoridades militares velar pela segurança dessas aeronaves que cruzam o espaço aéreo e certificar-se de que estas não utilizam as mesmas rotas que a aviação civil. Esta função é desempenhada por cada Estado, não havendo uma abordagem pan-europeia da mesma.

Neste contexto, é interessante notar que na aviação civil estamos muito mais avançados em matéria de harmonização, não apenas de autoridades, mas também de controlo de dados e de procedimentos. Em todo o mundo são observados os mesmos procedimentos, desde há muito normalizados pela Organização da Aviação Civil Internacional. As operações militares, em contrapartida, são da responsabilidade de cada Estado.

Na sua terceira pergunta, indaga o que aconteceria no caso de uma emergência como o 11 de Setembro. Nesse caso, os americanos notificaram imediatamente o nosso centro do encerramento do seu espaço aéreo. *Em menos de quatro minutos, conseguimos impedir a partida de todos os aviões que descolavam da Europa com destino aos Estados Unidos.* Isto significa que estamos em condições de tomar medidas para evitar determinadas operações, de fornecer orientações às companhias aéreas e de, mediante pedido, sugerir rotas alternativas. Se for necessário contactar as autoridades militares porque um voo com origem numa determinada rota se afigura suspeito, terá de ser o próprio centro de controlo aéreo a comunicar imediatamente esse facto às autoridades militares do Estado em causa.

Vou contar-vos um caso recente. O Eurocontrol, noutra função, controla o tráfego aéreo do espaço aéreo superior dos países do Benelux e de parte da Alemanha. Alguns passageiros de um voo que partira de Amsterdão estavam a comportar-se de forma estranha. O piloto informou um dos nossos controladores aéreos e o controlo do tráfego aéreo contactou, de imediato, as autoridades militares responsáveis pelo espaço aéreo em que a aeronave se encontrava, que, neste caso, eram as neerlandesas. Deste modo, o controlador do tráfego aéreo recebe a informação, nós estudamos uma eventual alteração da rota e, em seguida, após termos procedido a verificações, contactamos as autoridades militares do Estado em causa. Em seguida, é desencadeado um cenário de crise, seguido por operações da NATO, após o que decidimos do eventual encerramento do espaço aéreo e aconselhamos as companhias aéreas a seguirem outras rotas.

2-028

Ignasi Guardans Cambó (ALDE). - Afirmou que não há uma abordagem europeia das operações militares; nesse caso, qual é o papel da NATO no controlo do tráfego aéreo? Quer dizer que a NATO não existe em termos de controlo do tráfego aéreo? Está a falar unicamente sobre Estados-Membros, mas e a NATO? Qual é o papel da NATO?

2-029

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Obrigado por me dar a oportunidade de esclarecer este aspecto. Compreendo que pretende saber, com a sua pergunta, se existe, numa perspectiva militar, algo como um observatório do tráfego pan-europeu, uma base de dados pan-europeia, uma gestão do fluxo pan-europeia. De facto, não sabemos se existe algo de equivalente no lado militar, e o controlo do tráfego aéreo nas operações militares é assegurado por cada Estado-Membro.

2-030

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator – Senhor Aguado, permita-me que lhe agradeça mais uma vez pela sua cooperação.

Eu tinha duas perguntas. Tenho aqui comigo, entre outros dados, os relativos a um voo com o número N379, o qual foi rotulado, por motivos que serão óbvios, o “Guantânamo Express”. Esses dados revelam que este voo, antes de aterrar no Porto (Portugal) em 30 de

Outubro de 2003, fez escalas em Amman, Cabul e Bagdad.

Estes são dados que o Senhor nos forneceu. Acontece, como o Senhor diz, que as informações básicas facultadas incluem as escalas imediatamente anteriores e seguintes.

Contudo, temos registos de voo com toda a história desses voos. Gostaria que o Senhor me explicasse como é possível termos a lista completa dos destinos desses voos, incluindo os não europeus. Essa informação também está em poder dos Estados-Membros. Por outras palavras, as autoridades portuguesas sabiam – como nós agora sabemos – que o dito voo, antes de chegar ao Porto, fez escala em Amman, Cabul e Bagdad.

A minha segunda pergunta é: qual é a sua opinião sobre a Convenção de Tóquio? Esclareço os senhores deputados de que se trata de uma convenção relativa aos crimes cometidos a bordo de um avião.

O artigo 4º da dita convenção refere-se especificamente aos casos em que as autoridades nacionais podem fiscalizar o que se está a passar a bordo de um avião.

Poderia dar-nos o seu parecer e o seu conselho sobre o organismo internacional que nos pode ajudar a entender em que casos este artigo e esta convenção podem ser aplicados e a que voos?

2-031

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Antes de responder às duas perguntas, gostaria de esclarecer a anterior, relativa à NATO. Apesar de a NATO ter, certamente, outras funções, eu estava a referir-me, mais uma vez, às realidades do controlo do tráfego aéreo no contexto europeu e da armazenagem de dados a nível europeu, sendo precisamente isso que nós julgamos não existir no domínio militar: é a nível nacional que os sistemas e procedimentos de controlo militar operam.

Isto não significa que a NATO não tenha outras funções de segurança e coordenação, as quais não estão ligadas às funções específicas que mencionei.

Em relação às duas perguntas colocadas imediatamente depois pelo senhor deputado Fava, estávamos, evidentemente, a referir-nos às informações sobre os planos de voo que, num certo sentido, podem ser consideradas obrigatórias: os dados sobre os pontos de origem e de destino. Em alguns casos, estes dados também incluem pontos de origem e de destino anteriores e posteriores, mas esses elementos do plano de voo não são obrigatórios e as companhias e operadores aéreos têm todo o direito de os omitir.

O que pretendo dizer é que – tendo em conta a natureza muito substancial das informações que possuímos – são as informações obrigatórias que devemos tratar como realmente fiáveis. As relativas às etapas anteriores são informações que obtivemos, de algum modo, mas que

não são obrigatórias: uma companhia aérea cartografou uma rota e comunicou-a na totalidade.

Sempre que a rota seja totalmente comunicada, cada centro de controlo será responsável por uma parte da mesma e tomará, portanto, conhecimento dessa parte. Os Estados membros do Eurocontrol terão as mesmas informações que nós – isto é, as mesmas informações que vos comunicámos.

2-032

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – Se me permitem usar da palavra, gostaria de fazer notar que as informações inscritas nos registos de voo a que o Senhor se referiu, no caso do voo para o Porto, com dados sobre todos os aeroportos anteriores por onde passou, são as mesmas que estavam na posse das autoridades portuguesas quando o avião chegou. Por outras palavras, elas sabiam, como nós sabemos, que o avião tinha estado anteriormente na Jordânia, no Afeganistão e no Iraque.

2-033

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – O voo a que se refere – com diferentes destinos e origens – não tinha obrigatoriamente de nos ser comunicado, mas recebemos essa informação, que vos transmitimos. No caso da comunicação aos Estados de actividades operacionais, estes não recebem quaisquer informações acerca das origens e destinos anteriores das aeronaves, embora possam ter acesso às informações do Eurocontrol, enquanto membros da organização. Deste modo, por razões operacionais, não necessitarão das duas ou três origens anteriores ou dos três últimos destinos. É por este motivo que o sistema informa automaticamente esses Estados-Membros apenas do último ponto anterior e do primeiro ponto seguinte, embora a informação seja acessível aos Estados-Membros, enquanto membros da Organização.

No que respeita à Convenção de Tóquio, é difícil dizer qual seria a organização ideal para controlar e abordar no caso de serem cometidas infracções a bordo. Esta situação pode dar azo a inúmeras interpretações jurídicas, nomeadamente no que respeita a casos como o que estão a apreciar neste momento. Em primeiro lugar, há que avaliar de que forma a Convenção de Tóquio se aplica aos casos que estão a investigar. Em segundo lugar, resta saber qual a organização a abordar. Não faz parte da esfera das nossas responsabilidades, que são a segurança, a eficácia e o impacto ambiental.

2-034

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – Senhor Presidente, mais uma pergunta sucinta: os voos que aqui nos preocupam, principalmente, não são voos regulares ou turísticos para os quais eu poderia fazer uma reserva na agência de viagens: estão sujeitos a procedimentos diferentes. Uma pergunta técnica a este respeito: se um voo regular partir de Santiago do Chile, por exemplo, voar via Buenos Aires e fizer uma escala, os passageiros já entram a bordo em Santiago com Frankfurt como destino. A informação que o Eurocontrol recebe, então, inclui automaticamente os três aeroportos: Santiago, Buenos Aires e Frankfurt? Ou poderia Santiago ser omitido?

DV\649728EN.doc

2-035

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Referiu-se aos passageiros. Nós não sabemos quem são os passageiros.

2-036

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – Um voo normal – da Lufthansa por exemplo – parte de Santiago do Chile, faz uma escala em Buenos Aires – uns passageiros desembarcam, outros entram a bordo – e depois chega a Frankfurt. O Eurocontrol sabe então, automaticamente, que o voo teve origem em Santiago do Chile ou apenas, por exemplo, que ele veio de Buenos Aires? Ou seria a informação sobre Santiago opcional?

2-037

Bogusław Rogalski (IND/DEM). – Eu gostaria de esclarecer uma pergunta apresentada pelo senhor deputado Fava, uma vez que poderá ser muito importante para nós.

O Senhor disse que havia informações disponíveis sobre as várias escalas efectuadas por um dado avião. Um Estado-Membro pode pedir o registo de voo de um determinado avião. A minha pergunta é: até onde remontam os dados inscritos no registo de voo de qualquer avião? Este aspecto poderá ser muito importante para nós porque, se pudermos examinar os registos de voo de um dado avião, ao longo de um período considerável (por exemplo, dois meses ou mais), poderíamos verificar exactamente onde esse avião esteve. Até onde remontam os vossos registos?

2-038

Victor Aguado, Director-Geral, Eurocontrol. – Voltando ao voo com duas origens diferentes antes de entrar no espaço aéreo europeu, a informação de que dispomos é a da origem mais recente. A companhia aérea não é obrigada a informar-nos da paragem anterior a essa. Por exemplo, num voo proveniente de Santiago do Chile com destino a Frankfurt, via Buenos Aires, a informação de que dispomos é de que o voo é proveniente de Buenos Aires com destino a Frankfurt. Isto não implica que as companhias aéreas e os operadores não comuniquem a totalidade da rota, como referiu o senhor deputado Fava. Diferentes pontos de origem e de destino são identificados na apresentação de um ficheiro de planificação completo. Contudo, por razões operacionais, apenas necessitamos de conhecer a origem e o destino das aeronaves.

Quanto às informações de que dispomos, os Estados membros têm acesso a todas as nossas informações; conservamos essas informações durante cinco anos, ao longo dos quais os Estados membros podem aceder-lhes. Repito que, para se ter uma ideia clara do que se passa na Europa, temos a Europa, uma origem e um destino dentro e fora da Europa e, por vezes, são-nos fornecidas mais informações, sem carácter obrigatório.

2-039

Presidente. – Senhor Aguado, muito obrigado, a intervenção foi muito interessante e as suas respostas têm grande utilidade para o nosso trabalho.

2-040

Troca de pontos de vista com o Sr. Martin Scheinin, Relator Especial das Nações Unidas

2-041

Presidente. – Vamos prosseguir com a nossa ordem do dia.

Dou a palavra ao Senhor Martin Scheinin, relator especial da ONU para a promoção e a protecção dos direitos humanos na luta contra o terrorismo.

O Sr. Martin Scheinin, foi designado relator especial pela então Comissão das Nações Unidas para os Direitos Humanos em 2005; está encarregado da promoção e da protecção dos direitos humanos e das liberdades fundamentais no contexto da luta contra o terrorismo, o que se inscreve perfeitamente no quadro do nosso próprio mandato enquanto Comissão TDIP.

Professor de Direito na Universidade de Abo, na Finlândia, ocupou diversos cargos académicos e publicou numerosos artigos relacionados com a protecção dos direitos humanos. Trabalha também em estreita colaboração com a Alta-Comissária para os Direitos Humanos, Louise Harbour, que esperamos acolher numa das nossas próximas reuniões.

2-042

Muito obrigado, Senhor Scheinin, por ter aceite o nosso convite. É um prazer tê-lo connosco. Convido-o a proceder à sua exposição e a, em seguida, responder às perguntas que lhe forem colocadas.

2-043

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Senhor Presidente, o meu mandato como Relator Especial das Nações Unidas para a promoção e a protecção dos direitos humanos e das liberdades fundamentais no contexto da luta contra o terrorismo é relativamente recente e, actualmente, encontramos-nos em pleno processo de transição da anterior Comissão para os Direitos Humanos para o Conselho dos Direitos Humanos. Não obstante, o Conselho assumiu todos os mandatos da anterior Comissão e está a apreciar qual será a melhor forma de prosseguir com o sistema de procedimentos especiais.

O meu mandato foi estabelecido pela Resolução 2005/80 da Comissão para os Direitos Humanos e possui determinadas características específicas que gostaria de salientar desde já. O meu mandato é complementar em relação a procedimentos previamente existentes, e eu sei que estiveram em contacto com o meu colega Professor Manfred Novak, que foi relator especial para a questão da tortura. O seu mandato era mais específico e mais focalizado, enquanto o meu é mais abrangente e considera as medidas de luta contra o terrorismo a um nível sistémico, frequentemente através da legislação.

Estou especialmente instruído pela Resolução da Comissão para não duplicar os trabalhos de outros procedimentos, mas para os acompanhar e, se possível, coordenar e cooperar com eles, bem como para me concentrar em áreas não cobertas pelos mandatos existentes.

DV\649728EN.doc

Neste contexto, quero abordar um domínio específico com relevância para o trabalho desta comissão, nomeadamente uma dimensão da protecção jurídica existente na União Europeia contra práticas como a extradição não judicial e a detenção secreta, acompanhada de voos realizados contra a vontade da pessoa. Refiro-me ao novo acordo de extradição entre os Estados Unidos e a União Europeia, concluído em 2003. Este acordo de extradição aguarda, actualmente, aprovação e ratificação por parte da maioria dos parlamentos nacionais dos Estados-Membros da UE.

Dado tratar-se de uma área não abrangida por nenhum dos mandatos existentes na área dos Direitos Humanos da ONU, concentrei-me neste assunto, tendo, a este propósito estabelecido alguns contactos, nomeadamente com o Coordenador da Luta Antiterrorista da União Europeia, Gijs de Vries.

O problema jurídico que se me coloca neste contexto é o artigo 12º do novo acordo de extradição UE-EUA e as correspondentes alterações dos acordos de extradição bilaterais entre países da UE e os Estados Unidos. De acordo com a disposição do acordo geral, que substitui os acordos bilaterais, quando não existem acordos bilaterais ou quando os acordos bilaterais não têm uma disposição relativa a transferências, segundo o artigo 12º, relativo a transferências, um “Estado-Membro pode autorizar o transporte através do seu território de uma pessoa entregue aos Estados Unidos da América por um Estado terceiro, ou pelos Estados Unidos da América a um Estado terceiro”. Importa notar que o título desta disposição é “Trânsito” e que a mesma é aplicável a qualquer pessoa que esteja a ser entregue. Deste modo, não há qualquer obrigação explícita de que estas condições de trânsito se apliquem à extradição, na acepção jurídica do termo: entregar alguém para ser presente a julgamento ou entregar alguém para cumprir uma pena.

Embora o nº 1 do artigo 12º refira a possibilidade de um Estado-Membro autorizar esse trânsito, o nº 3 do mesmo artigo refere, explicitamente, que “não é necessária autorização quando for utilizado o transporte aéreo e não estiver prevista nenhuma aterragem no território do Estado de trânsito”. Isto significa que a ratificação e a entrada em vigor do acordo constituirão a base jurídica para o trânsito dos Estados Unidos da América através do território dos países da UE sem qualquer autorização específica, desde que não aterrem nesses países. Se se verificarem aterragens imprevistas, estas ficam sujeitas a um procedimento sumário, regulado no nº 3 do artigo 12º.

Como compreenderão, a ratificação em curso de um acordo deste tipo suscita grande apreensão, sobretudo tendo em conta as assaz preocupantes informações sobre voos de entrega que utilizam o espaço aéreo da UE, aeroportos da UE e território da UE. Foi por este motivo que encetei contactos com instituições da UE, incluindo o Coordenador da Luta Antiterrorista da União Europeia. Em 17 de Julho de 2006, recebi uma resposta

PE 384.326v01-00

do Sr. de Vries, em que este assume claramente a posição de que esta disposição relativa ao trânsito – artigo 12º do acordo entre a União Europeia e os Estados Unidos da América sobre extradição – pode ser utilizada como base jurídica para o trânsito unicamente no caso de uma extradição ter sido concedida aos Estados Unidos da América ou a um Estado-Membro por um Estado terceiro. Esta é uma interpretação mais contextual do que textual do artigo 12º. Dado que o acordo, no seu conjunto, é aplicável à extradição, em sentido formal, o argumento é o de que aquela disposição não pode extravasar o âmbito geral de aplicação do acordo.

O Sr. de Vries prossegue: “Esta disposição nunca pode ser utilizada com base jurídica para a concessão de autorização de trânsito a uma pessoa que tenha sido objecto de uma extradição não judicial por um Estado terceiro”. Partilho da posição do Sr. de Vries acerca da forma como esta disposição do novo acordo de extradição UE-EUA deve ser interpretada no contexto geral do acordo. Contudo, é preocupante observar que nada nos *travaux* públicos aponta para esta interpretação e que, até agora, as informações que obtive sobre os procedimentos nacionais de ratificação revelam claramente que ao nível dos procedimentos parlamentares nacionais ou dos preparativos governamentais não houve qualquer interesse em clarificar o âmbito de aplicação do artigo 12º. É importante que a vossa comissão preste atenção a este assunto e suscite preocupação quanto à futura entrada em vigor do acordo de extradição UE-EUA, apelando a algum tipo de acção colectiva por parte da UE, a fim de esclarecer que o âmbito de aplicação do artigo 12º nunca poderá extravasar o âmbito geral de aplicação do acordo, ou seja, a extradição formal.

Enquanto preparava esta reunião, recebi uma pergunta, aparentemente colocada por um ou vários membros desta comissão, à qual me pediam para responder, se possível, no decurso da minha alocução inicial. A pergunta prende-se com a questão das confissões obtidas sob tortura e com a sua admissibilidade como prova em tribunal. A principal resposta a esta pergunta é a de que é o direito nacional que regula a questão da admissibilidade das provas. Fazendo uma distinção muito grosseira entre países de direito consuetudinário e países de direito civil, os países de direito civil permitem, normalmente, a livre avaliação das provas e a livre ponderação da avaliação das provas pelos tribunais. Não têm regras estritas em matéria de provas admissíveis, e os tribunais estão disponíveis para ouvir argumentos sobre as razões pelas quais um determinado elemento de prova não deve ser considerado ou deve ser pouco valorizado, enquanto nos países de direito consuetudinário é muito mais frequente haver regras estritas que excluem determinadas formas de prova.

Está é a regra principal, mas há duas importantes alterações, decorrentes do direito internacional. Em primeiro lugar, a tortura constitui um caso especial. O artigo 15º da Convenção contra a Tortura prevê a clara obrigação jurídica para os Estados parte de providenciarem para que qualquer declaração que se

prove ter sido obtida pela tortura não possa ser invocada como elemento de prova num processo, salvo se for utilizada contra a pessoa acusada da prática de tortura, para provar que a declaração foi feita.

É importante saber que, sendo limitado, na medida em que se aplica unicamente à tortura, a provas obtidas sob tortura ou a informações obtidas sob tortura, o âmbito desta disposição é simultaneamente abrangente, na medida em que se aplica à tortura não apenas do réu – a pessoa acusada de um crime - mas de qualquer pessoa susceptível de fornecer informações, que, se obtidas sob tortura, não poderão ser utilizadas como prova num processo.

Assim, enquanto os países de direito consuetudinário possuem regras sobre exclusão de provas em diversos casos, a disposição supramencionada da Convenção contra a Tortura limita-se à tortura, mas proíbe de forma clara e estrita a utilização de informações obtidas sob tortura como prova. Nestas circunstâncias, quando a questão se limita à tortura, a resposta é que, na Convenção contra a Tortura, dispomos de uma base jurídica clara, que integra a legislação aplicável em muitos países, no âmbito de uma obrigação internacional, mesmo para os países que a não integraram.

A segunda resposta decorrente do direito internacional é a de que há aspectos de um julgamento imparcial relacionados com a admissibilidade das provas. Há dois tratados gerais sobre direitos humanos que foram ratificados por todos os Estados-Membros da União Europeia: a Convenção Europeia sobre Direitos Humanos e o Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos, que não incluem regras explícitas sobre provas admissíveis ou inadmissíveis. Possuem estruturas diferentes, mas o nº 3, alínea g), do artigo 14º do PIDCP dispõe que ninguém pode ser forçado a testemunhar contra si próprio ou a confessar-se culpado. Isto significa que não apenas as informações obtidas sob tortura, mas também as informações obtidas sob qualquer outra forma de pressão exercida sobre os acusados, não poderão ser utilizadas como prova, na medida em que tal constituiria uma violação das garantias de julgamento imparcial previstas no nº 3, alínea g), do artigo 14º do Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos.

A Convenção Europeia sobre Direitos Humanos não tem uma disposição equivalente ao nº 3, alínea g), do artigo 14º do PIDCP, pelo que devemos concentrar-nos na disposição geral relativa à presunção de inocência, ou seja, no nº 2 do artigo 6º dessa convenção. O Tribunal Europeu dos Direitos Humanos interpretou esta disposição sobre a presunção de inocência como uma protecção contra mecanismos inaceitáveis de obtenção de provas. Refiro-me, nomeadamente, ao processo de Heaney e McGuinness contra a Irlanda, em que foi sublinhado que a acusação deve conseguir provar as suas acusações sem utilizar provas obtidas com recurso a métodos coercivos ou repressivos contrários à vontade do acusado. Com é evidente, isto cobre, *grosso modo*, a mesma área que a pressão ou força, na acepção do nº 3,

alínea g) do artigo 14º do PIDCP. Abrange não só a tortura, mas também uma gama mais vasta de provas, quando obtidas do próprio acusado, na medida em que constituem uma violação das garantias de julgamento imparcial, por não respeito da presunção de inocência. O nº 1 do artigo 48º da Carta dos Direitos Fundamentais da UE consagra uma garantia comparável.

Quanto a outros mecanismos das Nações Unidas que tratam da questão específica das entregas e dos voos extraordinários, posso remeter-vos para o trabalho dos órgãos de acompanhamento do tratado, sobretudo para as recentes observações finais do Comité contra a Tortura e do Comité dos Direitos Humanos sobre os relatórios das Nações Unidas divulgados já este ano e para os trabalhos mais duradouros dos órgãos de acompanhamento do tratado sobre este assunto, incluindo um processo contra a Suécia – Agiza contra a Suécia – decidido pelo Comité contra a Tortura.

Para vossa informação, espera-se que o Comité dos Direitos Humanos tome num futuro muito próximo uma decisão sobre outro caso relativo a uma entrega da Suécia ao Egipto. É do domínio público que este processo se encontra perante o Comité dos Direitos Humanos e que os pormenores do mesmo foram tratados fora do contexto do procedimento de queixa, que, enquanto tal, é confidencial.

Como referi, o Professor Manfred Novak, na qualidade de relator especial para a tortura, lidou com este assunto por diversas vezes. No âmbito do meu mandato, cooperei com ele em algumas cartas endereçadas a governos. Posso mencionar um caso concreto de deportação de dois cidadãos iemenitas – um da Indonésia, através da Tailândia e da Jordânia, para o Iémen, e o outro da Jordânia para o Iémen – em que nos dirigimos, eu e o Professor Novak, aos governos pertinentes, incluindo o dos Estados Unidos, a propósito dos pormenores dos casos. Não há indicação de que, nestes casos, o território dos Estados Unidos tenha sido visitado.

2-044

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – Senhor Presidente, Senhores Deputados, desejo agradecer ao Senhor Scheinin. Gostaria de realçar vários incidentes que envolvem, sobretudo, o Governo britânico, porque estamos prestes a realizar uma visita ao Reino Unido, que nos deverá permitir entender alguns pormenores relativos à política de luta contra o terrorismo desse país, e vários incidentes que também dirão provavelmente respeito à protecção dos direitos humanos das pessoas acusadas, os alegados terroristas.

No tocante à questão da tortura, suspeitamos que alguns países europeus, incluindo o Reino Unido, partilharam informações secretas resultantes de interrogatórios realizados sob tortura por outras autoridades. Por exemplo, o antigo embaixador britânico Craig Murray disse à nossa comissão que tinha informado o seu governo do facto de que as informações fornecidas no Uzbequistão aos serviços secretos dos EUA e da Grã-Bretanha eram frequentemente obtidos sob tortura.

A resposta que recebeu do Foreign Office foi de que, como a tortura não fora directamente ordenada nem praticada por funcionários do Governo britânico, se considerava que as informações assim obtidas no Uzbequistão podiam ser utilizadas. Eu gostaria de ter a sua opinião sobre esta questão que, evidentemente, é susceptível de diferentes interpretações.

Também gostaria de saber a sua opinião sobre uma notícia publicada nos últimos dias, também sobre a protecção dos direitos humanos no contexto da luta contra o terrorismo: vários jornais noticiaram que os Estados Unidos ofereceram às autoridades do Reino Unido a entrega de nove pessoas que estiveram detidas durante quatro anos, sem julgamento, em Guantánamo, e que eram de diferentes nacionalidades, mas todas tinham residido anteriormente no Reino Unido. Ao que parece, o Reino Unido recusou-se a aceitá-las, dizendo que não tinham qualquer direito jurídico a regressar, uma vez que eram residentes e não cidadãos, ignorando o facto de estes nove detidos terem estado presos durante quatro anos em condições destituídas das mínimas garantias jurídicas. Também gostaria de ouvir que avaliação faz deste incidente, caso se prove que é verdadeiro.

A minha terceira pergunta diz respeito à sua visita ao Reino Unido, em Novembro do ano passado: o Senhor fez várias perguntas ao Governo britânico sobre o programa extraordinário de entrega de prisioneiros. Pode dizer-nos que respostas recebeu e se foram satisfatórias? Obrigado. 2-045

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Agradeço ao senhor relator a pertinência das perguntas formuladas. A questão das informações partilhadas e da suspeita de que determinadas informações são obtidas com recurso à tortura é, naturalmente, uma questão muito delicada, porque, por um lado, temos o disposto no artigo 15º da Convenção contra a Tortura, que refere situações em que se prove que determinadas informações foram obtidas pela tortura, e, por outro, no caso das informações partilhadas, que podem ou não resultar de tortura, temos uma zona cinzenta, na medida em que há suspeitas, mas não provas de que houve recurso à tortura.

Se se tratasse de provas a utilizar contra o réu, as regras suplementares ajudariam, no sentido em que seria possível estabelecer a existência de coacção, na acepção da disposição relativa à presunção de inocência ou à disposição pertinente do PIDCP. Contudo, se é uma questão proveniente de terceiros, o que é bastante habitual quando as informações são partilhadas, devemos aplicar as regras gerais sobre o direito de proceder ao exame cruzado de testemunhas utilizadas em tribunal, de modo a que este tipo de informações secretas obtidas por terceiros eventualmente com recurso a tortura possa ser contestado pelo réu num processo penal, simplesmente mediante a menção da possibilidade de tais informações terem sido obtidas com recurso a tortura e a insistência na possibilidade de interrogar, ou mandar interrogar, a pessoa que forneceu as informações perante o tribunal, que poderá então avaliar se as informações foram prestadas voluntariamente.

Tudo isto significa que, muito provavelmente, a utilização deste tipo de informações veiculado através dos serviços de informações em processos judiciais é muito limitada, nomeadamente em processos penais. Não abordei, na minha alocação inicial, a questão da utilização de informações noutros tipos de situações, como a prevenção de actos terroristas. Haveria muito mais flexibilidade se se recorresse aos serviços de informação igualmente para obter informações. A este propósito, limito-me a dizer que, para efeitos do estabelecimento da culpa penal, muito provavelmente essas informações não teriam uma relevância permissível aceitável em sistemas jurídicos que tenham em conta os direitos humanos, quer se trate de sistemas de direito consuetudinário, quer se trate de sistemas de direito civil.

Quanto à pergunta sobre o regresso de detidos em Guantánamo e a eventual recusa de os acolher, a principal regra do direito internacional continua a ser a de que um estrangeiro, mesmo depois de um período de residência, não tem qualquer direito subjectivo ou individual de retomar a sua residência no país em que anteriormente residia. Um parte da resposta prende-se com a avaliação de cumplicidade – se o Reino Unido esteve, de alguma forma, implicado nos acontecimentos que conduziram à detenção arbitrária da pessoa em Guantánamo, como afirmam as entidades ligadas aos direitos humanos, durante vários anos. Se se verificasse ter havido cumplicidade, haveria a correspondente obrigação de protecção, a fim de pôr termo a essa forma de detenção arbitrária.

Em relação a outras situações, poderá existir uma obrigação residual, em razão, unicamente, dos laços existentes. Podem prender-se com a protecção da vida privada e familiar ou ainda com um pedido de asilo ou de protecção humanitária válido, no âmbito do qual o Reino Unido deveria ter sido o último país seguro para a pessoa em causa e este país deveria ter observado determinadas obrigações nos termos do direito dos refugiados, em sentido lato, cobrindo igualmente a protecção humanitária e não simplesmente a instituição específica do asilo.

Quanto às perguntas que coloquei ao Governo do Reino Unido durante as minhas consultas iniciais em Londres, em Novembro do ano passado, prendiam-se com extradições não judiciais e com a utilização de aeroportos e do espaço aéreo britânicos. As respostas foram muito então vagas e resumiram-se à negação de qualquer envolvimento das autoridades britânicas. Muito aconteceu desde Novembro do ano passado, pelo que estarão disponíveis novas informações, que permitirão formular perguntas mais concretas.

Uma resposta importante que recebi dizia respeito ao acordo de extradição UE-EUA; tinha perguntado se, na interpretação do Governo britânico, o artigo 12º, relativo ao trânsito, legalizava a prática da extradição não judicial. Já nessa altura o Governo britânico tinha uma interpretação clara de que essa disposição só poderia ser

aplicada no âmbito de processos de extradição formais; assim, embora a disposição refira o trânsito de “uma pessoa”, o Governo britânico considerava, e muito bem, na minha opinião, que a mesma só seria aplicável no âmbito de processos de extradição formais entre os Estados Unidos da América e países terceiros.

2-046

Jas Gawronski (PPE-DE). - Senhor Scheinin, quero agradecer-lhe as suas valiosas informações e opiniões, que são muito claras e nos são muito úteis. Como pode imaginar, ouvimos muitos testemunhos de pessoas que foram sujeitas a tortura, o que, em muitos casos, foi triste e comovente. Contudo, por vezes ainda temos muitas dúvidas.

Gostaria de fazer-lhe uma pergunta que pode parecer um pouco pessoal, mas não é. É muito difícil definir tortura. Eu sei que está definida nos tratados – ainda que não muito bem – O que lhe quero perguntar é se, por vezes, no seu trabalho, sente dificuldade em determinar se um tipo de comportamento constitui ou não tortura. Considera que um determinado comportamento pode ser tortura para algumas pessoas e não para outras? Estou a falar de um tipo de tortura muito “leve”. Por exemplo, o Presidente Bush está a tentar redefinir o conceito de tortura do seu ponto de vista, do ponto de vista americano. Qual é a sua opinião sobre esta questão?

2-047

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Senhor Presidente, há diversas escolas de pensamento no mundo dos direitos humanos quanto à importância de estabelecer uma fronteira entre a tortura e outras formas de tratamento cruel, desumano ou degradante. Essas diferentes escolas de pensamento seguem, parcialmente, diferentes fontes de direito. Admito, sem reservas, que, para a interpretação e a aplicação da Convenção das Nações Unidas contra a Tortura é importante definir esta fronteira, na medida em que algumas disposições são aplicáveis exclusivamente à tortura, enquanto outras se aplicam igualmente em caso de tratamento desumano e degradante.

Além disso, quando lidamos com um país que não é parte em nenhum dos tratados internacionais em matéria de direitos humanos e argumentamos que existe uma norma *jus cogens* que é vinculativa em todos os Estados, pode ser importante que essa norma *jus cogens* seja o mais clara e precisa possível e se restrinja à tortura, não abrangendo o tratamento desumano e degradante.

Contudo, na maior parte das situações, *inclusive* no que respeita a todos os Estados-Membros da UE, penso que essa questão é menos importante, na medida em que entre os tratados ratificados se contam a Convenção Europeia sobre Direitos Humanos e o Pacto Internacional sobre os Direitos Cívicos e Políticos, que, nos seus artigos 3º e 7º, respectivamente, proíbem, em termos absolutos, não só a tortura como todas as formas de tratamento desumano ou degradante, bem como, no caso do PIDCP, de tratamento cruel.

Já fui membro do Comité das Nações Unidas para os Direitos Humanos, que é o órgão de acompanhamento do Pacto Internacional sobre os Direitos Civis e Políticos. No âmbito desse comité, não sentimos necessidade de estabelecer uma distinção entre tortura e outras formas de tratamento desumano, cruel e degradante. Considerávamos mais importante chamar reiteradamente a atenção dos Estados para o facto de ser igualmente proibida qualquer forma de tratamento desumano, cruel ou degradante, mesmo durante estados de emergência. Aderi a esta escola de pensamento devido à minha própria experiência, e continuo a pensar que esta deve ser a principal mensagem. Os esforços no sentido de redefinir a tortura não adiantam, porque, seja qual for a definição, os casos limite serão considerados tratamento desumano, degradante ou cruel, que é igualmente proibido, mesmo em estados de emergência e contra suspeitos de terrorismo.

Da experiência adquirida no exercício do meu mandato, posso, não obstante, referir as experiências que tive durante a minha visita à Turquia e as minhas entrevistas com detidos, quer condenados por crimes terroristas, quer acusados de crimes terroristas. Como é evidente, perguntei, em entrevistas privadas, se a pessoa em causa havia sido torturada. Pude observar que, em regra geral, as pessoas estão em condições de identificar se foram ou não sujeitas a tortura física; contudo, quando uma pessoa referiu que tinha sido sujeita a tortura psicológica, penso que, neste caso, a avaliação subjectiva fracassa muitas vezes.

A definição de tortura inclui a tortura psicológica, mas são necessários critérios objectivos e a avaliação dos factos na sua globalidade. A opinião subjectiva da pessoa em causa não é decisiva para determinar se um comportamento deve ser considerado tortura psicológica. Naturalmente, também não é decisiva no que respeita à tortura física, mas, neste caso, a avaliação ditada pelo senso comum está, normalmente, muito mais próxima da verdade do que nos casos de tortura psicológica.

2-048

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – Senhor Presidente, uma maneira possível de definir a tortura consistiria em experimentar em cada pessoa os métodos que ela diz não caberem na definição de tortura. Poderíamos esperar para ver o que ela teria para dizer sobre o assunto depois de passar por um tal tratamento. Seria um estudo de caso de primeira classe. Estou a colocar esta questão de uma forma deliberadamente cínica, porque em relação ao trabalho infantil também costumávamos ter definições que sugeriam que uma criança indiana era muito mais resistente do que uma criança italiana ou alemã. Tudo isso é relativo. Se quisermos abrir uma caixa de Pandora a respeito do conceito de tortura, podemos, já agora, levar a coisa até ao fim. Cada Estado poderia voltar a decidir o que lhe apetecia fazer. Seria um regresso à Idade Média e poderíamos ver instrumentos de tortura medievais em vários castelos da Alemanha ou outro país, a Espanha, por exemplo. Depois, poderíamos redefinir o conceito. Considero que começarmos a redefinir a tortura novamente é um jogo muito perigoso,

DV\649728EN.doc

embora muitos Estados consideram que são livres de tomar as suas próprias decisões a esse respeito.

Voltando aos prisioneiros de Guantánamo Bay. Na Alemanha, temos o caso de Murat Kurnaz. Como sabemos, já em 2002 o Governo alemão recebeu uma oferta, confidencial, com vista ao seu regresso, ainda que sujeito a uma condição que o Governo Federal disse não poder ser cumprida: nomeadamente que ele deveria estar sob vigilância 24 horas por dia. O mesmo se aplica também às pessoas que deverão ser agora reenviadas para a Grã-Bretanha. Também nesse caso, o Governo dos EUA está a sujeitar o seu regresso a um acordo no sentido de manter essas pessoas sob uma vigilância constante, para que não possam ir a lado nenhum sem serem acompanhados pelos serviços secretos; diz-se que também lhes poderiam ser atribuídos guarda-costas. É aceitável dizer que estas pessoas estão a ser libertadas e ainda assim não lhes dar liberdade? Vários artigos de imprensa citam afirmações do Governo britânico, segundo as quais este não veria motivos para considerar essas pessoas como sendo tão perigosas. Além disso, as autoridades britânicas não estão equipadas do ponto de vista logístico para se encarregar de nove pessoas e vigiá-las de dia e de noite, a fim de garantir que mais nada poderá acontecer. Qual é o ponto de vista da sua instituição a este respeito? Sem dúvida que é admissível impor tais condições, mas fará realmente sentido impô-las? Ou trata-se apenas de uma forma de as autoridades dos EUA evitarem encetar um processo legítimo e apenas fingir libertar estas pessoas sem, na realidade, as libertarem? Qual é a sua opinião sobre este assunto?

2-049

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Senhor Presidente, no contexto dos processos de direito penal, em que alguém é suspeito e acusado de um crime, deve, naturalmente, ser bem acolhida, numa perspectiva de direitos humanos, a substituição da prisão preventiva por restrições menos pesadas, como termo de residência, ordens de controlo, obrigação de apresentação regular na polícia e até vigilância 24 horas por dia, eventualmente associadas à proibição de sair de casa durante a noite.

Mas o problema que se coloca é o seguinte: o que acontece se uma pessoa *não* é acusada de um crime e não foi intentado um processo? Durante quanto tempo podem estas medidas ser aplicadas com base num alegado risco para a segurança?

No contexto do terrorismo, este fenómeno não é novo, há casos antigos, por exemplo, no Comité para os Direitos Humanos – um com a Suécia e outro, mais recente, com França -, em que pessoas julgadas pelas autoridades por risco para a segurança foram objecto de determinadas medidas. Essas medidas podem ser temporárias e podem basear-se num risco real de a pessoa em causa constituir uma ameaça para os direitos e a segurança das outras pessoas. Além disso, deve, naturalmente, correr um processo para pôr termo a estas restrições à liberdade.

PE 384.326v01-00

Deste modo, existe uma fronteira importante a passar. Em algum momento, essas medidas deixariam de ser meras restrições ao direito à privacidade ou à liberdade de circulação para passarem a equivaler a uma detenção. Por exemplo, a prisão domiciliária é uma forma de detenção, enquanto a proibição de sair de casa durante cinco horas por noite ainda poderá ser considerada uma restrição à liberdade de circulação. Se ultrapassarmos essa fronteira e adotarmos medidas equivalentes à privação da liberdade, teremos de aplicar as regras aplicáveis à prisão preventiva. Deste modo, os processos devem correr com celeridade, e a necessidade de manter as pessoas em prisão preventiva até ao julgamento deve ser regularmente avaliada. Se não atravessarmos essa fronteira, continuamos a ter direito a um julgamento num prazo razoável, mas podemos ser um pouco mais flexíveis em relação ao período de aplicação das restrições.

Estou actualmente a abordar este tema no contexto de um estudo específico sobre a legislação anti-terrorista australiana, que me ocupa desde há vários meses e que aborda igualmente as ordens de controlo e a forma por que estas são aplicadas na Austrália. Acabámos de receber observações do Governo sobre uma versão provisória do relatório, pelo que espero que a sua versão final seja divulgada dentro em breve.

2-050

Sophia in 't Veld (ALDE). - Eu sou a pessoa que lhe apresentou a pergunta escrita. Quero agradecer-lhe a sua resposta e aprofundar um pouco a mesma pergunta, de modo a ser mais específica.

Todos recordamos as declarações do Presidente Bush sobre a existência de campos de detenção secretos. Todos ficámos chocados com essas declarações. O Presidente Bush anunciou que, apesar de, actualmente, não haver prisioneiros nesses centros, o programa não vai terminar. Portanto, esses centros podem continuar a ser utilizados. O Conselho, ou seja, os Estados-Membros, reuniu há dez dias e não chegou sequer a acordo quanto a uma declaração a condenar esta prática. No entanto, divulgou uma muito leve condenação, sob a forma de comunicado de imprensa, em se afirma que o Conselho não aprova os centros de detenção secretos nem determinados métodos de interrogação.

Parece muito provável que os Estados Unidos continuem a interrogar pessoas nestes locais secretos. É muito provável que os países europeus continuem a utilizar as informações obtidas nesses centros. Não sou juristas, portanto, estou com certeza a utilizar mal a gíria, mas, se o compreendi bem, não só a tortura é ilícita, como também o são certas formas de coacção, como disse. Por outras palavras, parece-me, enquanto não jurista, que as informações que os americanos conseguem são obtidas de forma ilícita e que os governos da UE continuarão a utilizar essas informações. Neste contexto, gostaria de saber se os Estados-Membros estão igualmente a cometer algum tipo de infracção.

2-051

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Senhor Presidente, a resposta é muito clara, se se tratar de informações obtidas com recurso a tratamento desumano, cruel ou degradante ou a coacção contra a pessoa e se as informações em causa forem utilizadas como prova contra a mesma pessoa. Nesse caso, é claramente inadmissível à luz dos direitos gerais em matéria de direitos humanos, mas, se se tratar de informações trocadas por autoridades de informação e vigilância que apontem, por exemplo, para o risco de um futuro ataque terrorista, as regras já são mais ambíguas, mais flexíveis, no que respeita à utilização dessas informações para esse efeito – medidas de prevenção de eventuais ataques terroristas.

Pessoalmente, considero que não existe uma proibição estrita da utilização de informações cuja fonte é questionável ou mesmo ilícita para essa finalidade específica. Neste contexto, um problema concreto de interpretação seria colocado pelo termo “processo” no artigo 15º da Convenção contra a Tortura: “ (...) não possa ser invocada como elemento de prova num processo”.

Considero improvável que medidas destinadas a prevenir actos de terrorismo se possam integrar nessa noção, pelo que nem mesmo o artigo 15º da Convenção contra a Tortura cobre a utilização de informações secretas para prevenir actos de terrorismo. Naturalmente, isto não significa que as informações devam ser tomadas à letra ou consideradas verdadeiras, mas, não obstante, se se tratar de informações classificadas que apontem numa determinada direcção, podem desencadear medidas por partes das autoridades de segurança de outro país.

A questão da manutenção de centros de detenção secretos por parte dos Estados Unidos é muito problemática e assenta no pressuposto de que os Estados Unidos, em operações fora do seu território, não são obrigados a respeitar a legislação em matéria de direitos humanos. Nós, na qualidade de especialistas em direitos humanos, não estamos de acordo. Tanto o Comité contra a Tortura como o Comité dos Direitos Humanos afirmaram, explicitamente, discordar desta posição, esperando-se que os Estados Unidos cumpram, de boa fé, as suas obrigações em matéria de direitos humanos. Contudo, é essa a construção jurídica com base na qual as autoridades dos Estados Unidos continuam a proclamar que a legislação em matéria de direitos humanos não os proíbe de manter pessoas secretamente detidas fora do seu território. Se a legislação em matéria de direitos humanos for aplicável, trata-se de uma situação de detenção ilícita, em violação, no mínimo, do direito de liberdade e de alguma forma outras disposições, nomeadamente a proibição de tratamento desumano ou cruel.

Por último, a questão de saber se os Estados-Membros da União Europeia estão em infracção deve ser abordada de forma diferente, consoante exista alguma forma de participação, colusão ou envolvimento em actos que conduzam à detenção secreta. Portanto, se, em algum

estádio, tiver havido envolvimento de um país da UE na detenção ou na transferência da pessoa, a questão dever ser abordada de forma diferente. Se partirmos do princípio de que as obrigações em matéria de direitos humanos são aplicáveis extraterritorialmente, não depende da participação de funcionários de países da UE: ainda que prestada fora do respectivo território nacional, esta participação constituiria uma infracção às suas obrigações em matéria de direitos humanos.

2-052

Raül Romeva i Rueda (Verts/ALE). – Tenho duas perguntas. A primeira é relativa ao último aspecto que referi: que grau de responsabilidade ou co-responsabilidade deve ser assumido por um país que foi utilizado como base operacional para eventuais violações dos direitos humanos ou torturas perpetradas noutros países (isto é, as violações não tiveram lugar nesse país, mas sabe-se que as equipas que perpetraram os actos utilizaram esse país – neste caso, um Estado-Membro da UE – como base operacional, chegando e partindo do seu território por diversas vezes)? Que grau de responsabilidade considera que o país em causa deverá assumir?

A minha segunda pergunta tem um carácter mais informativo: o Senhor pode explicar de forma um pouco mais específica que medidas foram tomadas – nos casos em que se provou que as informações foram obtidas por meio de tortura – para agir judicialmente contra os autores (e quando digo “autores” refiro-me não só aos que perpetraram materialmente os actos, mas também à cadeia de comando responsável por esses actos)? Por outras palavras, em que casos concretos (e digo isto porque temos muitas vezes a impressão de que a responsabilidade é apenas uma questão de autoria material dos actos, ideia contrariada pelo facto de o próprio Presidente Bush ter reconhecido que eles se produziram), em que grau e até que nível – se esses casos concretos tiverem sido provados – foi a responsabilidade assumida? E até que ponto o Senhor considera que essa responsabilidade deveria ser assumida?

2-053

Martin Scheinin, Relator especial da ONU. – Senhor Presidente, quanto à última pergunta, não há qualquer limite para a cadeia de responsabilidade, que nos pode conduzir ao topo. Contudo, o ónus da prova incumbe à acusação. Deve ser provado que existiu um envolvimento intencional dos superiores que deram as ordens ou, no mínimo, aceitaram, com conhecimento de causa, que determinadas instruções que deram poderiam conduzir à tortura ou a outros comportamentos criminosos proibidos. Enquanto tal, qualquer nível hierárquico pode ser objecto de procedimento penal e de condenação.

A noção de “envolvimento”, presumivelmente de países da UE, unicamente mediante conhecimento passivo resultante da recepção de informações dificilmente pode ser considerado envolvimento. Pode implicar a responsabilidade de protestar, quer directamente pela pessoa, quer por intermédio do seu governo, através dos

canais diplomáticos, mas eu não diria que aponte para envolvimento, enquanto tal, na violação dos direitos humanos.

Contudo, há graus de actos ou omissões que são abrangidos pela noção de conduta e que acarretam a responsabilidade do Estado por uma violação dos direitos humanos. Os artigos sobre a responsabilidade do Estado, sobre os quais a Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas se debruçou longamente, são bastante claros quanto ao facto de também a omissão passiva poder constituir “conduta”, para desencadear a responsabilidade do Estado. Por conseguinte, a aprovação tácita por passividade é muito mais do que mero conhecimento e pode implicar a responsabilidade de todos os Estados envolvidos: não só aqueles cujos agentes estiveram activamente envolvidos na tortura, mas também aqueles que participaram numa operação comum militar, chamemos-lhe assim, e, tendo conhecimento do que se estava a passar, toleraram sem protestar. Esta pode ser uma forma de conduta a que se aplicam as regras da responsabilidade do Estado e que, simultaneamente, responsabiliza o outro Estado pela violação dos direitos humanos.

2-054

Frieda Brepoels (PPE-DE). – Senhor Presidente, muito obrigada pelos esclarecimentos tão interessantes, mas ainda tenho algumas perguntas. Numa notícia de imprensa publicada no dia 7 de Setembro, o Senhor queixou-se que a definição do conceito de terrorismo na legislação antiterrorista da Jordânia, recentemente adoptada, era muito vaga e também do facto de os tribunais militares serem os únicos com jurisdição sobre os casos de terrorismo nesse país. A Jordânia também esteve activamente envolvida na extradição de suspeitos de terrorismo para os EUA e, é claro, sabemos que os próprios EUA não são contrários à tortura. A minha pergunta é, por conseguinte: que avaliação geral faz o Senhor desta cooperação com os Estados Unidos e da duvidosa reputação da Jordânia em matéria de direitos humanos?

Uma segunda pergunta refere-se, concretamente, à definição de terrorismo. Gostaria de saber que progressos se fizeram no que respeita à formulação de uma definição aceitável de terrorismo. Considero que isso é muito urgente. Voltámos a constatar, por exemplo no caso Swift, que o conceito de terrorismo é utilizado para obter informações – nesse caso de carácter financeiro, sobre operações financeiras. Em que pé estão as coisas neste momento?

Uma terceira pergunta é a seguinte: enquanto relator, visitou, realmente, vários países, incluindo os Estados Unidos. No final da sua declaração, afirmou que tinha recebido confirmação ou garantias de que não tinham sido feitas visitas ao território da União Europeia. Posso concluir, assim, desta afirmação que também não obteve quaisquer informações sobre a possível existência de campos de detenção secretos na Europa Oriental?

2-055

Martin Scheinin, *Relator especial da ONU*. – Senhor Presidente, quanto à última pergunta, a garantia diz respeito ao envolvimento do Reino Unido. Não era uma declaração geral sobre o território da União Europeia. Definitivamente, eu não diria que não houve detenções secretas nem extradições não judiciais. De acordo com as informações disponíveis, é muito credível e muito provável que estas coisas tenham acontecido. Não sei se continuam a acontecer, mas, pelo menos, temos um número de casos suficiente, incluindo testemunhos directos de prisioneiros de Guantánamo libertados, que demonstra que o território europeu foi utilizado ou, pelo menos, não existe uma explicação credível alternativa para determinadas sequências de acontecimentos. Eu não penso que algo do que eu disse possa ser interpretado como eu estando a assumir a posição de que nada se passou.

Quanto à definição de terrorismo, a questão é tratada de forma bastante exaustiva no meu relatório para o Comité dos Direitos Humanos, que foi apreciado pelo novo Conselho das Nações Unidas para os Direitos Humanos na semana passada. Nesse relatório, defendo a posição de que, para evitar abusos da noção de terrorismo para justificar violações dos direitos humanos, seria muito desejável que existisse uma definição rigorosa e exaustiva de terrorismo acordada a nível internacional. Só então, quando estivesse claro o que se entende por terrorismo, poderia a comunidade internacional legitimamente instar os Estados a tomarem medidas eficazes contra o terrorismo. Actualmente, encontramos com frequência na situação contrária, em que a comunidade internacional, incluindo o Conselho de Segurança das Nações Unidas, apela à tomada de medidas eficazes contra o terrorismo, mas sem definir o termo, criando uma situação que possibilita uma utilização abusiva da noção de terrorismo para, por exemplo, estigmatizar a oposição política, movimentos religiosos, aspirações autonómicas das minorias, etc. -, coisas que não são, de todo, terrorismo. Esta situação é muito preocupante e a melhor forma de a solucionar seria uma definição rigorosa e exaustiva de terrorismo acordada internacionalmente.

Contudo, ainda lá não chegámos, pelo que a resposta tem duas vertentes. Em primeiro lugar, nós, na esfera dos direitos humanos, precisamos de pensar o que entendemos por terrorismo. Eu sublinho sempre que o terrorismo é, antes do mais, uma escolha de tácticas, uma escolha de meios moralmente inaceitáveis para atingir um fim, que pode ou não ser legítimo. Os fins não são importantes, porque o que está em causa é a escolha dos meios, a escolha das tácticas, que incluem o ataque a alvos civis, a violência mortal ou extrema contra a população em geral ou contra segmentos da população ou, especificamente, o crime de tomada de reféns, que está definido como crime terrorista, mesmo que decorra sem recurso à violência. Deste modo, se a definição de terrorismo não perder de vista a escolha dos meios, podemos controlar a utilização da noção de terrorismo, mesmo na ausência de uma definição acordada internacionalmente.

A segunda parte da resposta é que a legislação em matéria de direitos humanos oferece garantias - frequentemente garantias processuais - contra o abuso da noção de terrorismo. Neste contexto, aquilo que nós, na esfera dos direitos humanos, temos de fazer é exigir a estrita observância do princípio da legalidade, incluindo dos elementos de precisão do direito penal - que definem todos os elementos do crime em textos jurídicos acessíveis e rigorosos -, bem como definir as penas na legislação, e nunca aplicar retroactivamente o direito penal. Estas são formas de controlar o abuso de definições nacionais de terrorismo. Estas definições são incompletas e não escamoteiam a necessidade premente de uma definição exaustiva internacionalmente acordada, mas, pelo menos para já, podemos apreciar todas as definições nacionais de terrorismo e verificar se passam o teste.

Foi formulada uma pergunta sobre a Jordânia. Objectivamente, desenvolvi algum trabalho com a Jordânia, mas não o suficiente para efectuar uma avaliação exaustiva. Enderecei à Jordânia, pelo menos, uma carta relacionada com casos individuais e não obtive qualquer resposta. Está a ser discutida a possibilidade de incluir a Jordânia numa lista de países a que gostaria de efectuar uma visita oficial na qualidade de relator especial, mas nada está ainda decidido.

Na sua pergunta fazia referência ao papel dos tribunais militares; é uma posição consensual no âmbito do direito dos direitos humanos que a jurisdição dos tribunais militares se deveria limitar aos militares. Assim, o facto de civis serem julgados por tribunais militares é, por si só, uma violação do direito a um julgamento imparcial. Do mesmo modo, os processos contra militares podem conter violações dos direitos humanos, por exemplo, se o tribunal militar não garantir a imparcialidade, a competência e a independência do tribunal em questão. Por exemplo, se os juízes são hierarquicamente superiores um ao outro ou à pessoa que exerce as funções de procurador, estamos perante uma clara infracção à regra de imparcialidade, mesmo que os tribunais militares julguem apenas militares. Portanto, os tribunais militares não estão, enquanto tal, em violação da legislação em matéria de direitos humanos; contudo, tanto a sua composição como o facto de julgarem civis podem conduzir à violação da regra da imparcialidade do julgamento.

2-056

Proinsias De Rossa (PSE). – Muito obrigado, Senhor Scheinin, pelas suas respostas tão elucidativas. De facto, muitas das questões que eu pretendia formular foram-lhe já apresentadas.

Pretendo voltar aos seus comentários sobre o acordo entre a União Europeia e os Estados Unidos da América em matéria de extradição, em que manifestou preocupações sobre a falta de clareza do artigo 12º. Não sei se tem mais preocupações sobre outros aspectos, em especial, deste acordo. Também, quando diz que as preocupações que manifestou podem ser ultrapassadas através de uma acção colectiva da União Europeia, que

acção específica tem em mente que possamos realizar a este nível?

Como último ponto, gostaria de perguntar se, do seu ponto de vista, as convenções existentes relativas a tortura e a tratamentos desumanos e degradantes, assim como a extradição ou a entrega, inibem a capacidade de um Estado para garantir a segurança dos seus cidadãos. Entendo que não, mas, do seu ponto de vista enquanto perito nesta área, pode afirmar-se que os tratados e as convenções existentes são um obstáculo? Penso que é impossível compreender como uma pessoa detida numa prisão e mantida incógnita dois ou três anos pode ter informações sobre futuros ataques terroristas. É simplesmente inacreditável.

2-057

Martin Scheinin, Relator especial das NU. – Senhor Presidente, muito obrigado por me dar a oportunidade de responder a estas perguntas. No que se refere ao acordo entre a União Europeia e os Estados Unidos da América em matéria de extradição, a minha maior preocupação é o artigo 12º, relativo à transferência. Perguntou se eu tinha outras preocupações. Antes de ser relator especial das Nações Unidas, ao fazer parte da rede de peritos independentes da UE sobre direitos fundamentais, ajudei a preparar um comentário temático relacionado, numa perspectiva mais ampla, com a questão da luta contra o terrorismo na zona da UE, tendo aí expressado outras preocupações relativas a esse acordo. Referem-se essencialmente à imprecisão com que, nos termos do acordo, é tratada a questão da pena de morte.

Esta imprecisão resulta das posições muito diferentes que a UE e os EUA, partes no Tratado, têm quanto à pena de morte, não sendo possível a coexistência do melhor dos dois mundos. Todavia, não penso que exista um perigo real na aplicação do Tratado que comprometa a posição aceite da UE e dos respectivos Estados-Membros, também reflectida na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Porém, em caso algum pode uma pessoa ser entregue ou extraditada para os Estados Unidos se enfrentar o risco de pena de morte.

Em termos do texto, a imprecisão pode constituir uma preocupação, mas não vejo um perigo real. Contudo, penso que o artigo 12º, sobre a transferência, pode ser utilizado para legitimar práticas de extradição não judicial. Penso, portanto, que há necessidade de actuação por parte dos Parlamentos nacionais, clarificando as condições em que é aprovado o acordo, assim como uma actuação colectiva antes de este entrar em vigor, por exemplo, de forma a que, antes da sua entrada em vigor, exista alguma forma de memorando de entendimento, ou outros documentos complementares, assinado pelo Governo dos Estados Unidos e a UE, clarificando que o artigo 12º é aplicável apenas no que se refere aos procedimentos formais de extradição, que se encontrem no âmbito de outras disposições do mesmo acordo, e não uma cláusula independente sobre o trânsito de qualquer pessoa.

Finalmente, quanto à pergunta sobre se os tratados em matéria de direitos humanos constituem, por vezes, um obstáculo à luta eficaz contra o terrorismo, a Assembleia Geral das Nações Unidas adoptou recentemente uma estratégia na luta contra o terrorismo. Como parte dessa estratégia, tomou claramente a posição, assumida anteriormente por muitos outros, de que a protecção dos direitos humanos não é apenas uma parte obrigatória de qualquer estratégia contra o terrorismo, mas é também uma condição prévia para a eficácia dessa luta. Só através da protecção e do respeito pelos direitos humanos poderá haver uma perspectiva a longo prazo que conduza a um sucesso, também a longo prazo, na luta contra o terrorismo, assim como no tratamento de situações que a ele dão origem. Isto é uma abstracção, mas também uma questão de princípio.

A um nível mais prático, pode existir um problema se nem a legislação internacional, como quadro, nem a legislação penal nacional, como quadro, estiverem completas. Refiro-me à situação de países que não podem, por razões de direitos humanos, deportar um estrangeiro que é claramente, com motivos justificados, suspeito de um crime de terrorismo, mas, apesar disso, não pode ser devolvido ao seu país, ou a outro país que o solicite, por haver, por exemplo, risco de tortura. Nessas situações, a solução seria uma jurisdição universal, para que os nossos países pudessem acusá-lo e puni-lo.

No mundo real, uma jurisdição universal não é, em si mesma, a chave, já que seria sempre difícil obter provas suficientes que fundamentassem a culpa criminal para além de qualquer dúvida razoável. Deste modo, temos de confiar no Tribunal Penal Internacional que, no âmbito do Estatuto de Roma, conseguiu finalmente desenvolver um acervo de legislação penal internacional genuíno, em que os serviços são constituídos nos termos da legislação internacional, em que existe um tribunal internacional que pode acusar e punir e em que existem também normas sobre a obtenção de provas, a nível internacional, o que é claramente vinculativo para todos os países que são parte no Estatuto de Roma.

Isto é um modelo, um ideal, que mostra que as eventuais limitações que advêm da impossibilidade de um país de deportar pode ser, em princípio, colmatada – embora ainda seja necessário percorrer um longo caminho – a partir da tipificação dos crimes de terrorismo, adequadamente definidos, como uma nova categoria, no âmbito da jurisdição do Tribunal Penal Internacional. Até lá, temos de confiar nas normas residuais que temos em matéria de jurisdição internacional na nossa legislação penal nacional.

2-058

Cecilia Malmström (ALDE). – Senhor Scheinin, muito obrigado pelas suas explicações e por nos informar sobre estas questões. Tenho algumas perguntas.

Tem criticado indirectamente as novas leis aprovadas, na semana passada, pelo Congresso dos EUA, em matéria de tribunais militares e de tortura. Para além do que já disse, gostaria de fazer mais algum comentário? Poderia ser-nos útil.

Em segundo lugar, referindo-se ao que o Senhor de Rossa disse, mencionou que, quando se trata de prevenção, existe uma certa flexibilidade no que refere às condições em que podem ser utilizados tratamentos desumanos e até tortura. É possível justificá-la com a prevenção, com uma prova de que a prevenção serviu para evitar determinado crime? Ou basta aceitar a palavra? Esta situação está sujeita a legislação ou a práticas nacionais?

Finalmente, o seu mandato sobrepõe-se parcialmente ao nosso, na medida em que também nós pretendemos descobrir a verdade, determinar como vamos interpretar o artigo 12º, verificar onde ocorreram violações, etc. Tem a intenção de que as suas conclusões venham a conduzir a algumas recomendações? Referiu que fez recomendações à Assembleia Geral das Nações Unidas no tocante a algumas medidas nacionais e internacionais nesta matéria, com vista à prevenção, assim como a interpretações. Ser-nos-ia útil também conhecê-las..

2-059

Martin Scheinin, Relator especial das NU. – Senhor Presidente, começo pelo último ponto. O meu mandato é um mandato amplo no âmbito dos direitos humanos e contra o terrorismo, o que seria impossível se não fosse complementar de outros procedimentos existentes. Mas conduz normalmente a recomendações, pelo que apresento um relatório, uma vez por ano, à Assembleia Geral das Nações Unidas e, uma vez por ano, ao Conselho dos Direitos do Homem das Nações Unidas. Em cada relatório são tratados determinados temas e apresentadas recomendações.

Precisamente ontem, a Organização das Nações Unidas apresentou o meu relatório à Assembleia Geral, o qual será apreciado no fim deste mês, em Nova Iorque. Nesse relatório, fiz algumas recomendações relativas à protecção da liberdade de reunião e de associação na luta contra o terrorismo e, nesse contexto também, ao desenvolvimento de procedimentos justos e claros para a elaboração de um registo e a eliminação neste de entidades terroristas. Assim, há um conjunto de recomendações em perspectiva.

No meu próximo relatório para o Conselho, planeio abordar dois temas e apresentar as respectivas recomendações. Um trata da questão do uso da definição de perfis raciais ou étnicos como parte de medidas antiterroristas e os problemas relativos à não discriminação. O outro tema a abordar nesse relatório é a questão de saber se os ataques suicidas, como forma de terrorismo, constituem desafios específicos em relação aos direitos humanos e se não será necessário modificar algumas normas existentes, com vista a enfrentar estes desafios específicos.

Tanto quanto penso, não tenho em apreciação nenhum relatório especificamente dirigido ao mandato da vossa comissão e concluído com recomendações. É sobretudo no trabalho específico com um país que acabo por lidar com esta questão, uma vez que, ao analisar a legislação e

a prática contra o terrorismo de um determinado país, chega-se também às questões relativas a detenções secretas, entregas, etc.

A segunda pergunta estava relacionada com a utilização de informações dos serviços secretos na prevenção de ataques terroristas. Claro que nada do que eu disse deve ser entendido como legitimação da tortura. Trata-se simplesmente de uma questão de saber se a utilização dessas informações é ou não ilegal.

As informações dos serviços secretos são sempre obscuras e a arte daqueles é combinar diversas peças de informação e, a partir daí, fazer previsões sagazes e tomar as medidas adequadas. Assim, é da natureza das coisas que não pode haver regras claras sobre aquilo que é ou não informação relevante, no contexto da recepção e análise das informações dos serviços secretos. Mas deve permanecer muito claro que este tipo de informações não pode ser usado para qualquer outro fim, nomeadamente com o objectivo de empreender investigações criminais relacionadas com acontecimentos sem ligação directa. As informações dos serviços secretos deste tipo não constituem fundamento para ouvir uma pessoa na qualidade de terrorista, nem uma entidade enquanto organização terrorista. Assim, as informações dos serviços secretos devem ser usadas como parte do conjunto amorfo e ambíguo das informações, com base nas quais a acção é decidida.

A primeira pergunta está relacionada com a minha crítica indirecta à recente legislação dos Estados Unidos da América. Claro que há temas problemáticos e questões que exigem observações críticas mas, neste momento, não estou em posição de fornecer mais do que certas perspectivas, certas regras empíricas. Aceitar um compromisso com a tortura através de uma redefinição não ajuda. As comissões militares têm muitas falhas no que se refere às garantias de julgamentos justos e mantém-se a recusa dos Estados Unidos em aplicar os tratados internacionais sobre direitos humanos, quando actuam fora do seu território. Isto constitui em parte o cerne da questão, nomeadamente quanto ao tipo de procedimentos susceptíveis de serem estabelecidos em Guantánamo e quanto à questão de esses procedimentos satisfazerem os requisitos de um julgamento justo.

2-060

Ana Maria Gomes (PSE). – Voltando ao Reino Unido, se analisarmos a lista de voos que temos, verificamos que existe um tráfego intenso entre os aeroportos do Reino Unido e vários outros aeroportos, incluindo o de Misratah, na Líbia. Isto é particularmente evidente a partir de Outubro de 2003. Até mais ou menos essa altura, a Líbia era um país claramente inserido na lista de Estados terroristas, sob sanções, nomeadamente por parte do Reino Unido, e pelo conjunto da comunidade internacional, aplicadas no âmbito do Conselho de Segurança. Admitindo que possa vir a refazer a sua inocência em termos de armas de destruição maciça, não o fará certamente em termos de direitos humanos, nem em termos de Estado de Direito, nem possivelmente em termos de terrorismo.

Como avalia a Líbia? Já foi feita uma pergunta acerca da Jordânia, mas a Líbia é um caso particularmente interessante. Penso que, no quadro das nossas visitas, quando nos deslocarmos ao Reino Unido, seria muito interessante descobrir a explicação para todo este tráfego entre os aeroportos do Reino Unido e o de Misratah, na Líbia.

A minha segunda pergunta: ONG e outras organizações salientaram que existem casos de crianças e menores também detidos em Guantánamo e eventualmente em outras prisões secretas. Recentemente, houve um caso que chamou a atenção do público. Um cidadão canadiano, que alegadamente passou no aeroporto português de Santa Maria, havia sido detido, com 17 anos, no Afeganistão e foi levado para Guantánamo, tendo sido torturado, etc. Diz que ainda tem um irmão em Guantánamo, que para aí foi levado aos 14 anos e ainda aí se encontra. Como qualificaria a natureza das actividades criminosas que envolvem tortura e detenção arbitrária, sem um processo independente, especialmente quando estão de facto envolvidas crianças?

A minha terceira pergunta: no caso particular que referi, de Abdul Rahman Khadr, agora com 22 anos e que afirma ter passado no aeroporto português de Santa Maria, está registado que ele disse ter concordado em colaborar com a CIA como espião. Foi submetido a tortura e a outros tratamentos degradantes. O facto de alguém admitir a colaboração retira a natureza de actividade criminosa à sua detenção arbitrária, prisão, etc.? Diminui, de qualquer forma, a responsabilidade das autoridades públicas envolvidas numa situação destas?

Concordar em colaborar após sujeição a tortura é um padrão que se vê surgir em algumas das vítimas que vimos porque, é claro, pretendem que a tortura acabe. Mas, neste caso particular, era um jovem, o filho de um colaborador próximo de Osama bin Ladin e ele queria mesmo colaborar. Há alguma diferença?

Finalmente, a minha última pergunta: mencionou o recurso ao Tribunal Penal Internacional, na falta de outras jurisdições. O meu país é um caso claro em que a Constituição torna directamente aplicáveis no direito nacional as normas legais internacionais em matéria de direitos humanos, pelo que os serviços do Ministério Público, se têm conhecimento de algum tipo de crime, devem actuar. Contudo, nos casos em que isto não acontece, como se pode recorrer ao Tribunal Penal Internacional? Estará esse recurso ao alcance de qualquer entidade – do Secretário Geral das Nações Unidas, da Assembleia Geral, de um parlamento como o nosso – atendendo a que há centenas de casos como este?

2-061

Martin Scheinin, *Relator especial das NU*. – Senhor Presidente, vou começar pela Líbia. Os antecedentes da Líbia em matéria de direitos humanos são muito problemáticos, incluindo questões relacionadas com a tortura e envolvimento em actos de terrorismo em outros locais. Assim, é muito perturbador ver que certos países

européus confiam na palavra da Líbia, por exemplo, sob a forma de garantias diplomáticas, aceitando simplesmente a promessa de que a pessoa não será torturada. O Professor Novak colocou frequentemente a questão das garantias diplomáticas – incluindo provavelmente também perante vós – tomando uma posição muito firme segundo a qual essas garantias apenas equivalem ao conhecimento indirecto da existência e da utilização sistemática de tortura num determinado país.

Na perspectiva da legislação geral em matéria de direitos humanos, o ponto principal é que é proibido enviar alguém para enfrentar a tortura ou qualquer outra forma de tratamento desumano, cruel e degradante, sempre que exista um perigo real dessa conduta. Este perigo real é pouco atenuado pelas garantias diplomáticas, cuja natureza é diplomática e não vinculativa.

Mas, para além disto, não estudei muito o caso da Líbia e não desejo dizer mais nada.

Em segundo lugar, os menores em Guantánamo e noutros sítios constituem, evidentemente, uma categoria específica, no sentido em que existem normas específicas nos tratados internacionais em matéria de direitos humanos relativos à detenção de crianças, incluindo a detenção usada como último recurso. Elas estipulam que deve haver formas específicas de julgamento e formas específicas de punição que tenham em consideração a idade da pessoa. Trata-se claramente de uma violação desses princípios se não for feita esta distinção, se as crianças forem tratadas como adultos, para efeitos de detenção, e houver grandes atrasos na sua apresentação a julgamento. Além disso, manter menores e adultos juntos na mesma instituição, constitui também uma violação dos direitos humanos face às normas de segregação, que estão por exemplo contidas no artigo 10º do Pacto Internacional sobre os Direitos Cívicos e Políticos.

Fez-me uma pergunta sobre uma pessoa que concordou em colaborar com a CIA, mas que, apesar disso, se tornou vítima de tortura e de detenção. Nesse tipo de situação, não há justificação para tortura, tratamento desumano e degradante ou detenção arbitrária: a pessoa deve ser tratada exactamente da mesma forma que as outras, no respeito pelas normas básicas sobre direitos humanos. Outra coisa é, ao concordar em ser recrutado para o serviço de um determinado Estado, tornar-se, nesse sentido, um funcionário público e obter eventualmente informações confidenciais. Devem existir procedimentos legais válidos contra essa pessoa se ela violar os seus deveres, por exemplo, se fornecer informações confidenciais a terceiros. Mas normalmente esses procedimentos seriam de natureza disciplinar ou até de natureza criminal, não autorizando tortura, tratamento desumano ou detenção arbitrária durante anos sem julgamento. Claro que não há relação entre aquelas duas situações.

A última pergunta está relacionada com o Tribunal Penal Internacional. Quando o mencionei anteriormente,

referia-me à possibilidade remota de incluir novos crimes no âmbito da sua jurisdição, nomeadamente crimes de terrorismo claramente definidos. Estamos muito longe disso. Neste momento, é verdade que os Estados territoriais podem apresentar casos aos serviços do Ministério Público e este pode actuar com base em qualquer informação que detenha, mas apenas relativamente a crimes que já foram sujeitos à jurisdição do Tribunal Penal Internacional: crimes de guerra, crimes contra a humanidade e genocídio.

Pode haver exemplos em que um acto de terrorismo constitua um crime contra a humanidade e outros em que algumas medidas contra o terrorismo dirigidas a um segmento da população – por exemplo, grupos étnicos – constituam um crime contra a humanidade. Mas, em geral, aquilo a que assistimos actualmente – um grande número de indivíduos oriundos de diversos países, todos com antecedentes diferentes, sujeitos a detenções arbitrárias prolongadas sem julgamento – dificilmente poderia classificar-se como crime contra a humanidade, que cairia sob a jurisdição do Tribunal Penal Internacional. Assim, esse caso tem ainda de ser objecto de prova.

2-062

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – Senhor Presidente, Senhores Deputados, desejo agradecer ao Senhor Scheinin e assegurar-lhe que as informações que hoje forneceu e descreveu serão utilizadas, designadamente, na apresentação de propostas: as informações, as propostas e os pedidos que incluiremos no nosso relatório terão certamente em conta as suas preocupações.

Tenho uma última pergunta relativa às inspecções que o Senhor pediu permissão para fazer em muitos países. Muitos deles ainda não lhe responderam: entre estes países incluem-se Estados-Membros da União Europeia, países candidatos ou países associados? Obrigada.

2-063

Martin Scheinin, *Relator especial das NU*. – Senhor Presidente, a pergunta do relator relacionada com visitas a países pelo relator especial das Nações Unidas.

Não solicitei qualquer visita a um Estado-Membro. Nos primeiros meses do meu mandato, estive envolvido num diálogo com o Reino Unido mas, pelo menos até agora, não se traduziu numa visita oficial a um país. Pudemos interagir sob a forma de consultas preliminares e de perguntas e respostas escritas. Agradeço a colaboração do Governo do Reino Unido.

Como referi, tinha uma visita de país à Turquia, cujas conclusões são do domínio público e espero que o relatório completo, atrasado pela transição do Conselho para os Direitos do Homem para Comissão dos Direitos do Homem, seja em breve divulgado.

Tenho algumas ideias de prosseguir com determinados Estados-Membros da UE, em parte porque o meu mandato abrange também a identificação de boas práticas. Assim, há situações de países da UE, com uma

história genuína e traumática de terrorismo, que conseguiram desenvolver um quadro capaz de mostrar aos outros como lidar adequadamente com os riscos do terrorismo e não escorregar para violações dos direitos humanos. Portanto, aguardo a possibilidade de realizar este tipo de visita, mas pode haver também outras ocasiões. Podem existir ainda acusações de violações dos direitos humanos num Estado-Membro da UE e então, claro, será agendada uma visita ao país por outras razões..

2-064

Presidente. – Muito obrigado, Senhor Scheinin, por todas as informações que nos prestou, assim como pelas suas exposições e respostas tão claras.

2-065

Boguslaw Rogalski (IND/DEM). – Gostaria de suscitar uma série de questões relacionadas com a visita da nossa comissão à Polónia.

Temos uma lista de pessoas que irão debater connosco e que serão ouvidas na reunião. Se possível, gostaria que esta lista fosse alargada. Há dois dias, obtive informações e o nome de pessoas que nos poderiam ajudar significativamente a determinar certos factos relativos à aterragem de aviões americanos no nordeste da Polónia.

Permiti que explique esta questão sucintamente. A pessoa em causa é o Sr. Adam Krzykowski, um jornalista da televisão polaca que fez cinco programas sobre o tema das aterragens de aviões da CIA na Polónia e a alegada existência de prisões secretas. Decisivamente, conseguiu confirmar a aterragem de um avião americano. Esta confirmação pode ser encontrada nos registos da polícia das fronteiras em Kętrzyn, no nordeste da Polónia. Ele também tem a gravação de uma conversa com o porta-voz para a imprensa da polícia das fronteiras, Major Roman Krzemiński, que confirmou esta informação. Tem, igualmente, informações sobre quem estava a bordo do avião em causa.

Perdoem-me, mas só obtive estas informações há dois dias e é por isso que as quero apresentar e propor a adição de novos intervenientes na reunião, nomeadamente o jornalista da TVP, Sr. Krzykowski, e o Major Roman Krzemiński, porta-voz da polícia das fronteiras, a quem a gravação diz respeito e que parece estar na posse de informações importantes.

2-066

Presidente. – Muito obrigada pela sua colaboração. Dispomos algum tempo até à visita da nossa delegação à Polónia, pelo que podemos fazer alguns ajustamentos. Como de costume, o programa final será fixado na reunião de coordenadores e todo o apoio e colaboração que nos possa prestar serão da maior utilidade.

(A reunião é encerrada às 12h30m)