

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

QUINTA-FEIRA, 23 DE NOVEMBRO DE 2006

4-003

PRESIDÊNCIA: SARAH LUDFORD

(A reunião tem início às 15H10)

4-004

Troca de pontos de vista com Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany, na Polónia

4-005

Presidente. – *(EN)* Boa tarde, minhas Senhoras e meus Senhores. Antes de mais, gostaria de transmitir o pedido de desculpas do nosso presidente, Carlos Coelho, por não poder participar nesta reunião devido a compromissos inadiáveis em Portugal. Pediu-me, por isso, para o substituir, sendo para mim uma honra atender ao seu pedido.

A sessão desta tarde será dedicada essencialmente a uma troca de pontos de vista com Mariola Przewłocka. Assim, dou as boas-vindas à senhora Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szymany, na Polónia. Representou o proprietário do aeroporto entre 2001 e 2005, ou seja, assumiu, durante esse período, a direcção do aeroporto. Antes de exercer esse cargo, geria empresas agrícolas na região da Masúria. Talvez tenham interesse em saber que a senhora Przewłocka é a testemunha que aparece, com o rosto dissimulado, no filme do *Canal Plus* ‘A guerra secreta da CIA na Europa’ que foi exibido no final da nossa reunião do dia 2 de Outubro. Recebemo-la hoje em Bruxelas e não há duas semanas em Varsóvia, porque pensáramos que nos bastariam as declarações dos dois gerentes do aeroporto que participaram no encontro em Varsóvia. Todavia, como esses depoimentos se revelaram de certo modo contraditórios, foi decidido convidar a terceira gerente, a senhora Przewłocka, para uma troca de pontos de vista com a nossa comissão.

Senhora Przewłocka, seja muito bem-vinda. Muito lhe agradeço por ter aceite o nosso convite. Pensei que talvez pudesse esclarecer-nos um pouco sobre as suas funções no aeroporto e sobre experiências que tenha vivido nesse contexto. Penso que essa informação nos seria muito útil.

4-006

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – *(PL)* Senhora Presidente, gostaria de explicar resumidamente as funções que desempenhei no aeroporto de Szczytno-Szymany. Como já referiu, trabalhei lá de 2001 a 2005.

De 2001 até Janeiro de 2003, chefiar o departamento técnico, ocupando-me das questões técnicas do aeroporto, incluindo a manutenção das pistas e de outras instalações do aeroporto.

Em 2003, fui nomeada directora do aeroporto e, simultaneamente, representante legal do respectivo proprietário. É tudo para já.

Agradeço que me coloquem agora as vossas questões.

4-007

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – *(IT)* Senhora Presidente, permita-me apresentar os meus reconhecidos agradecimentos à senhora Przewłocka por ter acorrido de muito longe a esta audição que, como referiu a presidente, é importante para nós, porque permite completar o quadro das informações de que dispomos sobre o aeroporto de Szymany, bem como sobre os respectivos procedimentos operacionais durante o período em que a senhora Przewłocka exerceu funções operativas e de gestão no aeroporto.

Gostaria de fazer algumas perguntas, sobretudo relativamente ao procedimento adoptado quando da aterragem de aeronaves do tipo *Gulfstream* que, por diversas vezes no decurso do ano 2002, fizeram escala no aeroporto de Szymany. Segundo informações por nós recolhidas, parece que, por instruções que chegavam directamente a Varsóvia, esses aviões a jacto eram estacionados ao fundo da pista e não chegavam ao terminal, sendo vedada a aproximação das autoridades aeroportuárias e civis, que, em nenhum dos casos, procediam às necessárias operações a bordo, já que estas eram efectuadas directamente por militares do exército polaco. Também nos foi relatado que, nesses casos, aconteceu entrarem directamente na pista uma ou duas carrinhas de vidros fumados, num dos casos até uma ambulância, que recolhiam os passageiros das aeronaves e abandonavam rapidamente o aeroporto.

Uma primeira pergunta diz respeito ao procedimento adoptado no caso destas aeronaves: - Pode facultar-nos elementos mais precisos, mais concretos? Do que lhe foi dado saber, pode dizer quantas vezes aterraram aeronaves desse tipo? Confirma que tenha sido esse o procedimento? Pode dizer se, entre as autoridades aeroportuárias, alguém terá sabido quem eram os passageiros, a missão do voo e o destino final das viaturas que se aproximavam das aeronaves? Para começar, é tudo o que queria perguntar.

4-008

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – *(PL)* Gostaria de responder à sua pergunta. Quanto aos voos, considerámo-los voos especiais, porque não foram seguidos os procedimentos habituais de aterragem de outros aviões, nomeadamente, civis.

Em relação a estas aterragens, partimos do princípio de que se tratava de um intercâmbio de agentes dos serviços secretos. O director do aeroporto era informado directamente pelo comando supremo do serviço de

protecção de fronteiras e, ao mesmo tempo, o exército regular era informado sobre estas aterragens. Os responsáveis militares do aeroporto de Szymany eram na altura dois oficiais de uma unidade do exército estacionada em Lipowiec e o que acontecia era que eu recebia um telefonema do comando supremo dos serviços de fronteiras sobre a prevista aterragem e, ao mesmo tempo, um aviso do mesmo teor por parte de um dos responsáveis militares do aeroporto.

É tudo o que posso dizer sobre a forma como eram organizadas estas aterragens. No caso de aviões civis, o procedimento normal consistia em participar a aterragem tanto ao serviço de fronteiras como às autoridades aduaneiras. No caso destas aeronaves, as autoridades aduaneiras não eram informadas, porque os serviços de fronteiras pediam para que não o fossem, explicando que se encarregariam directamente do assunto.

Antes da aterragem apareciam sempre oficiais dos serviços de fronteiras das altas patentes do exército, ou seja, de capitão para cima. Como disse, os funcionários aduaneiros nunca estavam presentes. Eram sempre dois oficiais do serviço de fronteiras.

Depois da aterragem, as aeronaves ficavam geralmente estacionadas ao fundo da pista, de modo que os funcionários do aeroporto praticamente não conseguiam ver o que aí se passava. Uma viatura dos serviços de fronteiras dirigia-se sempre às aeronaves e regressava poucos minutos depois. Seguidamente, viaturas com a matrícula de uma unidade do exército de Kiejkuty dirigiam-se às aeronaves. Não se sabia se alguém subia a bordo ou descia das aeronaves, porque não se conseguia ver nada do edifício do aeroporto que se encontra sensivelmente a meio da pista.

Numa dessas aterragens também houve uma ambulância que se aproximou da aeronave, mas, como nos outros casos, não se soube o motivo. E essa ambulância seguia atrás de viaturas com vidros fumados.

Obrigada.

4-009

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT) Senhora Przewłocka, disse que as viaturas tinham matrículas militares. Tratava-se realmente de matrículas do exército polaco?

4-010

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Sim, eram automóveis com matrículas do exército polaco, de uma unidade situada em Kiejkuty. Os números das placas de matrícula começavam pela letra H. Essas viaturas circulam em Szczytno. São provavelmente unidades especiais do exército polaco.

4-011

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT) A senhora disse-nos que, tanto da torre de controlo como do terminal, era impossível ver o que se passava no solo, junto das aeronaves. Sabe se os soldados polacos

presentes assistiam ao eventual transbordo dos passageiros para o automóvel ou se a sua função se limitava a garantir a privacidade do voo?

4-012

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Não percebi muito bem a pergunta. Os tais responsáveis pelo aeroporto que eram simultaneamente membros do exército eram também funcionários do aeroporto, cabendo-lhes a respectiva supervisão. Deste modo, era necessária a sua presença durante a aterragem, assim como a dos serviços de controlo das chegadas e, em menor grau, dos restantes funcionários, o que nos era sempre solicitado de antemão. Sim, não me refiro a todos os serviços técnicos, mas apenas a um número limitado de colaboradores, em certa medida a brigada de combate a incêndios do aeroporto, ou seja, os bombeiros e os operadores de terra.

4-013

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT) Pergunto-lhe se tem conhecimento de que o pessoal mínimo presente, sejam os bombeiros ou outros técnicos, conseguia ver o que se passava a bordo, se saíam ou entravam passageiros? Ou seriam esses técnicos obrigados a permanecer a uma distância de segurança, que não lhes permitia ver o que sucedia a bordo das aeronaves?

4-014

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Ninguém conseguia ver o que se passava no interior das aeronaves, porque ficavam sempre estacionadas com a entrada virada para o lado da floresta. Por conseguinte, não se conseguia ver nada. Nenhum dos funcionários do aeroporto se deslocava até às aeronaves, apenas os oficiais dos serviços de fronteiras.

Nem sequer da torre de controlo se conseguia ver o que lá se passava.

4-015

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT) Depois de terem eventualmente entrado ou saído pessoas ou de se terem carregado ou descarregado mercadorias, as carrinhas que iam até junto dos aviões saíam directamente do aeroporto sem passarem por nenhum controlo?

4-016

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Sim, seguiam viagem sem qualquer controlo. Era impossível perceber se traziam passageiros ou se os levavam dali. Ninguém controlou essas aeronaves, não foram seguidos os procedimentos habituais.

Dado que o aeroporto de Szymany constitui também um local de aterragem alternativo para os serviços de fronteiras, foram esses serviços que na altura estipularam os procedimentos a adoptar no caso da aterragem de semelhantes aeronaves.

4-017

Giovanni Claudio Fava (PSE), relator. – (IT) Obrigado, Senhora Przewłocka. Poderá dar-nos uma ideia de quantos voos, de quantas aterragens de aeronaves *Gulfstream* teve conhecimento enquanto esteve ao serviço do aeroporto?

Uma segunda pergunta refere-se à aterragem de aeronaves de maior envergadura como, por exemplo, aviões Boeing 737. Sabemos que, em 22 de Setembro de 2003, aterrou um Boeing proveniente do Afeganistão. Também nesse caso se verificou um transbordo de passageiros que, aparentemente, não foram identificados. Pode dizer se foi a única aterragem de um avião destas dimensões, ou tem conhecimento de outras aterragens de aviões Boeing 737?

4-018

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Tanto quanto sei, ou melhor, se bem me lembro, houve umas seis aterragens de aviões desse tipo, duas em 2002 e quatro em 2003.

Em relação ao Boeing 737 que aterrou em Setembro de 2003, não tenho quaisquer informações, nem mesmo sobre os passageiros que terão subido a bordo ou descido do avião. Fui informada sobre a chegada desse avião pelos responsáveis militares do aeroporto. Não houve nenhum telefonema dos serviços de fronteiras, apenas directamente do exército, porque estava também em causa o reabastecimento desse avião, já que o aeroporto de Szymany não possui à partida as instalações necessárias para atestar um avião tão grande. Além disso, colocava-se a questão das escadas de embarque, porque no aeroporto de Szymany não possuímos nada semelhante.

Sim, essa aterragem foi tratada directamente pelo exército.

4-019

Frieda Brepoels (PPE-DE). – (NL) Senhora Presidente, inicialmente eu pretendia fazer algumas perguntas sobre o Boeing 737 que aterrou em Setembro de 2003, mas a senhora Przewłocka acaba de demonstrar que não deseja falar directamente sobre o assunto. O que mais me intriga é o facto de aparentemente existirem incoerências em relação aos registos dos dados de voo desse Boeing.

Primeiro ouvimos o relatório do Sr. Marty do Conselho da Europa, no qual a Polónia refere que não foi possível colocar à disposição os registos dos dados de voo, porque se teriam extraviado. Das informações recolhidas quando da visita da nossa comissão à Polónia – eu não estive presente, mas penso que alguns dos colegas que participaram nessa missão estão presentes na sala – sei que um tal Sr. Kos, o antigo chefe do aeroporto, declarou que nunca teria aterrado um Boeing 737 com a matrícula N330 P, enquanto um outro funcionário polaco, um certo Sr. Pasionek, afirmou que estaria demasiado escuro para se poder controlar o avião. Existem manifestamente contradições nas informações prestadas.

Por outro lado, a *Human Rights Watch* possui amplas informações sobre o avião e sobre a sua aterragem. Num comunicado de imprensa publicado em Novembro, essa organização indicou de forma inequívoca que possuía dados dos voos, dos quais se depreendia claramente que o Boeing 737 teria aterrado naquele aeroporto. Além disso, com base nos diferentes elementos dos dados dos voos, foram realizadas investigações para confirmar, por exemplo, que teriam efectivamente estado a bordo cinco passageiros com passaporte norte-americano. Em relação a este voo, tenho uma série de perguntas, mas tenho plena consciência que lhe seja difícil pronunciar-se sobre todos os aspectos.

Contudo, acho que seria interessante para a nossa comissão saber se os dados dos voos existem realmente e se as revelações das semanas passadas da *Human Rights Watch* puderam ser confirmadas, ou se é possível provar que essa organização teve acesso a extractos desses dados.

Por fim, pergunto a mim mesma, por que razão o Sr. Kos, ex-director do aeroporto, diz que não houve nenhuma aterragem, quando outras pessoas afirmam o contrário? Coloca-se, pois, a questão de saber quem anda a pressionar quem. E quem diz afinal a verdade? Poderá dar-nos alguma indicação?

4-020

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Posso dizer que a aterragem do Boeing 737 ocorreu em Setembro de 2003. Eu própria estive presente nessa aterragem. Como responsável pelo aeroporto, eu tinha alguns receios – porque se tratava de um avião muito grande e em Szymany nem sequer os bombeiros estão equipados para prestar a assistência necessária, de modo que um acidente de aviação teria causado grandes embaraços, pelo facto de autorizarmos que o avião aterrasse no nosso aeroporto, sabendo que não dispúnhamos das condições técnicas exigidas.

Os dados dos voos relativos às aterragens foram sempre inscritos no livro de registo que se encontrava na posse dos responsáveis militares do aeroporto. Esses dados encontravam-se igualmente na posse dos funcionários dos serviços de controlo das chegadas que estavam presentes na altura. Eram funcionários da agência de controlo de tráfego aéreo. É, pois, impossível não existirem informações sobre a aterragem desse avião em Szymany.

Quanto aos passageiros, lembro-me agora, depois de me ter feito a pergunta, que houve efectivamente passageiros que subiram a bordo do avião. Foi realmente o que se passou. Desculpe por não ter mencionado esse facto antes, mas escapou-me.

Por conseguinte, não é possível que não existam quaisquer dados sobre a aterragem desse avião. De resto, as autoridades aduaneiras realizam actualmente um inquérito para averiguar os motivos pelos quais os seus

serviços não foram informados sobre a chegada de aviões provenientes do estrangeiro.

Também eu fui interrogada e a mim fizeram-me perguntas sobre o Boeing 737. Essas informações encontram-se com toda a certeza na posse do Governo polaco.

4-021

Frieda Brepoels (PPE-DE). – (NL) Posso fazer mais uma pergunta a esse respeito? A senhora Przewłocka confirma que houve efectivamente passageiros que desceram do avião. A que controlos foram eles sujeitos? Apontaram os seus nomes? Entraram no edifício do aeroporto? Saíram de novo do edifício e voltaram a entrar no avião? O que mais pode dizer a esse respeito?

4-022

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) A este avião, assim como a todos os outros deste tipo, apenas acorreram os oficiais dos serviços de fronteiras e não lhe sei dizer se os passageiros foram controlados. Penso que não o foram. Não, no fundo não sei, não faço a mínima ideia do que se passou. Não quero avançar aqui com suposições, mas apenas relatar os factos.

A este avião dirigiram-se os oficiais dos serviços de fronteiras e os passageiros foram recolhidos directamente do avião. Esses passageiros não entraram no recinto do aeroporto, nem no edifício do aeroporto.

4-023

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – (DE) Senhora Presidente, também eu gostaria de agradecer à senhora Przewłocka por ter comparecido. Tenho duas ou três perguntas a fazer-lhe, que são, aliás, muito resumidas e rápidas.

Gostaria de focar a questão das ambulâncias. Acontece que os EUA possuem o seu hospital central com todos os serviços de assistência em Ramstein, na Alemanha. Trata-se do hospital de uma base militar norte-americana melhor equipado que existe na Europa, para o qual são aerotransportados todos os eventuais feridos da guerra do Iraque ou do Afeganistão, para aí serem assistidos directamente.

Quando diz que muitas vezes também havia ambulâncias que se dirigiam aos aviões, a verdade é que essa situação raramente se verifica. Nós também viajamos frequentemente de avião e, por regra, não há nenhuma ambulância à espera quando aterrmos. A que distância do aeroporto de Szymany se situa então o hospital ou centro de saúde mais próximo e está bem equipado ou nem por isso?

A outra pergunta é a seguinte: Por quanto tempo estes aviões permaneciam no aeroporto? Limitavam-se a aterrar, levantando logo voo passado meio dia? Estamos a par do que consta nos livros de registo dos voos. Mas qual era o tempo médio de escala? Não deixa de ser estranho que aviões tão grandes fossem aterrar ao

aeroporto de Szymany, porque, em princípio, existem nas proximidades - não apenas na Polónia, mas também noutros países - aeroportos melhor equipados.

Devo confessar que cada pergunta à qual nos é dada uma resposta suscita duas novas perguntas e, por vezes, sinto que estamos muito longe de concluir a nossa tarefa.

4-024

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) A ambulância só esteve presente numa das aterragens e, com toda a certeza, não no caso da aterragem do Boeing 737.

A ambulância não recolheu ninguém do avião. Após terminado o meu horário de serviço segui no meu carro mesmo atrás das tais viaturas com os vidros fumados e da ambulância e a ambulância não virou na direcção do hospital. Fiquei com a impressão que se dirigia para a academia de polícia, que fica em Szczytno, e suponho que viera também de lá.

O hospital mais próximo situa-se em Szczytno e fica a uns dez quilómetros do aeroporto de Szymany. Esse hospital é talvez um dos mais mal equipados de toda a Europa.

Os aviões permaneciam durante muito pouco tempo no local. Depois de aterrarem, uma viatura dos serviços de fronteiras ia até lá e voltava. Seguidamente, dirigiam-se até lá carrinhas grandes ou pequenas com vidros fumados. Depois de estas se afastarem, os aviões partiam novamente. Foi também isso que aconteceu com o Boeing 737.

Concordo consigo quando diz que, por múltiplas razões, um avião daqueles não devia ter sido autorizado a aterrar em Szymany, porque o aeroporto não está propriamente preparado para a aterragem de aviões daquele tamanho. Mas deve ter havido motivos muito importantes para o permitir, penso eu.

4-025

Sophia in 't Veld (ALDE). – (EN) Senhora Przewłocka, tal como os meus colegas, estou-lhe muito grata por se ter disposto a vir aqui responder às nossas perguntas.

A minha primeira pergunta vem na sequência das observações que a senhora acaba de fazer. Disse que, no tal dia em que a ambulância esteve no aeroporto, a senhora por acaso estava de saída e dirigia-se para casa de automóvel quando reparou que essa ambulância seguia na mesma estrada numa direcção que não a do hospital. Pode dizer-nos para onde a ambulância se dirigia exactamente? Seguiu-a até ao seu destino? Pode dizer-nos para onde ela foi exactamente? Faz alguma ideia de onde ou por onde ela veio?

Em segundo lugar, disse que lhe pediram para depor num inquérito levado a cabo pelas autoridades aduaneiras sobre o motivo pelo qual não estavam presentes funcionários dos serviços de fronteiras, ou foi ao contrário? Não consegui perceber muito bem da

interpretação. Fiquei na dúvida se estaria a referir-se à investigação realizada pelo Governo polaco. Se não se trata do mesmo inquérito, gostaria de saber se foi também interrogada no contexto da tal investigação do Governo polaco? O Governo pediu-lhe para comparecer como testemunha? Se foi o caso, recebeu informações ou instruções do Governo polaco?

A minha última pergunta é a seguinte: Da mesma forma que a senhora calhou ter visto em que direcção seguia a ambulância, também nós lemos um relato sobre uma testemunha que calhou ver em que direcção seguiam as duas carrinhas, afirmando que se dirigiam para o centro de formação dos serviços secretos, que se situa, creio eu, a 20 km de distância.

Certamente que episódios como este dão azo a perguntas, rumores e especulação entre os habitantes locais ou entre os funcionários do aeroporto. Pode dizer-nos algo mais sobre eventuais conversas que terá tido durante o seu intervalo para café com o pessoal do aeroporto? O que pensavam as pessoas sobre a natureza desses voos? Sabiam da relação com o centro de formação? Faziam conjecturas sobre o que se estava a passar? Sem dúvida que estes voos foram suficientemente insólitos para terem ficado na memória de todos. Eram completamente diferentes dos que conheciam até então. Gostaria muito de saber o que os habitantes locais diziam dessas ocorrências. Mostravam curiosidade? Avançavam com hipóteses?

4-026

Mariola Przewlocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Gostaria para já de me pronunciar sobre a primeira pergunta. A meu ver, a ambulância dirigia-se para a academia de polícia que se situa em Szczytno, porque, ao chegar a um grande cruzamento, virou em direcção à escola. As carrinhas, por sua vez, seguiram na direcção da unidade especial situada em Kiejkuty, a dez quilómetros de Szczytno. Se lá chegaram, não lhe sei dizer, porque eu moro também a dez quilómetros de Szczytno, mas no sentido oposto.

A senhora deputada também perguntou se eu teria falado sobre o inquérito levado a cabo pelas autoridades aduaneiras. Eu não me referi a esse inquérito, mas apenas quis dizer que o Governo polaco está informado sobre essas aterragens e, a meu ver, é incoerente afirmarem, por um lado, que os voos não existiram e, por outro lado, realizarem um inquérito.

As acusações de que eu teria descurado as minhas obrigações profissionais, ou seja, de que eu não teria informado as autoridades aduaneiras, diziam apenas respeito aos serviços aduaneiros. Os serviços de fronteiras estiveram sempre presentes nas aterragens. Não me foi pedido para colaborar nessa investigação. Fui apenas convocada para depor perante as autoridades aduaneiras em Olsztyn.

No que se refere à aterragem daqueles aviões no aeroporto, é natural que, para o aeroporto, isso constituísse um acontecimento extraordinário. Nos

nossos comentários e conversas chegou a alvitrar-se a hipótese de os aviões transportarem espões. Pensávamos que se tratava apenas de um intercâmbio de agentes dos serviços secretos. A chegada destes aviões também era importante para o aeroporto por um outro motivo: para aterrarem ali, eles pagavam muito mais do que os aviões civis. Tratava-se de um montante mesmo muito superior, ou seja, para o aeroporto de Szymany, que se encontra num estado degradado, tratava-se realmente de um bom negócio.

4-027

Sophia in 't Veld (ALDE). – (EN) Gostaria que me esclarecesse sobre um aspecto. Terei entendido bem que foi aberto um processo disciplinar contra si porque a senhora divulgou informações sobre o inquérito? Primeiro percebi que se referia à investigação sobre os voos de transferência. Agora, da sua resposta, fico com a ideia que esse processo foi instaurado contra si porque a senhora não respeitou os procedimentos correctos.

4-028

Mariola Przewlocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Trata-se certamente de um mal-entendido. O Governo polaco não me pediu para prestar quaisquer depoimentos sobre estas aterragens. Fui convocada pelas autoridades aduaneiras de Olsztyn para uma inquirição sobre o facto de, à chegada destes aviões, não terem estado presentes funcionários dos serviços aduaneiros. Na altura perguntaram-me – o que interpretei como uma acusação contra mim – se eu conhecia o regulamento do ministro responsável pelas infra-estruturas, segundo o qual é necessário informar os serviços aduaneiros e os serviços de fronteiras no caso da aterragem de aviões provenientes do estrangeiro. A pessoa responsável para esse efeito é o gerente do aeroporto.

Em relação à investigação do Governo polaco, se é que houve alguma, não fui chamada a depor. Nem nunca tive conhecimento de semelhante investigação.

4-029

Józef Piniór (PSE). – (PL) Senhora Presidente, Senhora Directora, gostaria de lhe agradecer, uma vez mais, por se ter disposto a vir falar connosco a Bruxelas sobre os voos no aeroporto de que a senhora era então directora. Gostaria de precisar alguns aspectos em relação ao que disse e de lhe fazer algumas perguntas concretas.

Antes de mais, será possível determinarmos em conjunto em que dia exacto a ambulância de que hoje falou se dirigiu ao aeroporto quando da aterragem de um desses aviões? Quanto a esse aspecto, faria uma outra pergunta: De onde veio essa ambulância? Era do hospital de Szymany, ou era também da unidade do exército, se é que a unidade tem viaturas desse tipo? De que tipo de ambulância se tratava? Na Polónia fica sempre registado quando uma ambulância sai de um hospital. Essas viaturas não se fazem à estrada de qualquer maneira. Nos registos do hospital ficam documentados todos os pormenores das deslocações, incluindo, por exemplo, se foram entregues medicamentos, a que horas a

ambulância saiu do hospital, a que horas regressou e o que sucedeu entretanto. Tudo é rigorosamente registado. Aliás, suponho que as coisas se passam do mesmo modo quando se trata de uma ambulância de uma unidade do exército. A minha primeira pergunta diz, pois, respeito às horas e locais exactos e à proveniência dessa ambulância.

A minha segunda pergunta prende-se com o seguinte: No seu entender, as aterragens desses aviões no aeroporto de Szymany processavam-se nos termos das disposições legais que vigoram na Polónia? Percebo que as chegadas e partidas se inscreviam no âmbito de operações militares de unidades especiais. Isso é óbvio. Mas na Polónia, tanto quanto sei, as operações militares regem-se por determinadas disposições jurídicas. Têm de existir regras oficiais para esse efeito. Disse que os serviços aduaneiros não foram informados. Como se passou tudo então? Decorreu tudo de acordo com os procedimentos habituais ou estamos de novo perante uma actuação do exército polaco completamente desenquadrada dos preceitos legais aplicáveis a situações deste tipo?

A minha terceira pergunta diz respeito ao seguinte: Será que, por ter falado publicamente sobre as ocorrências no aeroporto de Szymany, por ter divulgado informações aos jornalistas e à imprensa e por ter entrado em contacto connosco, não se apercebeu de coisas estranhas em relação a si, que poderiam significar que foi pressionada para falar menos sobre este assunto?

Daquilo que a senhora hoje disse sobre a conversa com as autoridades aduaneiras da região (“voivodia”), depreendo que essas autoridades estavam suficientemente informadas sobre estes casos. E depois dizem-lhe de repente que a senhora não teria informado os serviços aduaneiros. É bastante cínico, não acha? Ainda me lembro muito bem que, na Polónia, os serviços de segurança do Estado se comportavam desse modo antes da mudança política. Segundo o que nos relatou, trata-se de um exemplo clássico de chantagem do tipo “tem cuidado com o que fazes, senão...”. Terei percebido bem que, nessa altura, a senhora vivenciou atitudes, obviamente muito subtis e difíceis de comprovar, que não deixam, contudo, de representar uma forma de chantagem para a forçar a suspender os contactos a este respeito com a imprensa ou com a nossa comissão? Agraço a sua atenção.

4-030

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Quero responder às suas perguntas. Lamento muito, mas não consigo dizer-lhe exactamente em que dia chegou a ambulância. Não me consigo lembrar. Tenho a certeza de que a ambulância não estava lá quando o Boeing 737 aterrou, mas numa das aterragens de um avião a jacto *Gulfstream*. De onde veio a ambulância? Não era certamente uma ambulância dos serviços de saúde, mas uma ambulância do exército da unidade situada em Lipowiec ou da academia de polícia de Szczytno. Não soubemos se alguém foi levado dali na ambulância, não

nos foi possível apurar nada. Mas, em conversa, colocámos a hipótese de a ambulância ter vindo da academia de polícia de Szczytno.

Em relação à questão de saber se os aviões que ali aterraram foram ou não tratados de acordo com o que a lei prevê nesses casos, devo confessar que não conheço as disposições legais aplicáveis às operações militares. Não estou em condições para responder a essa pergunta. De qualquer modo, o que é certo é que não foram tratados de acordo com as normas aplicáveis à aviação e aos aeroportos civis, porque não foi efectuado qualquer controlo aduaneiro. Os serviços de fronteiras, aliás, o comando supremo dos serviços de fronteiras, pediu para se ocupar sozinho das operações de terra destes aviões.

4-031

Józef Piniór (PSE). – (PL) E isso é conforme com as disposições aplicáveis? Na Polónia, os serviços de fronteiras têm competência para tratar das formalidades aduaneiras?

4-032

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Os serviços de fronteiras não podem certamente efectuar tratar das formalidades aduaneiras, mas porque se trata de um aeroporto alternativo para os serviços de fronteiras, a direcção do aeroporto tinha as mãos atadas.

Quanto aos interrogatórios e investigações das autoridades aduaneiras, senti efectivamente que se tratava do exercício subtil de uma certa pressão sobre a minha pessoa. Não foi lá muito simpático perguntarem-me se, na qualidade de directora do aeroporto, eu conhecia o regulamento do ministro das infra-estruturas e sabia como me devia comportar e o que devia fazer. Conhecia muito bem as minhas obrigações profissionais, embora depois viesse a perder o meu posto no aeroporto. Ainda estou para saber por que razão fui despedida.

4-033

Józef Piniór (PSE). – (PL) Quando foi exactamente que cessaram as suas funções no aeroporto?

4-034

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Rescindiram o meu contrato de trabalho em finais de Abril ou de Maio de 2005.

(*Józef Piniór - (PL) “E não sabe por que razão?”*)

Justificaram a rescisão alegando que a empresa havia declarado falência sem liquidação e que o meu cargo seria extinto. Depois disso, foi contratada para o meu lugar uma outra pessoa que assumiu as mesmas funções, embora no anúncio dessa vaga constasse algo muito diferente. Nem sequer perante o tribunal de trabalho consegui que me fosse feita justiça.

4-035

Giusto Catania (GUE/NGL). – (IT) Também eu gostaria de agradecer à senhora Przewłocka pela sua presença e formular algumas perguntas.

Primeira pergunta: Recebeu informações preliminares em relação às aterragens? Sabia, na sua qualidade de directora do aeroporto, que esses aviões estavam a aterrar? Que tipo de aviso recebeu de Varsóvia sobre a chegada desses aviões?

Segunda pergunta: Sabemos que, numa das aterragens das aeronaves *Gulfstream*, um colega seu seguiu as duas carrinhas que se haviam aproximado do avião e disse que elas se haviam dirigido depois para uma base situada a 20 quilómetros do aeroporto de Szymany. Está a par desse facto? Pode confirmá-lo? Falou com esse seu colega, e ele também lhe confirmou esse episódio?

A terceira pergunta prende-se com as características do aeroporto de Szymany. Ainda há pouco referiu que se trata de um aeroporto civil, não se prevendo a aterragem de nenhum Boeing, um avião demasiado grande para a capacidade do aeroporto. Quando estivemos em Varsóvia houve muita ambiguidade a este respeito, e não ficou claro se o aeroporto tinha funções militares ou civis. Foi-nos dito inclusivamente que teria sido feita uma tentativa de reconversão do aeroporto num aeroporto para fins turísticos e que, quando o Boeing 737 aterrou, houve uma grande manifestação de júbilo, porque se demonstrara que afinal o aeroporto sempre podia acolher aeronaves de tamanha envergadura.

Ao invés, a senhora disse há pouco que o Boeing 737 terá provavelmente aterrado por motivos casuais, não facilmente compreensíveis, talvez para se reabastecer. Assim, não parece existir qualquer relação directa com as funções civis ou militares do aeroporto e uma eventual reconversão. Começo agora a perceber que o aeroporto estava completamente abandonado e que, na prática, não se aplicava nenhuma das hipóteses em relação à sua reactivação.

4-036

Mariola Przewłocka, ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia). – (PL) Permita-me responder à sua pergunta. Em relação a estas aterragens, o comando supremo dos serviços de fronteiras costumava informar a direcção do aeroporto, a directora, com um ou dois dias de antecedência. A única excepção foi o caso do Boeing 737, cuja aterragem me foi comunicada por um membro do exército, o responsável militar do aeroporto, que ocupava simultaneamente um cargo a tempo parcial no aeroporto e estava ao serviço da unidade do exército situada em Lipowiec. Na altura, os serviços de fronteiras não me prestaram quaisquer informações sobre a aterragem em causa.

O aeroporto de Szymany é um aeroporto civil, mas é igualmente utilizado pelos serviços de fronteiras como aeroporto alternativo. Não podíamos obstar à aterragem daquele avião. Só para lhe dar um exemplo: no Inverno não procedíamos à limpeza da neve nas pistas no aeroporto de Szymany, porque o tráfego aéreo era tão

reduzido e os custos de manutenção do aeroporto eram tão elevados que nos limitávamos a informar, através da rede AFTN, que o aeroporto não estava acessível, porque as pistas estavam cobertas por uma grande altura de neve ou de gelo, e os aviões que lá deviam aterrar eram desviados para outros aeroportos.

Gostaria de voltar ao caso da aterragem que ocorreu no Inverno, deve ter sido em Fevereiro de 2002, quando fazia muito mau tempo, já não se limpava a neve das pistas do aeroporto há mês e meio e fomos obrigados a desobstruir o tapete para facilitar a aterragem. Na altura, eu estava à frente dos serviços técnicos e o director do aeroporto era o Sr. Jurzenko, que me disse que era preciso limpar a pista para preparar a aterragem, porque se o avião não pudesse aterrar “iriam rolar cabeças”. Não faço ideia de onde ele tinha essa informação. Não nos podíamos opor à aterragem, invocando que não estávamos preparados para a aterragem de um avião daqueles e que a pista não estaria em condições. Não funcionava.

Quanto à questão de saber se as carrinhas se dirigiram para Kiejkuty, isso é bem possível. Houve conversas de que um dos funcionários terá ido no encalço dessas viaturas, mas, de momento, não me consigo lembrar dessa conversa. Achámos que seria óbvio que as viaturas fossem da unidade especial de Kiejkuty, porque tinham as matrículas típicas das viaturas daquela unidade.

Já não trabalho no aeroporto de Szymany desde 2005, mas sei que aquele aeroporto foi inscrito no registo de aeroportos civis sob reserva, porque ainda não está esclarecida a questão da propriedade dos terrenos. Penso que o estatuto do aeroporto não se alterou ainda. Trata-se, pois, de um aeroporto civil, mas é igualmente utilizado como aeroporto alternativo pelos serviços de fronteiras e também lá aterram aviões do exército e da polícia.

4-037

Sylvia-Yvonne Kaufmann (GUE/NGL). – (DE) Senhora Presidente, também eu gostaria de agradecer calorosamente à senhora Przewłocka por se ter juntado a nós e por responder a todas as perguntas. O que ouvi até agora suscitou-me duas novas questões que gostaria de lhe colocar.

Acabou de dizer na sua última resposta que as relações de propriedade do aeroporto não são claras. Pode dizer-nos a quem pertence agora o aeroporto, ou seja, quem é o actual proprietário? Talvez possa também indicar quem poderá vir a ser o futuro proprietário?

Em segundo lugar: em resposta à pergunta da colega in 't Veld, a senhora referiu há pouco novamente que investigações foram feitas, nomeadamente, que foi interrogada pelas autoridades aduaneiras, porque estas não estiveram presentes nas aterragens em questão. Pode dizer-me quando se realizaram essas investigações das autoridades aduaneiras? De quando até quando se ocuparam essas autoridades da questão de não terem sido convocadas como é habitual?

4-038

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Gostaria de responder para já à primeira pergunta. Originalmente os terrenos onde está instalado o aeroporto pertenciam ao exército. Depois a propriedade foi cedida à Agência de Gestão do Património Militar. A administração do aeroporto insistiu sempre na celebração de um contrato de arrendamento com a referida Agência. Por questões financeiras, não foi possível chegar a acordo. A Agência exigia uma renda muito mais elevada do que o montante que o aeroporto podia pagar. Na altura, surgiu a ideia de a Agência transferir o aeroporto para os órgãos de autogestão, ou seja, para o gabinete do marechal da região de Varmia-Masúria, mas isso não chegou a acontecer. Tanto quanto sei de momento (as informações de que disponho poderão não ser muito correctas, porque já não tenho nada a ver com aquele aeroporto), é que a administração da empresa assinou um contrato de arrendamento do aeroporto com a Agência de Gestão do Património Militar. Foi o que ouvi dizer, mas não posso dar a certeza.

No que se refere às investigações das autoridades aduaneiras, elas decorreram no passado mês de Junho ou Julho, ou seja, bastante tempo depois das aterragens. Alguns anos depois. Isso também me parece, de facto, estranho.

4-039

Sylvia-Yvonne Kaufmann (GUE/NGL). – (DE) Em que ano foi?

4-040

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) 2006.

4-041

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Três perguntas, Senhora Przewłocka: Explicou-nos que os funcionários dos serviços aduaneiros e o pessoal do aeroporto não conseguiam ver o que se passava junto daqueles aviões, porque estavam muito longe, e que não se via nada a partir do terminal, sendo que estes voos eram certamente encarados como voos militares, ou, pelo menos, foram tratados como tal pelos funcionários dos serviços de segurança.

Só para eu perceber: Será que, quando os aviões aterravam e as carrinhas chegavam, havia soldados polacos junto aos aviões que pudessem ver quem saía ou entrava nos aviões?

4-042

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Nestas operações o exército polaco nunca esteve presente, só lá estavam funcionários dos serviços de fronteiras, mas deslocavam-se aos aviões antes das carrinhas. Primeiro deslocavam-se os guardas dos serviços de fronteiras, depois chegavam as viaturas de Kiejkuty e voltavam a partir.

4-043

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Quer com isso dizer que no momento em que as carrinhas

paravam junto dos aviões não se encontrava lá nenhum polaco, de nenhum serviço das autoridades, ou seja, ninguém fardado de uniforme, que pudesse ter visto o que se passava, se saía ou entrava alguém? Nessa altura, os guardas fronteiriços já tinham partido?

4-044

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Era exactamente o que acontecia.

4-045

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Segunda pergunta: Sabe quem pagava as despesas das operações aeroportuárias e as aterragens? Foi-nos dito que muitas vezes eram pagas em numerário e que se elevavam a montantes bastante superiores às tarifas normais, mas, concretamente, quem procedia aos pagamentos?

4-046

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) No dia a seguir a essas aterragens vinha sempre alguém ter connosco, um polaco ou alguém que falava bem polaco, munido de dinheiro, de dinheiro vivo. Indicava o nome de uma empresa em nome da qual a factura devia ser emitida e a factura era depois sempre paga em numerário, independentemente do seu montante.

4-047

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Um polaco ou alguém que, apesar de não ser polaco, falava bem a língua, correcto?

4-048

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Sim.

4-049

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Agradeço uma vez mais a sua preciosa colaboração, mas tenho ainda uma última pergunta a fazer-lhe: Tendo em conta o carácter verdadeiramente excepcional dos procedimentos adoptados no caso da aterragem destes aviões, é possível excluir com absoluta certeza que a bordo desses aviões viajavam prisioneiros, que depois eram transferidos para as carrinhas e transportados para outro lugar? É possível excluir terminantemente essa hipótese?

4-050

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Essa hipótese não é de excluir.

4-051

Giusto Catania (GUE/NGL). – (IT) Serei muito breve: Senhora Przewłocka, apenas respondeu ao colega Fava que, no dia a seguir às aterragens, aparecia um polaco, ou alguém que falava polaco, pagava em numerário e indicava em que nome deveria ser passada a factura. Na altura, a senhora estava à frente do aeroporto enquanto responsável pela organização. Ainda se lembra a quem devia ser passada a factura? Ainda se lembra em nome de que empresa ela tinha que ser emitida?

4-052

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Eram sempre empresas diferentes, não me consigo lembrar a quem eram passadas as facturas. Mas isso consta dos livros de contabilidade do aeroporto, é possível consultá-los. O valor das facturas era sempre superior aos montantes cobrados pela aterragem de aviões civis semelhantes, por isso, deve ser fácil identificar as facturas. Não vejo aí qualquer problema. Não me consigo lembrar de dados precisos, mas é possível documentar e averiguar essas situações.

4-053

Giusto Catania (GUE/NGL). – (IT) Mas eram empresas polacas? Ou seriam de outros países?

4-054

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) De outros países. Penso que eram empresas dos Estados Unidos.

4-055

Józef Piniór (PSE). – (PL) Senhora Directora, gostaria de obter mais elementos concretos quanto ao que acaba de dizer, porque é muito importante. Lembra-se se as empresas em nome das quais eram emitidas as facturas eram empresas registadas nos Estados Unidos, ou seriam talvez empresas inscritas no registo comercial polaco?

Acabou de se referir a esse assunto e eu quero ter a certeza absoluta que entendi bem. Pode responder?

4-056

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Com toda a certeza que não eram empresas polacas. Como não fui eu quem tratou das facturas, não me consigo lembrar. Provavelmente e tanto quanto me lembro eram empresas americanas, mas basta consultar a documentação na posse do aeroporto.

4-057

Józef Piniór (PSE). – (PL) Tenho mais outra pergunta. Disse mesmo agora que a pessoa que aparecia no aeroporto era um homem que, se bem a entendi, falava muito bem polaco. Daí se conclui logicamente que, mesmo que o homem falasse muito bem polaco, um nativo da língua conseguiria facilmente perceber se, para esse homem, o polaco era uma língua estrangeira ou se a falava como alguém que tenha vivido muitos anos no estrangeiro. É a conclusão lógica do que acabou de dizer. Será que entendi bem?

4-058

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Fiquei com essa impressão e foi por isso que eu disse que seria um polaco ou alguém que falava muito bem polaco. Foi a impressão com que fiquei das vezes que estive presente quando da entrega do dinheiro.

(*Józef Pionior – (PL) “Muito obrigado”*).

Não tem de quê.

4-059

DV\649718PT.doc

Giulietto Chiesa (PSE). – (IT) Duas perguntas breves. A primeira: Pagava sempre a mesma pessoa ou pagavam pessoas diferentes? A segunda pergunta: Após perder o seu cargo, quando foi exactamente que decidiu falar com a nossa comissão? Alguém falou consigo?

4-060

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Penso que eram várias pessoas, mas também pode acontecer que uma delas tenha vindo diversas vezes, ou seja, que a mesma pessoa tenha pago duas facturas. Pode ter sido assim, não lhe sei dizer agora exactamente como as coisas se passaram, mas sei que vi uma das pessoas pelo menos duas vezes.

Em relação à questão sobre se me terão pressionado antes de eu vir para aqui, posso dizer que, estranhamente, não. Acho que se irão ocupar de mim após o meu regresso.

4-061

Presidente. – (EN) Poderia eu própria permitir-me fazer uma pergunta?

Alguma vez lhe foi indicado um interlocutor? Pergunto isto porque ainda agora disse que podia muito bem ter acontecido que essa pessoa aparecesse e pagasse duas ou três facturas de uma só vez. Normalmente, num caso desses a direcção do aeroporto poderia ter ficado preocupada por não saber quem ia pagar as facturas. Tinha alguma morada ou número de telefone para entrar em contacto com a pessoa responsável pelo pagamento das despesas de aterragem? Dá o ar de se tratar de um esquema muito pouco comum para um aeroporto e para o pagamento das despesas de aterragem de um avião, quando alguém surge vindo do nada, empunhando um grande maço de notas. Tinha um número de conta bancária? Falava-se sobre o assunto? Era certamente um procedimento muito inusitado. Os funcionários comentavam o assunto? Se sim, o que diziam? A que conduziam os boatos, se é que eles corriam?

4-062

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Quem nos informava que viria alguém no dia seguinte liquidar a factura eram os responsáveis militares do aeroporto, que eram membros do exército. O nosso funcionário, que estava igualmente ao serviço do exército, dizia que no dia seguinte viria alguém pagar. Portanto, se alguém estava em contacto com a pessoa ou a organização (o que não sei) só podia ser esse militar. Nunca se deu o caso de essa pessoa não aparecer ou de ficar uma factura por liquidar.

Já não me consigo lembrar do teor da segunda pergunta.

4-063

Presidente. – (EN) Eu só tinha ficado aqui na dúvida se esse esquema um tanto ou quanto invulgar não seria motivo de comentários, de cavaqueira entre os funcionários do aeroporto. Havia quem dissesse “Isto é um bocado estranho. Estou para saber o que aqui se

passa, mas que raio de arranjinho duvidoso cheio de mistérios é este?”, e por aí fora? Os funcionários do aeroporto falavam sobre o assunto, ou corriam boatos de um jeito ou de outro?

4-064

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Ficávamos era muito contentes com a aterragem destes aviões, porque significavam sempre receitas adicionais para o aeroporto e nós podíamos usar esse dinheiro para pagar o que devíamos. Na maioria dos casos, dizia-se: “Lá estão os espíões a aterrar”, “Os espíões já vão de abalada”, ou “Lá vêm os espíões ter com a gente”. E todos andavam felizes da vida.

4-065

Presidente. – Meus Deus! Até parece que estamos a fazer concorrência ao John Le Carré!

4-066

Frieda Brepoels (PPE-DE). – (NL) Gostaria de fazer mais outra pergunta, para esclarecer o seguinte: Disse ainda há pouco que a despediram em finais de Abril, princípios de Maio de 2005 e que as autoridades aduaneiras só teriam instruído o processo de inquérito em Junho ou Julho de 2006. Por outro lado, disse que, neste processo, as autoridades aduaneiras a teriam pressionado e a senhora relacionou um pouco as duas situações, ou seja, o facto de ter sido despedida e a realização do inquérito. Mas esse inquérito só se realizou um ano depois. Que ligação poderá haver entre ambos?

4-067

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Eu não disse que havia qualquer ligação. Apenas disse que perdi o meu emprego e que o inquérito das autoridades aduaneiras só se iniciou em 2006, ou seja, relativamente tarde, tendo em conta que a última aterragem ocorreu em Setembro de 2003. Eu própria não estabeleci aqui qualquer relação.

4-068

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – (DE) Senhora Presidente, permita-me fazer mais uma pergunta sobre o pagamento: era habitual, ou melhor, havia outros que lá aterravam, à excepção dos espíões ou dos norte-americanos, que também pagavam em numerário? Eram emitidos recibos? A que valor se elevavam normalmente os montantes que eram pagos?

4-069

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Não era habitual pagar-se em numerário. Normalmente os pagamentos eram feitos com cartão de crédito, como é comum no mundo civilizado. O facto de os pagamentos destas aterragens serem feitos em numerário era verdadeiramente fora do comum.

Os montantes variavam muito, situavam-se entre sete e quinze mil zloty. Nessas facturas era ainda lançada por nós uma sobretaxa relativa às despesas das operações de terra não convencionais, ou seja um montante pela prestação irregular das operações de terra da nossa parte.

Na altura podíamos fixar essa sobretaxa no valor que nos apetecesse. As tarifas das operações de terra convencionais são estipuladas de acordo com as regras da autoridade da aviação civil que tem de confirmar essas rubricas.

4-070

Wolfgang Kreissl-Dörfler (PSE). – (DE) A quantos zloty equivale um euro, aproximadamente?

4-071

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) A cerca de quatro zloty.

4-072

Sophia in 't Veld (ALDE). – (EN) Também eu tenho mais uma pergunta sobre os pagamentos. Quando estivemos em Varsóvia, perguntámos ao Sr. Kos por que razão os montantes cobrados eram tão superiores às tarifas normalmente praticadas. Ele disse: “Bem, a nós convinha-nos cobrar o máximo possível, porque assim conseguíamos receitas adicionais para o aeroporto”. Faz sentido. É compreensível. Agora muito gostaria de saber por que razão a direcção do aeroporto achava que podia exigir tarifas tão elevadas? É que se eu tivesse de efectuar voos, fossem eles da CIA ou de negócios, tudo faria para pagar o menos possível pelas aterragens. Desataria a protestar, se me cobrassem dez vezes mais do que é normal.

O que levou a direcção do aeroporto a pensar que podia cobrar tarifas dez vezes superiores ao normal? O que a levava a pensar que o responsável pelo pagamento não iria protestar? Ou era esse responsável que se oferecia para pagar essas exorbitâncias? E será que na altura alguém perguntou por que motivo estavam dispostos a pagar tarifas tão altas e o que esperavam em troca, para além dos serviços de assistência à aterragem?

4-073

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Permita-me responder à sua pergunta. Tivemos essa ideia depois da aterragem do primeiro avião do tipo *Gulfstream*, uma vez que não estávamos preparados para receber os aviões, porque a pista estava coberta de neve e de gelo e, teoricamente, não tínhamos autorização para permitir a aterragem. Foi-nos dito que nos pagaríamos as despesas de limpeza da pista. No contexto da aviação civil, tal teria sido inconcebível, porque as tarifas de manutenção das pistas já estão incluídas nas tarifas de aterragem. Dessa vez pagaram cerca de sete mil zloty e foi daí que surgiu a ideia de cobrar o máximo possível.

4-074

Józef Pinior (PSE). – (PL) Gostaria de lhe perguntar mais uma coisa para deixar tudo mais claro. Então a outra parte, ou seja, os que aterravam, nunca comentaram que se calhar o aeroporto estava a exagerar, a exigir demais? A pessoa que aparecia com dinheiro vivo nunca reclamou que o aeroporto estava a ir longe demais com os montantes que estava a cobrar?

4-075

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Não, comentários desses nunca houve. Entregavam-nos o dinheiro de modo livre e espontâneo.

4-076

Giovanni Claudio Fava (PSE), *relator*. – (IT) Senhora Presidente, só uma pergunta. O processo de inquérito das autoridades aduaneiras, durante o qual a senhora terá, ao que me parece, sido interrogada com certa dureza, foi instaurado antes ou depois da entrevista que deu ao *Canal Plus*, ou seja, a reportagem francesa sobre os voos da CIA, na qual a senhora foi uma preciosa testemunha?

4-077

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Pensando bem, acho que foi depois da entrevista na televisão. Tenho quase a certeza. Nunca relacionei uma coisa com a outra, mas foi assim que as coisas se passaram.

4-078

Presidente. – (EN) Estamos-lhe todos muito gratos, Senhora Przewłocka. Queira perdoar-nos por a termos sujeitado a uma sessão tão longa. Muito apreciamos a gentileza de se colocar à nossa disposição e responder às nossas perguntas. Muito obrigada pela sua colaboração.

4-079

Mariola Przewłocka, *ex-directora do aeroporto de Szczytno-Szymany (Polónia)*. – (PL) Foi um prazer poder vir a Bruxelas. Fico muito feliz se os esclarecimentos que prestei vos permitirem elucidar os factos na íntegra.

4-080

(A reunião é encerrada às 16H25)