

Traduzione esterna

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione temporanea sul presunto utilizzo di paesi europei da parte della CIA per il trasporto e la detenzione illegali di persone

16.11.2006

DOCUMENTO DI LAVORO N. 7

sulle "consegne straordinarie"

Commissione temporanea sul presunto utilizzo di paesi europei da parte della CIA per il trasporto e la detenzione illegali di persone

Relatore: Giovanni Claudio Fava

A) CONSIDERAZIONI GENERALI

1) Attuazione del mandato del Parlamento europeo

Il presente documento di lavoro del relatore ha l'obiettivo di sintetizzare tutti i casi di "consegna straordinaria" analizzati dalla commissione temporanea TDIP, al fine di illustrare le prove concernenti il trasporto illegale di persone da parte della CIA, in particolare incrociando le dichiarazioni rese alla commissione temporanea con i dati che Eurocontrol ha trasmesso al Parlamento europeo.

Sin dalla sua creazione, la commissione temporanea TDIP, in base al mandato ricevuto, ha esaminato dettagliatamente diversi casi specifici di "consegna straordinaria", il primo elemento per il quale la commissione è tenuta a raccogliere e analizzare informazioni.

2) I casi di "consegna straordinaria" analizzati dalla commissione temporanea

I casi specifici di "consegna straordinaria" analizzati dalla commissione temporanea implicano sempre il trasporto illegale di un detenuto da parte dei servizi segreti o di altri servizi specializzati di paesi terzi (in particolare la CIA e altri servizi di sicurezza americani, ma non solo) verso diversi luoghi, al di fuori di ogni controllo giudiziario, nei quali i detenuti non hanno beneficiato di alcun diritto fondamentale né di quelli garantiti dalle varie convenzioni internazionali, quali tutte le procedure di *habeas corpus*, il diritto alla difesa e all'assistenza di un avvocato, il diritto ad un processo equo in tempi ragionevoli ecc. La destinazione di tali trasferimenti poteva essere Guantanamo Bay, centri di detenzione segreti (come affermato dal Presidente Bush il 6 settembre scorso¹) oppure paesi quali, tra gli altri, l'Egitto, la Siria, il Marocco, l'Afghanistan o il Pakistan, dove il livello di protezione dei diritti umani è considerato (soprattutto dal Dipartimento di Stato degli Stati Uniti²) alquanto scarso e dove, in alcuni casi, i servizi di sicurezza locali praticerebbero la tortura.

In tutti i casi specifici analizzati, sono presenti una o più delle seguenti condizioni:

- la vittima presunta è un cittadino o residente di uno Stato membro dell'Unione, di un paese candidato o in via di adesione;
- il territorio o lo spazio aereo di uno Stato membro, di un paese candidato o in via di adesione sono stati utilizzati in casi di "consegna straordinaria", mediante aeromobili noleggiati dalla CIA (o da altri servizi specializzati) o velivoli militari americani;

¹ Cfr. la trascrizione della Casa Bianca: <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2006/09/20060906-3.html>

² Cfr. relazioni del Dipartimento di Stato americano (2003) sulle pratiche in materia di diritti umani nei singoli paesi.

- esistono indizi del fatto che agenti o funzionari di Stati membri, paesi candidati, in via di adesione, aderenti o associati sarebbero stati implicati in qualche modo in azioni di "consegna straordinaria", ad esempio favorendo il trasporto dei prigionieri, trasmettendo informazioni per facilitarne l'arresto arbitrario, partecipando agli interrogatori ecc.

Sulla base di tali criteri, la commissione temporanea TDIP ha avuto l'opportunità di studiare dettagliatamente soltanto i casi di "consegna straordinaria" (sebbene quelli analizzati non siano che una parte dei casi verificatisi) riguardanti:

- Abu Omar (Hassan Mustafa Osama Nasr),
- Khaled El-Masri,
- Maher Arar,
- Mohammed El-Zari,
- Ahmed Agiza,
- i "6 algerini" della Bosnia Erzegovina,
- Murat Kurnaz,
- Mohammed Zammar,
- Abou Elkassim Britel,
- Binyam Mohammed,
- Bisher Al-Rawi,
- Jamil El-Banna,
- Martin Mubanga.

La commissione temporanea, nell'ambito delle proprie riunioni o delle missioni ufficiali, è riuscita a incontrare alcune delle vittime, i loro avvocati, i responsabili degli organi giurisdizionali nazionali o i parlamentari incaricati di studiare casi specifici di "consegna straordinaria", i rappresentanti di organizzazioni o istituzioni europee e internazionali (responsabili in alcuni casi specifici), giornalisti che hanno seguito i casi in esame, rappresentanti di organizzazioni non governative (ONG), esperti in materia ecc.

3) Certezza dell'esistenza di casi specifici di "consegna straordinaria"

Il principale obiettivo del presente documento di lavoro è quello di confrontare le dichiarazioni rese da fonti diverse (soprattutto le testimonianze delle vittime o dei loro avvocati) per quanto attiene alle informazioni sui voli che sarebbero stati effettuati per queste "consegne straordinarie" specifiche, con i dati sui voli che hanno effettivamente avuto luogo nello spazio aereo europeo. La commissione temporanea ha potuto accedere a tali informazioni grazie alla documentazione confidenziale trasmessa da Eurocontrol (come illustrato in seguito).

Tale raffronto ha fornito alla commissione temporanea un elemento prezioso, che le ha consentito di appurare con la massima certezza se i casi di "consegna straordinaria" si siano realmente verificati. Inoltre, l'analisi e il confronto tra le dichiarazioni rese e i dati forniti da Eurocontrol ci hanno permesso di comprendere in che modo sono concepiti i *circuiti* utilizzati

per compiere le "consegne straordinarie" (come illustrato in seguito).

In particolare, nei dieci casi di "consegna straordinaria" per i quali le vittime o altre fonti hanno potuto fornire alla commissione temporanea informazioni più o meno precise (date, orari, itinerari, modello e numero di registrazione dell'aereo ecc.), che ci hanno consentito di confrontare le dichiarazioni delle vittime o delle altre fonti con i dati forniti da Eurocontrol, è stato possibile constatare che tutte le dichiarazioni corrispondono interamente alla realtà dei fatti per quanto riguarda l'esistenza e le caratteristiche degli aeromobili utilizzati. Oltre a ciò, alcuni documenti del governo americano a cui la commissione temporanea ha avuto accesso – relativi a un caso specifico che ha riguardato diverse vittime simultaneamente – non solo dimostrano l'esistenza dei presunti voli, ma confermano altresì che tali voli erano utilizzati per effettuare "consegne straordinarie" da parte dell'esercito americano.

Alla luce dei fatti, le dichiarazioni rese dal ministro degli Affari europei del Regno Unito, Geoff Hoon, in base alle quali i voli della CIA sono soltanto "un'espressione giornalistica"³, non corrispondono evidentemente alla realtà.

Purtroppo, in alcuni casi, non è stato possibile confrontare le affermazioni riguardanti casi specifici di "consegna straordinaria" con i dati relativi ai voli realmente effettuati, poiché:

- le vittime e altre fonti non hanno fornito alla commissione temporanea informazioni sui voli sufficientemente precise per poter essere riscontrate nei dati di Eurocontrol;
- i voli che hanno trasportato detenuti alla base di Guantanamo Bay erano per lo più voli militari, che non compaiono nei dati di Eurocontrol.

Ciononostante, il relatore ritiene che i risultati delle analisi dei dieci casi di "consegna straordinaria" che è stato possibile verificare con i dati disponibili dimostrino con assoluta certezza una pratica generalizzata, metodica e basata su regole precise per effettuare "consegne straordinarie" da parte di alcuni servizi segreti americani (o di altri servizi specializzati). È altresì evidente che la commissione temporanea è riuscita a raccogliere informazioni solo su una minima parte dei casi di "consegna straordinaria" che si sono effettivamente verificati negli ultimi anni.

Infine, è opportuno sottolineare che oltre alla verifica dei dati sui voli, la commissione temporanea ha utilizzato molti altri mezzi per attestare la veridicità delle affermazioni concernenti le "consegne straordinarie", tra cui:

- i risultati di diverse inchieste giudiziarie e parlamentari in corso in alcuni Stati membri, paesi candidati o in via di adesione e paesi terzi;
- le informazioni provenienti da altre istituzioni e organismi europei e internazionali;
- alcune fonti d'informazione che hanno preferito mantenere l'anonimato.

³ Dichiarazione resa ai membri della commissione TDIP il 5 ottobre 2006, in occasione della missione ufficiale della commissione temporanea a Londra.

4) Osservazioni del relatore

Ancora una volta, il relatore desidera ricordare che l'obiettivo dei lavori della commissione temporanea, ivi compreso il presente documento di lavoro, non è certo quello di ostacolare la lotta contro il terrorismo, bensì quello di far luce sulle illegalità e gli abusi commessi dopo l'11 settembre in nome di tale lotta. Vale la pena rammentare che le nostre società democratiche dispongono di una sola arma per combattere il terrorismo: il rispetto di tutti i principi dello stato di diritto e della protezione dei diritti umani.

Ogni sospettato ha diritto a un processo con tutte le garanzie giuridiche riconosciute dalle convenzioni internazionali e dai principi comuni a tutti i paesi che sono (o desiderano diventare) Stati membri dell'Unione europea. Il meccanismo della "consegna straordinaria" è del tutto illegale, è un'azione criminale che non può essere giustificata in nessun caso. Inoltre, in alcuni casi, le "consegne straordinarie" hanno ostacolato lo svolgimento di inchieste perfettamente legali da parte di forze di sicurezza locali, fattore che ha comportato numerose conseguenze negative per la sicurezza dello Stato membro coinvolto.

B) I DATI SUI VOLI FORNITI DA EUROCONTROL

Il relatore coglie l'occasione per ringraziare in special modo il sig. Víctor Aguado, direttore generale di Eurocontrol, e la sua equipe per la preziosa collaborazione fornita alla commissione temporanea. Senza l'aiuto di Eurocontrol, non sarebbe stato possibile realizzare buona parte del lavoro della commissione.

I dati sui voli (*flight logs*) forniti da Eurocontrol derivano da due fonti principali:

- **Central Flow Management Unit (CFMU)**

Tale unità è costituita dagli *Initial Flight Plans* (FPL – piani di volo iniziali), forniti dagli operatori aerei (piloti, operazioni aeree delle compagnie ecc.) al sistema IIFPS (*Integrated Initial Flight Plans System*) dell'Unità di gestione centrale dei flussi (CFMU) gestita da Eurocontrol, prima che il volo abbia luogo.

Limitazioni: le regole concernenti la presentazione di un piano di volo e del suo contenuto sono definite l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). I dati necessari non comprendono lo scopo del volo né il contenuto dell'aeromobile. Non sono previste sanzioni per la mancata osservanza delle regole dell'ICAO. È possibile che alcuni voli si svolgano senza che venga preventivamente presentato un piano di volo o anche che alcuni dati siano mancanti o inesatti (numero di registrazione dell'aereo, nome dell'operatore aereo, ecc.). Il sistema CFMU/IFPS dispone di un meccanismo di recupero dei dati da parte del primo centro ATC, qualora non sia disponibile un *Initial Flight Plan*.

- **Central Route Charges Office (CRCO)**

Si tratta di informazioni elaborate dal *Central Route Charges Office* (l'ufficio che si occupa della determinazione e riscossione delle tariffe in rotta) gestito da Eurocontrol sulla base delle informazioni IFPS e delle conferme fornite dalle autorità di controllo nazionali dopo che il volo è stato effettuato. Le tariffe percepite dalle autorità nazionali per ciascun volo vengono calcolate su questa base.

Limitazioni: in un numero molto ristretto di casi, le autorità nazionali non forniscono i dati riguardanti i voli effettuati, per diversi motivi (ad esempio, casi particolari di voli marginali, sistemi antiquati e/o difettosi, negligenza ecc.).

È importante tenere conto del fatto che i documenti di Eurocontrol contengono dati sui voli rilevati dalla strumentazione e nell'ambito della circolazione aerea generale (IFR-CAG) e quindi non riportano informazioni sui voli relativi al traffico aereo militare (OAT) o i voli a vista (VFR).

Esistono altri mezzi per stabilire l'itinerario di un aereo, in particolare i *Primary and secondary Radar Data*⁴, informazioni in possesso dei servizi incaricati del controllo aereo.

⁴ I dati del radar secondario vengono trasmessi al controllo aereo da un trasponditore, un apparecchio installato su tutti gli aerei (nella CAG-IFR) che trasmette ai sistemi radar "secondari" la posizione dell'aereo lungo tutta la rotta seguita durante il volo. Questo sistema viene attivato dal pilota, il quale inserisce un codice specifico dietro richiesta dell'organismo di controllo.

C) ANALISI DEI CASI SPECIFICI DI "CONSEGNA STRAORDINARIA"

La commissione ha svolto ricerche e analisi relativamente a casi specifici di "consegna straordinaria" sulla base di un numero considerevole di dichiarazioni.

Alcune delle informazioni contenute nel presente documento di lavoro sono già state menzionate in altre relazioni, in particolare quelle del Consiglio d'Europa, di alcune ONG (come Amnesty International e Human Rights Watch), nonché in alcuni precedenti documenti di lavoro del relatore. Lo scopo del presente documento di lavoro è quello di fornire un quadro d'insieme di tutti i casi specifici analizzati dal Parlamento europeo (per alcuni di tali casi, un'indagine particolareggiata è stata svolta solo dalla commissione temporanea). Inoltre, è opportuno rilevare che la commissione temporanea è la sola istituzione europea e internazionale che ha avuto la possibilità di un contatto diretto con quattro delle vittime delle "consegne straordinarie"⁵.

Nel presente documento di lavoro, il relatore riprende i dati forniti da Eurocontrol che hanno consentito di appurare la veridicità delle informazioni ricevute in precedenza dalla commissione temporanea e che dimostrano l'esistenza del reato di "consegna straordinaria".

Secondo il relatore, dal momento che le presunte "consegne straordinarie" denunciate presso la commissione temporanea sono state del tutto confermate, non è possibile negare l'esistenza di un vero e proprio sistema di "consegne straordinarie" organizzato dagli Stati Uniti.

Prima di analizzare i singoli casi, si riportano qui di seguito alcune osservazioni e le conclusioni che da esse è possibile trarre.

- I casi riportati qui di seguito riguardano sempre la "consegna straordinaria" di un unico prigioniero. In due di tali casi, due prigionieri sono stati illegalmente trasportati sullo stesso aereo (casi 1 e 6). Nel caso 4, Binyam Mohammed è stato vittima di due "consegne straordinarie" nell'arco di 18 mesi. Ciò spiega la cifra totale di dieci casi, confermata dai dati forniti da Eurocontrol a cui si è fatto riferimento all'inizio del presente documento di lavoro.
- Un altro caso specifico (il caso 3, che ha riguardato simultaneamente sei cittadini) è stato confermato da altre fonti diverse da Eurocontrol.
- Per ogni caso specifico, il presente documento di lavoro non si limita a confermare l'esistenza del volo o dei voli utilizzati per il trasporto del prigioniero, ma tenta altresì di stabilire il *circuito* seguito dall'aereo, ovvero l'intero itinerario che l'aereo ha percorso dal momento in cui ha lasciato gli Stati Uniti fino a quello in cui vi ha fatto ritorno. Si tratta quasi sempre dello stesso aeroporto. Tale ricerca è stata effettuata al fine di comprendere meglio la logica seguita da chi ha ideato i *circuiti* delle "consegne

⁵ Cfr. i casi concreti di "consegne straordinarie" riportati in dettaglio qui di seguito.

straordinarie", nonché di rintracciare indizi di eventuali responsabilità degli Stati membri (nonché dei paesi candidati e in via di adesione) nei quali i voli utilizzati per "consegne straordinarie" hanno fatto scalo.

- Nei *circuiti* di "consegne straordinarie" analizzati, il volo durante il quale è stato effettuato il trasporto del prigioniero (o dei prigionieri) è riportato in **grassetto**.
- Nei casi 4 (seconda parte) e 8, lo stesso aereo ha effettuato due "consegne straordinarie" nell'ambito del medesimo *circuito*, trasportando due diversi prigionieri prima di rientrare negli Stati Uniti.
- In quasi tutti i casi, i voli sono partiti e rientrati nello stesso aeroporto statunitense. La durata abituale di ogni *circuito* varia dai tre ai cinque giorni.
- Alcuni dei *circuiti* indicati qui di seguito potrebbero includere voli intermedi non riportati nei documenti di Eurocontrol, soprattutto perché si tratta di voli effettuati al di fuori dello spazio aereo europeo.
- Nei tre casi in cui non è stato possibile verificare le dichiarazioni, ciò è avvenuto o perché le informazioni fornite dalle vittime o da altre fonti non erano sufficienti per identificare il volo, o perché si trattava di voli militari o effettuati al di fuori dello spazio aereo europeo (in merito ai quali non appare alcun riferimento nei dati di Eurocontrol).
- È altresì già disponibile un'analisi particolareggiata, sotto forma di documento di lavoro⁶, riguardante gli operatori aerei, gli aerei utilizzati dalla CIA e gli Stati membri attraverso i quali i voli della CIA sono transitati.
- I casi specifici riportati seguono l'ordine cronologico delle date delle "consegne straordinarie" che la commissione temporanea ha potuto verificare.

⁶ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380984.

1) MOHAMMED EL-ZARI E AHMED AGIZA

Come attestato dalla relazione – numero di registro 2169-2004, datata 22 marzo 2005 – del difensore civico parlamentare della Svezia Mats Melin (che si conclude con una "critica estremamente severa della polizia di sicurezza svedese"), i cittadini egiziani El-Zari e Agiza, che avevano chiesto asilo politico in quel paese, sono stati arrestati dalla polizia svedese il 18 dicembre 2001, a seguito di una decisione del governo presa il giorno stesso in base a una nota informativa trasmessa dalla CIA. Il governo ha respinto le loro richieste di asilo e ha ordinato la loro espulsione dal paese.

Lo stesso 18 dicembre, El-Zari e Agiza sono stati trasferiti all'aeroporto Gromma di Stoccolma e lì consegnati agli agenti della CIA, che li hanno denudati, drogati e incatenati "in modo inumano e inaccettabile" secondo la relazione di Mats Melin. Giunti in Egitto, El-Zari e Agiza sono stati torturati per diversi mesi e poi processati da un tribunale. Agiza è stato condannato a 25 anni di carcere (è tuttora detenuto) e El-Zari è stato rilasciato; attualmente vive libero in Egitto, sottoposto a sorveglianza costante.

L'avvocato di El-Zari, Kjell Jönsson, e il difensore civico parlamentare svedese Mats Melin, sono comparsi dinanzi alla commissione temporanea TDIP rispettivamente il 23 marzo 2006 e il 4 maggio 2006.

In base alla testimonianza dell'avvocato di El-Zari, alla relazione del difensore civico parlamentare svedese e ad altre fonti, Agiza e El-Zari sarebbero stati trasportati da Stoccolma (Svezia) al Cairo (Egitto) il 18 dicembre 2001, dopo essere stati consegnati ad agenti della CIA.

I documenti di Eurocontrol contengono alcuni elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream V con il numero di registrazione (*Registration Number*) N379P per i seguenti voli:

- da Washington (USA) al Cairo (Egitto) il 18 dicembre 2001 (partenza: 2.19, arrivo: 13.19);
- dal Cairo a Stoccolma Bromma (Svezia) il 18 dicembre 2001 (partenza: 14.43, arrivo: 19.43);
- **da Stoccolma Bromma al Cairo il 18 dicembre 2001 (partenza: 20.48, arrivo: 19 dicembre alle 1.30);**
- dal Cairo a Prestwick (Regno Unito) il 20 dicembre 2001 (partenza: 6.56, arrivo: 12.03);
- da Prestwick a Washington il 20 dicembre 2001 (partenza: 13.07, arrivo 19.18).

L'operatore aereo menzionato è: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.⁷

⁷ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

2) ABOU ELKASSIM BRITEL

Abou Elkassim Britel è un cittadino italiano (ha ottenuto la cittadinanza italiana nel 1999) di origine marocchina.

Come risulta dalla documentazione trasmessa dal suo avvocato, il 17 giugno 2001 Abou Elkassim Britel è partito dall'Italia per l'Iran, per poi raggiungere il Pakistan. Il 10 marzo 2002 è stato arrestato a Lahore con l'accusa di avere un passaporto falso e successivamente trasferito a Islamabad il 5 maggio 2002. Per tutto questo tempo, Elkassim Britel sarebbe stato torturato e agenti americani avrebbero partecipato agli interrogatori. In seguito al suo trasferimento mediante "consegna straordinaria", è attualmente detenuto in Marocco e sconta una condanna a 9 anni in condizioni inumane, in seguito a un processo-lampo che, secondo il suo avvocato e diverse ONG, è stato inficiato da diverse irregolarità. Egli ha chiesto di poter rientrare in Italia, nonostante non vi siano state finora azioni in tal senso da parte delle autorità italiane. Ha fatto più volte lo sciopero della fame e versa in pessime condizioni di salute. I documenti forniti alla commissione temporanea inducono a pensare che le autorità italiane siano sempre state al corrente della situazione di Britel sin dal momento del suo arresto.

Il suo avvocato, Francesca Longhi, è comparso dinanzi alla commissione temporanea il 14 settembre 2006.

In base alla testimonianza del suo avvocato e ad altre fonti, sembra che il cittadino italiano Elkassim Britel sia stato trasportato dal Pakistan al Marocco nella notte tra il 24 e il 25 maggio 2002.

I documenti di Eurocontrol contengono alcuni elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream V con il numero di registrazione (*Registration Number*) N379P (lo stesso velivolo utilizzato per il trasporto di El-Zari e Agiza da Stoccolma al Cairo e per quello di Binyam Mohammed) per i seguenti voli:

- da Washington a Francoforte sul Meno (Germania) il 23 maggio 2002 (partenza: 00.45, arrivo: 7.39);
- da Francoforte sul Meno a Dubai (Emirati arabi uniti) il 23 maggio 2002 (partenza: 10.08, arrivo: 16.10);
- **da Islamabad (Pakistan) a Rabat (Marocco) il 24 maggio 2002 (partenza: 21.05, arrivo: 25 maggio alle 7.03);**
- da Rabat a Porto (Portogallo) il 25 maggio 2002 (partenza: 7.58, arrivo: 9.19);
- da Porto a Washington il 26 maggio 2002 (partenza: 8.00, arrivo: 15.09).

L'operatore aereo menzionato è: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.⁸

⁸ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380984.

Nei documenti forniti da Eurocontrol non è stato riscontrato alcun riferimento al volo (o ai voli) tra Dubai e Islamabad il 23 o 24 maggio 2002, poiché Eurocontrol non ha alcuna competenza riguardo ai voli effettuati al di fuori dell'Europa.

3) BENSAYAH BELKACEM, HADJ BOUDELLAA, SABER LAHMAR, MUSTAFA AIT IDIR, BOUMEDIENE LAKHDAR E MOHAMED NECHLE

Bensayah Belkacem, Hadj Boudellaa, Saber Lahmar, Mustafa Ait Idir, Boumediene Lakhdar e Mohamed Nechle sono noti come i "sei algerini". Si tratta di cittadini bosniaci o di origine algerina e residenti in Bosnia, vittime di un particolare caso di "consegna straordinaria" multipla.

Nell'ottobre del 2001, la Corte suprema della Federazione della Bosnia Erzegovina ha emesso un mandato di arresto contro queste sei persone, sospettate di aver tentato di commettere un atto di terrorismo internazionale (sebbene non siano mai state formalmente accusate). Tuttavia, il 17 gennaio 2002, la Corte ha ordinato che fossero rimessi in libertà e, il giorno stesso, sono stati consegnati illegalmente alla guardia di polizia della Federazione. Nella notte tra il 17 e il 18 gennaio 2002, la polizia della Federazione bosniaca ha consegnato i "sei algerini" all'esercito americano di stanza in Bosnia Erzegovina. I militari statunitensi li hanno presi in consegna senza alcun ordine di estradizione e trasferiti presso la "Eagle Base" di Tuzla. Tra il 18 e il 19 gennaio 2002 sono stati trasportati prima alla base americana di Incirlik in Turchia e poi in quella di Guantanamo Bay, dove si trovano tuttora.

Il trasferimento ha avuto luogo il giorno dopo che i sei avevano ricevuto l'ordine di scarcerazione della Corte suprema di Bosnia a seguito della loro detenzione preventiva, in violazione di un'ordinanza emessa dalla Camera per i diritti dell'uomo della Bosnia Erzegovina, in base alla quale quattro di loro non avrebbero dovuto essere trasferiti negli Stati Uniti. Il governo bosniaco aveva ricevuto forti pressioni da parte delle autorità americane affinché le sei persone venissero consegnate. Secondo alcune fonti, il 17 ottobre 2001, l'incaricato d'Affari dell'ambasciata americana a Skopje avrebbe proferito minacce nei confronti del primo ministro bosniaco, qualora la Bosnia Erzegovina non avesse mosso accuse formali di terrorismo contro i "sei algerini".

Stephen Oleskey, avvocato dei sei cittadini o residenti della Bosnia Erzegovina detenuti a Guantanamo, Michèle Picard, ex presidente della Camera per i diritti dell'uomo della Bosnia Erzegovina e Srdjan Dizdarevic, presidente della commissione di Helsinki in Bosnia Erzegovina sono comparsi dinanzi alla commissione temporanea il 25 aprile 2006.

Trattandosi di voli militari, non è possibile confermarne l'esistenza mediante i dati di Eurocontrol. Tuttavia, la commissione temporanea ha avuto accesso a una serie di documenti consegnati dal governo americano a seguito di procedimenti giudiziari in corso negli Stati Uniti, che sono stati inviati alla commissione dall'avvocato Oleskey. Tali documenti sono già stati trasmessi alla commissione temporanea.

Una sintesi del contenuto di tali documenti, che comprovano non solo che tali voli sono avvenuti, ma anche che sono stati utilizzati per "consegne straordinarie" effettuate dall'esercito americano (giacché i "sei algerini" sono stati trasferiti a Guantanamo con lo stesso aereo che trasportava 28 prigionieri provenienti da Kandahar) è riportata qui di seguito. Il governo americano talora si riferisce ai "sei algerini" utilizzando il termine "sei bosniaci".

1. The U.S. military dedicated at least two aircraft to transport the six Bosnians from the U.S. base at Tuzla (Bosnia and Herzegovina) to the U.S. Naval Base at Guantanamo Bay (Cuba). The "primary" C-130 aircraft is identified by number UJM166301019; the "back up" as number UQU09Z10L019.

- "Primary C-130 transporting the detainees is Msn # UJM166301019. Departs [redacted]. Back up C-130 is UQU09Z10L019 [redacted]."
"Centcom Update for Friday, 18 Jan 02,"

2. At least one of the aircraft originated at the U.S. Base at Ramstein, Germany, before departing for Tuzla.

- "Back up C-130 is UQU09Z10L019 [redacted]. Will not return to Ramstein until primary C-130 is in the air enroute to Incirlik with detainees."
"Centcom Update for Friday, 18 Jan 02,"

- "Detainee mission scheduled to depart for Tuzla at 190930Z. Total detainees transported to date: 110."

-Situation Report 130 of the U.S. Commander-In-Chief, Europe (USCINCEUR), 19 January 2002,

3. During the rendition, the Bosnian citizens and former residents were shackled, their eyes were covered by opaque goggles, and their hands were covered by mittens. These are the same measures used for other renditions to Guantanamo Bay.

- "Same security procedures (i.e. shackled, mittens on hands and goggled)."
"Centcom Update for Friday, 18 Jan 02,"

4. The Bosnian citizens and former residents were transported via the U.S. Air Force Base at Incirlik, Turkey.

- "[Back up C-130 aircraft]Will not return to Ramstein until primary C-130 is in the air enroute to Incirlik w/detainees."

Centcom Update for Friday,18 Jan 02"

- "[P]lan to pick-up 6 Algerians in Incirlik moved by EUCOM assets."

"Future Detainee Mission Flow" and attached spreadsheet entitled "Gitmo Incirlik Mission Flow,"

5. The Incirlik base in Turkey was a hub for the transportation of prisoners to Guantanamo.

- "Follow-on missions depart Incirlik:20, 21, 22, 25, 26, 29, 30, 31 Jan, 1 Feb"

6. The six Bosnian citizens and former residents were then flown to Guantanamo, along with 28 other prisoners who had originated in Qandahar, Afghanistan. The aircraft arrived at Guantanamo at or around 19:30 GMT on 20 January 2002.

- "5th Mission: - En route to Guantanamo, ETA 201930Z

- 34 total detainees

- 28 from Qandahar

- 6 Algerians [redacted]"

7. The U.S. Government took over 30 hours to transport the six Bosnian citizens and former residents from Tuzla to Guantanamo.

- The six Bosnians *left* Incirlik at 12:00 GMT on 19 January 2002, meaning that they had been picked up in Tuzla sometime before then.
- The six Bosnians did not arrive at Guantanamo until 19:30 GMT the next day, 20 January 2002.

4) BINYAM MOHAMMED

Binyam Mohammed è un cittadino etiope, legalmente residente nel Regno Unito sin dal 1994. Egli si è recato in Afghanistan durante l'estate del 2001, poi in Pakistan, dove è stato arrestato all'aeroporto di Karachi mentre si apprestava a fare rientro nel Regno Unito. Binyam sostiene di essere stato vittima di torture durante i tre mesi successivi e che ufficiali americani e britannici hanno partecipato agli interrogatori. Il 13 dicembre 2005 Jack Straw, all'epoca dei fatti ministro degli Affari esteri del Regno Unito, ha riconosciuto dinanzi alla commissione per gli Affari esteri della Camera dei Comuni del Parlamento britannico che nel 2002 un ufficiale britannico "aveva avuto un colloquio" con Binyam a Karachi⁹. Successivamente, Binyam è stato detenuto in Marocco per 18 mesi – durante i quali sarebbe stato torturato – poi trasferito in Afghanistan per 5 mesi prima di essere nuovamente trasferito a Guantanamo, dove si trova tuttora.

Pare che Binyam verrà prossimamente giudicato da una commissione militare a Guantanamo. Le sole prove contro di lui, secondo il suo avvocato, sono delle confessioni ottenute sotto tortura.

Il 4 ottobre 2006 una delegazione ufficiale della commissione temporanea ha incontrato a Londra il suo avvocato, Clive Stafford Smith.

In base alle informazioni fornite dal suo avvocato Clive Stafford Smith e da altre fonti, Binyam sarebbe stato trasferito una prima volta dal Pakistan a Rabat (Marocco) il 21 luglio 2002.

I documenti di Eurocontrol contengono alcuni elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream V con il numero di registrazione (*Registration Number*) N379P (lo stesso velivolo utilizzato per il trasporto di El-Zari e Agiza da Stoccolma al Cairo e per quello di Elkassim Britel dal Pakistan al Marocco) per i seguenti voli:

- da Washington a Francoforte sul Meno il 17 luglio 2002 (partenza: 00.26, arrivo: 7.46);
- da Francoforte sul Meno a Adana-Incirlık (Turchia) il 18 luglio 2002 (partenza: 10.14, arrivo: 13.56);
- da Adana-Incirlık a Francoforte sul Meno il 18 luglio 2002 (partenza: 12.14, arrivo: 15.31);
- da Francoforte sul Meno ad Amman (Giordania) il 19 luglio 2002 (partenza: 15.48, arrivo: 19.41);
- da Amman a Kabul (Afghanistan) il 19 luglio 2002 (partenza: 21.15, arrivo: 20 luglio alle 1.35);

⁹ [<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmfaaff/uc768-i/uc76802.htm>]

- **da Islamabad a Rabat il 21 luglio 2002 (partenza: 17.35, arrivo: 22 luglio alle 3.42);**
- da Rabat a Shannon (Irlanda) il 22 luglio 2002 (partenza: 4.44, arrivo: 7.21);
- da Shannon a Washington il 23 luglio 2002 (partenza: 9.55, arrivo: 16.07).

L'operatore aereo menzionato è: PREMIER EXECUTIVE JET TRAVEL.¹⁰

In base alla testimonianza del suo avvocato e ad altre fonti, Binyam sarebbe stato trasferito una seconda volta dal Marocco a Kabul durante la notte tra il 21 e il 22 gennaio 2004.

I documenti di Eurocontrol contengono alcuni elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Boeing 737 con il numero di registrazione (*Registration Number*) N313P (utilizzato soltanto due giorni dopo per il trasporto di Khaled El Masri) per i seguenti voli:

- da Washington a Shannon il 16 gennaio 2004 (partenza: 1.25, arrivo: 7.29);
- da Shannon a Larnaca (Cipro) il 17 gennaio 2004 (partenza: 10.33, arrivo: 15.03);
- da Larnaca a Rabat il 21 gennaio 2004 (partenza: 18.39, arrivo: 23.48);
- **da Rabat a Kabul il 22 gennaio 2004 (partenza: 2.05, arrivo: 9.58);**
- da Kabul a Algeri (Algeria) il 22 gennaio 2004 (partenza: 12.09, arrivo: 19.54);
- da Algeri a Palma di Maiorca (Spagna) il 22 gennaio 2004 (partenza: 21.36, arrivo: 22.08);
- da Palma di Maiorca a Skopje (ex Repubblica iugoslava di Macedonia) il 23 gennaio 2004 (partenza: 17.40, arrivo: 19.56);
- da Skopje a Bagdad (Iraq) il 24 gennaio 2004 (partenza: 1.30, arrivo: 5.53);
- da Bagdad a Kabul il 24 gennaio 2004 (partenza: 7.15, arrivo: 11.14).
- da Kabul a Timisoara (Romania) il 25 gennaio 2004 (partenza: 18.23, arrivo: 23.51);
- da Bucarest (Romania) a Palma di Maiorca il 26 gennaio 2004 (partenza: 1.03, arrivo: 3.45);
- da Palma di Maiorca a Washington il 28 gennaio 2004 (partenza: 10.08, arrivo: 18.41).

L'operatore aereo menzionato è: STEVENS EXPRESS¹¹.

¹⁰ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

¹¹ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

5) MAHER ARAR

Come dimostrato dalla relazione della *Commissione d'inchiesta sulle azioni dei funzionari canadesi in relazione a Maher Arar*, pubblicata dal commissario Dennis O'Connor il 18 settembre 2006, Maher Arar è stato vittima di un caso di "consegna straordinaria" dei più spaventosi tra quelli affrontati dalla commissione temporanea.

Maher Arar è un cittadino canadese, residente in Canada dal 1987. Di ritorno da una vacanza in Tunisia, è stato arrestato e trattenuto all'aeroporto Kennedy di New York (dove si trovava in transito verso il Canada) il 26 settembre 2002. Accusato di appartenere a Al Qaeda e Arar è stato prima trasportato da New York a Washington, nonostante le sue proteste, poiché sapeva che sarebbe stato torturato, poi trasferito in Siria (passando per la Giordania), suo paese d'origine, dove è stato torturato e detenuto nella prigione di Far'Falastin per 10 mesi e 10 giorni, in una cella di 1 x 2 x 2 metri. Successivamente è stato rimesso in libertà senza che gli venisse mossa alcuna accusa e attualmente vive libero in Canada. A tutt'oggi egli ignora i motivi che hanno determinato il suo arresto. La relazione della commissione d'inchiesta canadese critica la mancanza assoluta di collaborazione da parte delle autorità americane. Il Dipartimento di Stato americano ha sostenuto, durante un incontro con una delegazione ufficiale della commissione temporanea tenutosi l'11 maggio 2006 a Washington, che il caso di Maher Arar era semplicemente una questione di "immigrazione clandestina".

Maher Arar e il suo avvocato Lorne Waldman sono comparsi dinanzi alla commissione temporanea il 23 marzo 2006.

Secondo le testimonianze rese dallo stesso Maher Arar e dal suo avvocato e in base ad altre fonti, Maher Arar sarebbe stato trasportato da Washington ad Amman passando per Roma (Italia) l'8 ottobre 2002. Giunto ad Amman, sarebbe stato condotto in automobile fino a Damasco (Siria).

I documenti di Eurocontrol contengono elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream III con il numero di registrazione (*Registration Number*) N829MG per i seguenti voli:

- **da Bangor Maine (USA) a Roma Ciampino (Italia) l'8 ottobre 2002 (partenza 13.45, arrivo 20.22);**
- **da Roma Ciampino ad Amman l'8 ottobre 2002 (partenza: 20.59, arrivo: 23.54);**
- da Amman ad Atene (Grecia) il 9 ottobre 2002 (partenza: 1.15, arrivo: 3.25);
- da Atene a Santa Maria (Azzorre, Portogallo) il 9 ottobre 2002 (partenza 17.36, arrivo: 23.09);
- da Santa Maria a Washington il 10 ottobre 2002 (partenza: 0.01, arrivo: 06.30).

L'operatore aereo menzionato è: PRESIDENTIAL AVIATION.¹²

Nei documenti forniti da Eurocontrol non si fa menzione del volo da New York a Bangor Maine dell'8 ottobre 2002, dal momento che Eurocontrol non ha competenza sui voli effettuati al di fuori dell'Europa.

¹² Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

6) BISHER AL-RAWI ET JAMIL EL-BANNA

Bisher Al-Rawi è un cittadino iracheno, legalmente residente nel Regno Unito, e Jamil El-Banna è un cittadino giordano a cui le autorità britanniche hanno concesso asilo e diritto di residenza nel 1997.

Il 1° novembre 2002, Al-Rawi et El-Banna si apprestavano a partire per la Gambia allorché sono stati arrestati dalla polizia all'aeroporto di Gatwick, a motivo della presenza di un caricabatterie nei loro bagagli, poi rivelatosi innocuo. Sono stati rimessi in libertà il 4 novembre 2002. L'8 novembre, El-Banna e Al-Rawi si trovavano all'aeroporto di Banjul, accompagnati dal fratello di Bisher, Wahab El-Rawi, e da Abdullah El Janoudi, quando sono stati tutti arrestati dalle autorità gambiane. Sono stati interrogati per un mese da agenti americani, poi Bisher Al-Rawi e El-Banna sono stati trasportati dalla CIA in Afghanistan nella famigerata "Dark Prison" di Kabul, poi alla base di Bagram e infine a Guantanamo nel gennaio 2003. Durante tutto questo tempo sono stati interrogati da agenti americani, i quali hanno riferito loro che le misure che hanno condotto all'arresto erano state prese dalle autorità britanniche. La commissione temporanea ha potuto prendere visione di alcuni telegrammi inviati dai servizi segreti britannici a servizi stranieri non specificati, nei quali si fornivano informazioni molto precise sulle due vittime di "consegna straordinaria".

Il 4 ottobre 2006 una delegazione ufficiale della commissione temporanea ha incontrato a Londra il fratello di Bisher Al-Rawi, Wahab Al-Rawi, e gli avvocati delle due vittime, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce e Brent Mickum.

In base alle testimonianze rese dagli avvocati di Al-Rawi ed El-Banna Clive Stafford Smith, Gareth Peirce e Brent Mickum e ad altre fonti, sembra che Al-Rawi e El-Banna siano stati trasportati da Banjul (Gambia) a Kabul il 9 dicembre 2002.

I documenti di Eurocontrol contengono elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream V con il numero di registrazione (*Registration Number*) N379P (lo stesso velivolo utilizzato per il trasporto di El-Zari e Agiza da Stoccolma al Cairo, di Elkassim Britel dal Pakistan al Marocco e di Binyam Mohammed dal Pakistan al Marocco) per i seguenti voli:

- da Washington a Banjul l'8 dicembre 2002 (partenza: 13.15, arrivo: 20.19);
- **da Banjul al Cairo l'8 dicembre 2002 (partenza: 21.45, arrivo: il 9 dicembre 2002 alle 3.45);**
- **dal Cairo a Kabul il 9 dicembre 2002 (partenza: 4.45, arrivo: 9.04);**
- da Taskent (Uzbekistan) a Francoforte sul Meno il dicembre 2002 (partenza: 6.52, arrivo: 13.01);
- da Francoforte sul Meno a Rabat l'11 dicembre 2002 (partenza: 23.09, arrivo: 12 dicembre alle 1.55);
- da Rabat a Kabul il 12 dicembre 2002 (partenza: 3.56, arrivo: 11.05).

L'operatore aereo menzionato è: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.¹³

Nei documenti forniti da Eurocontrol non si è trovato alcun riferimento al volo (o ai voli) tra Kabul e Taskent del 9 o 10 dicembre 2002, poiché Eurocontrol non ha competenza sui voli effettuati al di fuori dell'Europa. Per le stesse ragioni non si hanno più notizie di tale aeromobile dopo il suo atterraggio a Kabul. Il medesimo aeromobile è partito da Washington per Francoforte sul Meno il 21 dicembre 2002.

¹³ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

7) ABU OMAR (HASSAN MUSTAFA OSAMA NASR)

Come dimostrano le inchieste condotte dai procuratori di Milano, si tratta di un caso di rapimento di un cittadino sul territorio di uno Stato membro da parte di agenti della CIA, con la complicità dei servizi segreti italiani e di alcuni carabinieri, seguito da una "consegna straordinaria".

Hassan Mustafa Osama Nasr (Abu Omar) è un cittadino egiziano che è stato imam di Milano dopo aver ottenuto l'asilo politico in Italia. Egli è stato rapito il 17 febbraio 2003 a Milano mentre era in strada e poi trasferito in Egitto. Scarcerato per mancanza di prove, egli afferma di essere stato più volte torturato prima di essere nuovamente arrestato e si trova tuttora in carcere in Egitto. Durante il suo soggiorno in Italia, Abu Omar era sottoposto a stretta sorveglianza da parte della polizia, perché sospettato di far parte di movimenti integralisti radicali. Il suo rapimento da parte della CIA ha impedito alle autorità italiane di condurre a termine le loro inchieste su Abu Omar.

L'istruttoria del sostituto procuratore Spataro ha condotto all'emissione di 26 mandati di arresto contro cittadini americani, 8 agenti dei servizi segreti italiani e un carabiniere, implicati in tale vicenda. Attualmente, la commissione di controllo dei servizi segreti del Parlamento italiano sta svolgendo un'inchiesta sulla vicenda, che riguarda altresì l'eventuale coinvolgimento di membri del governo in carica all'epoca.

Il sostituto procuratore di Milano Armando Spataro è comparso due volte dinanzi alla commissione temporanea, il 23 febbraio e il 9 ottobre 2006.

In base alle indagini condotte dal sostituto procuratore di Milano Armando Spataro e ad altre fonti, Abu Omar sarebbe stato trasportato il 17 febbraio 2003 dall'aeroporto di Aviano (Italia) a Ramstein (Germania) e subito dopo da Ramstein al Cairo (Egitto).

I documenti di Eurocontrol contengono elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Gulfstream IV con il numero di registrazione (*Registration Number*) N85VM per i seguenti voli:

- da Washington a Ramstein il 4 febbraio (partenza: 3.20, arrivo: 10.27);
- **da Ramstein al Cairo il 17 febbraio 2003 (partenza: 18.52, arrivo: 22.32);**
- dal Cairo a Shannon il 18 febbraio 2003 (partenza 0.22, arrivo: 5.42);
- da Shannon a Washington il 18 febbraio 2003 (partenza: 14.52, arrivo: 21.43).

L'operatore aereo menzionato è: RICHMOR AVIATION.¹⁴

I voli da Ramstein ad Aviano e ritorno effettuati il 17 febbraio 2003 non figurano negli

¹⁴ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

elenchi ricevuti da Eurocontrol. Tali voli sono stati effettuati da un aeromobile Lear Jet 35 contrassegnato dal *call sign* "SPAR92", che è stato autorizzato allo scalo nella base americana di Aviano dalle autorità italiane. Come dimostrato nel corso dell'istruttoria condotta dal sostituto procuratore Spataro, **l'aereo è decollato da Aviano (con a bordo Abu Omar) per Ramstein il 17 febbraio 2003 alle 18.20.**

8) KHALED EL-MASRI

Le indagini condotte dalla commissione parlamentare d'inchiesta del Bundestag e dalla Procura della Repubblica di Monaco di Baviera hanno raccolto diversi indizi, in base ai quali si evince che Khaled El-Masri è stato vittima di una "consegna straordinaria".

Khaled El-Masri è un cittadino tedesco che, alla fine del 2003, è partito per una vacanza nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia. Il 31 dicembre è stato arrestato al confine tra la Serbia e l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia dalla polizia di frontiera dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, consegnato ai servizi segreti, poi trattenuto e interrogato per tre settimane in un albergo di Skopje. Il 23 gennaio 2004 è stato consegnato alla CIA e trasportato in Afghanistan. El-Masri è stato detenuto per più di quattro mesi in una prigione afghana, torturato e interrogato, tra gli altri, da una persona di lingua tedesca di nome "Sam". Dopo i quattro mesi di prigionia in Afghanistan, è stato trasferito in Europa e liberato in territorio albanese. Il 5 dicembre 2005, il cancelliere federale tedesco Angela Merkel ha affermato che gli Stati Uniti hanno riconosciuto di aver commesso un errore nei confronti di El-Masri.

Il Bundestag ha istituito una commissione d'inchiesta per indagare sul coinvolgimento dei servizi segreti e di altre autorità tedesche nella vicenda.

Khaled El-Masri e il suo avvocato Manfred Gnjidic sono comparsi dinanzi alla commissione temporanea il 13 marzo 2006; il procuratore della Repubblica di Monaco di Baviera responsabile dell'inchiesta, Martin Hofmann, è comparso dinanzi alla commissione temporanea il 10 luglio 2006. Una delegazione ufficiale della commissione temporanea si è recata a Skopje (ex Repubblica iugoslava di Macedonia) dal 27 al 29 aprile 2006. Un'altra delegazione si è incontrata a Berlino con la commissione d'inchiesta del Parlamento tedesco il 19 settembre 2006.

In base alle informazioni che la commissione temporanea ha ricevuto dalla vittima in persona, dal suo avvocato Manfred Gnjidic, dal procuratore Hofmann e da altre fonti, il cittadino tedesco El-Masri sarebbe stato trasportato da Skopje (ex Repubblica iugoslava di Macedonia) a Bagdad (Iraq) nelle prime ore del 24 gennaio 2004.

I documenti di Eurocontrol contengono elementi dei piani di volo e/o CRCO che corrispondono alle dichiarazioni rese per quanto riguarda l'aeromobile Boeing 737 con il numero di registrazione (*Registration Number*) N313P (utilizzato due giorni prima per il secondo trasporto subito da Binyam Mohammed da Islamabad a Rabat) per i seguenti voli:

- da Washington a Shannon il 16 gennaio 2004 (partenza: 1.25, arrivo: 7.29);
- da Shannon a Larnaca il gennaio 2004 (partenza: 10.33, arrivo: 15.03);
- da Larnaca a Rabat il 21 luglio 2004 (partenza: 18.39, arrivo: 23.48);

- da Rabat a Kabul il 22 gennaio 2004 (partenza: 2.05, arrivo: 9.58);
- da Kabul ad Algeri il 22 gennaio 2004 (partenza: 12.09, arrivo: 19.54);
- da Algeri a Palma di Maiorca il 22 gennaio 2004 (partenza: 21.36, arrivo: 22.08);
- da Palma di Maiorca a Skopje il 23 gennaio 2004 (partenza: 17.40, arrivo: 19.56);
- **da Skopje a Bagdad il 24 gennaio 2004 (partenza: 1.30, arrivo: 5.53);**
- da Bagdad a Kabul il 24 gennaio 2004 (partenza: 7.15, arrivo: 11.14).
- da Kabul a Timisoara il 25 gennaio 2004 (partenza: 18.23, arrivo: 23.51);
- da Bucarest a Palma di Maiorca il 26 gennaio 2004 (partenza: 1.03, arrivo: 3.45);
- da Palma di Maiorca a Washington il 28 gennaio 2004 (partenza: 10.08, arrivo: 18.41).

L'operatore aereo menzionato è: STEVENS EXPRESS.¹⁵

(Tali dati corrispondono esattamente a quelli del secondo trasporto subito da Binyam Mohammed, poiché si tratta dello stesso aeromobile e dello stesso circuito seguito dalla CIA).

In ordine alla mancanza di dati per il volo che avrebbe avuto luogo tra Timisoara e Bucarest, Eurocontrol ha spiegato alla commissione temporanea che in alcuni casi il pilota modifica il proprio itinerario durante il volo e ne informa i controllori aerei, ma talora i controllori non trasmettono tale modifica di itinerario. Considerato il brevissimo lasso di tempo intercorso tra l'arrivo a Timisoara (25 gennaio 2004 alle 23.51) e la partenza da Bucarest (26 gennaio 2004 alle 1.03), tutto sembra indicare che, in realtà, il volo proveniente da Kabul il 25 gennaio sarebbe atterrato a Bucarest e non a Timisoara.

¹⁵ Cfr. documento di lavoro n. 8 PE 380.984.

Per concludere, si elencano qui di seguito i casi specifici per i quali la commissione temporanea non ha potuto verificare l'esistenza dei voli.

MOHAMMED ZAMMAR

Mohammed Zammar è un cittadino tedesco di origine siriana. Nel 1982, allorché ha acquisito la cittadinanza tedesca, ha rinunciato alla cittadinanza siriana. In seguito agli attentati dell'11 settembre 2001 a New York, il procuratore generale federale ha avviato delle procedure preliminari nei suoi confronti, relativamente alla sua presunta partecipazione alla preparazione di tali attentati, ma poi ha deciso di non ordinarne l'arresto.

Zammar si è recato in Marocco il 27 ottobre 2001 per divorziare dalla sua seconda moglie. Al momento di rientrare in Germania, è stato arrestato all'aeroporto del Marocco l'8 dicembre 2001. Il 18 giugno 2002 la stampa ha dato notizia che egli si trovava nella prigione di Far'Falastin in Siria. Secondo le autorità siriane, egli è cittadino di quel paese. Da quel momento, le autorità tedesche hanno ritenuto di non poter fare nulla per aiutare il loro concittadino. Il 20 novembre 2002 sei funzionari tedeschi si sono recati in Siria per interrogare Zammar, ma la sua famiglia non ne è stata informata. La stampa tedesca ha più volte sostenuto che i servizi segreti tedeschi hanno fornito informazioni relative a Zammar alle autorità americane onde facilitarne l'arresto. Il 14 dicembre 2005 il ministro Schäuble ha confermato dinanzi al Bundestag che Zammar era stato interrogato da agenti tedeschi in Siria. La partecipazione di tali agenti si sarebbe svolta nell'ambito di un accordo in base al quale le autorità tedesche, come contropartita, avrebbero rinunciato a procedere contro diversi cittadini siriani in Germania. Ciò è confermato da un documento ufficiale riservato, in possesso del presidente e del relatore della commissione temporanea.

La moglie di Zammar non ha avuto notizie del marito per quasi 5 anni, ad eccezione di una lettera di otto righe che ha ricevuto tramite la Croce Rossa. A Far'Falastin i prigionieri hanno diritto a 10 minuti di aria al mese.

L'avvocato di Zammar, Gül Pinar, è comparso dinanzi alla commissione temporanea il 14 settembre 2006.

I particolari ricevuti dalla commissione temporanea in relazione all'eventuale volo (o voli) per effettuare la "consegna straordinaria" in questo caso specifico sono talmente limitati che non è stato possibile confrontare le dichiarazioni con i dati di Eurocontrol.

MURAT KURNAZ

Murat Kurnaz è un cittadino di nazionalità turca, ma è nato e risiede a Brema, in Germania. Il 3 ottobre 2001, Kurnaz si è recato in Pakistan per una sorta di pellegrinaggio prima di rientrare a Brema, al massimo due mesi dopo. Nel novembre del 2001, Murat Kurnaz è stato arrestato in Pakistan durante un controllo di routine effettuato su un autobus diretto all'aeroporto. Qualche giorno dopo è stato consegnato dalla polizia pakistana, dietro palese pagamento di un riscatto, ad unità americane di stanza sull'altro lato del confine con l'Afghanistan, in assenza di ogni base giuridica o di commissione rogatoria. Detenuto in un primo momento nella base aerea americana di Kandahar, Murat è stato trasferito, alla fine di gennaio del 2002, alla base di Guantanamo. Sia in Afghanistan che a Guantanamo, Kurnaz è stato più volte vittima di torture. Il 14 dicembre 2005 è stato confermato che i servizi segreti tedeschi hanno partecipato almeno una volta agli interrogatori di Kurnaz, tra il 21 e il 27 settembre 2002.

Kurnaz è stato messo in libertà nello scorso mese di agosto e attualmente vive libero in Germania, senza che gli sia stata mossa alcuna accusa formale. La procura di Brema aveva intentato una procedura nei suoi confronti, per accertarsi dell'eventuale esistenza di contatti con gruppi di terroristi o estremisti ma, al termine delle indagini, ha concluso che è impossibile attestare l'esistenza di tali contatti.

L'avvocato di Kurnaz, Bernhard Docke, è comparso dinanzi alla commissione temporanea il 14 settembre. Lo stesso Murat Kurnaz dovrebbe comparire dinanzi alla commissione temporanea il 22 novembre 2006.

Trattandosi di un volo (o di voli) tra l'Afghanistan e Guantanamo, verosimilmente effettuato a bordo di un aeromobile militare, la commissione temporanea non ha potuto verificare la veracità di tale "consegna straordinaria".

MARTIN MUBANGA

Martin Mubanga è un cittadino con doppia nazionalità britannica e zambiana. Nel 2001 si è recato in Pakistan e in Afghanistan. Nel dicembre 2001, sfuggito alla guerra e prima di rientrare nel Regno Unito, Mubanga ha fatto tappa nello Zambia, dove è stato arrestato il 1° marzo 2002, con l'accusa di avere partecipato a un campo di addestramento di Al Qaeda a Kandahar e di possedere un quaderno contenente un elenco di 33 organizzazioni ebraiche di New York. Il 20 aprile 2002 le autorità zambiane lo hanno consegnato alla CIA, che lo ha trasferito a Guantanamo.

Dopo 33 mesi trascorsi a Guantanamo, Mubanga, vittima di torture, è stato rimesso in libertà il 25 gennaio 2006 ed è rientrato nel Regno Unito, dove tuttora risiede in piena libertà senza che alcuna accusa formale sia stata mossa nei suoi confronti.

Il 4 ottobre 2006 una delegazione ufficiale della commissione temporanea ha incontrato a Londra Martin Mubanga e il suo avvocato Louise Christian.

La commissione temporanea non ha potuto verificare l'esistenza del trasferimento dallo Zambia a Guantanamo. Poiché il volo (o i voli) sono stati effettuati tra lo Zambia e Guantanamo, di sicuro non è stato attraversato lo spazio aereo europeo. Inoltre, si è probabilmente trattato di un volo militare, poiché ha raggiunto direttamente la base di Guantanamo.