

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión Temporal sobre la Supuesta Utilización de Países Europeos por la CIA para el Transporte y la Detención Ilegal de Presos

16.11.2006

DOCUMENTO DE TRABAJO N° 7

sobre las «entregas extraordinarias»

Comisión Temporal sobre la Supuesta Utilización de Países Europeos por la CIA para el Transporte y la Detención Ilegal de Presos

Ponente: Giovanni Claudio Fava

A) CONSIDERACIONES GENERALES

1) Cumplimiento del mandato del Parlamento Europeo

El presente documento de trabajo del ponente tiene como objetivo recopilar todos los casos de «entrega extraordinaria» analizados por la comisión temporal TDIP con el fin de ilustrar las pruebas relativas al transporte ilegal de víctimas por la CIA, cotejando, en concreto, las denuncias recibidas por la comisión temporal con los datos que Eurocontrol ha enviado al Parlamento Europeo.

La comisión temporal TDIP, sobre la base de su mandato, se ha dedicado, desde su creación, al análisis de ciertos casos concretos de «entrega extraordinaria» que constituyen el primer punto en relación con el que la comisión debe recopilar y analizar la información disponible.

2) Casos de «entrega extraordinaria» analizados por la comisión temporal

Los casos concretos de «entrega extraordinaria» analizados por la comisión temporal conllevan, siempre, el transporte ilegal de un detenido por los servicios secretos o por otros servicios especializados de un tercer países (a saber, la CIA y otros servicios de seguridad estadounidenses, si bien no exclusivamente éstos) hacia destinos diversos situados al margen de cualquier control judicial, donde los detenidos no gozaban de derecho fundamental alguno, ni siquiera de los que garantizan las diversas convenciones internacionales, tales como los procedimientos de *habeas corpus*, el derecho a una defensa y a la asistencia de un abogado, el derecho a un juicio justo dentro de un plazo razonable, etc. Entre tales destinos cabe citar Guantánamo, centros de detención secretos (como el Presidente Bush afirmó el pasado 6 de septiembre¹) o países como Egipto, Siria, Marruecos, Afganistán o Pakistán, reconocidos (por el propio Departamento de Estado de los Estados Unidos²) como países con un muy escaso nivel de protección de los derechos humanos y donde, en determinados casos, las fuerzas de seguridad de los mismos habrían hecho uso de la tortura.

En todos los casos concretos analizados se consideró necesaria la concurrencia de una o de varias de las condiciones siguientes:

- Que la presunta víctima fuera un ciudadano o un residente en un Estado miembro de la UE, un país candidato o un país adherente;
- Que el territorio o el espacio aéreo de un Estado miembro, país candidato o país adherente se hubiera empleado en tales casos de «entrega extraordinaria», bien en relación con vuelos fletados por la CIA (u otros servicios especializados) o bien en relación con vuelos militares estadounidenses;

¹ Véase la transcripción de la Casa Blanca: <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2006/09/20060906-3.html>

² Véase: US Department of State country reports on human rights practices (2003).

- Que existieran indicios según los que los agentes o funcionarios de los Estados miembros, países candidatos, adherentes o asociados se hubieran visto implicados de alguna manera en tales actos de «entrega extraordinaria», prestando ayuda para el transporte, transmitiendo información para facilitar la detención arbitraria, participando en los interrogatorios, etc.

Siguiendo tales criterios, la comisión temporal TDIP sólo ha tenido ocasión de estudiar detalladamente los casos de «entrega extraordinaria» (que no representan sino una parte de los que se han producido en realidad) relativos a:

- Abu Omar (Hassan Mustafa Osama Nasr),
- Khaled El-Masri,
- Maher Arar,
- Mohammed El-Zari,
- Ahmed Agiza,
- los «seis argelinos» de Bosnia y Herzegovina,
- Murat Kurnaz,
- Mohammed Zammar,
- Abou Elkassim Britel,
- Binyam Mohammed,
- Bisher Al-Rawi,
- Jamil El-Banna,
- Martin Mubanga.

La comisión temporal, bien en el marco de sus reuniones o bien en el contexto de sus delegaciones oficiales, ha tenido ocasión de reunirse con las propias víctimas, sus abogados, los responsables de los órganos jurisdiccionales nacionales o parlamentarios encargados de los casos concretos de «entrega extraordinaria», representantes de organizaciones o instituciones europeas e internacionales (responsables de ciertos casos concretos), periodistas que han seguido tales asuntos, representantes de organizaciones no gubernamentales (ONG), expertos en la materia, etc.

3) Certidumbre de la existencia de casos concretos de «entrega extraordinaria»

El presente documento de trabajo pretende ante todo comparar las denuncias formuladas desde diversas fuentes (sobre todo el testimonio de las víctimas o sus abogados), en lo que respecta a los detalles relativos a los vuelos utilizados para efectuar dichas «entregas extraordinarias» concretas, con los datos relativos a los vuelos que se produjeron realmente en el espacio aéreo europeo. La comisión temporal ha tenido acceso a tales datos sobre vuelos a través de la documentación confidencial que le ha enviado Eurocontrol (véase más adelante).

Dicho ejercicio ha puesto a disposición de la comisión temporal un elemento precioso que le permite afirmar con toda certidumbre si los casos de «entrega extraordinaria» se produjeron o no. Además, el análisis y la comparación de las denuncias con los datos de Eurocontrol nos permiten tener cierta idea del modo en que se concibieron los *circuitos* empleados para realizar las «entregas extraordinarias».

En concreto, en los diez casos de «entrega extraordinaria» en los que las víctimas u otras fuentes pudieron facilitar a la comisión temporal información (fechas, horas, itinerarios, tipo de matrícula del avión, etc.) más o menos precisa, que permitió comparar las denuncias de las víctimas u otras fuentes con los datos facilitados por Eurocontrol, se ha podido constatar que todas estas denuncias se adecuan enteramente a la realidad de los hechos en lo que respecta a la existencia y las características de los vuelos utilizados. Además, ciertos documentos del Gobierno estadounidense, a los que la comisión temporal ha tenido acceso, demuestran, en un caso concreto que afectó a varias víctimas simultáneamente, no sólo la existencia de los presuntos vuelos, sino que asimismo confirman que tales vuelos se emplearon para la realización de «entregas extraordinarias» a cargo del ejército de los Estados Unidos.

En vista de tales hechos, las declaraciones efectuadas por el Ministro de Asuntos Europeos del Reino Unido, Geoff Hoon, según las cuales los vuelos de la CIA no serían sino «una expresión periodística»¹, se apartan manifiestamente de la realidad y se antojan inaceptables.

Por desgracia, en determinados casos no ha sido posible cotejar las denuncias concretas de «entrega extraordinaria» con los datos relativos a los vuelos efectuados realmente dado que:

- las víctimas y otras fuentes no han podido facilitar a la comisión temporal información lo bastante precisa sobre los vuelos que se pudiera haber cotejado con los datos de Eurocontrol;
- la mayoría de los vuelos que transportaron a los detenidos a Guantánamo eran vuelos militares que no aparecen en los datos de Eurocontrol.

Sin embargo, el ponente considera que el resultado de los análisis de los diez casos de «entrega extraordinaria» que se han podido verificar con ayuda de los datos disponibles demuestran, con toda certidumbre, la existencia de una práctica generalizada, metódica y llevada a cabo con arreglo a unas reglas precisas para la realización de «entregas extraordinaria» por determinados servicios secretos estadounidenses (u otros servicios especializados). Es evidente que la comisión temporal no ha podido tener conocimiento sino de una fracción mínima de los casos de «entrega extraordinaria» que se han producido durante los últimos años.

Por último, procede destacar que la comisión temporal ha recurrido a otros métodos para verificar la veracidad de las denuncias de «entregas extraordinarias», amén de la verificación de los datos relativos a los vuelos:

- los resultados de diversas investigaciones judiciales y parlamentarias en curso en ciertos Estados miembros, países candidatos o adherentes o terceros países;
- la información facilitada por otras instituciones y organismos europeos e internacionales;
- ciertas fuentes de información que han expresado su voluntad de permanecer en el anonimato.

¹ Declaración efectuada ante los miembros de la TDIP el 5 de octubre de 2006, durante la visita de la delegación de la comisión temporal a Londres.

4) Comentario del ponente

Una vez más, el ponente desearía recordar que el objetivo de los trabajos de la comisión temporal, incluido el presente documento de trabajo, no consiste en obstaculizar la lucha contra el terrorismo, sino de arrojar luz sobre las ilegalidades y los abusos cometidos tras el 11 de septiembre en el nombre de dicha lucha. Vale la pena recordar que nuestras sociedades democráticas sólo disponen de un arma para luchar contra el terrorismo: el respeto de todos los principios del Estado de derecho y la protección de los derechos humanos.

Todo sospechoso tiene derecho a un proceso dotado de todas las garantías jurídicas reconocidas en las convenciones internacionales y acorde con los principios comunes a todos los países que son (o desean convertirse en) Estados miembros de la Unión Europea. El mecanismo de «entrega extraordinaria» es completamente ilegal: se trata de un acto delictivo que no se puede justificar en caso alguno. Además, en determinados casos, las «entregas extraordinarias» han tenido como consecuencia que las investigaciones perfectamente legales efectuadas por las fuerzas de seguridad locales se hayan visto obstaculizadas, lo que ha entrañado multitud de consecuencias negativas para la seguridad del Estado miembro afectado.

B) INFORMACIÓN SOBRE VUELOS FACILITADA POR EUROCONTROL

El ponente aprovecha esta ocasión para expresar un agradecimiento muy especial al Director General de Eurocontrol, Víctor Aguado, y a su equipo, por la preciosa colaboración que la comisión temporal ha recibido de su parte. Sin la ayuda facilitada por Eurocontrol no se habría podido llevar a cabo buena parte de los trabajos de la comisión temporal.

La información sobre vuelos (*flight logs*) de Eurocontrol procede de dos fuentes principales:

- **Unidad Central de Gestión de Afluencia de Tráfico (Central Flow Management Unit, CFMU):**

Esta unidad se compone de los planes de vuelo iniciales (*Initial Flight Plans*, FPL), que envían los operadores aéreos (pilotos, operaciones aéreas de las compañías, etc.) al Sistema de tratamiento del plan de vuelo inicial (IFPS, por sus siglas en inglés) del CFMU, que gestiona Eurocontrol, antes de que el vuelo se efectúe.

Limitación: Las reglas relativas a la presentación de un plan de vuelo y su contenido las define la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). La información exigida no incluye el objeto del vuelo o el contenido del avión. La inobservancia de las normas de la OACI no acarrea la imposición de sanciones. Es posible que ciertos vuelos se efectúen sin haber presentado previamente el plan de vuelo o que ciertos datos falten o sean inexactos (matrícula del avión, nombre del operador aéreo, etc.). El sistema CFMU/IFPS cuenta con un mecanismo de recuperación de datos a cargo del primer centro ATC, en caso de no se disponga del FPL.

- **Oficina Central de Tasas de Ruta (Central Route Charges Office, CRCO):**

Se trata de la información producida por la Oficina Central de Tasas de Ruta (CRCO) que gestiona Eurocontrol sobre la base de informaciones IFPS y de confirmaciones procedentes de las autoridades nacionales de control una vez se ha llevado a cabo el vuelo. Es la base sobre la que se calculan las tasas que reciben las autoridades nacionales por cada vuelo.

Limitación: En un número muy limitado de casos, las autoridades nacionales no facilitan los datos sobre los vuelos efectuados por motivos diversos (a saber, casos particulares de vuelos marginales, sistemas antiguos y/o defectuosos, negligencia, etc.).

Es importante tener en cuenta que los documentos de Eurocontrol contienen información sobre los vuelos efectuados con arreglo a los instrumentos y en el marco del tráfico aéreo general (IFR-GAT) y no contienen datos sobre los vuelos relativos al tráfico operativo militar (OAT) o a los vuelos efectuados con arreglo a las reglas de vuelo visual (VFR).

Es posible emplear otros medios para establecer el itinerario de un avión, a saber los datos de radares primarios y secundarios¹: se trata de información que obra en poder de los servicios encargados del control aéreo.

¹ El organismo de control aéreo recibe los datos de radar secundarios a partir de un transpondedor, que es un aparato instalado en todos los aviones (de vuelos IFR-GAT) y que transmite a los sistemas de radar «secundarios» la posición del avión a lo largo de toda la ruta seguida durante el vuelo. Lo activa el piloto, que introduce un código concreto a instancias del organismo de control.

C) ANÁLISIS DE CASOS CONCRETOS DE «ENTREGA EXTRAORDINARIA»

Los casos concretos de «entrega extraordinaria» investigados y analizados por la comisión temporal se han fundamentado en una importante cantidad de denuncias.

Parte de la información contenida en el presente documento de trabajo figura ya en otros informes del Consejo de Europa y de ciertas ONG (como Amnistía Internacional y *Human Rights Watch*) y en otros documentos de trabajo anteriores del ponente. El presente documento pretende facilitar una perspectiva general de todos los casos concretos que el Parlamento Europeo ha analizado (en algunos casos, sólo la comisión temporal ha efectuado una investigación minuciosa). Cabe señalar asimismo que la comisión temporal es el único organismo europeo e internacional que ha tenido ocasión de entablar contacto directo con cuatro víctimas de las «entregas extraordinarias».

En el presente documento de trabajo, el ponente retoma los datos de Eurocontrol, que le han permitido verificar la veracidad de la información recibida anteriormente por la comisión temporal y que demuestran la comisión de un delito de «entrega extraordinaria».

El ponente opina que, dado que las presuntas «entregas extraordinarias» denunciadas ante la comisión temporal se han visto totalmente confirmadas, no se puede negar la existencia de un verdadero sistema para la realización de tales entregas organizado por los Estados Unidos.

Antes de pasar al análisis de cada caso, conviene exponer algunos puntos y conclusiones que cabe extraer:

- Todos los casos expuestos a continuación corresponden a «entregas extraordinarias» de presos. En dos de ellos, se trasladó a sendos presos de manera ilegal en el mismo avión (casos 1 y 6). En el caso 4, Binyam Mohammed fue víctima de dos «entregas extraordinarias» en el plazo de 18 meses. Ello explica la cifra total de diez casos confirmados por los datos de Eurocontrol a los que se alude al comienzo del presente documento de trabajo.
- Otro caso concreto (el número 3, que afecta a seis ciudadanos simultáneamente) lo confirman fuentes distintas de los datos de Eurocontrol.
- Para cada caso concreto, el presente documento de trabajo no sólo se limita a confirmar la existencia del vuelo o de los vuelos que transportaron al preso de que se trata sino que, asimismo trata de establecer cuál fue el *circuito* seguido por el avión, es decir, todo el itinerario seguido por aquél desde que despegó de los Estados Unidos hasta que regresó a este país. Se trata casi siempre del mismo aeropuerto. Dicho ejercicio tiene como objetivo comprender mejor cuál fue la lógica seguida por quienes concibieron los *circuitos* de «entregas extraordinarias» y, asimismo, dar pistas sobre la posible responsabilidad de los Estados miembros (y los países candidatos y adherentes) en los que los vuelos encargados de realizar las «entregas extraordinarias» hicieron escala.

- En los *circuitos* de las «entregas extraordinarias» analizados, el vuelo durante el que se llevó a cabo el traslado del preso (o los presos) se ha marcado en **negrita**.
- En los casos 4 (segunda parte) y 8, el mismo avión efectuó dos «entregas extraordinarias» a lo largo del mismo *circuito*, con dos prisioneros diferentes, antes de regresar a los Estados Unidos.
- En casi todos los casos, el aeropuerto de partida de los Estados Unidos fue el mismo que el de regreso. La duración habitual de cada *circuito* fue de entre tres y cinco días.
- En algunos *circuitos*, que se indican a continuación, pueden haberse efectuado vuelos intermedios que no se reproducen en los documentos de Eurocontrol, dado que se trata de vuelos fuera del espacio aéreo europeo.
- En los tres casos en que no se ha podido verificar las denuncias, ello se ha debido a que los detalles facilitados por las víctimas u otras fuentes no eran suficientes para identificar el vuelo, o bien a que se trataba de vuelos militares o efectuados fuera del espacio aéreo europeo (es decir, de los que no había constancia en la información de Eurocontrol).
- Está ya disponible, asimismo, un análisis detallado, plasmado en otro documento de trabajo¹, relativo a los operadores aéreos, los aviones utilizados por la CIA y los Estados miembros que atravesaron los vuelos de la CIA.
- Los casos concretos que se citan a continuación se adecuan al orden cronológico de las fechas de las «entregas extraordinarias» que la comisión temporal ha podido verificar.

¹ Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380984.

1) MOHAMMED EL-ZARI Y AHMED AGIZA

Tal como consta en el informe –nº de registro 2169-2004, de 22 de marzo de 2005– del Defensor del Pueblo Parlamentario de Suecia, Mats Melin (que concluye en dicho informe con una «crítica en extremo severa a la Policía de Seguridad sueca»), los egipcios solicitantes de asilo El-Zari y Agiza fueron detenidos por la policía sueca el 18 de diciembre de 2001, de resultas de una decisión del Gobierno sueco adoptada el mismo día sobre la base de una nota informativa enviada por la CIA; a través de dicha decisión se rechazó sus solicitudes de asilo y se decretó su expulsión de Suecia.

Ese día 18 de diciembre El-Zari y Agiza fueron trasladados al aeropuerto de Estocolmo-Bromma, entregados a agentes de la CIA en el mismo, desnudados, drogados y encadenados «de una manera inhumana e inaceptable» según el informe de Mats Melin. Una vez en Egipto, El-Zari y Agiza fueron víctimas de tortura durante varios meses y, posteriormente, los juzgó un tribunal. Agiza fue condenado a 25 años de prisión (a día de hoy sigue preso), mientras que a El-Zari se le absolvió; en la actualidad, vive en libertad en Egipto, donde se le somete a una vigilancia constante.

El abogado de El-Zari, Kjell Jönsson, y el Defensor del Pueblo Parlamentario sueco, Mats Melin, comparecieron ante la comisión temporal TDIP los días 23 de marzo y 4 de mayo de 2006 respectivamente.

Según el testimonio del abogado de El-Zari, el informe del Defensor del Pueblo Parlamentario sueco y de otras fuentes, se habría transportado a Agiza y El-Zari desde Estocolmo (Suecia) a El Cairo (Egipto) el 18 de diciembre de 2001, tras haberlos entregado a agentes de la CIA.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream V, con matrícula (*Registration Number*) N379P, efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington (EE.UU.) a El Cairo (Egipto) el 18 de diciembre de 2001 (salida: 2.19 horas, llegada: 13.19 horas);
- de El Cairo a Estocolmo-Bromma (Suecia) el 18 diciembre de 2001 (salida: 14.43 horas, llegada: 19.43 horas);
- **de Estocolmo-Bromma a El Cairo (Egipto) el 18 de diciembre de 2001 (salida: 20.48 horas, llegada: 19 de diciembre a la 1.30 horas);**
- de El Cairo a Prestwick (Reino Unido), el 20 diciembre de 2001 (salida: 6.56 horas, llegada: 12.03 horas);
- de Prestwick a Washington el 20 de diciembre de 2001 (salida: 13.07 horas, llegada 19.18 horas).

El operador aéreo mencionado fue: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.¹

¹ Véase el documento de trabajo n° 8 PE 380.984.

2) ABOU ELKASSIM BRITEL

Abou Elkassim Britel es un ciudadano italiano (obtuvo la ciudadanía italiana en 1999) de origen marroquí.

Tal como se desprende de la documentación transmitida por su abogado, el ciudadano italiano Abou Elkassim Britel, salió de Italia el 17 de junio de 2001 con destino a Irán y, posteriormente, a Pakistán. El 10 de marzo de 2002 se le detuvo en Lahore acusado de posesión de un pasaporte falso; posteriormente, el 5 de mayo de 2002, se le trasladó a Islamabad. Durante todo este tiempo, Elkassim Britel fue presuntamente torturado; en los interrogatorios correspondientes participaron agentes estadounidenses. Tras su traslado por medio de una «entrega extraordinaria», Britel se halla en la actualidad encarcelado en Marruecos, cumpliendo una condena de 9 años de prisión –resultante de un proceso ultrarrápido y, según su abogado y varias ONG, plagado de irregularidades– en unas condiciones inhumanas; reclama que se le permita regresar a Italia, pese lo cual las autoridades italianas no ha actuado hasta el momento. Ha llevado a cabo varias huelgas de hambre y sus condiciones de salud son deplorables. Los documentos que se han facilitado a la comisión temporal permiten vislumbrar que las autoridades italianas han estado al corriente en todo momento de la situación de Elkassim Britel, desde el momento de su detención.

Su abogada, Francesca Longhi, compareció ante la comisión temporal el 14 de septiembre de 2006.

Según el testimonio de su abogada y otras fuentes, el ciudadano italiano Abou Elkassim Britel fue traslado de Pakistán a Marruecos durante la noche del 24 al 25 de mayo de 2002.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream V, con matrícula (*Registration Number*) N379P (el mismo avión utilizado para el transporte de El-Zari y Agiza y de Binyam Mohammed), efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Frankfurt am Main (Alemania) el 23 de mayo de 2002 (salida: 00.45 horas, llegada: 7.39 horas);
- de Frankfurt am Main a Dubai (Emiratos Árabes Unidos) el 23 de mayo de 2002 (salida: 10.08 horas, llegada: 16.10 horas);
- **de Islamabad (Pakistán) a Rabat (Marruecos) el 24 de mayo de 2002 (salida: 21.05 horas, llegada: 25 de mayo a las 7.03 horas);**
- de Rabat a Oporto (Portugal) el 25 de mayo de 2002 (salida: 7.58 horas, llegada: 9.19 horas);
- de Oporto a Washington el 26 de mayo de 2002 (salida: 8.00 horas, llegada: 15.09 horas).

El operador aéreo mencionado fue: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.¹

¹ Véase el documento de trabajo n° 8 PE 380984.

No se ha hallado referencia alguna al vuelo (o los vuelos) entre Dubai e Islamabad durante los días 23 ó 24 de mayo de 2002 en los documentos facilitados por Eurocontrol, dado que este organismo no tiene competencia sobre los vuelos efectuados fuera de Europa.

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

Bensayah Belkacem, Hadj Boudellaa, Saber Lahmar, Mustafa Ait Idir, Boumediene Lakhdar y Mohamed Nechle son las víctimas del caso más conocido como el de los «seis argelinos». Se trata de seis ciudadanos de Bosnia y Herzegovina o residentes en este país víctimas de un caso de «entrega extraordinaria» múltiple.

El octubre de 2001, el Tribunal Supremo de Bosnia y Herzegovina emitió una orden de detención contra las seis personas citadas, sospechosas de haber intentado cometer un acto de terrorismo internacional (aunque jamás se les llegó a acusar formalmente). El 17 de enero de 2002, el mismo Tribunal Supremo ordenó, sin embargo, su puesta en libertad. Se les entregó entonces, de manera ilegal, a la Policía de la Federación para su custodia. Durante la noche del 17 al 18 de enero de 2002, la policía bosnia-herzegovina puso a los «seis argelinos» a disposición de representantes del ejército de los Estados Unidos en este país; los militares estadounidenses los detuvieron sin orden de extradición alguna y los trasladaron a la «Eagle Base» de Tuzla. Entre los días 18 y 19 de enero de 2002 se les trasladó a la base estadounidense de Incirlik, en Turquía, y, posteriormente, a Guantánamo, donde siguen reclusos hasta la fecha.

El traslado se produjo al día siguiente de que el Tribunal Supremo de Bosnia y Herzegovina emitiera la orden por la que se les liberaba de su detención preventiva, violando una orden emitida por la Cámara de derechos humanos de este país, según la cual se denegaba el traslado a los Estados Unidos de cuatro de estas personas. El Gobierno bosnio-herzegovino sufrió fuertes presiones por parte de las autoridades estadounidenses para que le entregaran a los seis. Según ciertas fuentes, el 17 de octubre de 2001, el Encargado de Negocios de la Embajada estadounidense en Skopie amenazó al Primer Ministro bosnio-herzegovino con represalias en caso de que este país no acusara formalmente de terrorismo a los «seis argelinos».

Stephen Oleskey, abogado de los seis ciudadanos de Bosnia y Herzegovina o residentes en este país encarcelados en Guantánamo, Michèle Picard, Ex Presidenta de la Cámara de derechos humanos de Bosnia y Herzegovina, y Srdjan Dizdarevic, Presidente de la Comisión de Helsinki en este país, comparecieron ante la comisión temporal el 25 de abril de 2006.

Dado que se trata de vuelos militares, no es posible confirmar la existencia de los mismos a través de los datos de Eurocontrol. No obstante, la comisión temporal ha tenido acceso a una serie de documentos publicados por el Gobierno de los Estados Unidos en relación con los procedimientos judiciales en curso en este país a través del abogado Stephen Oleskey. Dichos documentos se han distribuido ya entre los miembros de la comisión temporal.

A continuación se adjunta un resumen del contenido de los mismos, que demuestran no sólo la existencia de los vuelos sino, asimismo, que aquéllos se emplearon para la realización de «entregas extraordinarias» por parte del ejército de los Estados Unidos (los «seis argelinos» fueron trasladados a Guantánamo en el mismo avión que los presos que procedían de

Kandahar). El Gobierno de los Estados Unidos se refiere en ocasiones a los «seis argelinos» empleando el término de los «seis bosnios».

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 es un ciudadano etíope que reside legalmente en el Reino Unido desde 1994. Durante 2001 viajó a Afganistán y, posteriormente, a Pakistán. Se le detuvo en el aeropuerto de Karachi cuando se disponía a regresar al Reino Unido. Afirma haber sido víctima de torturas durante los tres meses siguientes y que en los interrogatorios correspondientes participaron funcionarios estadounidenses y británicos (Jack Straw, Secretario de Asuntos Exteriores de la Cámara de los Comunes del Parlamento británico reconoció el 13 de diciembre de 2005, ante la dicha Comisión, que un funcionario británico «se había entrevistado» con Binyam en Karachi en 2002¹). A continuación se le trasladó a Marruecos, donde permaneció durante 18 meses –y donde, presuntamente, se le torturó–, y, posteriormente, a Afganistán, donde permaneció cinco meses antes de que se le trasladara a Guantánamo, donde aún se encuentra.

Parece que a Binyam lo juzgará próximamente la Comisión Militar de Guantánamo. Las únicas pruebas en su contra, según su abogado, son las confesiones obtenidas mediante tortura.

El 4 de octubre de 2006, una delegación oficial de la comisión temporal se reunió con su abogado, Clive Stafford Smith, en Londres.

Según la información recibida a través de su abogado, Clive Stafford Smith, y otras fuentes, Binyam fue trasladado por primera vez de Pakistán a Rabat (Marruecos) el 21 de julio de 2002.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream V, con matrícula (*Registration Number*) N379P (el mismo avión utilizado para el transporte de El-Zari y Agiza de Estocolmo a El Cairo y de Elkassim Britel de Pakistán a Marruecos), efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Frankfurt am Main el 17 de julio de 2002 (salida: 00.26 horas, llegada: 7.46 horas);
- de Frankfurt am Main a Adana-Incirlik (Turquía) el 18 de julio de 2002 (salida: 10.14 horas, llegada: 13.56 horas);
- de Adana-Incirlik a Frankfurt am Main el 18 de julio de 2002 (salida: 12.14 horas, llegada: 15.31 horas);
- de Frankfurt am Main a Amán (Jordania) el 19 de julio de 2002 (salida: 15.48, llegada: 19.41 horas);
- de Amán a Kabul (Afganistán) el 19 de julio de 2002 (salida: 21.15 horas, llegada: 20 de julio a la 1.35 horas);

¹ [<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmfaff/uc768-i/uc76802.htm>]

- **de Islamabad a Rabat el 21 de julio de 2002 (salida: 17.35 horas, llegada: 22 de julio a la 3.42 horas);**
- de Rabat a Shannon (Irlanda) el 22 de julio de 2002 (salida: 04.44 horas, llegada: 7.21 horas);
- de Shannon a Washington el 23 de julio de 2002 (salida: 9.55 horas, llegada: 16.07 horas).

El operador aéreo mencionado fue: PREMIER EXECUTIVE JET TRAVEL.¹

Según el testimonio de su abogado y otras fuentes, se habría trasladado a Binyam una segunda vez de Marruecos a Kabul durante la noche del 21 al 22 de enero de 2004.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Boeing 737, con matrícula (*Registration Number*) N313P (que se empleó tan sólo dos días después para el transporte de Khaled El Masri), efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Shannon el 16 de enero de 2004 (salida: 1.25 horas, llegada: 7.29 horas);
- de Shannon a Larnaca (Chipre) el 17 de enero de 2004 (salida: 10.33 horas, llegada: 15.03 horas);
- de Larnaca a Rabat el 21 de enero de 2004 (salida: 18.39 horas, llegada: 18.39 horas);
- **de Rabat a Kabul el 22 de enero de 2004 (salida: 2.05 horas, llegada: 9.58 horas);**
- de Kabul a Argel (Argelia) el 22 de enero de 2004 (salida: 12.09 horas, llegada: 19.54 horas);
- de Argel a Palma de Mallorca (España) el 22 de enero de 2004 (salida: 21.36 horas, llegada: 22.08 horas);
- de Palma de Mallorca a Skopie (Antigua República Yugoslava de Macedonia) el 23 de enero de 2004 (salida: 17.40 horas, llegada: 19.56 horas);
- de Skopie a Bagdad (Iraq) el 24 de enero de 2004 (salida: 1.30 horas, llegada: 5.53 horas);
- de Bagdad a Kabul el 24 de enero de 2004 (salida: 7.15 horas, llegada: 11.14 horas).
- de Kabul a Timisoara (Rumanía) el 25 de enero de 2004 (salida: 18.23 horas, llegada: 23.51 horas);
- de Bucarest (Rumanía) a Palma de Mallorca el 26 de enero de 2004 (salida: 1.03 horas, llegada: 3.45 horas);
- de Palma de Mallorca a Washington el 28 de enero de 2004 (salida: 10.08 horas, llegada: 18.41 horas).

El operador aéreo mencionado fue: STEVENS EXPRESS².

¹ Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380.984.

² Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380.984.

5) MAHER ARAR

Tal como demuestra el informe de la Comisión de Investigación sobre las acciones de los funcionarios canadienses en relación con Maher Arar, publicada por el Comisario Dennis O'Connor el 18 de septiembre de 2006, Maher Arar fue víctima de uno de los casos de «entrega extraordinaria» más espeluznantes que ha tenido que tratar la comisión temporal.

Maher Arar es ciudadano canadiense y vive en este país desde 1987. Mientras regresaba de un viaje de vacaciones a Túnez, se le detuvo y retuvo en el aeropuerto John Fitzgerald Kennedy de Nueva York (donde hacía escala en su viaje a Canadá) el 26 de septiembre de 2002. Se le acusó de pertenecer a Al Qaeda y, pese a sus protestas, dado que sabía que se le sometería a tortura, Arar fue trasladado de Nueva York a Washington y, posteriormente, a través de Jordania, a Siria, su país de origen, donde en efecto se le torturó y se le mantuvo recluido en una celda de 1 x 2 x 2 metros (en la prisión de Far'Falastin) durante 10 meses y 10 días. A continuación se le puso en libertad sin cargos y, en la actualidad, vive libre en Canadá. A día de hoy siguen sin conocerse las razones de su detención. El informe de la Comisión de investigación canadiense critica la absoluta falta de cooperación por parte de las autoridades estadounidenses. El Departamento de Estado de los Estados Unidos, durante una entrevista con una delegación de la comisión temporal celebrada el 11 de mayo en Washington, afirmó que el caso de Maher Arar no era más que un asunto de «inmigración ilegal».

Maher Arar y su abogada, Lorne Waldman, comparecieron ante la comisión temporal el 23 de marzo de 2006.

Según el testimonio del propio Maher Arar, de su abogado y de otras fuentes, el primero fue trasladado a Nueva York a Amán, haciendo escala en Roma (Italia), el 8 de octubre de 2002. Una vez en Amán, se le habría conducido a Damasco (Siria) en automóvil.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream III, con matrícula (*Registration Number*) N829MG efectuó los vuelos siguientes:

- **de Bangor Maine (EE.UU.) a Roma-Ciampino (Italia) el 8 de octubre de 2002 (salida 13.45 horas, llegada 20.22 horas);**
- **de Roma Ciampino a Amán el 8 de octubre de 2002 (salida: 20.59 horas, llegada: 23.54 horas);**
- de Amán a Atenas (Grecia) el 9 de octubre de 2002 (salida: 1.15 horas, llegada: 3.25 horas);
- de Atenas a Santa Maria (Azores, Portugal) el 9 de octubre de 2002 (salida: 17.36 horas, llegada: 23.09 horas);
- de Santa Maria a Washington el 10 de octubre de 2002 (salida: 00.01 horas, llegada: 6.30 horas).

El operador aéreo mencionado fue: PRESIDENTIAL AVIATION.¹

En los documentos facilitados por Eurocontrol no figura ningún vuelo de Nueva York a Bangor Maine el 8 de octubre de 2002, dado que este organismo no tiene competencia sobre los vuelos efectuados fuera de Europa.

¹ Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380.984.

6) BISHER AL-RAWI Y JAMIL EL-BANNA

Bisher Al-Rawi es un ciudadano iraquí que reside legalmente en el Reino Unido y Jamil El-Banna es un ciudadano jordano al que las autoridades otorgaron asilo y derecho de residencia en 1997.

El 1 de noviembre de 2002, Al-Rawi y El-Banna se disponían a viajar a Gambia cuando la policía del aeropuerto de Gatwick los detuvo debido a que sus equipajes contenían un cargador de baterías que posteriormente resultó ser inofensivo. El 4 de noviembre de 2002 se les puso en libertad. El 8 de noviembre, El-Banna y Al-Rawi llegaron al aeropuerto de Banjul. Los acompañaban el hermano de Bisher Al-Rawi, Wahab El-Rawi, y Abdullah El Janoudi, cuando las autoridades gambianas los detuvieron. Fueron interrogados por espacio de un mes por agentes estadounidenses. Posteriormente, la CIA trasladó a Bisher Al-Rawi y a El-Banna a la célebre «Dark Prison» de Kabul, más adelante a la base de Bagram y, por último, a Guantánamo, en enero de 2003. Durante todo este periodo fueron interrogados por agentes estadounidenses que les comunicaron que las autoridades británicas se hallaban en la raíz de los trámites que condujeron a su detención. La comisión temporal tuvo acceso a telegramas emitidos por los servicios de información británicos a servicios extranjeros no especificados, en los que se facilitaba información muy precisa sobre estas dos víctimas de «entrega extraordinaria».

Una delegación de la comisión temporal se reunió con el hermano de Bisher Al-Rawi, Wahab Al-Rawi, y con los abogados de las dos víctimas, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce y Brent Mickum, el 4 de octubre de 2006 en Londres.

Según los testimonios de los abogados de Al-Rawi y El-Banna, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce y Brent Mickum, y de otras fuentes, Al-Rawi y El-Banna fueron trasladados de Banjul (Gambia) a Kabul el 9 de diciembre de 2002.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream V, con matrícula (*Registration Number*) N379P (el mismo avión utilizado para el transporte de El-Zari y Agiza de Estocolmo a El Cairo, de Elkassim Britel de Pakistán a Marruecos y de Binyam Mohammed de Pakistán a Marruecos), efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Banjul el 8 de diciembre de 2002 (salida: 13.15 horas, llegada: 20.19 horas).
- **de Banjul a El Cairo el 8 de diciembre de 2002 (salida: 21.45 horas, llegada: 9 de diciembre de 2002 a las 3.45 horas);**
- **de El Cairo a Kabul el 9 de diciembre de 2002 (salida: 4.45 horas, llegada: 9.04 horas);**
- de Tashkent (Uzbekistán) a Frankfurt am Main el 10 de diciembre de 2002 (salida: 6.52 horas, llegada: 13.01 horas);

- de Frankfurt am Main a Rabat 11 de diciembre de 2002 (salida: 23.09 horas, llegada: 12 de diciembre a la 1.55 horas);
- de Rabat a Kabul el jueves 12 de diciembre de 2002 (salida: 3.56 horas, llegada: 11.05 horas).

El operador aéreo mencionado fue: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.¹

En los documentos facilitados por Eurocontrol no figura ningún vuelo entre Kabul y Tashkent los días 9 ó 10 de diciembre de 2002, dado que este organismo no tiene competencia sobre los vuelos efectuados fuera de Europa. Por la misma razón, no hay rastro de este avión una vez aterrizó en Kabul. El mismo avión salió de Washington con destino a Frankfurt am Main el 21 de diciembre de 2002.

¹ Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380.984.

7) ABU OMAR (HASSAN MUSTAFA OSAMA NASR)

Tal como demuestran las investigaciones llevadas a cabo por la Fiscalía de Milán, se trata de un caso de secuestro, perpetrado en el territorio de un Estado miembro por agentes de la CIA con la complicidad de los servicios secretos italianos y de ciertos carabinieri, tras el cual se llevó a cabo una «entrega extraordinaria».

Hassan Mustafa Osama Nasr (Abu Omar) es un ciudadano egipcio que oficiaba de imán en Milán tras habersele concedido asilo político en Italia. El 17 de febrero de 2003 se le secuestró en Milán, en plena calle y, posteriormente, se le trasladó a Egipto. Se le acabó liberando por falta de pruebas, tras lo que Abu Omar denunció haber sufrido frecuentes torturas. Posteriormente, se le volvió a encarcelar. En la actualidad sigue en prisión en Egipto. Durante su estancia en Italia, Abu Omar fue objeto de una estrecha vigilancia por la policía italiana, dado que era sospechoso de participar en movimientos integristas radicales. Su secuestro por la CIA impidió que las autoridades italianas llevaran a cabo sus propias investigaciones sobre Abu Omar.

La instrucción del Fiscal Spataro deparó la emisión de órdenes de detención contra 26 ciudadanos estadounidenses, 8 agentes de los servicios secretos italianos y un carabiniere implicados en este asunto. En la actualidad, la CPACO (Comisión de control de los servicios secretos del Parlamento italiano) está investigando el asunto y la posible implicación de varios miembros del Gobierno en funciones de entonces.

El Fiscal de Milán, Armando Spataro, compareció en dos ocasiones ante la comisión temporal los días 23 de febrero y 9 de octubre de 2006.

Según las investigaciones llevadas a cabo por el Fiscal de Milán, Armando Spataro, y otras fuentes, Abu Omar fue trasladado el 17 de febrero de 2003 del aeropuerto de Aviano (Italia) a Ramstein (Alemania) e, inmediatamente después, de Ramstein a El Cairo (Egipto).

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Gulfstream IV, con matrícula (*Registration Number*) N85VM efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Ramstein el 4 de febrero de 2004 (salida: 3.20 horas, llegada: 10.27 horas);
- **de Ramstein a El Cairo el 17 de febrero de 2003 (salida: 18.52 horas, llegada: 22.32 horas);**
- de El Cairo a Shannon 18 de febrero de 2003 (salida: 00.22 horas, llegada: 5.42 horas);
- de Shannon a Washington el martes 18 de febrero de 2003 (salida: 14.52 horas, llegada: 21.43 horas).

El operador aéreo mencionado fue: RICHMOR AVIATION.¹

Los vuelos de Ramstein a Aviano y de Aviano a Ramstein efectuados el 17 de febrero de 2003 no figuran en los listados facilitados por Eurocontrol. Se trataba de un avión Lear Jet 35 que llevaba el distintivo de llamada de aeronave (*call sign*) SPAR92. Las autoridades italianas dieron permiso a dicho avión para que aterrizara en la base estadounidense de Aviano. Como quedó demostrado durante la instrucción del Fiscal Spataro, **dicho avión despegó de Aviano (con Abu Omar a bordo) con destino a Ramstein el 17 de febrero de 2003 a las 18.20 horas.**

¹ Véase el documento de trabajo n° 8 PE 380.984.

8) KHALED EL-MASRI

Las investigaciones llevadas a cabo por la comisión de investigación parlamentaria del Bundestag y por el Fiscal de Múnich reunieron numerosos indicios conforme a los que Khaled El-Masri habría sido víctima de una «entrega extraordinaria».

Khaled El-Masri es un ciudadano alemán que, a finales de 2003, partió de vacaciones hacia la Antigua República Yugoslava de Macedonia. El 31 de diciembre, la policía de la ARY de Macedonia le detuvo en la frontera entre este país y Serbia. Se le entregó a los servicios secretos, que lo retuvieron e interrogaron durante tres semanas en un hotel de Skopie. El 23 de enero de 2004 fue entregado a la CIA, que le trasladó a Afganistán, donde permaneció más de cuatro meses en una prisión. Allí fue torturado e interrogado, entre otros, por una persona de lengua materna alemana al que llamaban «Sam». Tras dicho periodo de cuatro meses de reclusión en Afganistán, se le trasladó a Europa y se le puso en libertad en territorio albanés. La Canciller Federal alemana, Angela Merkel, afirmó el 5 de diciembre de 2005, que los Estados Unidos reconocieron haber cometido un error con El-Masri.

El Bundestag creó una comisión de investigación, que analiza la implicación de los servicios secretos y otras autoridades alemanas en este asunto.

Khaled El-Masri y su abogado, Manfred Gnjidic, comparecieron ante la comisión temporal el 13 de marzo de 2006. El Fiscal de Múnich responsable de este asunto, Martin Hofmann, compareció ante la comisión temporal el 10 de julio de 2006. Una delegación de la comisión temporal visitó Skopie (Antigua República Yugoslava de Macedonia) entre los días 27 y 29 de abril de 2006. Otra delegación se reunió con la comisión de investigación del Parlamento alemán el 19 de septiembre de 2006 en Berlín.

Según la información recibida por la comisión temporal a través de la propia víctima, su abogado, Manfred Gnjidic, el Fiscal Hofmann y otras fuentes, el ciudadano alemán Khaled El-Masri habría sido trasladado de Skopie (Antigua República Yugoslava de Macedonia) a Bagdad (Iraq) durante las primeras horas del día 24 de enero de 2004.

Los documentos de Eurocontrol contienen información relativa a los planes de vuelo y/o la CRCO que confirman que la aeronave Boeing 737, con matrícula (*Registration Number*) N313P (que se empleó tan sólo dos días después para el transporte de Binyam Mohammed), efectuó los vuelos siguientes:

- de Washington a Shannon el 16 de enero de 2004 (salida: 1.25 horas, llegada: 7.29 horas);
- de Shannon a Larnaca el 17 de enero de 2004 (salida: 10.33 horas, llegada: 15.03 horas);
- de Larnaca a Rabat el 21 de julio de 2004 (salida: 18.39 horas, llegada: 23.48 horas);

- de Rabat a Kabul el 22 de enero de 2004 (salida: 2.05 horas, llegada: 9.58 horas);
- de Kabul a Argel el 22 de enero de 2004 (salida: 12.09 horas, llegada: 19.54 horas);
- de Argel a Palma de Mallorca el 22 de enero de 2004 (salida: 21.36 horas, llegada: 22.08 horas);
- de Palma de Mallorca a Skopie el 23 de enero de 2004 (salida: 17.40 horas, llegada: 19.56 horas);
- **de Skopie a Bagdad el 24 de enero de 2004 (salida: 1.30 horas, llegada: 5.53 horas);**
- de Bagdad a Kabul el 24 de enero de 2004 (salida: 7.15 horas, llegada: 11.14 horas).
- de Kabul a Timisoara el 25 de enero de 2004 (salida: 18.23 horas, llegada: 23.51 horas);
- de Bucarest a Palma de Mallorca el 26 de enero de 2004 (salida: 1.03 horas, llegada: 3.45 horas);
- de Palma de Mallorca a Washington el 28 de enero de 2004 (salida: 10.08 horas, llegada: 18.41 horas).

El operador aéreo mencionado fue: STEVENS EXPRESS¹.

(Estos datos son idénticos a los correspondientes al segundo traslado de Binyam Mohammed, dado que se trata del mismo avión y el mismo circuito seguido por la CIA).

En el caso de la falta de datos relativos al vuelo entre Timisoara y Bucarest, Eurocontrol explicó a la comisión temporal que, en determinados casos, el piloto modifica su itinerario durante el vuelo e informa de ello a los controladores aéreos, quienes, no obstante, no transmiten dicho cambio de itinerario. En vista de la brevedad del periodo transcurrido entre la llegada a Timisoara (25 de enero de 2004 a las 23.51 horas) y la salida de Bucarest (26 de enero de 2004 a la 1.03 horas), todo parece indicar que, en realidad, el vuelo del 25 de enero procedente de Kabul aterrizó directamente en Bucarest y no en Timisoara.

¹ Véase el documento de trabajo nº 8 PE 380.984.

A continuación, y para terminar, se expone un resumen de los casos concretos en relación con los que la comisión temporal no ha podido verificar la existencia de vuelos.

MOHAMMED ZAMMAR

Mohammed Zammar es un ciudadano alemán de origen sirio. Al adquirir la nacionalidad alemana, en 1982, renunció a la ciudadanía siria. Tras los atentados perpetrados el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, el Fiscal federal inició procedimientos preliminares relacionados con su presunta participación en la preparación de los mismos pero, en último extremo, no llegó a ordenar su detención.

El 27 de octubre de 2001, Mohammed Zammar viajó a Marruecos para divorciarse de su segunda esposa. Durante su viaje de regreso a Alemania se le detuvo en el aeropuerto marroquí en que se hallaba el 8 de diciembre de 2001. La prensa publicó, el 18 de junio de 2002, que Zammar se hallaba en Siria, recluido en la prisión de Far'Falastin. Según las autoridades sirias, se trata de un ciudadano de este país. Las autoridades alemanas consideraron que no podían hacer nada para ayudar a su conciudadano. Seis funcionarios alemanes viajaron a Siria, el 20 de noviembre de 2002, para interrogar a Zammar, pero no informaron de ello a su familia. La prensa alemana ha afirmado en reiteradas ocasiones que los servicios secretos alemanes proporcionaron información sobre Zammar a las autoridades estadounidenses para facilitar su detención. El 14 de diciembre de 2005, el Ministro Schäuble confirmó ante el Bundestag que Zammar fue interrogado por agentes alemanes en Siria. La participación de estos agentes se habría producido en el marco de un acuerdo conforme al que, como contrapartida, las autoridades alemanas habrían renunciado a entablar procedimientos judiciales contra varios ciudadanos sirios en Alemania. Tal extremo lo ha confirmado un documento oficial confidencial que obra en poder del presidente y el ponente de la comisión temporal.

La esposa de Zammar no ha tenido noticias de su marido desde hace casi cinco años, salvo una carta de ocho líneas que recibió a través de la Cruz Roja. En Far'Falastin, los presos sólo salen al aire libre durante diez minutos al mes.

El abogado de Zammar, Gül Pinar, compareció ante la comisión temporal el 14 de septiembre de 2006.

Los detalles recibidos por la comisión temporal en relación con el posible vuelo (o vuelos) efectuado para realizar la «entrega extraordinaria» en este caso concreto son tan escasos que no ha sido posible cotejar las denuncias con los datos de Eurocontrol.

MURAT KURNAZ

Murat Kurnaz posee la nacionalidad turca pero reside en Bremen, Alemania, donde nació. El 3 de octubre de 2001, Kurnaz viajó a Pakistán, donde tenía previsto realizar una especie de viaje de peregrinación antes de regresar a Bremen, a lo sumo dos meses más tarde. En noviembre de 2001, se le detuvo en Pakistán durante un control rutinario llevado a cabo en un autobús que se dirigía al aeropuerto. Varios días después, la policía pakistaní lo entregó, a todas luces a cambio de dinero, a las unidades estadounidenses situadas al otro lado de la frontera con Afganistán, sin fundamento jurídico o comisión rogatoria algunos. Permaneció un tiempo detenido en la base aérea estadounidense de Kandahar, tras lo que se le trasladó, a finales de enero de 2002, a la de Guantánamo. Tanto en Afganistán como en Guantánamo, Kurnaz fue víctima de frecuentes torturas. El 14 de diciembre de 2005 se confirmó que los servicios secretos alemanes habían participado, al menos una vez entre los días 21 y 27 de septiembre de 2002, en los interrogatorios a que se sometió a Murat Kurnaz.

El mes de agosto pasado se le puso en libertad y, actualmente, vive libremente en Alemania, sin que haya formulado en su contra acusación formal alguna. La Fiscalía de Bremen había entablado un procedimiento de investigación relativo Kurnaz con objeto de identificar la posible existencia de contactos entre aquél y ciertos grupos armados o extremistas. No obstante, al concluir tales investigaciones se concluyó que no era posible confirmar la existencia de tales contactos.

El abogado de Kurnaz, Bernhard Docke, compareció ante la comisión temporal el 14 de septiembre de 2006. Está previsto que el propio Murat Kurnaz comparezca ante la comisión el 22 de noviembre de 2006.

Dado que se trata de un vuelo (o de varios vuelos) entre Afganistán y Guantánamo, efectuados muy probablemente en un avión militar, la comisión temporal no ha podido confirmar que dicha «entrega extraordinaria» se haya efectuado verdaderamente.

MARTIN MUBANGA

Martin Mubanga es un ciudadano que posee doble nacionalidad británica y zambiana. En 2001 viajó a Pakistán y Afganistán. Escapando de la guerra, y antes de regresar al Reino Unido, Mubanga hizo escala en Zambia en diciembre de 2001, donde se le detuvo el 1 de marzo de 2002, acusado de haber participado en un campo de entrenamiento de Al Qaeda en Kandahar y de poseer un cuaderno que contenía una lista de 33 organizaciones judías de Nueva York. Las autoridades zambianas lo entregaron a la CIA el 20 de abril de 2002 y, posteriormente, se le trasladó a Guantánamo.

Tras 33 meses en Guantánamo, durante los que se le sometió a tortura, Mubanga fue puesto en libertad el 25 de enero de 2006 y regresó al Reino Unido, donde vive libremente sin que se haya formulado acusación formal alguna en su contra.

Una delegación oficial de la comisión temporal se reunió con su abogada, Louise Christian, en Londres el 4 de octubre de 2006.

La comisión temporal no ha podido verificar la existencia de dicho traslado de Zambia a Guantánamo. Dado que se trata de un vuelo (o de varios vuelos) entre Zambia y Guantánamo, aquel no sobrevoló, sin duda, el espacio aéreo europeo. Además, debió de tratarse, probablemente, de un vuelo militar, dado que aterrizó directamente en Guantánamo.