

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission temporaire sur l'utilisation alléguée de pays européens par la CIA pour le transport et la détention illégale de prisonniers

16.11.2006

DOCUMENT DE TRAVAIL N° 7

sur les "restitutions extraordinaires"

Commission temporaire sur l'utilisation alléguée de pays européens par la CIA pour le transport et la détention illégale de prisonniers

Rapporteur: Giovanni Claudio Fava

A) CONSIDERATIONS GENERALES

1) Accomplissement du mandat du Parlement Européen

Ce document de travail du rapporteur a comme objectif de reprendre tous les cas de "restitution extraordinaire" qui ont été analysés par la commission temporaire TDIP, avec le but d'illustrer les preuves concernant le transport illégal de victimes par la CIA, notamment en croisant les allégations reçues par la commission temporaire avec les données qu'Eurocontrol a remises au Parlement Européen.

La commission temporaire TDIP, sur la base de son mandat, s'est penchée en détail depuis sa création sur plusieurs cas spécifiques de "restitution extraordinaire", le premier volet pour lequel la commission temporaire doit rassembler et analyser des informations.

2) Les cas de "restitution extraordinaire" analysés par la commission temporaire

Les cas précis de "restitution extraordinaire" qui ont été analysés par la commission temporaire impliquent toujours le transport illégal d'un détenu par des services secrets ou d'autres services spécialisés d'un pays tiers (notamment la CIA et autres services de sécurité américains, mais pas exclusivement) vers différents endroits, en dehors de tout contrôle judiciaire, où les détenus ne bénéficient d'aucun des droits fondamentaux ni de ceux garantis par les différentes Conventions internationales, tels que toutes les procédures d'*habeas corpus*, le droit à la défense et à être assisté d'un avocat, le droit à un procès juste dans un délai raisonnable, etc.. Il peut s'agir de Guantanamo, de centres de détention secrets (comme le Président Bush l'a affirmé le 6 septembre dernier¹) ou des pays comme, entre autres, l'Egypte, la Syrie, le Maroc, l'Afghanistan ou le Pakistan, reconnus (notamment par le Département d'Etat des Etats Unis²) comme ayant un très faible niveau de protection des droits de l'homme et où, dans certains cas, la torture serait utilisée par leurs forces de sécurité.

Dans tous les cas spécifiques analysés, une ou plusieurs des conditions suivantes sont requises:

- la victime alléguée est citoyen ou résident dans un Etat Membre de l'Union, dans un pays candidat ou dans un pays adhérent;
- le territoire ou l'espace aérien d'un Etat Membre, pays candidat ou adhérent ont été utilisés dans des cas de "restitution extraordinaire", soit par des vols affrétés par la CIA (ou d'autres services spécialisés) ou des vols militaires américains;

¹ Voir transcription de la Maison Blanche: <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2006/09/20060906-3.html>

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

- il y a des indices selon lesquels des agents ou fonctionnaires des Etats Membres, pays candidats, adhérents ou associés auraient été impliqués de quelque manière que ce soit dans des actes de "restitution extraordinaire", tel qu'aide au transport, transmission d'informations pour faciliter l'arrestation arbitraire, participation aux interrogatoires, etc..

En suivant ces critères, la commission temporaire TDIP n'a eu l'opportunité d'étudier en détail que les cas de "restitution extraordinaire" (bien qu'il s'agisse seulement d'une partie des cas qui se sont réellement produits) concernant:

- Abu Omar (Hassan Mustafa Osama Nasr),
- Khaled El-Masri,
- Maher Arar,
- Mohammed El-Zari,
- Ahmed Agiza,
- les "6 Algériens" de Bosnie-Herzégovine,
- Murat Kurnaz,
- Mohammed Zammar,
- Abou Elkassim Britel,
- Binyam Mohammed,
- Bisher Al-Rawi,
- Jamil El-Banna,
- Martin Mubanga.

La commission temporaire, soit dans le cadre des réunions de commission ou des délégations officielles, a pu rencontrer les victimes elles-mêmes, leurs avocats, les responsables des instances judiciaires nationales ou parlementaires chargés des cas précis de "restitution extraordinaire", des représentants d'organisations ou institutions européennes et internationales (responsables dans quelques cas spécifiques), des journalistes qui ont suivi ces affaires, des représentants d'organisations non gouvernementales (ONG) experts dans la matière, etc..

3) Certitude de l'existence des cas spécifiques de "restitution extraordinaire"

Dans ce document de travail, il s'agit surtout de comparer les allégations émanant de sources diverses (spécialement le témoignage des victimes ou de leurs avocats), en ce qui concerne les détails des vols qui auraient été utilisés pour ces "restitutions extraordinaires" spécifiques, avec les données des vols qui se sont réellement produits dans l'espace aérien européen. La commission temporaire a eu accès à ces données de vols via la documentation confidentielle qui lui a été envoyée par Eurocontrol (voir ci-après).

Cet exercice met à la disposition de la commission temporaire un élément précieux lui permettant d'affirmer avec toute certitude si les cas de "restitution extraordinaire" se sont vraiment produits ou non. De plus, l'analyse et la comparaison des allégations avec les données d'Eurocontrol nous permettent d'avoir une certaine idée de la façon dont les *circuits*

pour réaliser des "restitutions extraordinaires" sont conçus (voir ci-après).

En particulier, dans les dix cas de "restitution extraordinaire" -où les victimes ou autres sources ont pu fournir à la commission temporaire des détails (dates, horaires, itinéraires, type et immatriculation de l'avion, etc.) plus ou moins précis- permettant de comparer les allégations des victimes ou autres sources avec les données fournies par Eurocontrol, on a pu constater que toutes les allégations correspondent entièrement à la réalité des faits en ce qui concerne l'existence et les caractéristiques des vols utilisés. De plus, certains documents du Gouvernement américain, auxquels la commission temporaire a eu accès, prouvent dans un cas spécifique affectant plusieurs victimes en même temps, non seulement l'existence des vols allégués, mais aussi confirment que ces vols étaient utilisés pour des "restitutions extraordinaires" par l'armée américaine.

Au vu de ces faits, les déclarations faites par le Ministre des Affaires Européennes du Royaume-Uni, Geoff Hoon, selon lesquelles les vols de la CIA ne sont "qu'une expression journalistique"³, ne correspondent manifestement pas à la réalité.

Malheureusement, dans certains cas, il n'a pas été possible de comparer les allégations de cas spécifiques de "restitution extraordinaire" avec les données des vols réellement effectués parce que:

- les victimes et autres sources n'ont pu fournir à la commission temporaire des détails assez précis sur les vols qui auraient permis de les retrouver dans les données d'Eurocontrol;
- dans la plupart des vols transportant des détenus à Guantanamo, il s'agissait de vols militaires, lesquels n'apparaissent pas dans les données d'Eurocontrol.

Néanmoins, le rapporteur considère que le résultat des analyses des dix cas de "restitution extraordinaire" qui ont pu être effectivement vérifiés avec les données disponibles prouvent avec toute certitude une pratique généralisée, méthodique et suivant des règles précises, pour effectuer des "restitutions extraordinaires" de la part de certains services secrets américains (ou d'autres services spécialisés). Et il est évident que la commission temporaire n'a pu avoir connaissance que d'une fraction minimale de tous les cas de "restitution extraordinaire" qui se sont produits ces dernières années.

Enfin, il faut remarquer que la commission temporaire a utilisé bien d'autres moyens pour vérifier la véracité des allégations des "restitutions extraordinaires", outre la vérification des données de vols:

- les résultats de différentes enquêtes judiciaires et parlementaires en cours dans certains Etats Membres, pays candidats ou adhérents et pays tiers,
- les informations découlant d'autres institutions et organismes européens et internationaux,
- certaines sources d'information qui ont souhaité maintenir la confidentialité.

³ Déclaration faite aux Membres TDIP le 5 octobre 2006, lors de la délégation officielle de la commission temporaire à Londres.

4) Commentaire du rapporteur

Une fois de plus, le rapporteur voudrait rappeler que l'objectif des travaux de la commission temporaire, y compris ce document de travail, n'est pas d'entraver la lutte contre le terrorisme, mais bien de mettre en lumière les illégalités et les abus commis après le 11 septembre au nom de cette bataille. Il vaut la peine de se souvenir que nos sociétés démocratiques n'ont qu'une seule arme pour lutter contre le terrorisme: le respect de tous les principes de l'État de droit et de la protection des Droits de l'Homme.

Tout suspect a droit à un procès avec toutes les garanties juridictionnelles qui sont reconnues par les conventions internationales et par les principes communs à tous les pays qui sont (ou souhaitent devenir) Etats Membres de l'Union Européenne. Le mécanisme de "restitution extraordinaire" est complètement illégal, il s'agit d'une action criminelle qui ne peut être justifiée en aucun cas. De plus, dans certains cas, les "restitutions extraordinaires" ont eu comme effet que des enquêtes parfaitement légales de la part de forces de sécurité locales se sont vues entravées, ceci entraînant beaucoup de conséquences négatives pour la sécurité de l'Etat Membre affecté.

B) LES DONNÉES DE VOLS FOURNIES PAR EUROCONTROL

Le rapporteur profite de cette occasion pour remercier très spécialement le Directeur Général d'Eurocontrol, M. Víctor Aguado, et son équipe, pour la précieuse collaboration que la commission temporaire a reçue de leur part. Sans l'aide fournie par Eurocontrol, une bonne partie des travaux de la commission temporaire n'aurait pu être réalisée.

Les données de vols (*flight logs*) d'Eurocontrol ont deux sources principales:

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

Composé des *Initial Flight Plans* (FPL), qui sont soumis par les Opérateurs Aériens (pilotes, opérations aériennes des compagnies...) au Système de Traitement Plan de vol Initial (IFPS) du CFMU géré par Eurocontrol, avant que le vol ne se produise.

Limitation: Les règles concernant le dépôt d'un plan de vol et son contenu sont définies par l'Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI). Les données requises n'incluent pas l'objet du vol ou le contenu de l'avion. Il n'y a pas de sanctions pour le non respect des règles OACI. Il est possible que certains vols se déroulent sans dépôt de plan de vol préalable ou que certaines données manquent ou soient inexactes (immatriculation de l'avion, nom de l'Opérateur Aérien...). Le système CFMU /IFPS dispose d'un mécanisme de récupération des données de la part du premier centre ATC lorsqu'un FPL n'est pas disponible.

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

Il s'agit de l'information produite par le Système Central de recouvrement des redevances en route (CRCO) opéré par Eurocontrol sur la base d'informations IFPS et de confirmations émanant des autorités nationales de contrôle une fois que le vol a eu lieu. Ce sont les bases sur lesquelles se calculent les redevances que reçoivent les autorités nationales pour chaque vol.

Limitation: Dans un nombre très limité de cas, les autorités nationales ne fournissent pas toujours les données concernant des vols qui se sont produits, ceci pour des raisons diverses (par exemple: cas particulier de vols marginaux, systèmes anciens et/ou défectueux, négligence...).

Il est important de tenir compte du fait que les documents d'Eurocontrol contiennent des données sur des vols effectués aux instruments et dans le cadre de la Circulation Aérienne Générale (IFR-CAG), et ne comportent donc pas d'informations sur les vols de la Circulation Opérationnelle Militaire (COM) ou en vol à vue (VFR).

D'autres moyens sont possibles pour établir l'itinéraire d'un avion, notamment les *Primary and*

*secondary Radar Data*⁴: il s'agit là d'information détenue par les services en charge du contrôle aérien.

⁴ Les données radar secondaires sont reçues par le contrôle aérien à partir d'un *Transpondeur*, un appareil installé sur tous les avions (en CAG-IFR) et qui transmet aux systèmes radar «secondaires» la position de l'avion tout au long de la route suivie pendant le vol. Il est activé par le pilote qui insert un code spécifique à la demande de l'organisme du contrôle.

C) ANALYSE DES CAS SPECIFIQUES DE "RESTITUTION EXTRAORDINAIRE"

Les cas spécifiques de "restitution extraordinaire" qui ont fait l'objet d'une recherche et d'une analyse par la commission temporaire l'ont été sur la base d'un nombre très important d'allégations.

Certaines des informations contenues dans ce document de travail ont déjà été reprises dans d'autres rapports, notamment ceux du Conseil de l'Europe, de certaines ONG (comme Amnesty International et Human Rights Watch), de même que dans certains des documents de travail précédents du rapporteur. Il s'agit dans le présent document de donner une vue d'ensemble de tous les cas spécifiques que le Parlement Européen a analysés (dans certains cas, seule la commission temporaire a effectué une investigation minutieuse). Il faut aussi noter que la commission temporaire est la seule instance européenne et internationale qui aura eu l'occasion d'avoir un contact direct avec quatre des victimes de "restitutions extraordinaires"⁵.

Dans ce document de travail, le rapporteur reprend les données d'Eurocontrol qui lui permettent de vérifier la véracité des informations reçues auparavant par la commission temporaire, et qui prouvent la commission d'un délit de "restitution extraordinaire".

Le rapporteur est de l'avis que, étant donné que les "restitutions extraordinaires" alléguées devant la commission temporaire se sont vues totalement confirmées, on ne peut nier l'existence d'un véritable système de "restitutions extraordinaires" du fait des Etats Unis.

Avant de passer à l'analyse de chaque cas, voici quelques points et conclusions qui peuvent en être déduits.

- Dans les cas repris ci-après, il s'agit toujours d'un cas de "restitution extraordinaire" par prisonnier. Dans deux de ces cas, deux prisonniers ont été transportés de façon illégale dans le même avion (cas 1 et 6). Dans le cas 4, Binyam Mohammed a été victime de deux "restitutions extraordinaires" dans l'espace de 18 mois. Cela explique le chiffre total de dix cas qui se voient confirmés par les données d'Eurocontrol auxquelles il a été fait référence au début de ce document de travail.
- Un autres cas spécifique (le cas 3, qui affecte six citoyens en même temps) se voit confirmé par d'autres sources que les données d'Eurocontrol.
- Pour chaque cas spécifique, ce document de travail ne se limite pas seulement à confirmer l'existence du ou des vols ayant transporté le prisonnier, mais il essaye également d'établir quel est le *circuit* suivi par l'avion, c'est-à-dire, tout l'itinéraire suivi par l'avion depuis qu'il quitte les Etats-Unis jusqu'à ce qu'il y rentre. Presque toujours, il s'agit du même aéroport. Cet exercice a pour but de mieux comprendre

⁵ Voir les cas concrets de "restitutions extraordinaires" détaillés ci-après

quelle est la logique suivie par les concepteurs des *circuits* de "restitutions extraordinaires", mais aussi de donner des pistes sur la responsabilité éventuelle des Etats Membres (ainsi que des pays candidats et adhérents) dans lesquels les vols réalisant des "restitutions extraordinaires" ont fait des escales.

- Dans les *circuits* de "restitutions extraordinaires" analysés, le vol pendant lequel le transport du prisonnier (ou prisonniers) est effectué est marqué en **noir**.
- Dans les cas 4 (deuxième partie) et 8, le même avion a effectué deux "restitutions extraordinaires" pendant le même *circuit* avec deux prisonniers différents, avant de rentrer aux Etats-Unis.
- Dans presque tous les cas, l'aéroport de départ aux Etats-Unis est le même que celui du retour. La durée habituelle de chaque *circuit* est d'entre trois et cinq jours.
- Dans quelques-uns des *circuits* qui sont indiqués ci après, il peut y avoir des vols intermédiaires qui ne sont pas reproduits dans les documents d'Eurocontrol, notamment parce qu'il s'agit de vols en dehors de l'espace aérien européen.
- Dans les trois cas où une vérification des allégations n'a pu être effectuée, soit les détails fournis par les victimes ou d'autres sources n'étaient pas suffisants pour retrouver le vol, soit il s'agissait d'un vol militaire ou en dehors de l'espace aérien européen (c'est-à-dire qu'aucune référence n'apparaît dans les données d'Eurocontrol).
- Une analyse détaillée, sous la forme d'un autre document de travail⁶, portant sur les Operateurs Aériens, les avions utilisés par la CIA et les Etats Membres par lesquels les vols de la CIA ont transité est également déjà disponible.
- Les cas spécifiques ci-après suivent l'ordre chronologique des dates des "restitutions extraordinaires" que la commission temporaire a pu vérifier:

⁶ Voir document de travail n° 8 PE 380984.

1) MOHAMMED EL-ZARI ET AHMED AGIZA

Comme attesté dans le rapport -n° de registre 2169-2004, daté du 22 mars 2005-, de l'Ombudsman Parlementaire de la Suède, Mats Melin, (lequel conclut son rapport par une "critique extrêmement grave de la Police de Sécurité suédoise"), les Égyptiens demandeurs d'asile El-Zari et Agiza ont été arrêtés par la police suédoise le 18 décembre 2001, suite à une décision du gouvernement suédois du même jour, prise sur la base d'une note d'information envoyée par la CIA; elle repousse leurs demandes d'asile et ordonne leur expulsion de la Suède.

Ce 18 décembre, El-Zari et Agiza sont transférés à l'aéroport de Stockholm Bromma, livrés aux agents de la CIA dans le même aéroport, dénudés, drogués et enchaînés "d'une façon inhumaine et inacceptable" selon le rapport de Mats Melin. Une fois en Egypte, El-Zari et Agiza ont été torturés pendant plusieurs mois et ensuite jugés par un tribunal. Agiza a été condamné à 25 ans (il est toujours en prison à l'heure actuelle) et El-Zari a été relaxé ; il vit actuellement en liberté en Egypte, soumis à une surveillance constante.

L'avocat d'El-Zari, Kjell Jönsson, et l'Ombudsman Parlementaire suédois, Mats Melin, ont comparu devant la commission temporaire TDIP respectivement les 23 mars 2006 et 4 mai 2006.

Selon le témoignage de l'avocat d'El-Zari, le rapport de l'Ombudsman Parlementaire suédois et d'autres sources, Agiza et El-Zari auraient été transportés de Stockholm (Suède) au Caire (Égypte) le 18 décembre 2001, après avoir été remis à des agents de la CIA.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream V portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N379P pour les vols suivants:

- de Washington (USA) au Caire (Egypte) le 18 décembre 2001 (départ: 02h19, arrivée: 13h19);
- du Caire à Stockholm Bromma (Suède) le 18 décembre 2001 (départ: 14h43, arrivée: 19h43);
- **de Stockholm Bromma au Caire le 18 décembre 2001 (départ: 20h48, arrivée: 19 décembre à 01h30);**
- du Caire à Prestwick (Royaume Uni) le 20 décembre 2001 (départ: 06h56, arrivée: 12h03);
- de Prestwick à Washington le 20 décembre 2001 (départ: 13h07, arrivée 19h18).

L'Opérateur Aérien mentionné est: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.⁷

⁷ Voir document de travail n°8 PE 380.984.

2) ABOU ELKASSIM BRITEL

Abou Elkassim Britel est un citoyen italien (il a obtenu la citoyenneté italienne en 1999) d'origine marocaine.

Comme il ressort de la documentation transmise par son avocat, le citoyen italien Abou Elkassim Britel est parti le 17 juin 2001 d'Italie pour l'Iran, puis au Pakistan. Le 10 mars 2002 il est arrêté à Lahore sous l'accusation que son passeport est faux, puis transféré à Islamabad le 5 mai 2002. Pendant tout ce temps, Elkassim Britel aurait été torturé et des agents américains auraient participé aux interrogatoires. Suite à son transfert au moyen d'une "restitution extraordinaire", il est actuellement incarcéré au Maroc, purgeant une peine de 9 ans dans des conditions inhumaines, suite à un procès ultra-rapide et selon son avocat et plusieurs ONG, entaché d'irrégularités; il réclame de pouvoir rentrer en Italie, malgré le manque d'action des autorités italiennes jusqu'à présent. Il a mené plusieurs grèves de la faim et ses conditions de santé sont très mauvaises. Les documents qui ont été fournis à la commission temporaire laissent entrevoir que les autorités italiennes étaient au courant à tout moment de la situation de Britel depuis son arrestation.

Son avocate, Francesca Longhi, a comparu devant la commission temporaire le 14 septembre 2006.

Selon le témoignage de son avocat et d'autres sources, le citoyen italien Elkassim Britel aurait été transporté du Pakistan au Maroc dans la nuit du 24 au 25 mai 2002.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream V portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N379P (le même avion utilisé pour le transport d'El-Zari et Agiza de Stockholm au Caire et pour celui de Binyam Mohammed) pour les vols suivants:

- de Washington à Frankfurt am Main (Allemagne) le 23 mai 2002 (départ: 00h45, arrivée: 07h39);
- de Frankfurt am Main à Dubai (Émirats arabes Unis) le 23 mai 2002 (départ: 10h08, arrivée: 16h10);
- **d'Islamabad (Pakistan) à Rabat (Maroc) le 24 mai 2002 (départ: 21h05, arrivée: 25 mai à 07h03);**
- de Rabat à Porto (Portugal) le 25 mai 2002 (départ: 07h58, arrivée: 09h19);
- de Porto à Washington le 26 mai 2002 (départ: 08h00, arrivée: 15h09).

L'Opérateur Aérien mentionné est: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.⁸

Aucune référence du vol (ou des vols) entre Dubai et Islamabad les 23 ou 24 mai 2002 n'a été trouvée dans les documents fournis par Eurocontrol, étant donné qu'Eurocontrol n'a pas de

⁸ Voir document de travail n°8 PE 380984.

compétence sur les vols effectués en dehors de l'Europe.

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

Bensayah Belkacem, Hadj Boudellaa, Saber Lahmar, Mustafa Ait Idir, Boumediene Lakhdar et Mohamed Nechle sont les victimes du cas qui est plus connu sous le nom des "Six Algériens". Il s'agit de six citoyens ou résidents bosniaques d'origine algérienne, victimes d'un cas de "restitution extraordinaire" multiple.

En octobre 2001, la Cour Suprême de la Fédération de la Bosnie-Herzégovine émettait un mandat d'arrêt contre ces 6 personnes sous le soupçon de tentative de commettre un acte de terrorisme international (bien qu'ils n'aient jamais été formellement accusés). Le 17 janvier 2002, cette même Cour Suprême ordonne cependant leur mise en liberté. C'est à ce moment qu'ils sont alors confiés de façon illégale à la garde de la Police de la Fédération. Dans la nuit du 17 au 18 janvier 2002, la police de la Fédération bosniaque remet les "six Algériens" à l'armée américaine en Bosnie-Herzégovine et ils sont arrêtés par ces militaires sans aucun ordre d'extradition et transférés à l'"Eagle Base", à Tuzla. Entre le 18 et 19 janvier 2002 ils sont transportés d'abord vers la base américaine d'Incirlik, en Turquie, et puis à Guantanamo, où ils demeurent encore aujourd'hui.

Le transfert a eu lieu le lendemain de la délivrance de leur ordre de libération de leur détention préventive par la Cour Suprême de Bosnie, et en violation d'une ordonnance émise par la Chambre des droits de l'homme de Bosnie-et-Herzégovine selon laquelle quatre de ces hommes ne devaient pas être transférés vers les USA. Le gouvernement bosniaque avait reçu de très fortes pressions de la part des autorités américaines pour leur remettre ces six personnes. D'après quelques sources, le 17 octobre 2001, le Chargé d'Affaires de l'ambassade américaine à Skopje aurait proféré des menaces à l'encontre du Premier Ministre bosniaque, au cas où la Bosnie-Herzégovine n'accuserait pas formellement de terrorisme les "six Algériens".

Stephen Oleskey, avocat des six citoyens ou résidents de Bosnie-Herzégovine emprisonnés à Guantanamo, Michèle Picard, ancienne Présidente de la Chambre des Droits de l'Homme de Bosnie-Herzégovine et Srdjan Dizdarevic, Président de la Commission d'Helsinki en Bosnie-Herzégovine ont comparu devant la commission temporaire le 25 avril 2006.

Etant donné qu'il s'agit de vols militaires, il n'est pas possible de confirmer l'existence de ces vols avec les données d'Eurocontrol. Néanmoins, la commission temporaire a eu accès à une série de documents délivrés par le Gouvernement américain suite aux procédures judiciaires en cours aux Etats-Unis et qui ont été remis à la commission par l'avocat Oleskey. Ces documents ont déjà été diffusés à la commission temporaire.

Un résumé du contenu de ces documents, qui prouvent non seulement l'existence de ces vols mais aussi qu'ils ont été utilisés pour des "restitutions extraordinaires" effectués par l'armée américaine (les "Six Algériens" étant transférés à Guantanamo dans le même avion que 28 prisonniers en provenance de Kandahar) est repris ci-après. Le Gouvernement Américain se réfère parfois aux "Six Algériens" en utilisant les termes "Six Bosniaques" aussi.

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 est un citoyen éthiopien, résidant légal au Royaume-Uni depuis 1994. Il a voyagé en Afghanistan pendant l'été de 2001, puis au Pakistan. Il est arrêté à l'aéroport de Karachi, quand il s'apprêtait à rentrer au Royaume-Uni. Il affirme qu'il a été victime de tortures pendant les trois mois suivants et que des officiers américains et britanniques ont participé aux interrogatoires (Jack Straw, Secrétaire aux Affaires étrangères du Royaume-Uni à l'époque, a reconnu, devant la Commission des Affaires étrangères de la *House of Commons* du Parlement britannique le 13 décembre 2005, qu'un officier britannique "s'était entretenu" avec Binyam à Karachi en 2002⁹). Il a ensuite été détenu au Maroc pendant 18 mois -où il aurait été torturé- puis transféré en Afghanistan pendant 5 mois avant d'être à nouveau transféré à Guantanamo, où il se trouve toujours.

Il semblerait que Binyam sera jugé par la Commission Militaire à Guantanamo dans un futur proche. Les seules preuves contre Binyam, selon son avocat, sont des aveux obtenus sous la torture.

Une délégation officielle de la commission temporaire a rencontré son avocat, Clive Stafford Smith, à Londres le 4 octobre 2006.

D'après les informations reçues par son avocat, Clive Stafford Smith et d'autres sources, Binyam aurait été transporté une première fois du Pakistan à Rabat (Maroc) le 21 juillet 2002.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream V portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N379P (le même avion utilisé pour les transports d'El-Zari et Agiza de Stockholm au Caire et d'Elkassim Britel du Pakistan au Maroc) pour les vols suivants:

- de Washington à Frankfurt am Main le 17 juillet 2002 (départ: 00h26, arrivée: 07h46);
- de Frankfurt am Main à Adana-Incirlik (Turquie) le 18 juillet 2002 (départ: 10h14, arrivée: 13h56);
- D'Adana-Incirlik à Frankfurt am Main le 18 juillet 2002 (départ: 12h14, arrivée: 15h31);
- de Frankfurt am Main à Amman (Jordanie) le 19 juillet 2002 (départ: 15h48, arrivée: 19h41);
- d'Amman à Kaboul (Afghanistan) le 19 juillet 2002 (départ: 21h15, arrivée: 20 juillet à 01h35);
- **d'Islamabad à Rabat le 21 juillet 2002 (départ: 17h35, arrivée: 22 juillet à 03h42);**
- de Rabat à Shannon (Irlande) le 22 juillet 2002 (départ: 04h44, arrivée: 07h21);

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

- de Shannon à Washington le 23 juillet 2002 (départ: 09h55, arrivée: 16h07).

L'Opérateur Aérien mentionné est: PREMIER EXECUTIVE JET TRAVEL.¹⁰

Selon le témoignage de son avocat et d'autres sources, Binyam aurait été transporté une deuxième fois du Maroc à Kaboul pendant la nuit du 21 au 22 janvier 2004.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Boeing 737 portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N313P (qui est utilisé seulement 2 jours après pour le transport de Khaled El Masri) pour les vols suivants:

- de Washington à Shannon le 16 janvier 2004 (départ: 01h25, arrivée: 07h29);
- de Shannon à Larnaca (Chypre) le 17 janvier 2004 (départ: 10h33, arrivée: 15h03);
- de Larnaca à Rabat le 21 janvier 2004 (départ: 18h39, arrivée: 18h39);
- **de Rabat à Kaboul le 22 janvier 2004 (départ: 02h05, arrivée: 09h58);**
- de Kaboul à Alger (Algérie) le 22 janvier 2004 (départ: 12h09, arrivée: 19h54);
- d'Alger à Palma de Mallorca (Espagne) le 22 janvier 2004 (départ: 21h36, arrivée: 22h08);
- de Palma de Mallorca à Skopje (ARYM) le 23 janvier 2004 (départ: 17h40, arrivée: 19h56);
- de Skopje à Bagdad (Iraq) le 24 janvier 2004 (départ: 01h30, arrivée: 05h53);
- de Bagdad à Kaboul le 24 janvier 2004 (départ: 07h15, arrivée: 11h14).
- de Kaboul à Timisoara (Roumanie) le 25 janvier 2004 (départ: 18h23, arrivée: 23h51);
- de Bucarest (Roumanie) à Palma de Mallorca le 26 janvier 2004 (départ: 01h03, arrivée: 03h45);
- de Palma de Mallorca à Washington le 28 janvier 2004 (départ: 10h08, arrivée: 18h41).

L'Opérateur Aérien mentionné est: STEVENS EXPRESS¹¹.

¹⁰ Voir document de travail n°8 PE 380.984.

¹¹ Voir document de travail n°8 PE 380.984.

5) MAHER ARAR

Comme le démontre le rapport de la *Commission d'Enquête sur les Actions de Fonctionnaires Canadiens en relation avec Maher Arar*, publié par le Commissaire Dennis O'Connor le 18 septembre 2006, Maher Arar a été victime d'un des cas de "restitution extraordinaire" les plus effrayants auxquels a eu à faire face la commission temporaire.

Maher Arar est un citoyen canadien, qui habite au Canada depuis 1987. De retour d'un voyage de vacances en Tunisie, il est arrêté et retenu à l'aéroport Kennedy de New York (où il se trouvait en transit pour le Canada) le 26 septembre 2002. Accusé d'appartenir à Al Qaeda, et malgré ses protestations puisqu'il savait qu'il serait torturé, Arar est d'abord transporté de New York à Washington, et puis transféré via la Jordanie en Syrie, son pays d'origine, où il sera torturé et logera dans une cellule de 1x2x2 mètres (dans la prison de Far'Falastin) pendant 10 mois et 10 jours. Il est ensuite remis en liberté sans aucune accusation et vit à présent libre au Canada. Aujourd'hui, on ne connaît toujours pas les raisons de son arrestation. Le rapport de la Commission d'Enquête canadienne critique le manque absolu de coopération de la part des autorités américaines. Le Département d'Etat américain a affirmé, lors d'un entretien le 11 mai 2006 à Washington avec une délégation officielle de la commission temporaire, que le cas de Maher Arar était tout simplement une affaire "d'immigration illégale".

Maher Arar et son avocat, Lorne Waldman, ont comparu devant la commission temporaire le 23 mars 2006.

Selon le témoignage de Maher Arar lui-même, de son avocat, et d'autres sources, Maher Arar aurait été transporté de Washington à Amman via Rome (Italie) le 8 octobre 2002. Une fois à Amman, il aurait été conduit en voiture jusqu'à Damas (Syrie).

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream III portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N829MG pour les vols suivants:

- **de Bangor Maine (USA) à Roma Ciampino (Italie) le 8 octobre 2002 (départ 13h45, arrivée 20h22);**
- **de Roma Ciampino à Amman le 8 octobre 2002 (départ: 20h59, arrivée: 23h54);**
- d'Amman à Athènes (Grèce) le 9 octobre 2002 (départ: 01h15, arrivée: 03h25);
- d'Athènes à Santa Maria (Açores, Portugal) le 9 octobre 2002 (départ 17h36, arrivée: 23h09);
- de Santa Maria à Washington le 10 octobre 2002 (départ: 00h01, arrivée: 06h30).

L'Opérateur Aérien mentionné est: PRESIDENTIAL AVIATION.¹²

¹² Voir document de travail n°8. PE 380.984.

Il n'y a pas de vol de New York à Bangor Maine le 8 octobre 2002 dans les documents fournis par Eurocontrol, étant donné qu'Eurocontrol n'a pas de compétence sur les vols effectués en dehors de l'Europe.

6) BISHER AL-RAWI ET JAMIL EL-BANNA

Bisher Al-Rawi est un citoyen irakien résident légal au Royaume-Uni et Jamil El-Banna est un citoyen jordanien qui s'est vu octroyer l'asile et le droit de résidence par les autorités britanniques en 1997.

Le 1er novembre 2002, Al-Rawi et El-Banna s'apprêtaient à voyager pour la Gambie quand ils sont arrêtés par la police à l'aéroport de Gatwick, à cause d'un charge-batteries dans leurs bagages, qui par après se révèle inoffensif. Ils sont libérés le 4 novembre 2002. Le 8 Novembre, El-Banna et Al-Rawi arrivent à l'aéroport de Banjul; ils sont accompagnés par le frère de Bisher, Wahab El-Rawi et par Abdullah El Janoudi quand ils sont tous arrêtés par les autorités gambiennes. Ils sont interrogés pendant un mois par des agents américains. Bisher Al-Rawi et El-Banna sont ensuite transportés par la CIA en Afghanistan à la fameuse "Dark Prison" de Kaboul, puis à la base de Bagram, et finalement à Guantanamo en janvier 2003. Pendant tout ce temps ils furent interrogés par des agents américains, qui leur dirent que les autorités britanniques avaient été à la base des démarches ayant conduit à leur arrestation. La commission temporaire a eu accès à des télégrammes émis par les services de renseignement britanniques à des services étrangers non spécifiés fournissant des informations très précises sur ces deux victimes de "restitution extraordinaire".

Une délégation officielle de la commission temporaire a rencontré le frère de Bisher Al-Rawi, Wahab Al-Rawi, et les avocats de deux victimes, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce et Brent Mickum le 4 octobre 2006 à Londres.

Selon les témoignages des avocats d'Al-Rawi et El-Banna: Clive Stafford Smith, Gareth Peirce et Brent Mickum, et d'autres sources, Al-Rawi et El-Banna auraient été transportés de Banjul (Gambie) à Kaboul le 9 décembre 2002.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream V portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N379P (le même avion utilisé pour les transports d'El-Zari et Agiza de Stockholm au Caire, d'Elkassim Britel du Pakistan au Maroc et de Binyam Mohammed du Pakistan au Maroc) pour les vols suivants:

- de Washington à Banjul le 8 décembre 2002 (départ: 13h15, arrivée: 20h19);
- **de Banjul au Caire le 8 décembre 2002 (départ: 21h45, arrivée: le 9 décembre 2002 à 03h45);**
- **du Caire à Kaboul le 9 décembre 2002 (départ: 04h45, arrivée: 09h04);**
- de Tachkent (Ouzbékistan) à Frankfurt am Main le 10 décembre 2002 (départ: 06h52, arrivée: 13h01);
- de Frankfurt Am Main à Rabat le 11 décembre 2002 (départ: 23h09, arrivée: 12 décembre à 01h55);
- de Rabat à Kaboul le 12 décembre 2002 (départ: 03h56, arrivée: 11h05).

L'Opérateur Aérien mentionné est: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE.¹³

Aucune référence du vol (ou des vols) entre Kaboul et Tachkent le 9 ou 10 décembre 2002 n'a été trouvée dans les documents fournis par Eurocontrol, étant donné qu'Eurocontrol n'a pas de compétence sur les vols effectués en dehors de l'Europe. Pour les mêmes raisons, il n'y a plus de traces de cet avion une fois qu'il a atterri à Kaboul. Ce même avion part de Washington avec destination Frankfurt am Main le 21 décembre 2002.

¹³ Voir document de travail n°8. PE 380.984.

7) ABU OMAR (HASSAN MUSTAFA OSAMA NASR)

Comme prouvé par les enquêtes menées par les Procureurs de Milan, il s'agit d'un cas d'enlèvement d'un citoyen dans le territoire d'un Etat Membre par des agents de la CIA, avec la complicité des services secrets italiens et de certains *carabinieri*, suivi d'une "restitution extraordinaire".

Hassan Mustafa Osama Nasr (Abu Omar) est un citoyen égyptien, qui était imam à Milan, après avoir reçu l'asile politique en Italie. Il a été kidnappé le 17 février 2003 à Milan, en pleine rue, et puis transféré en Egypte. Libéré par manque de preuves, il affirme avoir subi de nombreuses tortures, avant d'être à nouveau incarcéré; il est actuellement toujours en prison en Égypte. Pendant son séjour en Italie, Abu Omar était soumis à une étroite surveillance de la part de la police italienne, étant soupçonné de participer à des mouvements intégristes radicaux. Son enlèvement par la CIA a empêché les autorités italiennes de mener à leur terme leurs propres enquêtes sur Abu Omar.

L'instruction du Procureur Spataro a mené à l'émission de mandats d'arrêt contre 26 citoyens américains, 8 agents des services secrets italiens et un *carabiniere* impliqués dans cette affaire. A présent, la CPACO, commission de contrôle des services secrets du Parlement Italien enquête sur cette affaire, et aussi sur l'éventuelle implication de Membres du gouvernement en fonction à l'époque.

Le Procureur de Milan Armando Spataro a comparu à deux reprises devant la commission temporaire les 23 février et 9 octobre 2006.

Selon les investigations conduites par le Procureur de Milan Armando Spataro et d'autres sources, Abu Omar aurait été transporté le 17 février 2003 de l'aéroport d'Aviano (Italie) à Ramstein (Allemagne), et juste après de Ramstein au Caire (Égypte).

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Gulfstream IV portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N85VM pour les vols suivants:

- de Washington à Ramstein le 4 février (départ: 03h20, arrivée: 10h27);
- **de Ramstein au Caire le 17 février 2003 (départ: 18h52, arrivée: 22h32);**
- du Caire à Shannon le 18 février 2003 (départ 00h22, arrivée: 05h42);
- de Shannon à Washington le 18 février 2003 (départ: 14h52, arrivée: 21h43).

L'Opérateur Aérien mentionné est: RICHMOR AVIATION.¹⁴

Les vols de Ramstein à Aviano et retour effectués le 17 février 2003 ne figurent pas dans les

¹⁴ Voir document de travail n°8 PE 380.984.

listings reçus d'Eurocontrol. Il s'agissait d'un avion Lear Jet 35 portant le *call sign* "SPAR92". Cet avion a été autorisé à stationner sur la Base Américaine d'Aviano par les autorités italiennes. Comme prouvé au cours de l'instruction du Procureur Spataro, **cet avion a décollé d'Aviano (avec Abu Omar à bord) vers Ramstein le 17 février 2003 à 18h20.**

8) KHALED EL-MASRI

Les investigations menées par la commission parlementaire d'enquête du Bundestag et par le Procureur de Munich ont réuni de nombreux indices selon lesquels Khaled El-Masri a bien été victime d'une "restitution extraordinaire".

Khaled El-Masri est un citoyen allemand, qui, à la fin de 2003, part en vacances dans l'Ancienne République Yougoslave de Macédoine (ARYM). Le 31 décembre il est arrêté à la frontière entre la Serbie et l'ARYM par la police des frontières de l'ARYM, remis aux services secrets, puis retenu et interrogé pendant trois semaines dans un hôtel de Skopje. Le 23 janvier 2004, il est livré à la CIA et transporté en Afghanistan; El-Masri restera plus de quatre mois dans une prison afghane, torturé et interrogé, entre autres, par une personne de langue maternelle allemande appelée "Sam". Après cette période de quatre mois d'emprisonnement en Afghanistan, il est transféré en Europe et libéré en territoire albanais. La Chancelière fédérale allemande Angela Merkel a affirmé le 5 décembre 2005 que les Etats Unis ont reconnu avoir commis une erreur avec El-Masri.

Une commission d'enquête a été créée au Bundestag, qui analyse l'implication des services secrets et autres autorités allemandes dans cette affaire.

Khaled El-Masri et son avocat, Manfred Gnjidic, ont comparu devant la commission temporaire le 13 mars 2006; le Procureur de Munich responsable de cette affaire, Martin Hofmann, a comparu devant la commission temporaire le 10 juillet 2006. Une délégation officielle de la commission temporaire s'est rendue à Skopje (ARYM) le du 27 au 29 avril 2006. Une autre délégation a rencontré la commission d'enquête du Parlement allemand le 19 septembre 2006 à Berlin.

D'après les informations que la commission temporaire a reçues de la victime elle-même, de son avocat, Manfred Gnjidic, du Procureur Hofmann, et d'autres sources, le citoyen allemand El-Masri aurait été transporté de Skopje (Ancienne République Yougoslave de Macédoine, ARYM) à Bagdad (Iraq) dans les premières heures du 24 janvier 2004.

Les documents d'Eurocontrol contiennent des éléments des plans de vols et/ou CRCO concordants en ce qui concerne le Boeing 737 portant le numéro d'enregistrement (*Registration Number*) N313P (qui a été utilisé deux jours auparavant pour le deuxième transport subi par Binyam Mohammed d'Islamabad à Rabat) pour les vols suivants:

- de Washington à Shannon le 16 janvier 2004 (départ: 01h25, arrivée: 07h29);
- de Shannon à Larnaca le 17 janvier 2004 (départ: 10h33, arrivée: 15h03);
- de Larnaca à Rabat le 21 juillet 2004 (départ: 18h39, arrivée: 23h48);
- de Rabat à Kaboul le 22 janvier 2004 (départ: 02h05, arrivée: 09h58);
- de Kaboul à Alger le 22 janvier 2004 (départ: 12h09, arrivée: 19h54);

- d'Alger à Palma de Mallorca le 22 janvier 2004 (départ: 21h36, arrivée: 22h08);
- de Palma de Mallorca à Skopje le 23 janvier 2004 (départ: 17h40, arrivée: 19h56);
- **de Skopje à Bagdad le 24 janvier 2004 (départ: 01h30, arrivée: 05h53);**
- de Bagdad à Kaboul le 24 janvier 2004 (départ: 07h15, arrivée: 11h14).
- de Kaboul à Timisoara le 25 janvier 2004 (départ: 18h23, arrivée: 23h51);
- de Bucarest à Palma de Mallorca le 26 janvier 2004 (départ: 01h03, arrivée: 03h45);
- de Palma de Mallorca à Washington le 28 janvier 2004 (départ: 10h08, arrivée: 18h41).

L'Opérateur Aérien mentionné est: STEVENS EXPRESS.¹⁵

(Ces données sont exactement les mêmes que pour le deuxième transport subi par Binyam Mohammed puisqu'il s'agit du même avion avec le même circuit suivi par la CIA).

Dans le cas du manque de données pour le vol qui aurait eu lieu entre Timisoara et Bucarest, Eurocontrol a expliqué à la commission temporaire que dans certains cas, le pilote change son itinéraire pendant le vol et en informe les contrôleurs aériens, mais parfois les contrôleurs ne transmettent pas ce changement d'itinéraire. Etant donné la très courte période de temps entre l'arrivée à Timisoara (25 janvier 2004 à 23h51) et le départ de Bucarest (26 janvier 2004 à 01h03), tout semble indiquer que, en réalité, le vol en provenance de Kaboul le 25 janvier aurait atterri en fait à Bucarest et non pas à Timisoara.

¹⁵ Voir document de travail n°8 PE 380.984.

Pour terminer, figure ci-après un résumé des cas spécifiques dont la commission temporaire n'a pu vérifier l'existence des vols:

MOHAMMED ZAMMAR

Mohammed Zammar est un Allemand d'origine syrienne. Quand il acquiert la nationalité allemande en 1982, il abandonne la citoyenneté syrienne. Après les attentats du 11 septembre 2001 à New York, le procureur public fédéral engage des procédures préliminaires à son encontre pour sa participation présumée dans la préparation de ces attentats, mais finalement renonce à ordonner son arrestation.

Il s'est rendu au Maroc le 27 octobre 2001 pour divorcer de sa deuxième femme. Au moment de rentrer en Allemagne, il est arrêté à l'aéroport au Maroc le 8 décembre 2001. La presse a fait état le 18 juin 2002 qu'il se trouvait incarcéré en Syrie, à la prison de Far'Falastin. D'après les autorités syriennes, il s'agit d'un citoyen syrien. Les autorités allemandes estiment dès lors qu'elles ne peuvent rien faire pour aider leur concitoyen. Six officiers allemands ont voyagé le 20 novembre 2002 en Syrie pour interroger Zammar, mais n'en ont pas informé sa famille. La presse allemande a plusieurs fois affirmé que les services secrets allemands ont fourni des informations concernant Zammar aux autorités américaines pour faciliter son arrestation. Le Ministre Schäuble a confirmé le 14 décembre 2005 devant le Bundestag que Zammar avait été interrogé par des agents allemands en Syrie. La participation de ces agents aurait eu lieu dans le cadre d'un accord selon lequel, en contrepartie, les autorités allemandes auraient renoncé aux procédures judiciaires contre plusieurs citoyens syriens en Allemagne. Ceci est confirmé par un document officiel confidentiel en possession du Président et du rapporteur de la commission temporaire.

La femme de Zammar n'a eu aucune nouvelle de son mari pendant presque 5 ans, sauf une lettre de 8 lignes qu'elle a reçu via la Croix Rouge. À Far'Falastin, les prisonniers n'ont accès à l'air frais que 10 minutes par mois.

L'avocate de Zammar, Gül Pinar, a comparu devant la commission temporaire le 14 septembre 2006.

Les détails reçus par la commission temporaire concernant l'éventuel vol (ou vols) pour effectuer la "restitution extraordinaire" dans ce cas spécifique sont tellement limités qu'il n'a pas été possible de vérifier les allégations avec les données d'Eurocontrol.

MURAT KURNAZ

Murat Kurnaz possède la nationalité turque, mais réside à Brème, en Allemagne, où il est aussi né. Le 3 octobre 2001, Kurnaz s'est rendu au Pakistan, pour y faire une sorte de pèlerinage avant de rentrer à Brème, deux mois plus tard tout au plus. En novembre 2001, Murat Kurnaz est arrêté au Pakistan, lors d'un contrôle de routine mené dans un bus en route pour l'aéroport. Quelques jours plus tard, il est remis par la police pakistanaise, manifestement contre rançon, à des unités américaines stationnées de l'autre côté de la frontière avec l'Afghanistan, en l'absence de toute base juridique ou de commission rogatoire. Détenu dans un premier temps sur la base aérienne américaine de Kandahar, Murat est transféré à la fin du mois de janvier 2002, vers le camp de Guantanamo. Tant en Afghanistan qu'à Guantanamo, Kurnaz a été victime de nombreuses tortures. Il a été confirmé le 14 décembre 2005 que les services secrets allemands ont participé au moins une fois aux interrogatoires de Kurnaz, entre les 21 et 27 septembre 2002.

Il a été libéré au mois d'août dernier et habite maintenant libre en Allemagne, sans qu'aucune accusation formelle n'ait été retenue contre lui. Le parquet de Brème avait bien entamé une procédure à l'encontre de Kurnaz, afin de s'assurer de l'existence éventuelle de contacts avec des groupements terroristes ou extrémistes. Mais au terme de ses investigations, il a conclu qu'on ne pouvait attester de l'existence de tels contacts.

L'avocat de Kurnaz, Bernhard Docke, a comparu devant la commission temporaire le 14 septembre. Murat Kurnaz lui-même devrait comparaître devant la commission temporaire le 22 novembre 2006.

Etant donné qu'il s'agit d'un vol (ou de vols) entre l'Afghanistan et Guantanamo, très vraisemblablement par avion militaire, la commission temporaire n'a pu vérifier la véracité de cette "restitution extraordinaire".

MARTIN MUBANGA

Martin Mubanga est un citoyen possédant la double nationalité britannique et zambienne. En 2001 il voyage au Pakistan et en Afghanistan. Échappant à la guerre, et avant de rentrer au Royaume-Uni, Mubanga fait une escale en Zambie en décembre 2001 et y est arrêté le 1er mars 2002, étant accusé d'avoir participé à un camp d'entraînement d'Al Qaeda à Kandahar et d'avoir un cahier avec une liste de 33 organisations juives de New York. . Il a été remis par les autorités zambiennes à la CIA le 20 avril 2002 et envoyé à Guantanamo.

Après 33 mois passés à Guantanamo, victime de tortures, Mubanga est libéré le 25 janvier 2006 et retourne au Royaume-Uni, où il habite en toute liberté et sans qu'aucune accusation formelle n'ait été portée contre lui.

Une délégation officielle de la commission temporaire a rencontré Martin Mubanga et son avocat, Louise Christian, le 4 octobre 2006 à Londres.

La commission temporaire n'a pu vérifier l'existence de ce transport de Zambie à Guantanamo. Etant donné qu'il s'agit d'un vol (ou de vols) entre la Zambie et Guantanamo, il est certain qu'il n'est pas passé par l'espace aérien européen. De plus, il s'agit vraisemblablement d'un vol militaire puisqu'il a rejoint directement Guantanamo.