

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

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

16.11.2006

DOCUMENTO DE TRABALHO Nº 7

sobre as "extradições extrajudiciais"

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

Relator: Giovanni Claudio Fava

DT\641309PT.doc

PE 380.593v04-00

PT

PT

A. CONSIDERAÇÕES GERAIS

1. Desempenho do mandato conferido pelo Parlamento Europeu

O presente documento de trabalho do relator tem como objectivo passar em revista todos os casos de "extradição extrajudicial" ("*extraordinary rendition*") analisados pela Comissão Temporária sobre a Alegada Utilização pela CIA de Países Europeus para o Transporte e a Detenção Ilegal de Prisioneiros (TDIP), com o propósito de corroborar as provas relativas ao transporte ilegal de vítimas pela CIA, nomeadamente cruzando os depoimentos recebidos pela Comissão Temporária com os dados transmitidos ao Parlamento Europeu pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol).

Desde a sua criação, a Comissão Temporária TDIP analisou circunstanciadamente, com base no mandato que lhe foi conferido, vários casos concretos de "extradição extrajudicial" que constituem o primeiro aspecto relativamente ao qual lhe incumbe recolher e analisar a informação disponível.

2. Os casos de "extradição extrajudicial" analisados pela Comissão Temporária

Os casos concretos de "extradição extrajudicial" analisados pela Comissão Temporária implicam invariavelmente o transporte ilegal, à margem de qualquer controlo judicial, de um detido pelos serviços secretos ou por outros serviços especializados de um país terceiro (incluindo, mas não exclusivamente, a CIA e outros serviços de segurança norte-americanos) para diversos locais de destino, onde não são reconhecidos aos detidos quaisquer direitos fundamentais nem sequer os previstos nas diferentes convenções internacionais, como os diferentes procedimentos de *habeas corpus*, o direito à defesa e a ser assistido por um advogado, o direito a um processo equitativo num prazo razoável, etc. Os locais de destino em questão podem ser a base norte-americana na baía de Guantánamo, centros de detenção secretos (tal como afirmado pelo Presidente Bush em 6 de Setembro¹) ou países como o Egipto, a Síria, Marrocos, o Afeganistão ou o Paquistão, considerados (nomeadamente pelo Departamento de Estado norte-americano²) como possuindo um nível de protecção dos direitos humanos muito diminuto e onde, em determinados casos, as forças de segurança recorreriam à tortura.

Em todos os casos concretos analisados encontrava-se preenchida uma das seguintes condições:

- a presumida vítima é cidadão de um Estado-Membro da União, de um país candidato à adesão ou de um país em fase de adesão, ou reside num destes países;
- o território ou o espaço aéreo de um Estado-Membro, de um país candidato à adesão ou de um país em fase de adesão foram utilizados em casos de "extradição extrajudicial", quer por aviões fretados pela CIA (ou outros serviços especializados) quer por aeronaves militares norte-americanas;

¹ Cf. a transcrição das declarações do Presidente Bush no sítio Web da Casa Branca:

<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2006/09/20060906-3.html>

² Cf. os relatórios sobre o respeito dos direitos humanos do Departamento de Estado norte-americano (US Department of State country reports on human rights practices) (2003).

- existem indícios de que agentes ou funcionários dos Estados-Membros, de países candidatos à adesão, em fase de adesão ou associados teriam estado, de uma forma ou de outra, implicados em actos de "extradição extrajudicial", tais como ajuda ao transporte, transmissão de informações para facilitar a detenção arbitrária, participação nos interrogatórios, etc..

Com base nestes critérios, a Comissão Temporária TDIP apenas teve a oportunidade de estudar detalhadamente os seguintes casos de "extradição extrajudicial" (embora se trate apenas de parte dos casos efectivamente ocorridos):

- Abu Omar (Hassan Mustafa Osama Nasr),
- Khaled El-Masri,
- Maher Arar,
- Mohammed El-Zari,
- Ahmed Agiza,
- os "Seis Argelinos" da Bósnia-Herzegovina,
- Murat Kurnaz,
- Mohammed Zammar,
- Abou Elkassim Britel,
- Binyam Mohammed,
- Bisher Al-Rawi,
- Jamil El-Banna,
- Martin Mubanga.

No âmbito das suas reuniões ou por ocasião de visitas oficiais das suas delegações, a Comissão Temporária teve a oportunidade de se encontrar com as vítimas propriamente ditas, com os advogados destas, com os responsáveis das instâncias judiciais nacionais ou parlamentares responsáveis por casos específicos de "extradição extrajudicial", com os representantes de organizações ou de instituições europeias e internacionais (responsáveis no âmbito de alguns casos concretos), com jornalistas que cobriram estes casos, com representantes de organizações não governamentais (ONG) especialistas nesta matéria, etc.

3. Certeza da existência de casos concretos de "extradição extrajudicial"

No presente documento de trabalho, trata-se sobretudo de comparar as declarações de diversas fontes (em especial, os depoimentos das vítimas ou dos respectivos advogados), no que se refere aos pormenores dos voos alegadamente utilizados para estes casos concretos de "extradição extrajudicial", com os dados relativos aos voos que tiveram realmente lugar no espaço aéreo europeu. A Comissão Temporária teve acesso aos dados relativos a estes voos por intermédio da documentação confidencial que lhe foi enviada pelo Eurocontrol (Cf. infra).

Este exercício colocou à disposição da Comissão Temporária uma informação preciosa, que lhe permite afirmar categoricamente se os casos de "extradição extrajudicial" tiveram, ou não, realmente lugar. Além disso, a análise e a acareação entre os testemunhos e os dados do Eurocontrol permitem-nos compreender a forma como são concebidos os *circuitos* segundo os quais se processam as "extradições extrajudiciais" (Cf. infra).

Mais concretamente, nos dez casos de "extradição extrajudicial" (em que as vítimas ou outras fontes tiveram a oportunidade de fornecer à Comissão Temporária pormenores mais ou menos precisos, como datas, horários, itinerários, tipo e matrícula do avião, etc.) relativamente aos quais foi possível comparar os testemunhos das vítimas ou de outras fontes com os dados facultados pelo Eurocontrol, pudemos constatar que todos os depoimentos correspondem inteiramente à realidade dos factos no que se refere à existência e às características dos voos utilizados. Além disso, certos documentos do governo norte-americano, aos quais a Comissão Temporária teve acesso, não só comprovam, num caso específico que envolve simultaneamente várias vítimas, a existência dos alegados voos, como também confirmam que esses voos foram utilizados para "extradições extrajudiciais" pelas forças armadas norte-americanas.

Perante estes factos, as declarações do ministro britânico responsável pelos Assuntos Europeus, Geoff Hoon, segundo as quais os voos da CIA não passariam de "uma expressão jornalística"³, não correspondem manifestamente à realidade.

Infelizmente, não foi possível comparar os depoimentos relativos a determinados casos específicos de "extradição extrajudicial" com os dados referentes aos voos realmente efectuados, dado que:

- as vítimas e outras fontes não puderam fornecer à Comissão Temporária pormenores suficientemente precisos sobre os voos para permitir a sua identificação através dos registos de voo fornecidos pelo Eurocontrol;
- no tocante aos voos utilizados para transferir prisioneiros para Guantánamo, trata-se, na maioria dos casos, de voos militares, que não figuram nos registos de voo do Eurocontrol.

No entanto, o relator considera que o resultado da análise dos dez casos de "extradição extrajudicial" que puderam ser efectivamente constatados com base nos dados disponíveis prova de forma categórica a existência de uma prática generalizada e metódica de "extradições extrajudiciais", levada a cabo de acordo com regras precisas por certos serviços secretos norte-americanos (ou outros serviços especializados). É evidente que a Comissão Temporária apenas pôde ter conhecimento de uma fracção ínfima da totalidade dos casos de "extradição extrajudicial" ocorridos nestes últimos anos.

Finalmente, cumpre assinalar que a Comissão Temporária utilizou, para além da verificação dos dados dos registos de voo, muitos outros meios para verificar a veracidade dos depoimentos relativos aos alegados casos de "extradições extrajudiciais":

- os resultados de diferentes investigações judiciais e inquéritos parlamentares em curso em determinados Estados-Membros, países candidatos à adesão ou em fase de adesão e países terceiros,
- as informações provenientes de outras instituições e organismos europeus e internacionais,
- certas fontes de informação que desejaram manter a confidencialidade.

³ Declarações feitas aos membros da Comissão Temporária TDIP em 5 de Outubro de 2006, por ocasião da visita oficial da delegação desta última a Londres.

4) Comentário do relator

O relator gostaria de lembrar uma vez mais que o objectivo dos trabalhos da Comissão Temporária, e, nomeadamente, do presente documento de trabalho, não consiste em colocar entraves à luta contra o terrorismo, mas sim em fazer luz sobre as ilegalidades e os abusos cometidos após o 11 de Setembro em nome desse combate. Vale a pena recordar que as nossas sociedades democráticas apenas dispõem de uma arma para combater o terrorismo: o respeito integral de todos os princípios que regem o Estado de Direito e de todos os princípios relativos à protecção dos direitos humanos.

Os suspeitos têm direito a um processo com todas as garantias jurídicas reconhecidas pelas convenções internacionais e conforme com os princípios comuns a todos os países que são (ou desejam tornar-se) Estados-Membros da União Europeia. O mecanismo da "extradição extrajudicial" é completamente ilegal, tratando-se de uma acção criminosa que não se justifica em caso algum. Além disso, em certos casos, as "extradições extrajudiciais" tiveram como consequência impedir a realização de investigações perfeitamente legais levadas a cabo por forças de segurança locais, com graves repercussões negativas para a segurança do Estado-Membro em causa.

B. AS INFORMAÇÕES SOBRE OS VOOS TRANSMITIDAS PELO EUROCONTROL

O relator deseja aproveitar esta oportunidade para agradecer muito particularmente a valiosa colaboração prestada pelo Director-Geral do Eurocontrol, Sr. Víctor Aguado, e pela sua equipa à Comissão Temporária. Sem esse apoio, não teria sido possível à Comissão Temporária levar a cabo uma boa parte dos trabalhos.

Os registos de voo (*flight logs*) do Eurocontrol provêm principalmente de duas fontes:

- **Unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo ("Central Flow Management Unit") (CFMU):**

Compreende os planos de voo iniciais ("*Inicial Flight Plans*") (FPL), que são submetidos pelos operadores aéreos (pilotos, unidades de operações aéreas das companhias, etc.) ao sistema de tratamento integrado dos planos de voo iniciais ("*Integrated Initial Flight Plan Processing System*") (IFPS) do CFMU gerido pelo Eurocontrol, antes de o voo se realizar.

Limitações: As regras relativas ao preenchimento de um plano de voo e ao seu conteúdo são definidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI-ICAO). Os dados requeridos não incluem o objecto do voo ou o conteúdo do avião. Não estão previstas sanções em caso de incumprimento das regras da OACI-ICAO. É possível que certos voos se realizem sem a apresentação prévia do plano de voo ou que determinados dados sejam omissos ou inexactos (matrícula do avião, nome do operador aéreo, etc.). O sistema CFMU/IFPS dispõe de um mecanismo de recuperação dos dados por parte do primeiro centro ATC (controlo do tráfego aéreo) nos casos em que o FPL se não encontra disponível.

- **Sistema central de cobrança de taxas de rota ("Central Route Charges Office") (CRCO)**

Trata-se da informação produzida pelo sistema central de cobrança das taxas de rota (CRCO), explorado pelo Eurocontrol com base em informações IFPS e das confirmações emanadas pelas autoridades nacionais de supervisão, após a realização do voo. É com base nestas informações que são calculadas as taxas cobradas pelas autoridades nacionais para cada voo.

Limitações: Num número muito limitado de casos, as autoridades nacionais nem sempre fornecem os dados relativos aos voos efectuados, e isso por razões diversas (por exemplo, o caso particular de voos marginais, sistemas vetustos e/ou defeituosos, negligência, etc.)

É importante ter em conta o facto de os documentos do Eurocontrol conterem dados sobre os voos efectuados por instrumentos e no âmbito do Tráfego Aéreo Geral ("*General Air Traffic*") (IFR-GAT), não incluindo, por conseguinte, informações sobre os voos relativos ao tráfego aéreo militar ("*Operational Air Traffic*" - OAT) ou aos voos efectuados de acordo com as regras VFR ("*Visual Flight Rules*" - Regras de Voo à Vista).

Comment [FB1]: Note: the abbreviation GAT stands for iGeneral Air Traffic and is defined within Europe as "flights conducted in accordance with the regulations and procedures promulgated by State civil aviation authorities and operating under the control or authority of the civil ATS organization". The converse of GAT is "Operational Air Traffic (OAT)" which is defined as "flights conducted outside civil controlled airspace and which operate in accordance with military air traffic service procedures and which as a result do not require systematic addressing to civilian

Podem ser utilizados outros meios para estabelecer o itinerário de um avião, nomeadamente os *Primary and secondary Radar Data*⁴: trata-se de informação detida pelos serviços responsáveis pelo controlo aéreo.

⁴ Os dados secundários obtidos por radar são recebidos pelo controlo aéreo a partir de um emissor-receptor ("*Transponder*"), um aparelho instalado em todos os aviões (IFR-GAT) e que transmite aos sistemas de radar "secundários" a posição do avião ao longo de toda a rota percorrida durante o voo. É activado pelo piloto, que introduz um código específico a pedido do ATC (organismo de controlo).

C) ANÁLISE DOS CASOS CONCRETOS DE "EXTRADIÇÃO EXTRAJUDICIAL"

Os casos concretos de "extradição extrajudicial" que foram investigados e analisados pela Comissão Temporária foram-no com base num número muito substancial de depoimentos.

Parte da informação contida no presente documento de trabalho figura já em outros relatórios, nomeadamente, do Conselho da Europa e de determinadas ONG (como a Amnistia Internacional e a Human Rights Watch), assim como em alguns dos documentos de trabalho precedentes do relator. No presente documento, trata-se de fornecer uma visão de conjunto dos vários casos concretos analisados pelo Parlamento Europeu (em alguns casos, apenas a Comissão Temporária levou a cabo uma investigação meticulosa). Cabe igualmente assinalar que a Comissão Temporária é a única instância, europeia e internacional, que teve a oportunidade de contactar directamente quatro das vítimas de "extradições extrajudiciais"⁵

No actual documento de trabalho, o relator inclui os dados do Eurocontrol que lhe permitiram verificar a veracidade das informações anteriormente recebidas pela Comissão Temporária e comprovar a existência de um delito de "extradição extrajudicial".

O relator considera que, uma vez que todos os alegados casos de "extradição extrajudicial" relatados à Comissão Temporária foram inteiramente confirmados, é impossível refutar a existência de um verdadeiro sistema de "extradições extrajudiciais" posto em prática pelos Estados Unidos.

Antes de passar à análise de cada caso singular, passaremos a expor algumas observações e conclusões que dela decorrem.

- Os casos que seguidamente se relatam dizem, invariavelmente, respeito à "extradição extrajudicial" de um único prisioneiro. Em dois deles, foram dois os prisioneiros transportados ilegalmente no mesmo avião (casos 1 e 6). No tocante ao caso 4, Binyam Mohammed foi vítima de duas "extradições extrajudiciais" no espaço de 18 meses. O que explica o número total de dez casos confirmados pelos dados do Eurocontrol a que se alude no início do documento de trabalho.
- Um outro caso concreto (o caso 3, em que se encontram envolvidos simultaneamente seis cidadãos) foi confirmado por outras fontes distintas dos dados do Eurocontrol.
- Relativamente a cada caso concreto, o actual documento de trabalho não se limita a confirmar a existência do voo (ou dos voos) em que o prisioneiro foi transportado, tentando igualmente estabelecer qual foi o *circuito* seguido pelo avião, ou seja, todo o itinerário percorrido pelo avião desde o momento em que descolou dos Estados Unidos até ao instante em que completou o seu voo de regresso a este país. Trata-se, quase sempre, do mesmo aeroporto. Este exercício destina-se não só a permitir uma compreensão mais cabal da lógica que preside à concepção dos *circuitos* programados para as "extradições extrajudiciais", mas também a fornecer pistas quanto a uma eventual

⁵ Cf. os casos concretos de "extradições extrajudiciais" relatados mais adiante.

responsabilidade dos Estados-Membros (bem como dos países candidatos e em vias de adesão) nos quais os voos utilizados para "extradições extrajudiciais" fizeram escala.

- Nos *circuitos* relativos às "extradições extrajudiciais" analisados, o voo utilizado para o transporte do prisioneiro (ou dos prisioneiros) encontra-se assinalado a **negrito**.
- Nos casos 4 (segunda parte) e 8, o mesmo avião efectuou, ao longo do mesmo *circuito*, duas "extradições extrajudiciais" de dois prisioneiros diferentes, antes de regressar aos Estados Unidos.
- Em quase todos os casos, o aeroporto de origem, nos Estados Unidos, é o mesmo que o de regresso. A duração habitual de cada *circuito* varia entre três e cinco dias.
- Alguns dos *circuitos* que seguidamente se apresentam poderiam ter comportado voos intermédios que não figuram nos documentos do Eurocontrol, nomeadamente por se tratar de voos realizados fora do espaço aéreo europeu.
- Nos três casos relativamente aos quais não foi possível verificar os depoimentos, tal ficou a dever-se, quer ao facto de os pormenores fornecidos pelas vítimas, ou por outras fontes, não serem suficientes para identificar o voo, quer ao facto de se tratar de voos militares ou de voos efectuados fora do espaço aéreo europeu (relativamente aos quais os registos de voo do Eurocontrol são omissos).
- Já se encontra igualmente disponível uma análise pormenorizada relativa às companhias aéreas envolvidas, aos aviões utilizados pela CIA e aos Estados-Membros nos quais os aviões utilizados pela CIA fizeram escala, apresentada no âmbito de um outro documento de trabalho⁶.
- Os casos concretos que seguidamente se expõem são apresentados de acordo com a ordem cronológica das "extradições extrajudiciais" cujas datas puderam ser corroboradas pela Comissão Temporária.

⁶ Cf. o Documento de Trabalho nº 8 (PE 380984).

1. MOHAMMED EL-ZARI E AHMED AGIZA

Como atestado pelo relatório (nº de registo 2169-2004, datado de 22 de Março de 2005) do provedor de justiça sueco, Mates Melin, (o qual conclui o seu relatório com uma "crítica extremamente severa à polícia de segurança sueca"), os cidadãos egípcios requerentes de asilo El-Zari e Agiza foram detidos pela polícia sueca em 18 de Dezembro de 2001, na sequência de uma decisão do governo sueco, adoptada nesse mesmo dia com base numa nota de informação transmitida pela CIA, mediante a qual o governo sueco rejeitava os pedidos de asilo, ordenando a sua expulsão da Suécia.

Nesse mesmo dia 18 de Dezembro, El-Zari e Agiza foram transferidos para o aeroporto de Estocolmo-Bromma, onde foram entregues aos agentes da CIA, despidos, drogados e acorrentados "de maneira desumana e inaceitável", segundo o relatório de Mate Melin. Uma vez no Egipto, El-Zari e Agiza foram torturados durante vários meses e, em seguida, julgados por um tribunal. Agiza foi condenado a uma pena de vinte e cinco anos de prisão (actualmente, continua detido) e El-Zari foi libertado, vivendo presentemente em liberdade, no Egipto, sujeito a uma vigilância constante.

O advogado de El-Zari, Kjell Jönsson, e o provedor de justiça sueco, Mates Melin, foram ouvidos pela Comissão Temporária TDIP em 23 Março 2006 e 4 de Maio de 2006, respectivamente.

Segundo o testemunho do advogado de El-Zari, o relatório do provedor de justiça sueco e outras fontes, Agiza e El-Zari teriam sido transportados de Estocolmo (Suécia) para o Cairo (Egipto) em 18 de Dezembro de 2001, após terem sido entregues a agentes da CIA.

Os documentos do Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream V, com a matrícula (*Registration Number*) N379P, que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington (EUA) para o Cairo (Egipto), em 18 de Dezembro de 2001 (partida: 02h19, chegada: 13h19);
- do Cairo para Estocolmo-Bromma (Suécia), em 18 de Dezembro de 2001 (partida: 14h43, chegada: 19h43);
- **de Estocolmo-Bromma para o Cairo, em 18 de Dezembro de 2001 (partida: 20h48, chegada: 19 de Dezembro, às 01h30);**
- do Cairo para Prestwick (Reino Unido), em 20 de Dezembro de 2001 (partida: 06h56, chegada: 12h03);
- de Prestwick para Washington, em 20 de Dezembro de 2001 (partida: 13h07, chegada: 19h18).

A companhia aérea mencionada é a: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE⁷.

⁷ Cf. o Documento de Trabalho nº 8 (PE 380.984).

2. ABOU ELKASSIM BRITEL

Abou Elkassim Britel é um cidadão italiano (obteve a nacionalidade italiana em 1999) de origem marroquina.

Tal como se depreende da documentação transmitida pela sua advogada, o cidadão italiano Abou Elkassim Britel partiu de Itália em 17 de Junho de 2001 com destino ao Irão e, subsequentemente, ao Paquistão. Em 10 de Março de 2002, foi detido, em Lahore, por se encontrar na posse de um passaporte falso e seguidamente transferido para Islamabad em 5 de Maio de 2002. Durante aquele período, Elkassim Britel teria sido presumidamente torturado e agentes norte-americanos teriam participado nos interrogatórios. Na sequência da sua transferência no âmbito de uma "extradição extrajudicial", encontra-se actualmente detido em Marrocos, onde cumpre, em condições desumanas, uma pena de nove anos, na sequência de um processo relâmpago e, segundo a sua advogada e diversas ONG, ferido de diversas irregularidades. Elkassim Britel reclama que lhe seja permitido regressar a Itália, apesar de as autoridades italianas não terem até agora reagido. Levou a cabo várias greves de fome e as suas condições de saúde são extremamente precárias. Os documentos fornecidos à Comissão Temporária levam a crer que as autoridades italianas estavam a par da situação de Britel desde o momento da sua detenção.

A sua advogada, Francesca Longhi, foi ouvida pela Comissão Temporária em 14 de Setembro de 2006.

Segundo o testemunho da sua advogada e de outras fontes, o cidadão italiano Elkassim Britel teria sido transportado do Paquistão para Marrocos na noite de 24 para 25 de Maio de 2002.

Os documentos do Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream V, com a matrícula (*Registration Number*) N379P (o mesmo avião utilizado para transportar El-Zari e Agiza de Estocolmo para o Cairo e no caso de Binyam Mohammed), que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington para Frankfurt am Main (Alemanha), em 23 de Maio de 2002 (partida: 00h45, chegada: 07h39);
- de Frankfurt am Main para Dubai (Emirados Árabes Unidos), em 23 de Maio de 2002 (partida: 10h08, chegada: 16h10);
- **de Islamabad (Paquistão) para Rabat (Marrocos), em 24 de Maio de 2002 (partida: 21h05, chegada: 25 de Maio, às 07h03);**
- de Rabat para o Porto (Portugal), em 25 de Maio de 2002 (partida: 07h58, chegada: 09h19);
- do Porto para Washington, em 26 de Maio de 2002 (partida: 08h00, chegada: 15h09).

A companhia aérea mencionada é a: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE⁸.

⁸ Cf. o Documento de Trabalho nº 8 (PE 380.984).

Não foi encontrada qualquer referência relativa ao voo (ou voos) entre Dubai e Islamabade nos dias 23 ou 24 de Maio de 2002 nos documentos fornecidos pelo Eurocontrol, visto que este organismo não possui quaisquer competências no tocante aos voos efectuados fora da Europa.

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 e Mohamed Nechle são as vítimas envolvidas no caso mais conhecido como o caso dos "Seis Argelinos". Trata-se de seis cidadãos ou residentes bósnios de origem argelina, vítimas de um caso de "extradição extrajudicial" múltipla.

Em Outubro de 2001, o Supremo Tribunal da Federação da Bósnia-Herzegovina emitiu um mandado de captura contra estas seis pessoas, suspeitas de terem tentado cometer um acto de terrorismo internacional (embora nunca tenham sido formalmente acusadas). Contudo, em 17 de Janeiro de 2002, este mesmo tribunal supremo ordenou a sua libertação, tendo sido nessa ocasião colocadas sob a custódia da Polícia da Federação. Na noite de 17 para 18 de Janeiro de 2002, os "Seis Argelinos" foram entregues pela polícia da Federação bósnia às forças armadas norte-americanas estacionadas na Bósnia-Herzegovina; os "Seis Argelinos" foram então detidos pelos militares norte-americanos sem qualquer ordem de extradição e transferidos para a "Eagle Base", em Tuzla. Entre os dias 18 e 19 de Janeiro de 2002, foram transportados para a base norte-americana de Incirlik, na Turquia, e subsequentemente para Guantánamo, onde ainda se encontram actualmente.

A transferência teve lugar um dia depois de o Supremo Tribunal bósnio ter ordenado o termo da sua detenção preventiva e a sua libertação, e em violação de uma decisão da Câmara dos Direitos Humanos da Bósnia-Herzegovina segundo a qual quatro daqueles homens não deveriam ser transferidos para os Estados Unidos da América. O Governo bósnio havia sofrido fortes pressões por parte das autoridades norte-americanas para que estas seis pessoas lhes fossem entregues. De acordo com algumas fontes, em 17 de Outubro de 2001, o Encarregado de Negócios da embaixada dos Estados Unidos em Skopje teria proferido ameaças contra o Primeiro-Ministro bósnio, caso os "Seis Argelinos" não fossem formalmente acusados de terrorismo pela Bósnia-Herzegovina.

Stephen Oleskey, advogado dos seis cidadãos ou residentes da Bósnia-Herzegovina detidos em Guantánamo, Michèle Picard, ex- presidente da Câmara dos Direitos Humanos da Bósnia-Herzegovina, e Srdjan Dizdarevic, presidente da Comissão de Helsínquia na Bósnia-Herzegovina, foram ouvidos pela Comissão Temporária em 25 de Abril de 2006.

Dado tratar-se de voos militares, não é possível confirmar a existência destes voos através dos dados do Eurocontrol. No entanto, a Comissão Temporária teve acesso, através do advogado Oleskey, a uma série de documentos fornecidos pelo Governo norte-americano na sequência dos processos judiciais em curso nos Estados Unidos. Estes documentos já foram divulgados entre os membros da Comissão Temporária.

Apresenta-se, seguidamente, o resumo (em inglês) do conteúdo dos documentos em questão, que provam não só a existência destes voos, mas também que os mesmos foram utilizados pelas forças armadas norte-americanas para efectuar "extradições extrajudiciais" (os "Seis Argelinos")

foram transferidos para Guantánamo no mesmo avião em que viajavam 28 prisioneiros provenientes de Kandahar). O Governo norte-americano refere-se algumas vezes aos "Seis Argelinos" empregando a expressão "Seis Bósnios":

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 é um cidadão etíope que reside legalmente no Reino Unido desde 1994. Viajou para o Afeganistão no Verão de 2001 e, em seguida, para o Paquistão. Foi detido no aeroporto de Karachi, quando se preparava para regressar ao Reino Unido. Afirma ter sido submetido a tortura durante os três meses seguintes e que oficiais norte-americanos e britânicos participaram nos interrogatórios (Jack Straw, o então Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do Reino Unido, admitiu, perante a Comissão dos Negócios Estrangeiros da Câmara dos Comuns do Parlamento britânico, em 13 de Dezembro de 2005, que um oficial britânico "se havia encontrado" com Binyam em Karachi, em 2002⁹). Subsequentemente, foi mantido sob detenção em Marrocos durante 18 meses - onde teria sido torturado - e transferido, em seguida, para o Afeganistão, onde permaneceu durante cinco meses, antes de ser novamente transferido para Guantánamo, onde ainda se encontra.

Parece que Binyam será julgado, num futuro próximo, por uma comissão militar, em Guantánamo. As únicas provas contra Binyam são, segundo o seu advogado, confissões obtidas sob tortura.

Em 4 de Outubro de 2006, uma delegação oficial da Comissão Temporária encontrou-se com o advogado de Binyam, Clive Stafford Smith, em Londres.

De acordo com as informações fornecidas pelo seu advogado, Clive Stafford Smith, e por outras fontes, Binyam teria sido transferido uma primeira vez do Paquistão para Rabat (Marrocos) em 21 de Julho de 2002.

Os documentos do Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream V, com a matrícula (*Registration Number*) N379P (o mesmo avião utilizado para transportar El-Zari e Agiza de Estocolmo para o Cairo e Elkassim Britel do Paquistão para Marrocos), que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington para Frankfurt am Main, em 17 de Julho de 2002 (partida: 00h26, chegada: 07h46);
- de Frankfurt am Main para Adana-Incirlık (Turquia), em 18 de Julho de 2002 (partida: 10h14, chegada: 13h56);
- de Adana-Incirlık para Frankfurt am Main, em 18 de Julho de 2002 (partida: 12h14, chegada: 15h31);
- de Frankfurt am Main para Amã (Jordânia), em 19 de Julho de 2002 (partida: 15h48, chegada: 19h41);
- de Amã para Cabul (Afeganistão), em 19 de Julho de 2002 (partida: 21h15, chegada: 20 de Julho de 01h35);

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

- **de Islamabad para Rabat, em 21 de Julho de 2002 (partida: 17h35, chegada: 22 de Julho, às 03h42);**
- de Rabat para Shannon (Irlanda), em 22 de Julho de 2002 (partida: 04h44, chegada: 07h21);
- de Shannon para Washington, em 23 de Julho de 2002 (partida: 09h55, chegada: 16h07).

A companhia aérea mencionada é a: PREMIER EXECUTIVE JET TRAVEL¹⁰.

Segundo o testemunho do seu advogado e de outras fontes, Binyam teria sido transferido uma segunda vez de Marrocos para Cabul durante a noite de 21 para 22 de Janeiro de 2004.

Os documentos do Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Boeing 737, com a matrícula (*Registration Number*) N313P (utilizado apenas dois dias mais tarde para o transporte de Khaled El Masri), que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington para Shannon, em 16 de Janeiro de 2004 (partida: 01h25, chegada: 07h29);
- de Shannon para Larnaca (Chipre), em 17 de Janeiro de 2004 (partida: 10h33, chegada: 15h03);
- de Larnaca para Rabat, em 21 de Janeiro de 2004 (partida: 18h39, chegada: 18h39);
- **de Rabat para Cabul, em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 02h05, chegada: 09h58);**
- de Cabul para Argel (Argélia), em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 12h09, chegada: 19h54);
- de Argel para Palma de Maiorca (Espanha), em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 21h36, chegada: 22h08);
- de Palma de Maiorca para Skopje (FYROM), em 23 de Janeiro de 2004 (partida: 17h40, chegada: 19h56);
- de Skopje para Bagdade (Iraque), em 24 de Janeiro de 2004 (partida: 01h30, chegada: 05h53);
- de Bagdade para Cabul, em 24 de Janeiro de 2004 (partida: 07h15, chegada: 11h14).
- De Cabul para Timisoara (Roménia), em 25 de Janeiro de 2004 (partida: 18h23, chegada: 23h51);
- de Bucareste (Roménia) para Palma de Maiorca, em 26 de Janeiro de 2004 (partida: 01h03, chegada: 03h45);
- de Palma de Maiorca para Washington, em 28 de Janeiro de 2004 (partida: 10h08, chegada: 18h41).

A companhia aérea mencionada é a: STEVENS EXPRESSO¹¹.

¹⁰ Cf. o Documento de Trabalho nº 8 (PE 380.984).

¹¹ Cf. o Documento de Trabalho nº 8 (PE 380.984).

5. MAHER ARAR

Tal como demonstrado pelo relatório da Comissão de Inquérito encarregada de investigar a actuação dos funcionários canadianos no caso Maher Arar, publicado pelo comissário Dennis O'Connor em 18 de Setembro de 2006, Maher Arar foi vítima de um dos casos de "extradição extrajudicial" mais assustadores com que a Comissão Temporária se viu confrontada.

Maher Arar é um cidadão canadiano que reside no Canadá desde 1987. De regresso de uma viagem de férias na Tunísia, foi detido e retido no aeroporto Kennedy de Nova Iorque (onde se encontrava em trânsito para o Canadá) em 26 de Setembro de 2002. Acusado de pertencer à Al-Qaeda, e não obstante os seus protestos, visto saber que seria torturado, Arar foi, inicialmente, transportado de Nova Iorque para Washington, e, em seguida, transferido, através da Jordânia, para a Síria, o seu país de origem, onde foi efectivamente torturado e mantido em reclusão numa célula com 1 x 2 x 2 metros (na prisão de Far'Falastin) durante dez meses e dez dias. Foi seguidamente libertado sem que contra ele impenda qualquer acusação, vivendo actualmente em liberdade no Canadá. As razões da sua detenção permanecem ainda hoje desconhecidas. O relatório da Comissão de Inquérito canadiana critica a absoluta falta de cooperação por parte das autoridades norte-americanas. O Departamento de Estado norte-americano afirmou, por ocasião de um encontro com uma delegação oficial da Comissão Temporária ocorrido em 11 de Maio de 2006, em Washington, que o caso Maher Arar se resumia, muito simplesmente, a uma questão de "imigração ilegal".

Maher Arar e o seu advogado, Lorne Waldman, foram ouvidos pela Comissão Temporária em 23 de Março de 2006.

Segundo os testemunhos do próprio Maher Arar e do seu advogado e com base em outras fontes, Maher Arar teria sido transportado de Washington para Amã, com escala em Roma (Itália), em 8 de Outubro de 2002. Uma vez em Amã, teria sido conduzido de automóvel até Damasco (Síria).

Os documentos do Eurocontrol incluem elementos dos planos de voos e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream III, com a matrícula (*Registration Number*) N829MG, que foram efectuados os seguintes voos:

- **de Bangor Maine (EUA) para Roma-Ciampino (Itália), em 8 de Outubro de 2002 (partida: 13h45, chegada: 20h22);**
- **de Roma-Ciampino para Amã, em 8 de Outubro de 2002 (partida: 20h59, chegada: 23h54);**
- de Amã para Atenas (Grécia), em 9 de Outubro de 2002 (partida: 01h15, chegada: 03h25);
- de Atenas para Santa Maria (Açores, Portugal), em 9 de Outubro de 2002 (partida 17h36, chegada: 23h09);
- de Santa Maria para Washington, em 10 de Outubro de 2002 (partida: 00h01, chegada: 06h30).

A companhia aérea mencionada é a: PRESIDENTIAL AVIATION¹².

Não foi encontrada qualquer referência relativa ao voo entre Nova Iorque e Bangor Maine em 8 de Outubro de 2002 nos documentos fornecidos pelo Eurocontrol, visto que este organismo não possui quaisquer competências no tocante aos voos efectuados fora da Europa.

¹² Cf. O Documento de Trabalho n.º 8 (PE 380.984).

6. BISHER AL-RAWI E JAMIL EL-BANNA

Bisher Al-Rawi é um cidadão iraquiano que reside legalmente no Reino Unido e Jamil El-Banna, um cidadão jordaniano ao qual as autoridades britânicas concederam asilo e direito de residência em 1997.

Em 1 de Novembro de 2002, Al-Rawi e El-Banna preparavam-se para viajar para a Gâmbia quando foram detidos pela polícia no aeroporto de Gatwick, devido à presença de um carregador de baterias nas suas bagagens, que subsequentemente se revelaria inofensivo. Foram ambos libertados em 4 de Novembro de 2002. Em 8 de Novembro, El-Banna e Al-Rawi chegaram ao aeroporto de Banjul; encontravam-se na companhia do irmão de Bisher, Wahab El-Rawi, e de Abdullah GR Janoudi quando foram todos eles detidos pelas autoridades gambianas. Foram submetidos a interrogatório durante um mês por agentes norte-americanos. Posteriormente, Bisher Al-Rawi e El-Banna foram transportados pela CIA para a famigerada "Dark Prison" em Cabul, no Afeganistão e, mais tarde, transferidos para a base de Bagram e, por último, para Guantánamo, em Janeiro de 2003. Durante todo este período, foram interrogados por agentes norte-americanos, que lhes disseram que as autoridades britânicas se encontravam na origem das diligências que haviam conduzido à sua detenção. A Comissão Temporária teve acesso a telegramas, enviados pelos serviços de informação britânicos a serviços estrangeiros não especificados, nos quais eram fornecidas informações muito precisas sobre estas duas vítimas de "extradição extrajudicial".

Uma delegação oficial da Comissão Temporária encontrou-se com o irmão de Bisher Al-Rawi, Wahab Al-Rawi, e com os advogados das duas vítimas, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce e Brent Mickum, em 4 de Outubro de 2006, em Londres.

Segundo os testemunhos dos advogados de Al-Rawi e de El-Banna, Clive Stafford Smith, Gareth Peirce e Brent Mickum, e de outras fontes, Al-Rawi e El-Banna teriam sido transportados de Banjul (Gâmbia) para Cabul em 9 de Dezembro de 2002.

Os documentos do Eurocontrol contêm elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream V, com a matrícula (*Registration Number*) N379P (o mesmo avião utilizado para os transportes de El-Zari e de Agiza de Estocolmo para o Cairo, de Elkassim Britel do Paquistão para Marrocos e de Binyam Mohammed do Paquistão para Marrocos), que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington para Banjul, em 8 de Dezembro de 2002 (partida: 13h15, chegada: 20h19);
- **de Banjul para o Cairo, em 8 de Dezembro de 2002 (partida: 21h45, chegada: 9 de Dezembro de 2002, às 03h45);**
- **do Cairo para Cabul, em 9 de Dezembro de 2002 (partida: 04h45, chegada: 09h04);**
- de Tachkent (Uzbequistão) para Frankfurt am Main, em 10 de Dezembro de 2002 (partida: 06h52, chegada: 13h01);

- de Frankfurt am Main para Rabat, em 11 de Dezembro de 2002 (partida: 23h09, chegada: 12 de Dezembro de 01h55);
- de Rabat para Cabul, em 12 de Dezembro de 2002 (partida: 03h56, chegada: 11h05).

A companhia aérea mencionada é a: PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE¹³.

Não foi encontrada qualquer referência ao voo (ou voos) entre Cabul e Tachkent em 9 ou 10 de Dezembro de 2002 nos documentos fornecidos pelo Eurocontrol, visto que este organismo não possui quaisquer competências no tocante aos voos efectuados fora da Europa. Pela mesma razão não existem vestígios deste avião após a sua aterragem em Cabul. Este mesmo avião partiu de Washington com destino a Frankfurt am Main em 21 de Dezembro de 2002.

¹³ Cf. O Documento de Trabalho n.º 8 (PE 380.984).

7. ABU OMAR (HASSAN MUSTAFA OSAMA NASR)

Tal como comprovado pelas investigações levadas a cabo pelos procuradores do Ministério Público de Milão, trata-se de um caso de rapto, perpetrado no território de um Estado-Membro por agentes da CIA, com a cumplicidade dos serviços secretos italianos e de alguns carabineiros, seguido de uma "extradição extrajudicial".

Hassan Mustafa Osama Nasr (Abu Omar) é um cidadão egípcio que desempenhou o cargo de imã de Milão após lhe ter sido concedido asilo político em Itália. Foi sequestrado em 17 de Fevereiro de 2003 em Milão, em plena rua, e posteriormente transferido para o Egipto. Libertado por falta de provas, afirma ter sido torturado numerosas vezes, antes de ser novamente preso; continua actualmente detido no Egipto. Durante a sua estada em Itália, Abu Omar foi objecto de uma apertada vigilância por parte da polícia italiana, dado ser suspeito de envolvimento em movimentos integristas radicais. O seu rapto pela CIA impediu as autoridades italianas de levar a termo as investigações em curso sobre Abu Omar.

Na sequência da instrução levada a cabo pelo procurador do Ministério Público, Spataro, foram emitidos mandados de captura contra vinte e seis cidadãos norte-americanos, oito agentes dos serviços secretos italianos e um carabineiro implicados neste caso. Actualmente, a CPACO (comissão de controlo dos serviços secretos do Parlamento Italiano) está a investigar este caso e também o eventual envolvimento de membros do governo então em funções.

O procurador do Ministério Público de Milão, Armando Spataro, foi ouvido em duas ocasiões pela Comissão Temporária, nos dias 23 Fevereiro e 9 de Outubro de 2006.

Segundo as investigações conduzidas pelo procurador do Ministério Público de Milão, Armando Spataro, e outras fontes, Abu Omar teria sido transportado em 17 de Fevereiro de 2003 do aeroporto de Aviano (Itália) para Ramstein (Alemanha), e, imediatamente depois, de Ramstein para o Cairo (Egipto).

Os documentos fornecidos pelo Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Gulfstream IV, com a matrícula (*Registration Number*) N85VM, que foram efectuados os seguintes voos:

- de Washington para Ramstein, em 4 de Fevereiro (partida: 03h20, chegada: 10h27);
- **de Ramstein para o Cairo, em 17 de Fevereiro de 2003 (partida: 18h52, chegada: 22h32);**
- do Cairo para Shannon, em 18 de Fevereiro de 2003 (partida 00h22, chegada: 05h42);
- de Shannon para Washington, em 18 de Fevereiro de 2003 (partida: 14h52, chegada: 21h43).

A companhia aérea mencionada é a: RICHMOR AVIATION¹⁴.

¹⁴ Cf. O Documento de Trabalho n° 8 (PE 380.984).

Os voos Ramstein-Aviano e Aviano-Ramsrein efectuados em 17 de Fevereiro de 2003 não figuram nas listas fornecidas pelo Eurocontrol. Tratava-se de um avião Lear Jet 35 com o *call sign* (ou seja, a identificação a ser utilizada para comunicações com os órgãos de controlo do tráfego aéreo) "SPAR92". Este avião foi autorizado a aterrar na base norte-americana de Aviano pelas autoridades italianas. Como provado no decurso da instrução levada a cabo pelo procurador Spataro, **este avião descolou de Aviano (com Abu Omar a bordo), com destino a Ramstein, em 17 de Fevereiro de 2003, às 18h20.**

8. KHALED EL-MASRI

As investigações levadas a cabo pela comissão parlamentar de inquérito do Bundestag e pelo procurador do Ministério Público de Munique reuniram numerosos indícios de que Khaled El-Masri teria sido efectivamente vítima de uma "extradição extrajudicial".

Khaled El-Masri é um cidadão alemão que, no final de 2003, partiu de férias para a Antiga República Jugoslava da Macedónia (FYROM). Em 31 de Dezembro, foi preso na fronteira entre a Sérvia e a FYROM pela polícia de fronteiras da FYROM, entregue aos serviços secretos e, em seguida, sequestrado e interrogado durante três semanas num hotel de Skopje. Em 23 de Janeiro de 2004, foi entregue à CIA e transferido para o Afeganistão; El-Masri permaneceu mais de quatro meses numa prisão afegã, onde foi torturado e interrogado, designadamente, por uma pessoa de língua materna alemã a que chamavam "Sam". Após este período de quatro meses de reclusão no Afeganistão, foi transferido para a Europa e libertado em território albanês. A chanceler da República Federal da Alemanha, Angela Merkel, afirmou, em 5 de Dezembro de 2005, que os Estados Unidos reconheceram ter cometido um erro no caso de El-Masri.

O Bundestag criou uma comissão de inquérito, que está a analisar o envolvimento dos serviços secretos e de outras autoridades alemãs neste caso.

Khaled El-Masri e o seu advogado, Manfred Gnjidic, foram ouvidos pela Comissão Temporária em 13 de Março de 2006; o procurador do Ministério Público de Munique encarregado deste caso, Martin Hofmann, foi ouvido pela Comissão Temporária em 10 de Julho de 2006. Uma delegação oficial da Comissão Temporária deslocou-se a Skopje (FYROM) entre os dias 27 e 29 de Abril de 2006. Uma outra delegação encontrou-se, em Berlim, com a comissão de inquérito do Parlamento alemão em 19 de Setembro de 2006.

De acordo com as informações fornecidas à Comissão Temporária pela própria vítima, pelo seu advogado, Manfred Gnjidic, pelo procurador Hofmann, e por outras fontes, o cidadão alemão El-Masri teria sido transportado de Skopje (Antiga República Jugoslava da Macedónia, FYROM) para Bagdade (Iraque) durante as primeiras horas do dia 24 de Janeiro de 2004.

Os documentos fornecidos pelo Eurocontrol incluem elementos dos planos de voo e/ou do CRCO que confirmam, no que diz respeito ao Boeing 737, com a matrícula (*Registration Number*) N313P (que havia sido utilizado dois dias antes para a segunda transferência de Binyam Mohammed entre Islamabade e Rabat), que foram efectuados os voos seguintes:

- de Washington para Shannon, em 16 de Janeiro de 2004 (partida: 01h25, chegada: 07h29);
- de Shannon para Larnaca, em Janeiro de 2004 (partida: 10h33, chegada: 15h03);
- de Larnaca para Rabat, em 21 de Julho de 2004 (partida: 18h39, chegada: 23h48);
- de Rabat para Cabul, em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 02h05, chegada: 09h58);
- de Cabul para Argel, em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 12h09, chegada: 19h54);

- de Argel para Palma de Maiorca, em 22 de Janeiro de 2004 (partida: 21h36, chegada: 22h08);
- de Palma de Maiorca para Skopje, em 23 de Janeiro de 2004 (partida: 17h40, chegada: 19h56);
- **de Skopje para Bagdade, em 24 de Janeiro de 2004 (partida: 01h30, chegada: 05h53);**
- de Bagdad para Cabul, em 24 de Janeiro de 2004 (partida: 07h15, chegada: 11h14).
- de Cabul para Timisoara, em 25 de Janeiro de 2004 (partida: 18h23, chegada: 23h51);
- de Bucareste para Palma de Maiorca, em 26 de Janeiro de 2004 (partida: 01h03, chegada: 03h45);
- de Palma de Maiorca para Washington, em 28 de Janeiro de 2004 (partida: 10h08, chegada: 18h41).

A companhia aérea mencionada é a: STEVENS EXPRESS¹⁵.

(Estes dados são exactamente idênticos aos dados relativos à segunda transferência de Binyam Mohammed, visto tratar-se do mesmo avião e do mesmo circuito utilizado pela CIA).

No tocante à ausência de dados relativamente ao voo que teria tido lugar entre Timisoara e Bucareste, o Eurocontrol explicou à Comissão Temporária que, em certos casos, o piloto altera a sua rota durante o voo de tal informando os controladores aéreos, mas, por vezes, os controladores não transmitem aquela mudança de itinerário. Dado o muito curto lapso de tempo decorrido entre a chegada a Timisoara (25 de Janeiro de 2004, às 23h51) e a partida de Bucareste (26 de Janeiro de 2004, às 01h03), tudo parece indicar que, na realidade, o voo de 25 de Janeiro, proveniente de Cabul, teria, de facto, aterrado em Bucareste e não em Timisoara.

¹⁵ Cf. o Documento de Trabalho n.º 8 (PE 380.984).

Para concluir, apresenta-se seguidamente um resumo dos casos concretos relativamente aos quais a existência dos voos não pôde ser confirmada pela Comissão Temporária:

MOHAMMED ZAMMAR

Mohammed Zammar é um cidadão alemão de origem síria. Ao adquirir a nacionalidade alemã em 1982, renunciou à cidadania síria. Após os atentados de 11 de Setembro de 2001 em Nova Iorque, o procurador federal do Ministério Público alemão iniciou os procedimentos preliminares com vista à detenção de Zammar no âmbito da sua alegada participação na preparação daqueles atentados, mas não chegou a emitir qualquer mandado de captura.

Em 27 de Outubro de 2001, Zammar viajou para Marrocos a fim de se divorciar da segunda mulher. Na viagem de regresso à Alemanha, foi detido no aeroporto marroquino em 8 de Dezembro de 2001. A imprensa noticiou, em 18 de Junho de 2002, que Zammar se encontrava detido na prisão de Far'Falastin, na Síria. De acordo com as autoridades sírias, tratava-se de um cidadão sírio. Assim sendo, as autoridades alemãs consideraram nada poder fazer para ajudar seu concidadão. Em 20 de Novembro de 2002, seis oficiais alemães deslocaram-se à Síria para interrogar Zammar, mas a sua família não foi informada. A imprensa alemã afirmou em diversas ocasiões que os serviços secretos alemães haviam fornecido às autoridades norte-americanas informações sobre Zammar, a fim de facilitar a sua detenção. Em 14 de Dezembro 2005, o ministro alemão Schäuble confirmou, perante o Bundestag, que Zammar havia sido interrogado por agentes alemães na Síria. A participação destes agentes teria tido lugar no âmbito de um acordo em contrapartida do qual as autoridades alemãs teriam alegadamente renunciado a instaurar processos judiciais contra vários cidadãos sírios na Alemanha. Um documento oficial confidencial na posse do presidente e do relator da Comissão Temporária confirmam-no.

Exceptuando uma carta de oito linhas, recebida por intermédio da Cruz Vermelha, a mulher de Zammar esteve sem notícias do seu marido durante quase cinco anos. Na prisão de Far'Falastin, os prisioneiros apenas têm acesso ao ar livre durante dez minutos por mês.

A advogada de Zammar, Gül Pinar, foi ouvida pela Comissão Temporária em 14 de Setembro de 2006.

Os pormenores relativos ao voo (ou voos) alegadamente utilizado para efectuar a "extradição extrajudicial" fornecidos à Comissão Temporária no tocante a este caso específico são tão escassos que não foi possível comparar os depoimentos com os dados do Eurocontrol.

MURAT KURNAZ

Murat Kurnaz possui a nacionalidade turca, mas reside em Bremen, na Alemanha, onde nasceu. Em 3 de Outubro de 2001, Kurnaz deslocou-se ao Paquistão, onde tencionava efectuar uma espécie de peregrinação antes de regressar a Bremen, o mais tardar, dois meses depois. Em Novembro de 2001, Murat Kurnaz foi detido no Paquistão, por ocasião de um controlo de rotina levado a cabo num autocarro que se dirigia para o aeroporto. Alguns dias mais tarde, foi entregue pela polícia paquistanesa, manifestamente a troco do pagamento de um resgate, a unidades norte-americanas estacionadas no outro lado da fronteira com o Afeganistão, sem qualquer fundamento legal ou carta rogatória. Inicialmente detido na base aérea norte-americana de Kandahar, Murat foi transferido, em finais de Janeiro de 2002, para a base de Guantánamo. Tanto no Afeganistão como em Guantánamo, Kurnaz foi vítima de numerosas torturas. Em 14 de Dezembro de 2005, foi confirmado que, entre 21 e 27 de Setembro de 2002, os serviços secretos alemães haviam participado, pelo menos, uma vez nos interrogatórios de Kurnaz.

Libertado no mês de Agosto passado, Kurnaz vive agora em liberdade na Alemanha, sem que alguma acusação contra ele tenha sido formalmente deduzida. O Ministério Público de Bremen havia efectivamente instaurado uma acção contra Kurnaz, a fim de apurar a eventual existência de contactos com grupos terroristas ou extremistas, mas, uma vez as investigações concluídas, deu por não provada a existência de tais contactos.

O advogado de Kurnaz, Bernhard Docke, foi ouvido pela Comissão Temporária em 14 de Setembro. E o próprio Murat Kurnaz deveria ser ouvido pela Comissão Temporária em 22 de Novembro de 2006.

Visto tratar-se de um voo (ou voos) entre o Afeganistão e Guantánamo, muito provavelmente efectuado por um avião militar, a Comissão Temporária não pôde confirmar a veracidade deste caso de "extradição extrajudicial".

MARTIN MUBANGA

Martin Mubanga é um cidadão com dupla nacionalidade britânica e zambiana. Em 2001, viajou para o Paquistão e para o Afeganistão. Para escapar à guerra, e antes de regressar ao Reino Unido, Mubanga fez uma escala na Zâmbia em Dezembro de 2001, tendo sido detido neste país em 1 de Março de 2002, acusado de ter estado num campo de treino da Al-Qaeda em Kandahar e por ter em seu poder um caderno com uma lista de trinta e três organizações judaicas de Nova Iorque. Foi entregue pelas autoridades zambianas à CIA em 20 de Abril de 2002 e transferido para Guantánamo.

Após trinta e três meses de detenção em Guantánamo, onde foi submetido a tortura, Mubanga foi libertado em 25 de Janeiro de 2006, tendo regressado ao Reino Unido, onde vive em plena liberdade e sem que qualquer acusação tenha sido formalmente deduzida.

Em 4 de Outubro de 2006, uma delegação oficial da Comissão Temporária encontrou-se com Martin Mubanga e com a sua advogada, Louise Christian, em Londres.

A Comissão Temporária não pôde confirmar a existência deste transporte entre a Zâmbia e Guantánamo. Dado tratar-se de um voo (ou voos) efectuado entre a Zâmbia e Guantánamo, certamente não atravessou o espaço aéreo europeu. Além disso, deveria tratar-se, verosimilmente, de um voo militar, visto ter aterrado directamente em Guantánamo.