

Traduzione esterna

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

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

1.6.2006

DOCUMENTO DI LAVORO N. 4

sui voli effettuati dalla CIA in Europa

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

Relatore: Giovanni Claudio Fava

1. INTRODUZIONE

Nel quadro della pratica di *extraordinary rendition* (consegna speciale di detenuti), la CIA ha spesso utilizzato società private e servizi charter per il noleggio di aeromobili. Con l'aviazione civile è possibile raggiungere luoghi in cui gli aerei militari desterebbero sospetti. Grazie al trasporto aereo civile, la CIA aggira l'obbligo d'informazione imposto dagli Stati sui voli governativi o militari.

Queste società sono, nella maggior parte dei casi, delle *shell companies* ("società fantasma"), ovvero aziende che esistono solo sulla carta (aventi per indirizzo una casella postale, per esempio) o che hanno un solo dipendente (solitamente un legale). Tali aziende sono titolari di aeromobili sistematicamente oggetto di operazioni *buy-and-sell* (acquisto e rivendita). Al termine di ciascuna operazione, gli aerei vengono nuovamente registrati per confonderne le tracce.

Un ottimo esempio di operazioni di questo tipo (note come *shell game*) è il caso della **Premier Executive**, azienda avente sede commerciale presso una casella postale alla periferia di Washington. La Premier era titolare di due aeromobili: un Gulfstream V e un Boeing 737, utilizzati dalla CIA per le *renditions*. Entrambi i velivoli appartenevano alla **Steven Express**, un'altra azienda fantasma. La sede commerciale della Steven Express si trova nel Tennessee e non è collegata a nessun locale fisico. Tale azienda è stata rilevata da un legale, a nome della **Devon Holding**, un'altra società fantasma. Il legale era l'unico rappresentate/dipendente della Devon Holding.

Queste operazioni mediante aziende fantasma consentono alla CIA di far perdere le tracce dei propri aerei, cancellando quindi qualsiasi operazione illegale riconducibile all'aeroplano.

Ciò è accaduto per esempio nel novembre 2004, quando il quotidiano *The Sunday Times*¹ ha affermato che gli USA avevano noleggiato il jet Gulfstream V per il trasferimento di prigionieri a Guantanamo e altre basi militari statunitensi. Due giorni dopo la Premier Executive si è liberata dell'aereo vendendolo alla **Bayard Foreign Marketing**, un'altra azienda fantasma. Il nome dell'amministratore, Leonard Bayard, non è mai apparso su nessun registro pubblico.

L'altro aereo, il Boeing 737, è stato venduto alla **Keeler and Tate Management**, ennesima società fantasma priva di sede fisica e sito web, proprietaria di un solo Boeing 737.

La Premier Executive è svanita nel nulla dal 2005².

Talvolta le *shell companies* utilizzate dalla CIA si appoggiano su aziende reali che dispongono di locali e dipendenti (note come *operating companies*, aziende operative). Tali società hanno il compito di sostenere le aziende fantasma, dotando gli aerei CIA di tutta la logistica necessaria (piloti, *catering*, assistenza tecnica). In alcuni casi le società operative hanno un legame diretto con la CIA. Una di queste è la **Aero Contractor**, azienda definita dal *New York Times*³ il principale *hub* nazionale del servizio aereo segreto della CIA.

¹ www.timesonline.co.uk/article

² 24 USA: *Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance'*, Amnesty International, 5 aprile 2006 AI Index: AMR 51/051/2006

³ Scott Shane, Stephen Grey e Margot Williams, *CIA Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*, New York Times, 31 maggio 2005.

Il *New York Times* ha fornito un'ottima descrizione del fenomeno:

"Dall'analisi di migliaia di documenti di volo, registrazioni di aeromobili e documenti aziendali, nonché da interviste con ex funzionari e piloti della C.I.A., emerge che l'agenzia possiede almeno 26 aerei, 10 dei quali acquistati a partire dal 2001. L'agenzia ha occultato il possesso di tali aeromobili dietro una rete di sette aziende fantasma che sembrano non avere dipendenti e attività operative al di là del mero possesso del velivolo.

*Gli aeromobili, regolarmente integrati da voli charter, sono messi in esercizio da società reali controllate dall'agenzia o ad essa connesse, tra cui la Aero Contractors e due aziende della Florida, Pegasus Technologies e Tepper Aviation."*⁴

Infine, in altri casi la CIA noleggia aeroplani da normali agenzie di voli charter, come la **Richmor Aviation**. Richmor Aviation è una delle più antiche società di noleggio e gestione di voli charter. L'aereo Gulfstream IV, N85VM (utilizzato per il prelievo di Abu Omar) è di sua proprietà.

In questa rete inestricabile, è possibile che vengano modificati i numeri di registrazione dei singoli aerei (come è accaduto per il Gulfstream V della Richmor Aviation, registrato come N379P e successivamente come N8068V e N44982).

A quanto pare, 51 aeromobili sono utilizzati per effettuare *extraordinary renditions*, tuttavia, secondo i registri della *Federal Aviation Administration*⁵, i numeri di registrazione sarebbero 57. Alcuni apparecchi sono registrati quindi più di una volta.

I 51 aerei presumibilmente utilizzati dalla CIA includono:

- 26 aerei registrati presso aziende fantasma e talvolta gestiti da società operative;
- 10 aerei definiti "voli frequenti CIA", di proprietà della **Blackwater USA**, un'importante "*classified contractor*" (contraente) della CIA e dell'esercito USA. L'azienda provvede alla fornitura di personale, alla formazione e alla logistica per i voli. In questo caso non vi è alcuna intermediazione di società fantasma;
- i restanti 15 aerei vengono noleggiati occasionalmente da aziende private che lavorano con la CIA e con altri clienti.

2. SOCIETÀ COINVOLTE

Società fantasma⁶:

- CROWELL AVIATION TECHNOLOGIES, INC
- PATH CORPORATION
- RAPID AIR TRANS, INC.
- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
- AVIATION SPECIALTIES, INC

⁴<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?pagewanted=1&ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>

⁵ http://registry.faa.gov/aircraftinquiry/NNum_inquiry.asp

⁶ "Below the radar - Secret flights to torture and 'disappearance'" <http://web.amnesty.org/library/index/ENGAMR510512006>

- DEVON HOLDING AND LEASING, INC
- BAYARD FOREIGN MARKETING, LLC.
- KEELER & TATE MANAGEMENT, LLC
 - Le ultime due società in elenco hanno sostituito la *Premier Executive Transport Services, inc.*, nel momento in cui essa ha ceduto gli aeromobili Boeing 737 e Gulfstream V a *Bayard* e *Keeler*. Da allora, la Premier è scomparsa.

Società operative:

- AERO CONTRACTORS, LTD. (NORTH CAROLINA)

La Aero Contractors fu fondata nel 1979 da Jim Rhyne, ex pilota Air America, società impiegata dalla CIA durante la guerra del Vietnam. Secondo il *New York Times* i piloti della Aero Contractors "*sono i conducenti di linea nella lotta contro il terrorismo, inviati sistematicamente in missioni segrete a Baghdad, al Cairo, a Tashkent e a Kabul*". Il quotidiano americano aggiunge: "*Aero Contractors è in realtà un importante hub nazionale del servizio aereo segreto della C.I.A.*"⁷. Secondo i registri della FAA, infatti, la Aero Contractors noleggia i propri aerei tramite la Premier Executive Transport (società fantasma)⁸, nella fattispecie un Boeing 737 (N4476S, ex N313P). Aero Contractor non possiede un sito web e non promuove le proprie attività. Tutte le risorse provengono dalla CIA, dall'esercito statunitense e da altre agenzie governative. Aero Contractors rimane comunque una società reale, con locali fisici e ottanta dipendenti.

Aero Contractors è l'azienda operativa delle seguenti società fantasma:

- STEVENS EXPRESS LEASING, INC
- PREMIER EXECUTIVE TRANSPORT SERVICE
- AVIATION SPECIALTIES, INC
- DEVON HOLDING AND LEASING, INC

- PEGASUS TECHNOLOGIES, INC

Pegasus Technologies, società operante nel settore dell'avionica (elettronica applicata all'aviazione), si occupa dei sistemi elettronici e di rilevazione degli aerei della CIA. Ciò include presumibilmente sistemi di comunicazione criptati *top-secret* e sistemi di visione notturna⁹.

⁷ *C.I.A. Expanding Terror Battle Under Guise of Charter Flights*
 di SCOTT SHANE, STEPHEN GREY e MARGOT WILLIAMS, 31 maggio 2005
<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ei=5088&en=6007accb4801296c&ex=1275192000&partner=rssnyt&emc=rss&pagewanted=print>

⁸ "*Secondo Blowers, la Aero Contractors, che opera nell'hangar blu presso l'aeroporto Johnston, ha noleggiato i jet per circa un anno, nel 2002 o 2003, dalla Premier Executive Transport Services, con sede in Massachusetts. (...) Aero Contractors ha lasciato scadere i contratti di noleggio con Premier Executive circa un anno fa. Aero Contractor non offre più i jet ai propri clienti e noleggia invece velivoli a turbopropulsione.*" <http://www.newsobserver.com/news>

⁹ Pegasus Technologies, Inc. <http://sss-mag.com/rfss/intro.html>

○ TEPPER AVIATION

Tepper Aviation è una società controllata dalla CIA o comunque ad essa collegata¹⁰.

Secondo una relazione di Amnesty International, tale azienda sarebbe coinvolta in operazioni di *rendition* con uno o più aerei¹¹.

La società opera presso l'aeroporto Bob Sikes, Florida. La base europea si trova a Rhein-Main, Germania.

La Tepper utilizza tre aerei Lockheeds di proprietà della società fantasma **Rapid Air Trans**: N2189M, N4557C e N8183J.

○ RICHMOR AVIATION

Philip H. Morse, proprietario del jet Gulfstream IV (e socio della Boston Red Sox), ha confermato al quotidiano *Globe and Tribune*¹² che il suo jet privato è stato noleggiato diverse volte alla CIA¹³. Secondo gli archivi della FAA, il velivolo appartiene alla Assembly Pointe Aviation Inc., di cui Morse è l'unico dipendente. L'azienda di noleggio è la Richmor Aviation, Hudson. Il numero di registro del jet era in origine **N85VM**, ma successivamente è stato modificato in **N227SV** (prelievo di Abu Omar). Morse ritiene che il proprio aereo sia stato noleggiato alla CIA da Richmor Aviation all'incirca per tre anni¹⁴.

○ CONTROLLATE DELLA BLACKWATER USA

Questa società è un importante contraente della CIA e dell'esercito USA. Si occupa della fornitura di personale e formazione, nonché di servizi di aviazione attraverso due controllate:

- AVIATION WORLDWIDE SERVICES, INC. (FLORIDA)
- PRESIDENTIAL AIRWAYS (FLORIDA)

Entrambe le società utilizzano il velivolo passeggeri/merci spagnolo CASA C-212 *wide-body*. Questi aerei trasportano paracadutisti e carichi eccezionali e sono in grado di decollare da piste brevi e in condizioni non ottimali. Malta è la base europea per questi aerei.

3. SCALI EUROPEI DEI VOLI DELLA CIA

¹⁰<http://www.nytimes.com/2005/05/31/national/31planes.html?ex=1275192000en=6007accb4801296cei=5088partner=rssnytemc=rss>

¹¹ http://www.amnestyusa.org/stoptorture/pdf/below_the_radar_full_report.pdf

¹²US: Cia Uses Jet Owned by Red Sox Partner, by Gordon Edes, The Boston Globe: <http://www.boston.com/news/globe>.

¹³ "It's chartered a lot (...) It just so happens one of our customers is the CIA.(...) I was glad to have the business, actually. I hope it was all for a real good purpose." <http://www.boston.com/news/globe>

¹⁴ by Gordon Edes, The Boston Globe March 21st, 2005, <http://www.corpwatch.org/article.php?id=11988>

Tra la fine del 2001 e la fine del 2005, **i voli di aeromobili gestiti, direttamente o indirettamente, dalla CIA hanno fatto scalo in aeroporti europei più di mille volte.** A parte i casi accertati di *extraordinary renditions* (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed el-Masri, Ahmed al-Giza e Mohamed al-Zari), non ci sono prove inconfutabili che questi voli abbiano trasportato detenuti. Se però si prendono in considerazione le rotte di molti voli e alcuni paesi di destinazione (Afghanistan, Irak, Giordania, Egitto, Libia, Marocco, Uzbekistan, Guantanamo), è logico presumere che ciò sia accaduto più d'una volta.

A. Metodo di ricerca

I risultati sono stati ottenuti incrociando i dati forniti da **Eurocontrol** (l'Agenzia che controlla lo spazio aereo in Europa) con quelli della **FAA** (la Federal Aviation Administration che conserva i dati di tutti gli aeromobili in partenza o in arrivo negli USA)

La ricerca si è concentrata sugli aeromobili che appartengono o sono stati operati da compagnie legate in vario modo alla CIA e che hanno volato frequentemente in questi anni in Europa.

Attraverso **trentadue codici di immatricolazione**, la FAA ci ha permesso di risalire alle compagnie proprietarie dell'aereo e alla loro sede legale. Ne viene fuori che spesso gli aerei appartengono a compagnie fantasma (le cd. *shell companies*), sprovviste di uffici e di personale, il cui indirizzo corrisponde ad una casella postale, collegate a loro volta - come scatole cinesi - ad altre società che fanno capo alla CIA. In alcuni casi, gli aerei sono di proprietà di società direttamente legate alla CIA oppure sono stati noleggiati dalla CIA presso normali società commerciali.

I *flight logs* ottenuti da Eurocontrol confermano che, dall'11 settembre ad oggi, gli aerei monitorati hanno effettuato **1080 scali in Europa**, collegando molto spesso gli aeroporti europei con l'Asia, il Medio Oriente e l'Africa.

Le rotte seguite e i paesi raggiunti dagli aerei della CIA (ricordiamo, tra gli altri, l'Afghanistan l'Irak, la Giordania, l'Egitto, la Libia, il Marocco, il Turkmenistan, l'Uzbekistan e l'Arzebaijan) confermano che questi voli possono essere serviti *anche* al trasporto di detenuti.

Una conferma indiretta arriva dai casi di *extraordinary renditions* che si conoscono (Abu Omar, Maher Arar, Kalhed El Masri, Ahmed Al Giza e Mohamed Al-Zari): per ciascuno di questi episodi sono stati utilizzati aerei che fanno parte del nostro elenco.

B. Alcuni esempi

Gulfstream IV N85VM-N227SV

- Appartiene alla Richmor Aviation (gli stessi proprietari della Richmor hanno ammesso di aver noleggiato più volte l'aereo alla CIA). Si tratta dell'aereo utilizzato per trasportare **Abu Omar** da Ramstein al Cairo nel febbraio 2003. Lo stesso aereo dall'11 settembre 2001 a tutto il 2005 ha effettuato circa **ottanta scali** in aeroporti europei. Da notare che, all'inizio del 2004, il Gulfstream IV è transitato per tre volte dalla

Romania: in due occasioni proveniva dalla Giordania; in una terza occasione, il 12 aprile 2004, proveniva invece da Guantanamo, con uno scalo intermedio a Tenerife. Dalla Romania, il N85VM si è poi diretto a Casablanca, in Marocco, da dove è rientrato a Washington il 13 aprile.

Boeing 737 N313P

- Inizialmente registrato dalla Stevens Express Leasing Inc, ed in seguito nuovamente registrato dalla Premier Executive Transport Services, tra il 2003 e il 2004 è atterrato una volta in Polonia e due volte in Romania, con voli provenienti dall'Afghanistan. Nulla fa pensare che questi scali siano serviti al rifornimento.

In particolare, il 22 Settembre 2003 il N313P ha volato da Kabul a Szymany, un aeroporto a nord-est della Polonia in prossimità della città di Szczytno. Dopo essere atterrato a Szymany, l'aereo si è diretto verso sud-est, in Romania. Secondo i dati di Eurocontrol, il Boeing dovrebbe essere partito poco dopo da Bucarest facendo rotta verso Rabat, in Marocco. La sera successiva, il 23 settembre, secondo i dati registrati, l'aereo ha lasciato Rabat alle 20:10 per raggiungere la base navale di Guantanamo all'alba del 24 settembre.

Boeing 737 N368CE

- Frankfurt-Ashkhabad (nel Turkmenistan) e Frankfurt-Baghdad, sono state le rotte quotidiane del N368CE della *shell company* Premier Aircraft Management. Dal giugno al novembre 2005, l'aereo – proveniente da Francoforte - è atterrato circa **cinquanta volte** a Ashkhabad e sedici volte a Baghdad. Nello stesso periodo, il N368CE ha effettuato altri **112 scali** in diversi aeroporti europei.

Lockeed N2189M

- Interessanti anche le tratte del N2189M della Tepper Aviation, una *shell company* avviata da un ex pilota della CIA e messa a disposizione del servizio segreto americano. Dall'11 dicembre 2001 l'aereo ha effettuato **70 atterraggi** in Europa, 17 a Tashkent (in Uzbekistan) e 29 a Baku (in Azerbaijan). Tra le altre tappe extraeuropee, anche l'Egitto (3 volte) e la Giordania (8 volte).

Gli stessi aeroporti utilizzati da un altro aereo di proprietà della Tepper Aviation, l'Herculesc-130 N8183J (16 voli da Francoforte a Baku, 10 voli da Tashkent a Francoforte).

Gulstream V N379P-N8068V-N44982

- Proprietà della Premier Executive (principale *shell company* della CIA), a questo aereo sono stati cambiati tre volte i numeri di immatricolazione per farne perdere le tracce. Si tratta dell'aereo che nel dicembre 2001 ha trasportato **Ahmed Agiza** e **Mohammed Al-Zari** da Stoccolma al Cairo. Lo stesso aereo ha volato, nel giugno 2003, tra Kabul, Varsavia e Rabat; un mese dopo, a luglio, ha volato tra Kabul e Varsavia, andata e ritorno.

Complessivamente, l'aereo ha effettuato **145 scali in Europa** dalla fine del 2001 al giugno 2005. Tra le destinazioni extraeuropee più ricorrenti: Uzbekistan, Egitto, Giordania, Emirati Arabi, Pakistan, Marocco, Georgia, Afghanistan, Gambia, Algeria, Libano, Azerbaijan, Libia e Guantanamo.

(il relatore distribuirà un dossier completo con tutti gli aerei usati dalla CIA)

C. Conclusioni

In base ai dati ottenuti da Eurocontrol sui 32 codici di volo monitorati:

1. Si tratta sempre di aerei operati da società legate o controllate dalla CIA
2. Complessivamente questi aerei hanno effettuato **1080 scali in Europa**.
3. Tra le destinazioni che possono essere collegate anche al **trasporto di detenuti**, sono stati accertati, tra la fine del 2001 e la fine del 2005 i seguenti scali:
 - a. 70 in Giordania
 - b. 70 in Azerbaijan
 - c. 52 in Turkmenistan
 - d. 50 in Egitto
 - e. 46 in Uzbekistan
 - f. 40 in Iraq
 - g. 37 in Afghanistan
 - h. 40 in Marocco
 - i. 14 in Libia
 - j. 11 a Guantanamo.
4. Va sottolineato infine che in molti paesi presi in considerazione la tortura e le detenzioni senza processo sono pratiche diffuse. Bob Baer, ex agente della CIA, ha confermato in un'intervista al settimanale britannico *New Statesman*¹⁵ *"If you want them to be tortured, you send them to Syria. If you want someone to disappear -- never to see them again -- you send them to Egypt"*.¹⁶ Manfred Nowak, special rapporteur sulla tortura per le Nazioni Unite, ha sottolineato nel suo ultimo rapporto presentato all'Assemblea Generale che alcuni stati - tra cui gli Stati Uniti, il Regno Unito, la Francia e la Svezia - hanno violato le convenzioni internazionali sui diritti umani deportando presunti terroristi in paesi come l'Egitto, la Siria, l'Algeria e l'Uzbekistan, dove il rischio che venissero sottoposti alla tortura era alto.¹⁷ Alcuni tra i paesi citati (ovvero: Georgia, Marocco, Azerbaijan, Egitto, Uzbekistan, Giordania, Siria, Afghanistan, Turkmenistan, Iraq) sono stati recentemente oggetto di preoccupazione anche da parte dello US State Department che si è espresso in termini negativi nei relativi *country reports* sulla situazione dei diritti umani, in particolare relativamente all'uso della tortura, alla detenzione arbitraria ed alla situazione dei detenuti nelle carceri.¹⁸

¹⁵ <http://www.newstatesman.com/Politics>

¹⁶ <http://www.counterpunch.org/rajiva12052005.html>

¹⁷ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/476/51/PDF/N0547651.pdf?OpenElement>

¹⁸ <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt>

Georgia: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2001/eur/8256.htm>

Marocco: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27934.htm>

Azerbaijan: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2003/27826.htm>

Egitto: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41720.htm>

Uzbekistan: [http://www.unhcr.ch/tbs/doc.nsf/\(Symbol\)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument](http://www.unhcr.ch/tbs/doc.nsf/(Symbol)/CAT.C.CR.28.7.En?Opendocument)

Giordania: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/rsd/rsddocview.html?tbl=RSDCOI&id=441821a334>

Siria: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2002/18289.htm>

Afghanistan: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2000/sa/721.htm>
Turkmentistan: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41714.htm>
Iraq: <http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2005/61689.htm>