

AMNISTÍA INTERNACIONAL

DECLARACIÓN PÚBLICA

Índice AI: **EUR 20/001/2011**

9 de noviembre de 2011

Finlandia: Necesarias más investigaciones sobre vuelos estadounidenses para entregas extraordinarias

Amnistía Internacional ha pedido al gobierno de Finlandia que realice una investigación completa y efectiva sobre su papel en el programa de entregas extraordinarias liderado por Estados Unidos, a la vista de los datos sobre vuelos que han revelado las autoridades finlandesas en octubre y noviembre.

El 28 de octubre y el 3 de noviembre de 2011, el Ministerio de Asuntos Exteriores finlandés dio a conocer información que indicaba que Finlandia se había incorporado activamente a los programas de entregas extraordinarias y detención secreta de la Agencia Central de Información (CIA) estadounidense. Según los datos sobre vuelos hechos públicos, entre 2001 y 2006 salieron y entraron de Finlandia varios posibles vuelos para entregas extraordinarias. Aunque Amnistía Internacional aplaude la publicación de esta información, sigue habiendo preguntas sin responder sobre la implicación de Finlandia en las entregas. Ahora es urgente que Finlandia realice una investigación independiente, imparcial, exhaustiva y efectiva sobre la naturaleza precisa de su participación en estas operaciones.

En septiembre de 2011, Amnistía Internacional facilitó al gobierno nuevas pruebas sobre varios aterrizajes de aviones en Finlandia relacionados con el programa de entregas extraordinarias de la CIA y pidió al gobierno información sobre varios aviones adicionales.

El Ministerio de Asuntos Exteriores finlandés, tras dar a conocer la información, declaró que todos los vuelos del conjunto de datos revelados salvo uno tenían carácter “civil”, es decir, estaban operados por empresas privadas y no por entidades estatales o a instancias del gobierno estadounidense. Según las autoridades finlandesas, esos aviones no tenían relación con actividades ilegítimas de Estados Unidos ni de ningún otro Estado. Respecto del vuelo calificado de avión “estatal” —un viaje de ida y vuelta desde Helsinki a la base de la Fuerza Aérea de Manas, en Kirguistán, y regreso a Helsinki— realizado en diciembre de 2002, las autoridades finlandesas han afirmado que pedirán información adicional a Estados Unidos.

En el contexto de las entregas extraordinarias, la distinción entre aviones “civiles” y “estatales” es a todas luces falsa. Está documentado y reconocido generalmente que la CIA contrató a transportistas privados —varios de los cuales aparecen en los datos publicados— para llevar a cabo entregas extraordinarias. Hay pruebas claras de que la CIA ocultó a propósito sus operaciones encubiertas de entrega utilizando a varias compañías de aviación civil, precisamente para tratar de esconder el hecho de que los aviones estaban realizando misiones para trasladar a presuntos terroristas dentro del contexto de las operaciones antiterroristas globales del gobierno estadounidense.

Por tanto, Amnistía Internacional pide al gobierno finlandés que reconozca que, aunque muchos aviones que operaron en los programas de entregas extraordinarias y detenciones secretas de la CIA pertenecían a flotas de compañías privadas, estaban bajo contrato con el gobierno estadounidense. Así, las tripulaciones de dichos aviones trabajaron como agentes del gobierno estadounidense, y los vuelos para entregas que realizaron fueron misiones oficiales del gobierno estadounidense. Por consiguiente, debe investigarse con carácter urgente cualquier vuelo incluido en los datos que ha dado a conocer el Ministerio de Asuntos Exteriores finlandés sobre el que se sospeche que fue operado en el contexto del programa estadounidense de entregas extraordinarias.

Tras examinar atentamente los datos de los vuelos, es evidente que más de un vuelo suscita preocupación sobre la posible implicación del gobierno finlandés en las entregas. Estos vuelos incluyen, entre otros, los siguientes:

Un vuelo del 25 de marzo de 2006, matrícula N733MA, que al parecer aterrizó en Helsinki la misma fecha en que las autoridades lituanas reconocieron que había aterrizado en Lituania. El gobierno lituano también reconoció que Lituania tenía dos prisiones secretas de la CIA que se habían acondicionado para albergar detenidos. El avión salió de Oporto (Portugal) y, según los datos finlandeses, llegó a Helsinki a las 20.37. No se han documentado ni la hora de salida ni el destino, ni se ha facilitado ningún dato sobre facturación. El gobierno finlandés ha declarado a la prensa que este avión nunca aterrizó realmente en Finlandia. En noviembre de 2009, la prensa citó a un ex agente de la CIA cuyo nombre no se reveló, según el cual los pilotos que volaron a Lituania habían presentado planes de vuelo para aterrizar en países vecinos (los llamados planes de vuelo “fantasmas”), y que Finlandia y Polonia fueron los países más utilizados.

Un vuelo de mayo de 2003, con número de matrícula N8213G, de Frankfurt a Helsinki. El Ministerio de Defensa finlandés declaró, en un comunicado de prensa de 25 de noviembre de 2005, que el avión había aterrizado en Helsinki el 16 de mayo a las 16.30, que estaba operado por Prescott Support y que transportaba a 10 miembros de la tripulación y un cargamento destinado a la embajada estadounidense. Sin embargo, según los datos que se acaban de dar a conocer, el avión aterrizó en Helsinki a las 13.46, no llevaba cargamento alguno y el vuelo fue facturado a la Fuerza Aérea estadounidense.

Un vuelo de septiembre de 2004, con número de matrícula N88ZL, de Bagram (Afganistán) a Finlandia, que aterrizó en Helsinki a las 13.18 y salió con destino Washington DC a la mañana siguiente, aproximadamente a las 05.00. Los nuevos datos documentan que estos vuelos llevaban a bordo a 13 pasajeros y que el pago se hizo en efectivo. Según un estudio de la ONU de 2010 sobre la detención secreta, el 20 de septiembre había aterrizado en Lituania un avión procedente de Bagram. ABC News informó de que el avión que había aterrizado en Lituania tenía número de matrícula N88ZL.

Un vuelo de julio de 2005, con número de matrícula N1HC, que fue desde Kabul, Afganistán, a Helsinki. Los documentos de trabajo del informe de 2006 del Parlamento Europeo habían identificado ese avión como uno de los relacionados con el programa de entregas extraordinarias. Los datos finlandeses indican que el avión llegó de Kabul a las 18.47 y luego prosiguió su vuelo a Tulsa a las 19.23. No hay constancia de cómo llegó el avión desde Estados Unidos a Kabul, pero la información procedente de fuentes públicas indica que el vuelo salió de Richmond (Estados Unidos) con destino a Bakú (Azerbaiyán) y luego se dirigió a Helsinki vía Kabul.

Un vuelo de marzo de 2004, con número de matrícula N510MG, que hizo la ruta Cleveland-Helsinki-Túnez-Helsinki muestra que el avión llegó a Helsinki procedente de Cleveland el 8 de marzo a las 02.13 sin pasajeros, y que salió con destino a Túnez a las 03.31 con seis pasajeros a bordo. El avión llegó de nuevo a Helsinki el 11 de marzo a las 17.45 procedente de Túnez con ocho pasajeros, y salió el mismo día con destino a Cleveland a las 18.45 con cuatro. El vuelo de Túnez a Helsinki fue pagado en efectivo, pero en los datos de facturación no consta que ninguna

empresa abonara la cantidad. El Grupo OM figura como la empresa a cuyo nombre se facturó el resto de los trayectos.

Varios vuelos más, con número de matrícula N510MG, a países del Norte de África y Oriente Medio (Túnez, Marrueco, Egipto) donde se sabe que las víctimas de las entregas extraordinarias han sido encarceladas e interrogadas.

Cada uno de estos vuelos merece nuevas y detalladas investigaciones de las autoridades finlandesas para determinar todo el alcance de la implicación de los aviones en las operaciones de entregas extraordinarias. Además, en una carta dirigida al ministro finlandés de Asuntos Exteriores, Erkki Tuomioja, Amnistía Internacional ha expresado su preocupación por el hecho de que, a pesar de que los datos publicados incluyen los números de matrícula de algunos de las aviones relacionados con el programa estadounidense de entregas extraordinarias, siguen faltando datos fundamentales. Los tipos de información que no se han facilitado en su integridad incluyen la fuente de los datos, información completa sobre la ruta del vuelo, si se efectuaron controles de aduanas o de fronteras, información detallada sobre la clase de vuelo y si se concedieron exenciones o autorizaciones especiales, y más información sobre los pasajeros, como cuántos pasajeros eran miembros de la tripulación y la identidad de los pasajeros que entraron en territorio finlandés. Amnistía Internacional ha pedido que esta información sea investigada y hecha pública lo antes posible.

Además, también hay que preguntarse por qué esta información no se dio a conocer antes. Esto es especialmente relevante dado que la revelación se produce años después de que el Consejo de Europa y el Parlamento Europeo solicitaran al gobierno finlandés información sobre la posible implicación de Finlandia en los programas de entregas extraordinarias y detenciones secretas de la CIA.

Amnistía Internacional pide una vez más al gobierno finlandés que realice una investigación exhaustiva y efectiva sobre la implicación del Estado en los programas de entregas extraordinarias y detenciones secretas de la CIA. Los datos publicados hasta ahora, aunque son una parte importante del rompecabezas, no satisfacen la obligación legal de Finlandia de investigar y, por tanto, sólo cabe considerarlos una fase inicial de un detallado proceso de investigación que debe llegar a la verdad y desembocar en una auténtica rendición de cuentas.

Fin/