



Servicios secretos

CÓMO CAZAR A UN PILOTO DE LA CIA

LOS AGENTES ESTADOUNIDENSES INVOLUCRADOS EN EL SECUESTRO DE VARIAS PERSONAS EN EUROPA ESTÁN EN BÚSQUEDA Y CAPTURA

TONI MARINON

James K. es piloto y vive en Clayton, una pequeña ciudad de Carolina del Norte. Al teléfono, su mujer asegura que no está disponible de momento. No quiere decir más. No va a confirmar lo que sospechan algunos periodistas en Europa: que James K. estaba a los mandos del avión que llevó a Khaled El Masri, un ciudadano alemán de origen libanés, supuestamente secuestrado por la CIA en 2004, desde Macedonia a Afganistán.

La casa de James K. dista apenas una decena de kilómetros del pequeño aeródromo de Johnston County, considerado por la prensa norteamericana como uno de los puntos clave para los vuelos de la CIA. De hecho, la

misma calle del aeropuerto —Swift Creek Road— alberga la sede de Aero Contractors, una empresa que alquiló a la agencia de espionaje dos de los aviones utilizados en los secuestros, según establece el informe del eurodiputado Claudio Fava.

EMPRESAS FANTASMA

Contactada por La Clave, Aero Contractors declina todo comentario. La persona que levanta el teléfono asegura que la empresa no habla con los medios de comunicación. Tampoco quiere dar su versión sobre el juicio en el que está acusada de colaborar con la CIA en los secuestros. La denuncia, interpuesta por la Unión Americana de Liberta-

des Civiles (ACLU), señala que Aero Contractors proporcionó a los servicios secretos la tripulación que llevaba a Khaled Al Masri a Afganistán. Steven Watts, abogado de la ACLU, asegura a La Clave que Aero Contractors es la única empresa “real” de las tres denunciadas. “Tiene una plantilla de 68 personas, y aunque el 90% de su negocio proviene de contratos con el Gobierno, existe como compañía; fue establecida por alguien que formaría parte de los servicios secretos y ahora hace negocios con sus amigos”, asegura Watts. “Las otras dos compañías, Premier Executives y Keeler and Tate Management, son ‘empresas fantasma’, operadas por la CIA”.



UN AVION CASA-235, con la matrícula N168D, probablemente utilizado antes por la CIA para realizar secuestros, fotografiado en 2005 en el aeropuerto de Mallorca.

Watts explica que la ACLU no ha querido denunciar en los tribunales a los pilotos con sus nombres y apellidos, aunque está al tanto de que periodistas alemanes han conseguido averiguar sus identidades, tal y como revelaba la revista alemana Der Spiegel el mes pasado.

“Preferimos ir contra los responsables políticos de las decisiones, no contra quienes ejecutaron las órdenes; por eso hemos denunciado directamente al ex director de la CIA, George Tenet. Además, es casi más fácil demostrar la implicación de las empresas y no conlleva el riesgo de ser acusado de desvelar la identidad de un agente de la CIA, lo que es un delito”, detalla Steven Watts.

Menos escrúpulos tiene la Fiscalía de Munich, que el 31 de enero pasado emitió una orden de búsqueda y captura contra 13 personas identificadas como cómplices en el secuestro de El Masri. Eso sí, los nombres incluidos en esta orden —entregados a Alemania por la policía española— son “de camuflaje” como admite la propia Fiscalía, que asegura “concentrarse ahora en aclarar las identidades reales de los acusados”.

El fiscal superior, August Stern, declina explicar a La Clave si esta investigación ya ha dado fruto y tampoco quiere hacer una valoración política del asunto, aunque es la primera vez que la Justicia alemana persigue a agentes estadounidenses. “Me limito

a mi trabajo, que es la vía judicial, y no adelantaré resultados”, dice Stern.

Joanne Mariner, experta de la organización de derechos humanos Human Rights Watch, cree que “las Fiscalías europeas ya deben tener los nombres auténticos. Lo curioso es que el camuflaje estaba hecho de manera muy incompetente y era bastante fácil pillar a los agentes”.

REGISTROS DE AVIACIÓN

La pieza clave del trabajo de investigación de los periodistas que dieron con los probables nombres reales, es el registro de la Administración Federal de la Aviación (FAA) estadounidense. Este organismo público



FAA Registry
Name Inquiry Results

JAMES RICHARD FAIRING

Address

Address is not available

Medical

Medical Class: First Medical Date: 12/2005

- MUST WEAR CORRECTIVE LENSES FOR NEAR AND DISTANT VISION.

Certificates

1 of 2

1 2

DOI: 7/7/2002

Certificate: AIRLINE TRANSPORT PILOT

Rating(s):

AIRLINE TRANSPORT PILOT
AIRPLANE MULTIENGINE LAND

COMMERCIAL PRIVILEGES
AIRPLANE SINGLE ENGINE LAND

Type Ratings

A/B-737	A/BE-300	A/BE-1900	A/CA-212	A/DC-3TP
A/G-IV	A/G-V			

FAA Registry
Name Inquiry Results

JAMES K [REDACTED]

Address

Street [REDACTED]

City **CLAYTON** State NC

County **JOHNSTON** Zip Code 27520 [REDACTED]

Country **USA**

Medical

Medical Class: First Medical Date: 12/2006

- MUST WEAR CORRECTIVE LENSES FOR NEAR AND DISTANT VISION.

Certificates

1 of 2

1 2

DOI: 6/6/2006

Certificate: AIRLINE TRANSPORT PILOT

Rating(s):

AIRLINE TRANSPORT PILOT
AIRPLANE MULTIENGINE LAND

COMMERCIAL PRIVILEGES
AIRPLANE SINGLE ENGINE LAND

Type Ratings

A/B-737	A/BE-300	A/BE-1900	A/CA-212	A/DC-3TP
A/G-IV	A/G-V			

CERTIFICADOS DE LICENCIA DE VUELO IDÉNTICOS. James Richard Fairing, piloto acusado por la Fiscalía de Munich de haber participado en los vuelos de la CIA cuando ésta secuestró al alemán Khaled Al Masri, obtuvo su documento de licencia (a la izquierda) el 7 de julio de 2002. Está capacitado para pilotar y realizar el aterrizaje de aparatos de uno o varios motores, especialmente de los tipos Boeing 737 (B-737), Beechcraft 300 y 1900 (BEE-300 y BEE-1900), CASA 212 (CA-212), Douglas 3TP (DC-3TP) y los modelos Gulfstream IV y V (G-IV y G-V). Además consta que debe llevar lentes correctoras tanto para la visión cercana como para la distancia. Todos estos detalles, a excepción de la fecha de obtención de la licencia, coinciden en el caso del piloto James K. (a la derecha), lo cual es una coincidencia más que sorprendente. En el caso de James Fairing no consta dirección de residencia, un detalle que se repite en todas las licencias de vuelo emitidas a nombre de los agentes acusados por la Fiscalía de Munich. Cabe deducir que se trata de identidades falsas. Si se conoce la residencia de James K. en el pueblo de Clayton, Carolina del Norte. Dista una decena de kilómetros de uno de los aeropuertos utilizados por la CIA, que también sirve de sede a la empresa Aero Contractors, acusada en un proceso civil en Estados Unidos de haber colaborado con la CIA. Ni la esposa de James K. ni Aero Contractors, contactadas por La Clave, han querido comentar el asunto.

mantiene un listado actualizado de todos los pilotos estadounidenses y permite búsquedas a través de una página web pública. Es suficiente con teclear el apellido y algún dato añadido —por ejemplo el nombre de pila o el Estado de residencia— de la persona buscada para obtener los datos del piloto.

FICHAS IDÉNTICAS

De esta manera es posible establecer los perfiles profesionales de los cuatro aviadores acusados por la Fiscalía de Munich, identificados con los nombres falsos Kirk James Bird, Eric Fain, James Richard Fairing y James O’Hale: el registro recoge los tipos de

aviones que pueden pilotar, las fechas en las que obtuvieron su licencia y otros detalles. Así es fácil averiguar que James Fairing —cuya dirección no consta— tiene permiso para estar a los mandos de siete modelos de avión, entre ellos el Boeing 737 —como el que transportaba a Masri a Afganistán— y el Gulfstream IV, modelo con el que el clérigo islámico Abu Omar, secuestrado en Italia, fue llevado de Alemania a Egipto. Además consta que Fairing “debe llevar lentes correctoras para la visión cercana y distante”. Los periodistas europeos averiguaron la identidad real de Fairing —que hoy circula por algunas páginas de internet— bajando

la base de datos completa de los pilotos registrados en la FAA y ordenándola, durante muchas horas de trabajo informático, por detalles como los permisos para los diferentes tipos de aviones. Encontraron una ficha idéntica a la de Fairing, en la que sólo era diferente —aunque similar— la fecha de obtención de la licencia. El nombre: James K., residente en una casa cercana a Clayton, en el estado de Carolina del Norte. En la misma ciudad vive Eric H., cuyos detalles —puede pilotar el Boeing 737, el Beechcraft 300 y el Gulfstream V y debe llevar lentes— coinciden con los de ‘Eric Matthew Fain’, sin dirección, y en búsqueda

13

supuestos agentes de la CIA están en búsqueda y captura por la justicia **ALEMANA** y 26 pueden ser juzgados en ausencia en Italia

da y captura por orden de Alemania. La fecha de emisión de la licencia es el 3 de septiembre de 2002 en el caso de Fain y el 13 del mismo mes y año en el caso de Eric H. Otra diferencia es que Eric H. es instructor de vuelo y teórico, mientras que Fain sólo es instructor teórico.

El piloto cometió la imprudencia de llamar a casa desde su hotel en Mallorca, la primera pista que permitió rastrear su residencia. A la llamada de La Clave al número asociado a Eric H. en el listín telefónico estadounidense responde una mujer que asegura que el número está "equivocado".

El tercer aviador identificado con cierta probabilidad es Kirk James Bird, sin dirección en el certificado de la FAA, que debe llevar lentes para la visión cercana y puede pilotar el Boeing 737 y el Cessna 500. Los detalles son similares a la ficha de Harry Kirk E., también residente en Clayton, pero con



PERSEGUIDORES.
El fiscal italiano Armando Spataro (izda.) y el investigador del Consejo de Europa, Dick Marty.

UN PROCESO EN EE UU PIDE CUENTAS A LA EMPRESA QUE PLANIFICÓ LOS VUELOS

licencia para otros tres aviones más. Ambos tienen certificado de instructor de vuelo y teórico. Harry Kirk E. no aparece en el listín telefónico norteamericano.

El cuarto piloto denunciado, James O'Hale, aparentemente aún no ha sido identificado. Aparece en las listas de la FAA sin dirección, debe llevar lentes y puede pilotar aviones similares a los de sus cómplices: el Boeing 737, el Gulfstream IV, el Beechcraft 300 y, además, el CASA C-295, un aparato militar de construcción española, similar al C-235 utilizado por la CIA en varios vuelos con escalas en Polonia.

El fiscal Stern admite que "uno de los nombres de los acusados probablemente sea auténtico". La prensa suiza cree que se trata de Lyle Edgar Lumsden, que no es piloto. Además de aviadores, en los vuelos también participa personal médico, según los datos recogidos por los investigadores.

La presa más 'gorda' en el punto de mira de la Justicia europea, no obstante, es Robert Seldon Lady, ex jefe de la CIA en Milán. Fue rastreado por el fiscal Armando Spataro tras el secuestro del clérigo egipcio Hassan Osama Nasr, conocido como Abu Omar, en febrero de 2003. El imán, supuestamente

un islamista radical, había obtenido asilo político en Italia. Raptado en plena calle de Milán, fue llevado a la base aérea estadounidense de Aviano, desde allí a la alemana de Ramstein y finalmente a Egipto, donde fue torturado, según afirma, liberado en 2006 y encarcelado de nuevo. Está en libertad sin cargos desde febrero pasado.

JUICIO EN AUSENCIA

La Fiscalía milanese, que consiguió establecer la identidad de los captores gracias a las llamadas de teléfonos móviles y facturas de hotel —de nuevo un camuflaje muy poco cuidadoso— ha emitido órdenes de búsqueda y captura contra Robert Lady, su superior Jeffrey Castelli, jefe de la CIA en Roma, y otros 24 agentes del organismo. Ha pedido la extradición de los acusados, pero el Gobierno italiano lleva muchos meses atrasando la tramitación de la solicitud. No sólo eso: también acusa a Armando Spataro de

CAZADORES DE AVIONES

■ La pasión por fotografiar aviones —una afición bastante común en Holanda o Inglaterra pero poco conocida en España— fue clave para rastrear los aviones de la CIA. Así, el fotógrafo balear Toni Marimon tomó por casualidad en Mallorca el 12 de marzo de 2004 una imagen de un Boeing 737... el mismo que dos meses antes transportara a Afganistán a Khaled Al Masri, un alemán de origen libanés, secuestrado por la CIA en Macedonia. El fotógrafo se enteró más tarde. “Un colega me contó en un correo que la matrícula de este avión, N313P, era una de las buscadas por los que investigaban el secuestro de un alemán por parte de la CIA; pensé que me esaban tomando el pelo”, relata Toni Marimon a La Clave.

■ La web de la Administración Federal de la Aviación (www.faa.gov) permite comprobar a través de una simple búsqueda anónima cualquier matrícula —conocida como ‘N-Number’ o también como ‘tail number’— emitida en Estados Unidos. El registro informa sobre el modelo del avión, el fabricante, el propietario y otros datos técnicos.

■ Así es posible saber que N313P es desde 2006 la matrícula de un pequeño avión deportivo registrado en Vancouver. “En Estados Unidos es frecuente que los aviones cambien de matrícula, algo mucho menos habitual en España”, advierte Marimon. El historial de las matrículas, en cambio, no consta en la web de la FAA. Una portavoz del

organismo informa a La Clave que a esta información sólo se puede acceder solicitándola oficialmente a la FAA amparándose en el ‘Acta de Libertad de Información’. Esta ley, a la que están sujetas todas las agencias federales estadounidenses, las obliga a entregar al ciudadano todos los datos gubernamentales no específicamente clasificados como secretos.

■ Curiosamente, el código N4467S —el penúltimo con el que se registró el avión ‘cazado’ por Marimon— corresponde en la FAA a dos aparatos distintos, ambos dados de baja con anterioridad a los vuelos de la CIA. No consta —aunque hay fotos que lo demuestran— que alguna vez correspondiera a un Boeing.



AVIÓN CÁRCEL.
Este Boeing 737, fotografiado en Mallorca, llevó a Afganistán al alemán secuestrado Al Masri.

cretos italianos, podría haber sido detenido y juzgado de manera legal. Pero cumplió con su parte en la operación cuando fue decidida por Castelli. Lady posee una casa de campo en el pueblo italiano de Penango, a la que probablemente no podrá regresar nunca aunque, eso sí, sigue pagando 3.000 euros de hipoteca al mes. Si es condenado en ausencia, la casa será confiscada. También el juicio de la ACLU contra Tenet y Aero Contractors está pendiente de revisión del Supremo, ya que el Gobierno frenó en

excederse en sus competencias y vulnerar la ley, algo que Spataro niega. El Tribunal Constitucional italiano revisa ahora si el juicio, que se abrió en junio y sienta en el banquillo a varios agentes de los servicios secretos italianos, podría vulnerar secretos de Estado, como asegura el Gobierno. La decisión se espera en otoño. Si no da carpetazo al asunto, la Justicia italiana puede juzgar a Lady y sus cómplices en ausencia.

ESCONDIDO Y ABANDONADO

Celebrar un juicio sin la presencia del acusado no es posible en Alemania, pero allí el Gobierno ha sido más diligente al tramitar la solicitud de extradición. De todas formas, “Estados Unidos ya ha dejado claro que no piensa extraditar a nadie. Es muy poco probable que alguno de los acusados acabe entre rejas, pero ya no pueden volver a Europa,” cree Joanne Mariner.

Robert Seldon Lady se mantiene escondido en Estados Unidos, donde declaró a la revista GQ que la CIA le recomendó “mantenerse quieto y dejar pasar la tormenta”, pero que se siente completamente abandonado por

sus superiores, que ni siquiera le pagan un abogado. Añade que desde el inicio no estaba de acuerdo con el plan de secuestrar a Abu Omar, porque creía que el clérigo, estrechamente vigilado por los servicios se-



ACUSADO.
George Tenet, director de la CIA de 1997 a 2004, demandado en EE U U por ordenar los secuestros.

MICHAEL KLEINFELDER/PHOTO/CORBIS



TONI MARINON

JUGAR AL DESPISTE

La CIA cambia **LA MATRÍCULA** de sus aviones

AMNISTÍA INTERNACIONAL ha identificado cuatro aviones utilizados con gran frecuencia por la CIA en sus vuelos de secuestros. Son:

1 BOEING 373. Registrado primero con la matrícula N313P por la compañía Premier Executive Transport Services —considerada una 'empresa fantasma' de la CIA—, este avión fue utilizado probablemente en el traslado de Khaled Al Masri a Afganistán y fue fotografiado poco después durante una escala en Mallorca. Es el aparato que pilotaría James K., supuestamente el hombre que se esconde tras la identidad de James Richard Fairing, acusado en Alemania. En 2004, Keeler and Tate Management, otra empresa sin actividad real, registró el mismo avión con la matrícula N4476S. Hoy, este número está también anulado y el avión, identificado por su número de serie 33010, pertenece a MGM Mirage, una de las mayores cadenas hoteleras y de casinos de Las Vegas.

2 GULFSTREAM IV. Este avión fue registrado como N85VM y operado por Richmor Aviation, que no trabaja exclusivamente con la CIA, pero le alquiló este avión. Es el utilizado para llevar al clérigo islamista Abu Omar, secuestrado en Milán, de la base aérea de Ramstein, en Alemania, a Egipto. En 2004 fue registrado como N227SV y sigue volando.

3 GULFSTREAM V. Es el aparato utilizado por la CIA que más veces ha cambiado de matrícula: Amnistía Internacional asegura que fue registrado por Premier Executives con la matrícula N379P en 2000, luego se le asignó el número N8068V y en diciembre de 2004 fue adquirido, con la matrícula N44982, por la empresa Bayard Foreign Marketing, que sólo poseía este aparato y lo volvió a vender en 2005. Entre 2001 y 2005, este avión efectuó 590 aterrizajes y despegues.

4 GULFSTREAM III. Este avión, entonces propiedad de MJG Aviation, llevó supuestamente al canadiense Maher Arar de Estados Unidos a Jordania, desde donde fue trasladado a Siria. Liberado sin cargos tras 13 meses de torturas, Arar ha denunciado al Gobierno estadounidense. El mismo avión ha realizado, además, unos 100 viajes a Guantánamo. Cambió de matrícula en marzo de 2004, cuando fue adquirido por la empresa S&K Aviation, con sede en Florida, que sigue siendo su propietario.

marzo de 2006 la investigación, aduciendo que había riesgo de revelar secretos de Estado. Steven Watts estima que el Supremo decidirá en septiembre u octubre si acepta revisar el caso. Si es así, la primera vista podría celebrarse a inicios de 2008.

PLANES DE VUELO FALSOS

El 30 de mayo, la ACLU inició, además, un proceso civil por daños y perjuicios contra Jeppesen Dataplan, una subsidiaria de la empresa Boeing, que proporcionó a la CIA los servicios logísticos necesarios para los vuelos, como la planificación de las rutas y

al tanto de la ilegalidad del trabajo: en su informe de junio pasado, Marty acusa a esa empresa de entregar a las autoridades de aviación europeas sistemáticamente planes de vuelo falsos o manipulados para camuflar los destinos reales.

Watt cree que tiene buenas cartas para pedirle cuentas a Jeppesen ya que una ley de 1789, conocida como 'Alien Tort Claims Act', permite juzgar a empresas estadounidenses que cometan delitos fuera del país o que se beneficien de ellos. Cita el antecedente de la petrolera UNOCAL que se aprovechó del trabajo forzado en Birmania. Denuncia-

BUSH PUEDE FRENAR EL JUICIO SI LO CONSIDERA UN 'RIESGO DE SEGURIDAD'

el mantenimiento de los aviones. En este caso, la ACLU representa a cinco secuestrados, torturados en Marruecos, Egipto y Afganistán: el pakistaní Binyam Mohamed, el italiano de origen pakistaní Abou Elkassem Britel, el egipcio Ahmed Agiza, raptado en Suecia, el yemení Mohamed Farag Ahmed Bashmila y el iraquí Bisher Al Rawi.

Dick Marty, ex fiscal suizo y presidente del Comité de Derechos Humanos del Consejo de Europa, no duda de que Jeppesen estaba

da en los juzgados bajo la misma ley, llegó a un acuerdo económico con la parte denunciante para evitar ser condenada.

Eso sí, Watts teme "que el Gobierno invoque el secreto de Estado para archivar el caso con el pretexto de que el juicio dañaría la seguridad nacional; no lo ha hecho aún, pero puede hacerlo en cualquier momento. Nosotros, entonces, argumentaríamos que todo el daño posible ya se ha hecho".

Ilya U. Topper