

Skup 2005

Prosjekt: Hemmelige fangefly i Europa
Journalist: Jan-Petter Helgesen
Redaksjon: Stavanger Aftenblad
Publisert: Juni til desember 2005
Medium: Avis og nettavisen Aftenbladet.no

Hemmelige fangefly i Europa

En serie artikler om konsekvensene etter at et amerikansk fangefly ble avslørt på Sola

Jan-Petter Helgesen

INNHALDSFORTEGNELSE:

1. Fangefly har landet. Når og hvordan mistanken oppsto

2. Problemstillinger

3. Metode og organisering av arbeidet

- 3.1 Flyets rute
- 3.2 Mistanke
- 3.3 Identifisering
- 3.4 Fangefly
- 3.5 Uten tillatelse
- 3.6 Eierne identifisert
- 3.7 Hvorfor Sola?
- 3.8 Ingen svar
- 3.9 Kritikken øker
- 3.10 Fangeflyene i Folketinget i København
- 3.11 Krenkelse av norsk luftrom
- 3.12 Liten politisk respons i Norge
- 3.13 EU forlanger svar
- 3.14 Nye bilder av fangefly
- 3.15 Stor europeisk oppmerksomhet

4. Spesielle erfaringer

5. Arbeidstid

6. Hvorfor er saken viktig?

- 6.1 Konsekvenser

7. Vedlegg

1. Fangefly har landet. Når og hvordan mistanken oppsto.

Et mystisk og anonymt amerikansk fly landet ved middagstider 1. juni 2005 på Stavanger lufthavn, Sola. Bortsett fra det amerikanske registreringsnummeret N822US var det intet ved det røde og hvite flyet som identifiserte det for folk flest.

Et bilde tatt av en flytitter på Sola som ble overført til undertegnede i Stavanger Aftenblad på mail, ble innledningen til en spesiell og langvarig reportasje-serie som i løpet av høsten og vinteren 2005-2006 spredte seg over store deler av verden og som har påvirket forholdet i det politiske liv mellom Europa og USA.

Saken pågår fortsatt mens denne metoderapporten skrives sju måneder etter mellomlandingen. Det journalistiske arbeidet omkring de hemmelige fangeflygingene startet for fullt vinteren 2005. Fra flytittere på Stavanger lufthavn, Sola, og andre som arbeider på flyplassen hadde jeg fått høre om gjentatte mystiske landinger de siste to årene av anonyme amerikanske fly. Flyene virket skitne og velbrukte. De hadde ingen kjennetegn bortsett fra registreringsnummer som alle fly over hele verden må bære.

De større jetmaskinene gjorde korte stopp før de forsvant igjen mot ukjente mål.

Saken ble ikke mindre interessant da jeg fikk melding om at et større fly av typen MD-80 fra US Departement of Justice hadde meldt ankomst til Sola i mars for å fylle drivstoff. Min mistanke ble ytterligere vakt fordi jeg var kjent med at det amerikanske justisdepartementet bruker egne fly til blant annet fangetransporter.

På det tidspunkt var verden også klar over at amerikanerne holdt fanger fra Irak og Afghanistan på Guantanamo-basen på Cuba. Folk flest antok at transporten dit foregikk med militære, amerikanske fly. Nå ble mistanken vakt hos meg at også sivile, anonyme fly var inne i bildet og at disse blant annet brukte Sola som mellomlandingsplass på turene over Atlanterhavet.

Jeg gjorde avtale med noen lokale flytittere om å se nærmere på flyet når det landet.

Vaktsjefen i Stavanger Aftenblad fikk melding fra meg om at en sak om mystiske, amerikanske flylandinger på Sola kunne bli resultat av den meldte mellomlandingen. Like før flyet skulle komme satte det uventet inn et forrykende uvær over Sola, flyet måtte derfor kansellere landingen og gå til en annen flyplass, trolig i Skottland.

Dermed var det bare å vente på neste landing. 1. juni 2005 fikk jeg tips om at et merkelig hvit og rødt MD-80-fly med amerikanske kjennetegn sto på flyplassen. Fotografering og identifisering av kjennetegn ble straks satt i gang.

Flyet var ellers helt anonymt.

Etter en time og ett minutt lukket det dørene og jetmaskinen forlot flyplassen med kurs for Keflavik på Island. Betaling for drivstoffleveransen var gjort kontant og flyplan for turen videre var levert Avinor på Sola. Avinor hadde som normalt fått vite at flyturen hadde startet i Bucuresti i Romania.

Jeg fattet selvsagt stor interesse for flyet. Registreringsnummeret N822US var nøkkelen for å identifisere maskinen. Landingen i Stavanger var ellers helt ordinær og tilsynelatende etter forskriftene for sivile, utenlandske flybesøk. Til flyplassadministrasjonen på Sola var intet sagt om eventuelle passasjerer eller last.

2. Problemstillinger

De sentrale problemstillingene ved starten av arbeidet var:

1. Hva slags fly var det som mellomlandet på Sola?
2. Hva var flyets oppdrag?
3. Hvilke konsekvenser kunne dette få?

3. Metode og organisering av arbeidet.

3.1 Flyets rute

Det første som ble gjort var å få vite hvor flyet kom fra og hvor det skulle etterpå. Lufthavnsjef Leif Anker Lorentzen i Avinor på Sola bekreftet at maskinen hadde Bucuresti som utgangspunkt for flygingen og at det fortsatte til Island etter oppholdet på Stavanger lufthavn. Dette er offentlig informasjon som kan hentes via Avinor. Utlendingene må betale både landingsavgift og overflygingsavgift for bruk av norsk territorium og luftrom. Tilsvarende opplysninger er også offentlig tilgjengelige i flere andre land. Det amerikanske luftfartsverket Federal Aviation Authorities (FAA) har egne websider med slik informasjon. Mye er også å hente på internetsider tilhørende flytittere rundt om i verden. Disse har blant annet skrevet om og fotografert det aktuelle flyet på en rekke flyplasser gjennom årene. Dermed ble flyets bakgrunn avslørt.

3.2 Mistanke

Min første mistanke om at noe var på gang ble vakt da jeg fikk vite at Romania var utgangspunkt for flygingen. Fra opphold i Afghanistan et år tidligere hadde jeg under flyoppdrag med britiske militærflygere fått vite at det nye Nato-landet, Romania, ble mye brukt som mellomlandingssted i Europa for både afghanske og irakiske flyoppdrag. Ikke minst var flybasene ved Bucuresti og Constanta mye benyttet av briter og amerikanere.

3.3 Identifisering

I min samtale med lufthavnsjefen bekreftet han også at han var kjent med flere tilsvarende besøk av amerikanske fly de siste årene. Rundt ti forskjellige mellomlandinger siden 2003 kunne Lorentzen opplyse om. Stort sett hadde flyene bare fylt drivstoff på Sola før de fortsatte enten sørøst-over i Europa eller motsatt vei vestover Atlanterhavet.

Ved hjelp av registreringsnummeret N822US klarte jeg via internett og det sivile flyregisteret til FAA å finne at tidligere eier til det mystiske flyet var United States Marshals Service med den mindre, militære flyplassen Chandler i Phoenix i Arizona som hjemmebase.

United States Marshals Service driver egen flyorganisasjon kalt Justice Prisoner & Alien Transportation System med hovedkvarter i Oklahoma City. Organisasjonen som er statlig, driver sju fly og fire av disse er av samme type som flyet på Sola.

Flyene brukes til fangetransport mellom fengsler innen De forente stater. I gjennomsnitt frakter de 270.000 fanger hvert år.

Via telefon til organisasjonens organisasjonssenter i Oklahoma fikk jeg vite at N822US for øyeblikket var overført til andre brukere. Hvem disse var fikk jeg ikke vite ved flysenteret. De nye eierne gikk på det tidspunktet heller ikke fram av flyregisteret til FAA i Washington,

3.4 Fangefly

I USA hadde det aktuelle flyet blitt brukt til fangetransport inntil siste halvdel av mars i fjor. Deretter hadde det forlatt amerikanske luftrom og var ikke lenger mulig å spore ved FAA-senteret. Flytittere på internett meldte imidlertid at flyet i perioden mellom mars til juni var sett flere steder i Sør- og Øst-Europa, Kirgisistan og Afghanistan.

Som tidligere fangefly kunne det ikke utelukkkes at flyet var brukt til samme transportformål under oppholdet i Europa og Sentral-Asia. The Marshals Service er kjent for å utføre hundrevis av spesialoppdrag i året, ikke minst i forbindelse med frakt av fanger og farlige personer.

Flybesøket av fangeflyet ble beskrevet i Aftenbladet neste dag som uvanlig. Inntil 2. juni 2005 var det ikke kjent hverken i Europa eller verden forøvrig at det foregikk amerikanske flyginger av fangetransporter med tilsynelatende sivile fly i Europa, Sentral-Asia og Midtøsten. Dagen i forveien, 31.mai i fjor, hadde New York Times en liten notis om at CIA hadde bygget opp et eget, sivilt flyselskap kalt Aero Contractors. Selskapet viste seg

senere å kontrollere flere dekkelskaper som brukes til å transportere terrormistenkte fanger fra et land til et annet. Flyene benyttes også til frakt av CIA-agenter.

3.5 Uten tillatelse

Undersøkelser i det norske utenriksdepartementet avslørte at det amerikanske flyet var å betrakte som statlig eiet via Unites States Marshals Service. Talskvinne Anne Lene Dale Sandsten i UD bekreftet at departementet ikke var kjent med de mange mellomlandingene på Sola før Aftenbladet skrev om saken. Som statlig eiet fly skulle det også søkt norske myndigheter om landingstillatelse på forhånd. Det var ikke blitt gjort.

Utenriksdepartementet hadde derfor tatt mellomlandingene, flyets oppdrag og den manglende søknaden opp med den amerikanske ambassade i Oslo.

3.6 Eierne identifisert

Fangeflyet på Sola viste seg egentlig å tilhøre et ukjent selskap kalt Alameda Corp. i byen Alameda i California. Undersøkelser jeg foretok via internett og andre brukere på internett avslørte at Alameda antas å være et av selskapene bak Aero Contractors. Det ble kjøpt i september 2001 av de tre forretningsmennene Doug Jaffe, Oscar Wyatt og Stuart Peebles som deretter dannet selskapet Alameda Corporation. Tilsammen overtok de 90 fly som sto i opplag på amerikanske flykirkegårder etter trafikknedgangen etter terrorangrepene på New York og Washington DC i 2001.

I følge opplysninger funnet på internett er Alameda sannsynligvis et av flere amerikansk selskap med tilknytning til etterretningsorganisasjonen CIA. Organisasjonen har selv fem fly i eget eie og leier rundt 30 andre sivile fly til transport av fanger som skal til land hvor hardere forhørsmetoder tillates.

Bruken av anonyme fly er klar. Sivile små og mellomstore fly vekker normalt liten eller ingen oppsikt på internasjonale lufthavner. Ved å spre flygingene til flyplasser over hele Europa reduseres også faren for å bli oppdaget og kartlagt.

3.7 Hvorfor Sola?

Sivile amerikanske fly som opererer for Aero Contractors har rett til å lande på amerikanske flybaser over hele verden. I følge opplysninger Aftenbladet mottok befinner Sola seg på denne listen. Årsaken er at flyplassen er en såkalt amerikansk, framskutt COB-base for bruk av USA i tilfelle krig eller kriser.

Politisk vakte besøket på Sola oppsikt på venstresiden i norsk politikk. Stortingsrepresentant Hallgeir H. Langeland (SV) regnet det som svært sannsynlig at flyene ble brukt til fangetransport. Han anså flygingene som klare brudd på menneskerettighetene og viste til bortføringsstilfeller ved bruk av mystiske fly i Sverige.

Også Amnesty International mente at vårt land kunne være involvert i alvorlige brudd på fangemishandling, internasjonal rett og menneskerettigheter. Norge burde si klart fra til USA at norske flyplasser ikke skal brukes til slike hemmelige formål, sa generalsekretær John Peder Egenæs.

3.8 Ingen svar

I Utenriksdepartementet i Oslo ventet man tålmodig på svar fra den amerikanske ambassade. Tilbakemeldingen lot imidlertid vente på seg både lenge og vel. Heller ikke den amerikanske forsvarsminister Donald Rumsfeldt ga under sitt besøk ved Fellesoperativt hovedkvarter og Nato-kommandoen i Stavanger 8. og 9. juni 2005 noen forklaring på det mystiske amerikanske flybesøket.

Det er ikke så rart. I følge det amerikanske dokumentasjonsprogrammet "60 Minutes" til det nasjonale, amerikanske fjernsynsselskapet CBS kommenterer aldri amerikanske myndigheter saker som angår CIA. Saken blir likevel ikke lagt død av norske myndigheter. To uker etter mellomlandingene opplyser talskvinne Dale Sandsten i Utenriksdepartementet at saken er tatt opp på ny med amerikanerne uten at noe svar er gitt tilbake.

Via nettsidene til CBS opplyses det at kanalen har mottatt informasjon om og registrert omkring 600 fangeflyginger i mer enn 40 land. CBS har også avslørt at CIA bruker et Boeing 737 til sine fangeflyginger og at det er sett i en rekke land akkurat som MD-82-flyet på Sola 1. juni. Blant annet vises det til turer i Jordan, Afghanistan, Marokko, Irak samt Egypt, Libya og Guantanamo-basen på Cuba.

3.9. Kritikken øker

Aftenbladets omtale av fangefly-operasjonene blir etterhvert fulgt opp av medier i stadig flere land. I Storbritannia siteres den norske avisen i både BBC radio og i trykt presse. En tverrpolitisk gruppe protesterer mot flere merkelige mellomlandinger på et 20-talls sivile og militære flyplasser i Storbritannia. Politikerne mener at de antatte fangene om bord fraktes til land hvor de kan utsettes for strengere forhør og tortur. I september i fjor skriver avisen The Guardian at fly fra CIA har fløyet ut og inn av landet minst 210 ganger siden 11. september 2001.

Fra Finland får Aftenbladet forespørsel om stoffinformasjon fra fjernsynskanalen YLE om fangeflysaken. Mellomlandingen på Sola i sommer er omtalt flere ganger i finsk presse. Saken er aktuell for bruk i reportasjeprogrammet Spotlight. Kanalen undersøker om også finske flyplasser blir brukt. Det blir senere bekreftet.

Saken blir tema også for FN. Det arabiske nettstedet Jafariyaneews opplyser at også FN har startet undersøkelser omkring de stadige meldinger om amerikanske flytransporter av terrormistenkte fanger.

3.10 Fangeflyene i Folketinget i København

Politisk fikk fangefly-reportasjene et internasjonalt gjennombrudd da det vesle rød-grønne partiet Enhedslisten reiste saken om de hemmelige, amerikanske flygingene i Folketinget i Danmark.

Folketingsrepresentant Frank Aaen fra Enhedslisten tok på grunnlag av Aftenbladets reportasjer opp spørsmålet om overflyginger av dansk luftrom. Flere ganger ble saken behandlet blant de danske folkevalgte uten at noe konkret svar ble gitt fra Utenriksministeriet..

Etter først å ha nektet for at dansk luftterritorium ble benyttet måtte utenriksminister Per Stig Møller fra Konservativt Folkeparti, på spørsmål fra Frank Aaen, innrømme at Danmark hadde gjort amerikanske myndigheter uttrykkelig oppmerksom på at det på dansk side ikke er ønsket at landets luftterritorium benyttes til formål som ikke er forenlig med internasjonale konvensjoner.

Jeg tok selv turen til København for å snakke med Aaen og internasjonal sekretær Pelle Dragsted fra Enhedslisten. Dragsted hadde da i lengre tid arbeidet med saken. Vi hadde også vært i kontakt med hverandre via e-mail. De to danske politikerne oppfattet svaret fra utenriksminister Møller som en bekreftelse på at amerikanske fangetransporter har benyttet og ikke lenger skal benytte dansk luftrom. Utenriksministeren hadde tidligere nektet for at overflyginger var i strid med dansk lov.

Etter å ha fått bekreftelsen fra utenriksminister Møller tok Enhedslisten kontakt med opposisjonspartier på venstresiden i europeisk politikk samt menneskerettsorganisasjoner. Målet var å få saken på europeisk dagsorden. Opposisjonspartier i flere land må legge press på sine regjeringer og få stanset transportene, sa Aaen og Dragsted.

Når flyene ikke får fly over Danmark, ei heller luftrommene over Færøyene og Grønland, ble det vanskelig for de mystiske amerikanske flyene å krysse Nord-Atlanteren. Etterhvert ble fangetransportene betraktet som klare brudd på folkeretten og internasjonal lov.

3.11 Krenkelse av norsk luftrom

Avsløringene i Danmark viste at også norsk luftrom var krenket av amerikanske fly knyttet til fangetransporter. Registeringer som N379P og N227SV er mindre jettfly av typen Gulfstream knyttet til etterretningsorganisasjonen CIA. Begge flyene har fløyet i norsk luftrom. Et av flyene passerte over Stavanger og Kristiansand 17. desember 2004.

Det andre med registrering N379P passerte over Nord-Norge før det fortsatte til Polen via Finland.

3.12 Liten politisk repons i Norge

Mens større deler av det politiske liv i EU og Europa ble satt i brann på grunn av fangeflytransportene, har politikerne i Norge holdt en lav profil. Stortingsrepresentant Hallgeir Langeland sa mer enn fire måneder etter at han først lovet å gi videre med saken at SV-representant Ågot Walle skulle arbeide med fangeflyene i Utenrikskomiteen. Svært lite skjedde i den forbindelse før SVs representant i forsvarskomiteen, Bjørn Jacobsen, vedgikk at norske politikere unngår fangefly-sakene. Som nordmann ønsket han mer åpenhet og informasjon. Han hevdet overfor Aftenbladet at det var viktig å komme til bunns om hva flyene egentlig driver med. Han viste til at saken hadde vakt stor oppmerksomhet i land som Sverige, Danmark, Storbritannia, Tyskland, Italia og USA. EUs ministerråd og Europarådet hadde også tatt opp saken og gitt kvasse kommentarer til flytransportene.

I Norge sier statsminister Jens Stoltenberg (Ap) at han har full tillit til forsikringene fra amerikansk hold om at flygingene ikke bryter internasjonal lov. Et synspunkt han etterhvert synes å være nesten alene om i Europa.

Etter et halvt års ventetid kommenterte også den amerikanske ambassaden i Oslo i begynnelsen av november fangeflyet på Sola. De svarte at det ikke var fanger om bord, men benektet ikke flyets status som fangefly som Aftenbladet hadde vist til fra første dag.

3.13 EU forlanger svar.

Den britiske utenriksminister Jack Straw finner som leder av EUs formannskap det nødvendig å skrive brev om fangefly-saken til USA. De 25 medlemslandene i EU ber den amerikanske administrasjon om avklaring i saken. De vil også vite om terrorismistenkte holdes fengslet noe sted i Øst-Europa.. Utenom Jack Straw har også den nederlandske utenriksminister Bernhard Bot kvasse kommentarer til de mange rapporter om hemmelige flyinger og fengslinger. Forskjellige europeiske media benyttet flittig internet i arbeidet med saken. Mange hadde også direkte kontakt med Aftenbladet i sakens anledning, blant annet det kjente tyske magasinet Der Spiegel.

3.14 Nye bilder av fangefly

Bilder av nye, antatte fangefly dukket i november og desember opp på Sola. Et av flyene var en 22 år gammel DC-9-31 som var innom flyplassen både på vei til Bucuresti og tilbake noen måneder senere. Flyet var observert på utgående 4. mars 2003 og returnerte 18. juni samme år da det ble fotografert og identifisert. Bildet og historien bak flyet sto i Aftenbladet 30. november 2005.

3. desember i fjor kom et nytt bilde av en mystisk amerikansk mellomlanding i avisens hender. Dette var en MD-82 av samme type som startet fangefly-avsløringene. Landingen av N818US 25. september 2003 hadde stort sett samme bakgrunn og historie som fangeflyet fra 1. juni 2005. Det er ikke lenger tvil om at det en time og ett minutt lange oppholdet var innledningen til en omfattende saken om fangefly, terrorismistenkte og hemmelige fengsler. Saken ryster på dette tidspunkt Europa og forsurer forbindelsene over Atlanterhavet.

22. desember var et nytt MD-82 på vei til Stavanger lufthavn fra Bucuresti. Drivstoff var allerede bestilt for mellomlanding da besøket ble kansellert. Flyets eiere, Alameda Corp., er de samme som står bak fangeflyet 1. juni. Årsaken til avlysningen er sannsynligvis at folkene og organisasjonene bak flyet ikke ønsket mer oppmerksomhet omkring en ny landing på Sola. Via internett, flyets registrering og produksjonsnummer klarte jeg å identifisere eierne som selskapet Alameda i California. I amerikansk presse er dette en organisasjon med rundt 90 eldre fly i egen eie og med tette bånd til CIA.

De tre bildene av antatte fangefly pluss et fjerde bilde tatt av et mindre amerikansk fly på vei til Örebro i Sverige og deretter til Kuwait, bekrefter at Sola inntil avsløringene hadde en sentral rolle som mellomlandingsted for amerikanske fly i mystisk ærend. Informasjon om flyene, deres flyinger ble funnet ved hjelp av internett. Samtidig satt en rekke flyinteresserte

rundt om i verden og sendte ny informasjon til undertegnede om operasjonene som på gikk. Noen defuse dekkhistorier dukket også opp, men disse ble avslørt som lite troverdige og sannsynligvis falske.

3.15 Stor europeisk oppmerksomhet.

Det tyske magasinet Der Spiegel refererte i desember i fjor tyske myndigheter som har identifisert hele 437 mistenkelige amerikanske flygninger i Europa. Flyene hadde operert fra en rekke europeiske flyplasser. I Storbritannia har de sterke politiske reaksjoner mot operasjonene holdt seg hele høsten. Avisen Independent kartla at så mye som 20 sivile og militære britiske flyplasser er benyttet til operasjonene.

Blant landene som Der Spiegel nevner erutenom Tyskland og Storbritannia også Norge, Danmark, Sverige, Finland, Island, Estland, Tsjekia, Ungarn, Portugal, Irland, Romania, Polen og Spania. Flyene har krysset Atlanterhavet via Azorne i Sør og Grønland og Island i nord. Flere av de større flyene betegnes som flygende fengsler hvor fangene holdes lenket med håndjern og hette over hodet, kledd i kjortel. Toalettbesøk er ikke mulig. De terrorismistenkte kles på uverdigg måte med bleier for flyreisene som kan vare opptil fere-fem timer.

Blant e-mail som jevnlig sendes undertegnede fra kontakter over hele verden, er også en melding fra Amnesty International 29. desember 2005. Her hevder menneskerettsorganisasjonen at minst seks umerkede og anonyme amerikanske fly med tilhørighet til CIA har gjennomført opptil 800 turer i europeisk luftrom siden 11. september 2001. Disse flyene er identifisert og knyttet direkte til CIA. I tillegg kommer et 30-tall innleide fly av forskjellig størrelse. Det er flere av disse som de siste to-tre årene har vært innom Stavanger lufthavn minst 14 ganger.

I mailen sier seniordirektør Claudio Cordone seg svært skeptisk til forsinkinger gitt av den amerikanske utenriksminister Condoleezza Rice. Både Amnesty og Europarådet mener de amerikanske forsikringene er uten mening og at meldingene om fangeflygninger og hemmelige fengsler er troverdige. Amnesty ber samtlige europeiske land undersøke og etterforske om deres territorium og luftrom er benyttet til hemmelige CIA-flygninger. Europarådet og EU forlanger også at deres medlemland foretar tilsvarende undersøkelser og avgir rapport til rådet snarest mulig.

4. Spesielle erfaringer:

Saken som begynte med at et mystisk og ukjent amerikansk fly gjorde en kort mellomlanding på Sola, har utviklet seg til en storpolitisk sak som omfatter det meste av Europa, hele EU samt USA. Media over det meste av kloden følger utviklingen og refererer stadig til saken. Det amerikanske utenriksdepartementet har også sendt forklaringer til undertegnede gitt av utenriksminister Condoleezza Rice. Spesielt nytte har jeg underveis hatt av flytittere både på Sola og verden forøvrig. Jeg har også korrespondert via e-mail til aviser og media i Norge og ute i verden.

For å oppnå resultater har undertegnede måttet benytte spesialkunnskaper om fly og flyging. Jeg har arbeidet med luftfart i pressen siden 1970 og med utenriksaker og politikk siden midten av 1970-årene. Korrekt informasjon og et uttall kilder ligger bak de fleste av artiklene som er produsert rundt fangeflysakene. Søk på internett og oppslagsverk har vært svært viktig for å oppnå resultater. Det mest skuffende underveis er at norske myndigheter og politikerne har holdt så lav profil i saken. Dette gjelder både den nåværende og den forrige regjering.

5. Arbeidstid:

Undertegnede har hittil produsert nesten 30 artikler om fangeflyene og det politiske spillet rundt virksomheten. Nasjonalt har saken hatt flere toppoppslag på både NTB og NRK radio. Enkelte aviser har også fulgt opp til tider, blant disse er Ny Tid, TV2 Nettavisen, Dagbladet og Aftenposten.

I utlandet har reaksjonene vært sterke utover høsten. Neppe tidligere har Aftenbladet hatt en sak hvor dimensjonene i månedsvis har rystet både Europa, EU og den amerikanske administrasjon. Condoleezza Rice har også reist til Europa for å drive brannsløkking uten å lykkes på det daværende tidspunkt.

6. Hvorfor er saken viktig

Fangeflytransportene som oppsto etter angrepen på New York og Washington 11. september 2001 og krigen i Afghanistan pågikk lenge i all hemmelig. Verden trodde i årevis at fangene på Guantanamo ble fraktet dit på en skikkelig måte i militære fly.

Det har vist seg å være riktig i bare liten grad. Storpartene av transportene har foregått via flere land i hemmelighet i sivile fly under kommerlige forhold og uten omverdenens kjennskap til hva som har foregått. Sannsynligvis sitter terrormistenkte fengslet i en rekke land.

Saken utviklet seg i Aftenbladet via et bilde av et ukjent fly på Stavanger lufthavn i fjor sommer. Den har avslørt at USA har et stort apparat med fangeflyginger, frakt av terrormistenkte til land som godtar hard og umenneskelig behandling av fanger under forhør. Menneskerettigheter og internasjonal lov er klart satt til side. Amerikanerne har vist en udemokratisk holdning der krigsfangers rettigheter i følge Geneve-konvensjonen er satt til side.

Amerrikanske medier viser til at bruken av hemmelige fly og fengsler skyldes at USA ikke kan tillate slik virksomhet på egen jord. Dette har fått det meste av Europa, USA samt store deler av klodens øvrige befolkning til å reagere skarpt på de amerikanske myndigheters metoder.

6.1 Konsekvenser:

Etter at mediene i flere europeiske land fulgte opp Aftenbladets avsløringer, ble både selve fangetransportene og USAs behandling av fanger satt på den politiske dagsorden. Da USAs utenriksminister Condoleezza Rice besøkte Europa i fjor høst måtte hun bruke store deler av tiden til å forklare seg om disse spørsmålene. Under Nato-møtet i Brussel i desember i fjor understreket hun således at USA vil behandle alle typer fanger i henhold til internasjonale lover og avtaler.

Det er blitt vanskeligere for USA å fortsette med hemmelig flytransport av fanger. Det vil definitivt tjene demokratiet og styrke fangenes menneskerettigheter at offentligheten får innsyn i denne trafikken.

Bare fullt innsyn i trafikken kan gjenopprette troen på at USA vil være demokratiets og menneskerettighetenes beskytter i framtiden.

Presset øker for at norske myndigheter skal innse hvilken lyssky virksomhet som har foregått på norske flyplasser og i luftrommet over oss.

7. Vedlegg:

Kopi av artikler skrevet om fangeflysakene i Stavanger Aftenblad siden avsløringen av flyet på Sola 1. juni 2005.

Stavanger, 12. januar 2006

Jan-Petter Helgesen