

**Consejo de Seguridad**

Distr. general
31 de enero de 2001
Español
Original: inglés

Carta de fecha 31 de enero de 2001 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas

Como sabrá, el Tribunal escocés reunido en La Haya dio hoy su veredicto en la causa contra los dos acusados del crimen de Lockerbie. El veredicto del Tribunal fue que Abdelbaset Ali Mohmed Al Megrahi era culpable y que Al Amin Khalifa Fhimah era inocente. Adjunto una copia del fallo del Tribunal en la causa (véase el anexo).

Le agradecería que hiciera distribuir el texto de esta carta y su anexo como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Jeremy **Greenstock**

**Anexo a la carta de fecha 31 de enero de 2001 dirigida al
Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante
Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del
Norte ante las Naciones Unidas**

El Alto Tribunal de Justicia en Camp Zeist

**Lord Sutherland
Lord Coulsfield
Lord Maclean**

Causa No. 1475/99

Fallo del Tribunal
presentado por Lord Sutherland
en la causa
El Procurador de Su Majestad
versus

Abdelbaset Ali Mohamed Al Megrahi y Al Amin Khalifa Fhimah,
presos en la cárcel de Zeist, Camp Zeist (Kamp van Zeist),
Países Bajos

Los acusados

**Por la acusación: Procurador General; AP Campbell QC, Procurador
Adjunto Turnbull QC, Procurador Adjunto; Lake and
Armstrong; Agente de la Corona.**

**Por la defensa: Taylor QC; Burns QC; Beckett, McCourts (Edimburgo),
Abogados del primer acusado.**

**Keen QC; Davidson QC, Macleod, McGrigor Donald
(Edimburgo), Abogados del segundo acusado.**

[1] El 22 de diciembre de 1988, a las 19.03 horas, cayó el avión del vuelo 103 de PanAm. Murieron los 259 pasajeros y tripulantes que iban a bordo, y 11 residentes de Lockerbie donde cayeron los restos del avión. La acusación sostiene que la causa del desastre fue un artefacto explosivo introducido en la bodega del avión por los dos acusados, que pueden haber actuado independientemente o en complicidad entre sí y con otros. El artefacto explotó cuando el avión estaba en el espacio aéreo escocés y provocó la desintegración del avión. En estas circunstancias originalmente se formuló una acusación de conspiración para cometer homicidio, homicidio o una infracción del artículo 2 (1) (5) de la Ley de Seguridad Aérea de 1982. Sin embargo, al terminar los alegatos de la acusación, el cargo se restringió a homicidio.

[2] No se discute, y quedó ampliamente demostrado, que la causa del desastre fue efectivamente la explosión de un artefacto dentro del avión. Tampoco está en discusión que la persona o personas responsables de haber introducido deliberadamente el artefacto explosivo son culpables de homicidio. Por lo tanto, la cuestión en este juicio es si la acusación ha demostrado o no fuera de toda duda razonable que uno u

otro o los dos acusados fueron responsables, autores, o arte y parte, de la introducción deliberada del artefacto.

[3] Después del desastre, se organizó una operación policial masiva para recuperar todo lo que fuera posible de los restos del avión a fin de determinar la causa de la caída. Se recuperaron, separaron y registraron decenas de miles de elementos, y los especialistas competentes examinaron todos los que parecían de particular interés para determinar una posible causa de la explosión.

[4] Todas las piezas del avión que se recuperaron se llevaron inicialmente a un hangar en Longtown donde fueron examinadas por inspectores de la Air Accidents Investigation Board (AAIB) (Junta de Investigación de Accidentes Aéreos). Posteriormente, se reconstruyó cuanto se pudo de la parte del avión de interés para la investigación en Farnborough. Se determinó que la mayor parte de las fracturas en el revestimiento del fuselaje eran fracturas de sobrecarga coherentes con el tipo de daño que cabe esperar de la destrucción en el aire de la estructura de un avión. Sin embargo, había un área en que las características de la fractura eran atípicas. Esta área estaba en el costado izquierdo de la parte inferior del fuselaje en el compartimiento de carga delantero. La estructura básica del avión consistía en sólidos nervios transversales con una separación de 20 pulgadas y largeros horizontales con una separación de 10 pulgadas, con el revestimiento metálico por afuera. Una pequeña porción de la estructura, limitada aproximadamente por los nervios transversales 700 y 720 y los largeros 38 y 40 de la izquierda, de unas 20 pulgadas cuadradas, había quedado completamente destrozada. Las fracturas alrededor de esta porción eran de carácter granular, mientras que más lejos las fracturas eran típicos desgarrones. Alrededor de la zona destrozada había signos de picaduras y hollín. Los paneles del revestimiento en el área que rodeaba inmediatamente el área destrozada estaban doblados y desgarrados en forma de estrella y curvados hacia afuera. Del carácter de los daños se llegó a la conclusión, que es la que aceptamos, de que fueron causados por la detonación de un artefacto explosivo en el fuselaje, y de que la zona destrozada inicial fue el foco de la subsiguiente ruptura en pétalos del revestimiento. A partir de allí se produjeron nuevos procesos que provocaron la destrucción y desintegración totales del avión.

[5] El compartimiento de carga delantero del costado izquierdo llevaba equipaje en contenedores. Estos contenedores eran de aproximadamente 5 pies x 5 pies x 5 pies, con una saliente de unas 18 pulgadas en ángulo desde el borde superior de la cara externa para aprovechar al máximo el espacio curvo en el compartimiento de carga. La mayor parte de los contenedores era de aluminio, excepto en la parte de atrás que estaba abierta para cargarlos y que se cubría luego con una cortina de plástico. Había unos pocos contenedores de fibra reforzada con vidrio. Los contenedores se cargaban en el avión por una puerta en la bodega y luego se deslizaban sobre rodillos hasta la posición que se les había asignado, donde se sujetaban. Como parte del proceso de reconstrucción, se rearmaron los contenedores con todas las piezas que se habían recuperado, operación que estuvo principalmente a cargo del Sr. Claiden, inspector de ingeniería de la AAIB. Una vez hecho esto, se determinó que, con dos excepciones, los contenedores no habían sufrido otros daños que los que cabía esperar de la desintegración del avión y de su caída a tierra. Sin embargo, se determinó que un contenedor de aluminio AVE 4041 y un contenedor de fibra AVN 7511 habían sufrido daños inusuales. Según el plan de carga de los contenedores, se comprobó que el AVE 4041 estaba ubicado inmediatamente hacia adentro y apenas por encima del área del fuselaje destrozada y el AVN 7511 estaba ubicado

inmediatamente detrás del AVE 4041. La reconstrucción del AVE 4041 demostró que el panel del piso y la parte orientada hacia el exterior de la base del cuadrante posterior externo habían sufrido graves daños y que también en la cara interna de esa parte del contenedor había algunos trozos ennegrecidos y picados. También habían sufrido daños los paneles y elementos de la estructura en la porción inferior de la parte de atrás de la saliente, donde también se observaban pedazos ennegrecidos y picados. Los detalles completos de la naturaleza y alcance de los daños figuran en el informe pericial del Sr. Claiden y fueron confirmados en los del Dr. Hayes y el Sr. Feraday, científicos forenses del Royal Armaments Research and Development Establishment (RARDE) (Instituto Real de Investigación y Desarrollo sobre Armas). La naturaleza de los daños indicaba una causa de gran potencia, y la presencia de hollín y picaduras en el metal indicaba una explosión. El Sr. Claiden, que presentó los datos con sumo cuidado y cautela dijo “No me cabe duda de que el hecho se produjo dentro del contenedor”, en la única oportunidad en que manifestó una opinión totalmente sin reservas. Por la distribución de las áreas ennegrecidas y picadas, y en particular por la ausencia de tales signos en la base del contenedor, el Sr. Claiden consideraba que, suponiendo que hubiese habido un artefacto explosivo en una pieza de equipaje dentro del contenedor, lo más probable era que esa pieza no hubiese estado directamente en el piso del contenedor, sino probablemente colocada sobre otra pieza ubicada en el piso y proyectándose hacia la saliente del contenedor. Para determinar la ubicación exacta del artefacto explosivo se tuvo también en cuenta el daño sufrido por el contenedor adyacente, el AVN 7511. La cara anterior de ese contenedor tenía un hueco de unas 8 pulgadas cuadradas, situado unas 10 pulgadas por encima de la base, del cual partían zonas ennegrecidas que se extendían hacia la parte superior del contenedor. Esto indicaba que una explosión relativamente leve originada en el AVE 4041 había impactado en ángulo en la cara anterior del AVN 7511. Combinando esa información con los daños sufridos por el AVE 4041, podía inferirse que el artefacto explosivo había estado probablemente unas 13 pulgadas por encima del piso del AVE 4041. Sobre la base de este supuesto y del supuesto anterior de que la pieza de equipaje que contenía el artefacto se proyectaba hacia la saliente, el artefacto debería haber estado a unas 25 pulgadas del revestimiento del fuselaje. Encontramos el informe pericial del Sr. Claiden, hasta donde llegada, absolutamente digno de crédito y convincente. Sin embargo, no era un experto en explosivos ni en los efectos de los explosivos. La conclusión a que llegaron el Dr. Hayes y el Sr. Feraday en cuanto a la posición del artefacto explosivo coincidía con la del Sr. Claiden. Además, el Sr. Feraday estuvo presente en las pruebas que se hicieron en los Estados Unidos de América. En estas pruebas se utilizaron contenedores de metal cargados de equipaje y se colocaron explosivos plásticos en radiocasetes marca Toshiba puestos en una maleta llena de ropa. Las pruebas confirmaron la opinión que había expresado el Sr. Claiden en cuanto a la posición del artefacto explosivo y la cantidad de explosivo utilizado.

[6] El Dr. Cullis y el Profesor Peel presentaron pruebas técnicas de los efectos de los explosivos. El Dr. Cullis es experto en los efectos de las explosiones y en la elaboración de programas de computadora para simular los efectos de una explosión concreta en distintas situaciones y ha trabajado en la Defence Evaluation and Research Agency (DERA) (Organismo de Evaluación y Desarrollo de Defensa) desde 1978. El Profesor Peel es el científico principal del DERA, especializado en materiales y estructuras utilizados en aviación, y dirige un equipo que investiga, entre otras cosas, los efectos de la detonación de explosivos en los aviones. Estos expertos confirmaron que la presencia de picaduras y depósitos carbonosos con la apariencia

de un hollín muy fino indicaban una explosión química. Las áreas en que debería observarse este fenómeno debían haber estado alineadas visualmente con el explosivo y, en particular, en lo que respecta a las partes con picaduras, no debería haber habido en el camino una estructura de volumen suficiente para evitar que los fragmentos explosivos chocaran con la zona que presentaba picaduras. La naturaleza de las grietas en el panel del piso del contenedor es característica del tipo de deformación que produciría la carga de explosión, pero la ausencia de picaduras y hollín en esa área indicarían que debe haber habido algo, como otra maleta interpuesto entre el artefacto explosivo y el panel del piso. Por lo demás, las picaduras y el ennegrecimiento observados en la cara interna del panel horizontal de la base del contenedor, combinadas con la deformación hacia abajo que exhibe esa parte confirman la opinión de que el artefacto explosivo estaba situado por encima y visualmente en línea recta con esa porción del contenedor y, por lo tanto, es probable que estuviera ubicado, al menos parcialmente, en la saliente donde la presencia de una maleta en el piso del contenedor no habría impedido que los productos de la explosión llegaran a esa parte. Confirmaban además la posición del artefacto explosivo, la observación de abolladuras en la superficie superior del nervio 700 del fuselaje del avión y de picaduras y ennegrecimiento en los dos nervios vecinos, que eran la zona adyacente a la porción inferior de la parte posterior del contenedor. El informe pericial del profesor Peel contenía también una enjundiosa y compleja sección sobre la naturaleza de la carga de impulso, el nivel crítico del impulso para vencer la resistencia de un revestimiento de aleación de aluminio del tipo utilizado para el fuselaje y el cálculo del alcance del impulso y el tamaño de la carga explosiva a partir del tamaño del área destrozada y del área en que el metal se curvó hacia afuera. Estos cálculos indicaban una carga de unos 450 gramos y un alcance del impulso de 610 milímetros, lo que indicaría que la explosión se produjo 200 milímetros hacia adentro del contenedor. No consideramos necesario entrar en detalle en estos cálculos complejos, ya que las pruebas físicas de los daños al casco, el contenedor y, como se verá más adelante, el contenido del contenedor nos han convencido fuera de toda duda de que la explosión se produjo dentro del contenedor y los cálculos sirven meramente para confirmar esa opinión. Cabe agregar que esta sección del informe pericial se refería también al efecto, de haberlo, del concepto de formación de la onda de Mach, pero no consideramos necesario entrar en detalles al respecto, puesto que aceptamos su explicación de que aunque ese concepto se consideró un medio de determinar el alcance del impulso, no se utilizó en la práctica.

[7] Además del informe pericial de estos expertos que estaban todos convencidos de que el daño al avión había sido producido por una explosión, también había un informe del Dr. Douse, especializado por muchos años en el análisis de trazas de drogas y explosivos y que en 1988 trabajaba en el RARDE. El Dr. Douse fue un pionero en el uso de la cromatografía capilar de gases, que es actualmente un procedimiento ampliamente reconocido. Examinó dos piezas de metal (etiquetas 270.1 y 270.3) identificadas como dos porciones importantes de la parte orientada hacia el exterior de la base del contenedor AVE 4041 para determinar la presencia de residuos de explosivos. El proceso, que se describe muy detalladamente en el informe pericial, del Dr. Douse, permitió hallar rastros cuya concentración en determinados puntos podría indicar la presencia de distintos tipos de explosivos. Éstos incluyen diferentes variaciones de nitrotolueno, nitroglicerina, PETN y RDX. También puede haber otras concentraciones procedentes de otros materiales no explosivos igualmente presentes. Los residuos en las piezas 270.1 y 270.3 indicaban la presencia de PETN y RDX. Estos son productos químicos utilizados en la fabricación de

explosivos plásticos, entre ellos el Semtex. En el contrainterrogatorio se sugirió al Dr. Douse que un informe presentado al Parlamento en 1996 por el Profesor Caddy sobre la posible contaminación de una máquina centrífuga utilizada en el RARDE viciaba sus conclusiones. Sin embargo, aunque ese informe efectivamente sugería que una máquina centrífuga estaba contaminada con RDX, también dejaba en claro que algunos análisis realizados en el período en que estaba incluido diciembre de 1988 no habían resultado afectados y en la lista de esos análisis figuraba el de los restos de Lockerbie realizado por el Dr. Douse. También se le sugirió que en los residuos se manifestaban concentraciones coherentes con la presencia de TNT, DNT y nitroglicerina, pero, por las razones detalladas que expuso en su informe, el Dr. Douse estaba plenamente convencido de que estas concentraciones no correspondían a tales tipos de explosivos sino a otros materiales no explosivos que se habían extraído al mismo tiempo. No tenemos motivos para dudar de la conclusión a que llegó este experimentado perito. Finalmente, se sugirió que en el laboratorio no se habían tomado precauciones suficientes mediante la utilización de muestras de control de ropa y equipo para evitar el riesgo de que algún tipo de contaminación distorsionara los resultados. Sin embargo, había una descripción del Dr. Douse y el Dr. Hayes de las precauciones tomadas para evitar la contaminación y estamos convencidos de que dichas precauciones eran suficientes para evitar el riesgo de que los análisis del Dr. Douse estuvieran viciados por cualquier tipo de contaminación.

[8] Sobre la base de este informe pericial estamos totalmente convencidos de que la causa del desastre fue la explosión de un artefacto que iba dentro del avión. También estaríamos convencidos de que el artefacto estaba en el contenedor AVE 4041, y los datos relativos al examen de lo que aparentemente contenía ese contenedor, a lo que pasamos ahora, terminarán de disipar toda posible duda.

[9] En el curso de la búsqueda masiva que tuvo lugar en tierra, se recogió y etiquetó una gran cantidad de equipaje y ropa. A los pocos días del desastre se determinó que se había producido una explosión y, en consecuencia, se pidió a quienes trabajaban en la búsqueda que trataran especialmente de recuperar todo elemento que pareciera quemado o ennegrecido o pareciera haber estado en una explosión. Esos elementos se remitían entonces al Laboratorio Forense de Explosivos del RARDE para ser analizados en detalle. Los principales científicos forenses responsables de esta tarea eran el Dr. Hayes y el Sr. Feraday. Se determinó que 56 fragmentos con diversos signos de haber sido dañados por explosivos habían formado parte de una maleta dura Samsonite de color marrón de 26 pulgadas modelo Silhouette 4000 (la maleta primaria). La naturaleza del daño indicaba que provenía de adentro de la maleta. Por el daño característico de explosivos que registraban se determinó que otras 24 piezas de equipaje habían estado relativamente cerca del artefacto explosivo. En muchas de estas piezas se encontraron fragmentos de lo que parecía ser parte de la maleta primaria y también fragmentos de lo que parecía ser un radiocasete. Otros fragmentos similares se encontraron en la ropa que, por su apariencia chamuscada, se supuso que debió haber estado en la maleta primaria. Además, al examinar una placa de datos que llevaba el contenedor AVE 4041, el Sr. Claiden recuperó algo que parecía ser un pequeño pedazo de placa de circuito impreso. El número de fragmentos encontrados en la ropa en contacto directo con la explosión y el grado en que estaban destrozados estos fragmentos indicaba que la carga explosiva había estado colocada seguramente dentro de la maleta. Se sabía en ese momento que en octubre de 1988 la policía de Alemania Occidental había recuperado un radiocasete marca Toshiba que había sido modificado para improvisar un

artefacto explosivo. El Sr. Feraday visitó Alemania Occidental para examinar el artefacto y determinó que los fragmentos en su poder y, en particular, la pieza de la placa de circuito impreso que había recuperado el Sr. Claiden, no procedían del mismo modelo. Sin embargo, consideró que había suficientes semejanzas para que valiera la pena investigar otros modelos de radiocasete Toshiba. Se determinó que había siete modelos en que la placa de circuito impreso tenía exactamente las mismas características de los fragmentos. Posteriormente, cuando la ropa dañada por la explosión se examinó en detalle, se encontraron fragmentos de papel que resultaron provenir del manual de instrucciones de un radiocasete BomBeat RT-SF 16 de Toshiba en dos camisas marca Slalom, un pijama enterizo de bebé y un par de pantalones a cuadros. Todos los demás fragmentos que, a juicio de los peritos, venían de la radio que contenía el explosivo podían haber procedido de un radiocasete RT-SF 16. Se encontraron más fragmentos de plástico procedentes de la radio en otras prendas de ropa que se suponía que habían estado en la maleta primaria, a saber, una camiseta blanca, pijamas color crema, una chaqueta y pantalones marrones de paño tejido en espiga, así como en las cuatro prendas en que se encontraron los fragmentos de papel. La conclusión a que llegaron los científicos forenses fue que, por la naturaleza de los fragmentos y su distribución, no quedaba duda que la carga explosiva estaba dentro de la radio Toshiba, conclusión con la que estamos de acuerdo. En vista de la presencia de fragmentos de un manual de instrucciones de un aparato RT-FS 16, también aceptamos que se trataba de ese modelo de radio Toshiba.

[10] Como hemos observado, en el RARDE se examinó una considerable cantidad de ropa. El objetivo principal era determinar qué ropa tenía signos de haber sido dañada por la explosión y, de ser posible, distinguir entre la ropa que probablemente hubiese estado en la maleta que contenía el artefacto explosivo y la ropa que hubiese estado en maletas adyacentes. El método adoptado por los científicos forenses fue considerar muy probable que la ropa dañada por la explosión que contuviera fragmentos del radiocasete, el manual de instrucciones, y la separación de cartón forrada en tela marrón del interior de la maleta, y no así fragmentos de la parte exterior de la maleta, hubiese estado dentro de la maleta primaria. Cuando la ropa no tuviera fragmentos del artefacto explosivo ni de una o más de las paredes de la maleta en que hubieran estado, o cuando llevara fragmentos de las paredes de la maleta con o sin fragmentos de las paredes de la maleta con o sin fragmentos del artefacto explosivo, era problemático determinar su ubicación concreta, aunque no podía descartarse la posibilidad de que hubiese estado en la maleta primaria. Se recuperaron y examinaron fragmentos de 12 prendas de ropa y un paraguas que pertenecían a la primera categoría y que, por consiguiente, a juicio de los peritos habían viajado en la maleta primaria. Estos elementos eran:

- 1) Un fragmento chamuscado de tejido de algodón blanco que por los detalles de la costura y método de construcción, parecía proceder muy probablemente de una camiseta marca Abanderado. Dentro de ese fragmento se encontró una pieza de malla de altavoz y 11 fragmentos plásticos que podían provenir de una radio Toshiba, y algunos fragmentos azules y blancos que podían haber venido de un pijama de bebé (véase el punto 5).
- 2) Fragmentos de tela escocesa color marrón dañados por la explosión, dos de los cuales todavía tenían parte de las etiquetas que los identificaban como procedentes de un par de pantalones marca Yorkie, talla 34. Dentro de uno de estos fragmentos se encontraron partes del forro y la separación interna de la maleta primaria, cinco fragmentos de plástico negro

que podían venir de una radio Toshiba, cuatro fragmentos de un manual de instrucciones de la radio RT-SF 16 y cinco manojos de fibras azules y blancas que podían proceder de un pijama de bebé.

- 3) Cuatro fragmentos chamuscados y estropeados de tela gris que, por el color, el tejido y la textura, parecían tener un origen común. Uno de estos fragmentos tenía cosida una etiqueta “Slalom”, y todos los fragmentos podían proceder de una camisa gris marca Slalom. En uno de estos fragmentos (que tenía la etiqueta PI/995 de la policía) se encontraron varios elementos. Volveremos a ocuparnos de este fragmento más adelante, porque la defensa adujo que había varios factores relativos a estas piezas y su examen que afectaban su fiabilidad como elementos de pruebas.
- 4) Seis fragmentos chamuscados de material blanco con una raya fina azul. Aunque ninguno de estos fragmentos tenía una marca que lo identificara, su color, tejido, textura y construcción indicaban que procedían de una camisa muy semejante a una camisa de marca Slalom. Dentro de estos fragmentos se encontraron 16 pequeños trozos de plástico negro y cuatro pequeños trozos de malla de altavoz que podían haber procedido de una radio Toshiba y fragmentos del manual de instrucciones de la RT-SF 16.
- 5) Cuatro fragmentos de paño tejido en espiga de color marrón claro dañados por la explosión. Aunque no había marcas que identificaran ninguno de estos fragmentos, su color, tejido, textura y construcción indicaban que procedían de un par de pantalones marca Yorkie. En ellos se encontraron seis pedazos de plástico negro y un fragmento de la separación interna de la maleta primaria.
- 6) Tres fragmentos de tweed marrón tejido en espiguilla dañados por la explosión. Aunque ninguno de estos fragmentos tenía marcas que lo identificara, su color, tejido, textura y construcción indicaban que procedían de una chaqueta de tweed similar en todas sus características a una muestra de control obtenida por los oficiales de policía. Estos fragmentos contenían pedazos de plástico negro y de la separación interna de la maleta.
- 7) Cuatro fragmentos de material color crema con rayas marrones. Uno de estos era un trozo grande que podía identificarse claramente como los restos de un par de pantalones pijama. Aunque ninguno de estos fragmentos tenía marcas que los identificaran, su color, dibujo y construcción indicaban que procedían de un par de pijamas marca Panwear. Los fragmentos contenían trozos de plástico negro y del forro de la maleta primaria.
- 8) Trece fragmentos muy dañados, muchos extremadamente pequeños, de material fibroso azul. Un fragmento consistía en dos piezas de material superpuestas, una de material fibroso azul y otra de material tejido blanco en canelones. Entre estas dos piezas estaban aprisionados los restos de una etiqueta impresa en distintos colores con la leyenda “made in Malta” que indicaban para qué edad y estatura era la prenda y su composición. Este fragmento compuesto se parecía mucho en todas las características significativas a la pieza del cuello que lleva la etiqueta de un pijama enterrizo de bebé marca Primark. El material de otros fragmentos coincidía también con el material de esa misma marca. Adheridos a estos distintos

fragmentos había pedazos de plástico negro, alambre, fragmentos del papel del manual de instrucciones de Toshiba y fragmentos de la separación interna de la maleta primaria.

- 9) Tres fragmentos de un paraguas de nilón negro. Los fragmentos principales comprendían parte de la tela, las varillas y el mango hechos trizas y parcialmente doblados, lo que indicaba que habían estado muy cerca de la explosión. Firmemente adheridos al material de la tela había fibras azules y blancas, de apariencia similar a las fibras del pijama de bebé. Un segundo fragmento era un trozo de plástico negro con una cubierta plateada y un corrugado en la superficie similar a una parte de la argolla de cierre del paraguas y esta pieza se encontró en un fragmento de los pantalones de tela escocesa marrón (pieza 2 *supra*).
- 10) Un fragmento de un cárdigan tejido de lana marrón dañado por la explosión. Este fragmento tenía una etiqueta que decía "Puccini design".

Los tres fragmentos restantes habían estado muy cerca de la explosión, pero había insuficiente material para poder identificar su origen.

[11] La naturaleza y grado de los daños de estas prendas junto con los fragmentos que tenían incrustados, confirmaron, por si quedara alguna duda, que la explosión había ocurrido en el contenedor AVE 4041, y también permitieron determinar fuera de toda duda que el artefacto explosivo estaba dentro del radiocasete Toshiba RT-SF 16 que iba en la maleta Samsonite marrón que también contenía las prendas de ropa enumeradas anteriormente.

[12] Se recordará que cuatro de las prendas que, según se determinó, procedían de la maleta primaria, llevaban etiquetas de las marcas Yorkie, Slalom, Primark y Puccini. En agosto de 1989 oficiales de policía visitaron Malta para tratar de identificar el origen de estas prendas. Tras una visita a Yorkie Clothing, el 1º de septiembre, fueron a Mary's House, en Tower Road, Sliema, que es un negocio de la familia Gauci. Tony Gauci es uno de los socios. El Sr. Gauci declaró que fue visitado por oficiales de la policía en septiembre de 1989. Pudo decirles que recordaba una venta en particular unos 15 días antes de la Navidad de 1988, aunque no podía recordar la fecha exacta. Recordaba que acababan de poner las luces de Navidad. Era mitad de semana, posiblemente un miércoles, alrededor de las 18.30 horas. El comprador era un hombre que el testigo identificó como libio. La conversación con el comprador se hizo probablemente en una mezcla de árabe, inglés y maltés. Muchos libios van a su negocio y cuando los oye hablar puede notar la diferencia entre un libio y, por ejemplo, un tunecino o un egipcio. Compró una serie de prendas de vestir pero al testigo no le pareció que le importara qué estaba comprando. Entre las prendas que el testigo recordaba haberle vendido había dos pares de pantalones Yorkie; dos pares de pijamas a rayas de la misma marca que el fragmento de Panwear, una chaqueta de tweed; un pijama enterizo de bebé azul; dos camisas Slalom cuello 16 ½, dos cárdigan, uno marrón y uno azul y un paraguas. El número de orden que se veía en el fragmento de uno de los pares de pantalones Yorkie era 1705, y la nota de entrega de esta orden indicaba que había sido recibida el 18 de noviembre de 1988. La policía obtuvo del Sr. Gauci o de los fabricantes muestras de todas estas prendas y estas fueron las muestras que usaron los científicos forenses para comparar los fragmentos. Podría parecer sorprendente que el Sr. Gauci recordara esta venta en particular con tanto detalle nueve meses después, pero explicó que el comprador parecía poco interesado en las prendas que compraba. Sin embargo, estamos convencidos de que

recordaba las prendas con exactitud. Aunque nunca se le sugirió que los oficiales de policía podían haberlo ayudado a recordar, quizás es prueba de su exactitud que tenía claro que entre las compras no había una camiseta marca Abanderado, aunque vendía esas prendas y habría sido una que le interesaba a la policía. Aunque sin duda las distintas prendas podían haberse comprado en muchos otros negocios de Malta, o en cualquier parte del mundo ya que en muchos se exportaban, la coincidencia exacta entre tantas de las prendas y los fragmentos encontrados en Lockerbie es a nuestro juicio mucho más que una casualidad. Por lo tanto estamos plenamente convencidos de que las prendas de ropa de la maleta primaria eran las que el Sr. Gauci dijo que habían sido compradas en Mary's House. Volveremos a referirnos con mayor detalle a la deposición del Sr. Gauci en relación con la fecha de la venta y la identificación del comprador.

[13] Pasamos ahora a otro elemento crucial encontrado en la inspección de los restos. El 13 de enero de 1989 los detectives Gilchrist y McColm estaban haciendo una búsqueda juntos en una zona cerca de Newcastleton. Encontraron un pedazo de material chamuscado al que se dio el número de policía PI/995 y que posteriormente se identificó con la etiqueta 168. La inscripción adicional de la etiqueta, que estamos convencidos de que fue escrita por el detective Gilchrist, era "Cloth (charred)" (tela (chamuscada)). Sobre la palabra "cloth" se había escrito la palabra "debris" (restos). No hay una explicación satisfactoria del motivo de esta corrección y las respuestas del detective Gilchrist al respecto fueron, como mínimo, confusas y, en el peor de los casos, evasivas. No obstante, estamos convencidos de que este elemento fue efectivamente encontrado en la zona descrita y el detective McColm, que corroboró lo que había dicho el detective Gilchrist en lo que respecta al descubrimiento de la pieza no fue objeto de un contrainterrogatorio sobre las circunstancias exactas en que había sido encontrado. Este elemento se inscribió en el registro de Dexter el 17 de enero de 1989. La defensa sugirió que había alguna connotación siniestra en la alteración de la etiqueta original y en la demora entre el descubrimiento del elemento y su registro en Dexter. Como hemos indicado, no parece haber en ningún motivo particular para haber alterado la etiqueta, pero estamos convencidos de que no hubo ninguna razón siniestra para hacerlo y que las personas que lo encontraron no alteraron el trozo de material. En cuanto a la fecha en que se registró, en ese momento se estaba recuperando una gran cantidad de restos y en el registro se puede observar que muchos otros elementos se anotaron unos días después de haber sido recogidos. Por lo tanto, tampoco vemos ninguna connotación siniestra en este caso. Como se trataba de una pieza de material chamuscado, se envió para un análisis forense. Según sus notas, el fragmento fue examinado inicialmente el 12 de mayo de 1989 por el Dr. Hayes. En las notas se indica que se determinó que era parte de la banda del cuello de una camisa gris y, cuando se obtuvo la muestra de control, parecía similar en todo a la banda del cuello de una camisa Slalom. Estaba sumamente dañado por la explosión con agujeros de penetración localizados y un ennegrecimiento como el que resulta de una explosión. Encastrados dentro de algunos agujeros de penetración se encontraron nueve fragmentos del plástico negro, un pequeño fragmento de metal, un pequeño fragmento de alambre y un fragmento de papel blanco compuesto por varias capas (posteriormente se determinó que eran fragmentos de una Toshiba RT-SF 16 y su manual). También se encontró encastrado un fragmento de placa de circuito impreso color verde. La referencia siguiente a ese último fragmento figura en un memorando enviado por el Sr. Feraday al Inspector Jefe Williamson el 15 de septiembre de 1989 en que le adjuntaba una foto Polaroid del fragmento y le pedía ayuda para identificarlo. También en este caso la defensa trató

de poner en duda la procedencia de este fragmento de placa de circuito impreso por tres razones. En primer lugar, la nota del Dr. Hayes sobre el análisis del fragmento estaba numerada como página 51. Las páginas siguientes se habían numerado originalmente 51 a 55, pero estos números habían sido corregidos por encima de modo que quedaron como 52 a 56. Se sugirió al Dr. Hayes que las páginas originales 51 a 55 se habían vuelto a numerar, que la página 56 se había sacado y que así se había hecho espacio para intercalar una nueva página 51. La explicación del Dr. Hayes fue que originalmente no había numerado las páginas de sus notas. Cuando fue a preparar su informe sobre la base de las notas originales, las puso en orden más o menos cronológico y agregó los números en la parte superior de las páginas. Suponía que equivocadamente había numerado dos páginas consecutivas con el número 51, que después de numerar unas páginas más se había dado cuenta, y que había escrito por encima los números correctos. La numeración de las páginas no tiene importancia, porque todas las piezas analizadas y la fecha del análisis figuraban en las notas. Se dijo que un segundo motivo de duda era que en la mayor parte de los casos en que un fragmento de algo como una placa de circuitos impresos se encontraba en una prenda de ropa, el Dr. Hayes hacía un dibujo del fragmento y le daba un número de referencia distinto. No había dibujos de este fragmento en la página 51 y la designación PT/35 b) se le puso en una fecha posterior. Finalmente se dijo que era inexplicable que si este fragmento había sido encontrado en mayo de 1989 y supuestamente fotografiado en ese momento, su colega el Sr. Feraday enviara un memorando en septiembre de 1989 al que adjuntaba una foto Polaroid y dijera “es lo mejor que he podido hacer con tan poco tiempo”. El Dr. Hayes no podía explicarlo y sugirió preguntarle al autor del memorando, el Sr. Feraday, cosa que no se hizo. Aunque es lamentable que esta pieza en particular, que resultó ser de gran importancia para la investigación a pesar de su tamaño minúsculo, tal vez no haya sido objeto desde el principio del mismo tratamiento meticuloso que la mayoría de las otras piezas, estamos convencidos de que el Dr. Hayes extrajo el fragmento en mayo de 1989 del resto de la camisa Slalom que encontraron los detectives Gilchrist y McColm.

[14] En los meses siguientes el Inspector Jefe Williamson y otros oficiales de policía realizaron extensas e infructuosas investigaciones en la industria de las placas de circuito impreso para tratar de ubicar el origen del fragmento. Alrededor de junio de 1990 el Inspector Jefe Williamson recibió información de un oficial del FBI de nombre Thurman como resultado de la cual él y el Sr. Feraday visitaron el cuartel general del FBI en Washington. Allí les mostraron un temporizador conocido como MST-13 (etiqueta 420). Al examinarlo se observó que en la placa de circuito impreso había un área idéntica al fragmento que se había recuperado, excepto que el aparato de Washington tenía máscara soldada por ambos lados mientras que el fragmento PT/35 b) la tenía de uno solo. Mediante diligencias posteriores se obtuvo un exhorto que permitió que las autoridades judiciales y policiales suizas realizaran investigaciones en nombre de la policía escocesa. En noviembre de 1990 y enero de 1991 se hicieron entrevistas judiciales a dos personas: Edwin Bollier y Erwin Meister, los socios de la firma MEBO, dedicada al diseño y fabricación de diversos productos electrónicos. Hubo una nueva entrevista con oficiales de la policía escocesa en mayo de 1991. En el curso de las entrevistas se entregaron varios elementos, incluso una cantidad de documentación, tres temporizadores (dos MST-13 y un Olympus) y varias piezas de medidores, incluidas placas de circuito impreso. Tras el examen detallado de estos elementos por el Dr. Hayes y el Sr. Feraday y la comparación con el fragmento de la placa de circuito impreso verde no les quedó ninguna duda de que el fragmento procedía de un área de la placa de conexiones del relé de salida de

una placa de circuito impreso de un temporizador con máscara de soldadura única MST-13. Aceptamos la conclusión de los científicos forenses.

[15] Las pruebas que hemos examinado hasta este momento nos convencen sin que quede la menor duda de que la causa del siniestro fue la explosión de un artefacto explosivo de fabricación casera, que se encontraba dentro de un radiocasete marca Toshiba en una maleta Samsonite de color marrón junto con varias prendas de vestir, que esas prendas fueron adquiridas en el establecimiento Mary's House de Sliema (Malta) y que la explosión fue provocada mediante un temporizador MST-13.

[16] A continuación examinamos las pruebas relativas a la procedencia de la maleta en cuestión y las posibles vías por las que pudo llegar hasta el contenedor AVE 4041, lo cual requiere el examen de los procedimientos utilizados en varios aeropuertos por los que pudo haber pasado.

[17] Los argumentos jurídicos de la acusación se centran en que la maleta primaria fue transportada en el vuelo KM180 de Air Malta desde el aeropuerto de Luqa, en Malta, a Francfort, que en Francfort fue transferida al vuelo PA103A de PanAm, un vuelo que llevaba pasajeros que conectarían con el vuelo PA103, que la llevó al aeropuerto de Heathrow de Londres y que ahí, a su vez, pasó al vuelo PA103. Estos argumentos dependen en gran parte de las pruebas testimoniales y documentales relativas a los tres aeropuertos. Se alegó que a partir de esas pruebas se puede llegar a la conclusión de que una pieza de equipaje no identificada y no acompañada fue transportada en el vuelo KM180 y transferida al vuelo PA103A en Francfort y al vuelo PA103 en Heathrow.

[18] Cuando un pasajero factura equipaje para su traslado en la bodega de un avión, a cada pieza se le pone una etiqueta numerada. Parte de la etiqueta se corta y se entrega al pasajero como resguardo. La parte que queda adherida a la pieza de equipaje normalmente tiene el nombre de la aerolínea, o de la primera aerolínea, en la que el pasajero va a viajar y el destino. Cuando el viaje se hace en más de una etapa o escala, la etiqueta también lleva el nombre de los aeropuertos intermedios. La finalidad de la etiqueta es permitir que los que cargan el equipaje en el aeropuerto de salida, en cualquier aeropuerto intermedio y en el destino puedan enviar o transferir las maletas al vuelo correcto y devolverlas al pasajero en el destino final. En 1988, algunas veces se utilizaban etiquetas preimpresas con el nombre del aeropuerto de destino cuando el viaje se completaba en una etapa. Cuando había más de una etapa, los nombres del destino y de los aeropuertos intermedios normalmente se escribían a mano en la etiqueta en el momento de la facturación. El equipaje que se factura en el aeropuerto de salida se denomina equipaje de origen local. El equipaje que se carga y descarga en un aeropuerto intermedio generalmente se denomina equipaje en tránsito. Normalmente se hace una distinción entre dos grupos de equipaje en tránsito. El equipaje en línea es el equipaje que llega a un aeropuerto intermedio y sale de él en un avión de la misma compañía; el equipaje interlíneas llega en un avión de una compañía y sale con otra compañía. No obstante, los términos no se utilizan siempre así. Se intenta que el equipaje viaje en el mismo avión que el pasajero al que pertenece, pero de vez en cuando las maletas se pierden o se retrasan y tienen que ir en un vuelo distinto. Tales piezas se identifican con una etiqueta especial adicional, conocida como etiqueta *rush*, y normalmente sólo se envían en respuesta a una solicitud del aeropuerto de destino, después de que el pasajero haya reclamado que no se le ha entregado la maleta en el destino. Las alegaciones a este respecto se refirieron únicamente a la práctica seguida en el aeropuerto de Luqa, si bien parecían reflejar

la práctica internacional. Un avión de transporte de pasajeros también puede transportar correo y otro tipo de carga.

[19] En 1988, y desde algún tiempo antes, los operadores de las aerolíneas y las autoridades de los aeropuertos eran muy conscientes de que podía haber intentos de colocar artefactos explosivos en aviones de transporte de pasajeros y habían establecido sistemas para reducir al mínimo ese riesgo. En particular, era normal tomar medidas para evitar que las piezas de equipaje viajaran en un avión sin ir acompañadas por el pasajero que las había facturado a menos que hubiera motivos suficientes para considerar que las piezas no planteaban peligro. Era normal hacer preguntas a los pasajeros que facturaban las maletas y asegurarse de que los pasajeros que habían facturado equipaje en el aeropuerto de salida habían embarcado o que se había garantizado de cualquier otra forma la seguridad antes de autorizar la salida del avión. De igual modo, se tomaban medidas para asegurarse de que el equipaje en tránsito no viajaba sin el pasajero que lo acompañaba. Tales medidas variaban de un aeropuerto a otro y de una compañía a otra. En 1988, PanAm había puesto en marcha un sistema para pasar por rayos X el equipaje interlíneas en Francfort y Heathrow. La disponibilidad de ese servicio hizo que se modificara la forma en que se dirigía a los pasajeros y el equipaje interlíneas.

[20] El vuelo PA103 despegó de Heathrow poco antes de las 18.30 horas del 21 de diciembre de 1988. Fue el último vuelo transatlántico de PanAm que salió ese día. Heathrow era, por tanto, el último lugar en que pudo haberse introducido un artefacto explosivo en la bodega del avión. Antes de su salida, el avión estuvo estacionado en el lugar K14. Antes había sido revisado y se había completado el correspondiente certificado de aeronavegabilidad. El vuelo PA103A llegó al estacionamiento K16 y se indicó a los pasajeros que seguían viaje hasta Nueva York que se dirigieran directamente a la puerta 14. El embarque de pasajeros, tanto de los que partían de Heathrow como de los que procedían del vuelo PA103A, se realizó con normalidad, con la salvedad de que uno de los pasajeros que había facturado dos piezas de equipaje en Heathrow no se presentó en la puerta de embarque. El pasajero era un ciudadano americano y se decidió que el avión podía salir a pesar de que no se hubiera presentado. Más tarde se supo que se encontraba en un bar del aeropuerto y que no oyó el aviso para el embarque. No hay motivos para relacionar al pasajero o a los artículos que facturó con el artefacto explosivo.

[21] En Heathrow, al igual que en Francfort, el equipaje de PanAm fue cargado por empleados de esa compañía. Las funciones de seguridad de PanAm estaban a cargo de empleados de Alert Security, una compañía afiliada de la PanAm. El equipaje facturado en Heathrow se enviaba a una zona conocida como zona de equipajes antes de llevarlo al avión cuando estaba listo para ser cargado. La zona de equipajes estaba al lado de una calzada muy transitada por personas del aeropuerto. En diciembre de 1988 estaba más transitada de lo habitual debido a las obras de construcción que se realizaban en el aeropuerto. Si el equipaje, o parte de éste, tenía que meterse en contenedores para cargarlo en el avión, como en el caso del Boeing 747, eso tenía que hacerse en la zona de equipajes. El equipaje interlíneas que llegaba a Heathrow era descargado por empleados del aeropuerto y enviado a una zona denominada almacén interlíneas. Ese almacén era un edificio aparte dentro de la zona de la terminal del aeropuerto. El equipaje que se descargaba de los vuelos que llegaban era trasladado hasta la puerta del almacén por empleados de la compañía Whyte's, contratada por la administración del aeropuerto, y colocado en una cinta transportadora que lo introducía en el almacén. Fuera del almacén no había guarda

de seguridad, por lo que el equipaje se colocaba en la cinta transportadora sin supervisión. El almacén interlíneas recibía equipaje de otras aerolíneas, así como equipaje destinado a PanAm. Dentro del almacén, se identificaba el equipaje interlíneas destinado a un vuelo de PanAm y se separaba del resto de los equipajes. Posteriormente se llevaba a la máquina de rayos X de PanAm, donde lo examinaba un empleado de Alert. Después de pasar por rayos X, se colocaba en un contenedor o se apartaba hasta la llegada del vuelo en que tenía que salir.

[22] El 21 de diciembre de 1988, el encargado de manipular la máquina de rayos X era Sulkash Kamboj. John Bedford, cargador-conductor empleado por PanAm, y el Sr. Parmar, otro empleado de PanAm, se encontraban trabajando en el almacén interlíneas. El Sr. Bedford apartó el contenedor AVE 4041 para recibir el equipaje interlíneas destinado al vuelo PA103. El Sr. Bedford fue el que eligió el contenedor para el vuelo PA103 y escribió la información en una hoja que se colocó en una funda adherida al contenedor. Se colocaron varias piezas en el contenedor. Más tarde, el Sr. Bedford lo condujo a una posición cercana a la zona de equipajes y lo dejó allí. Desde allí, se llevó el contenedor al estacionamiento K16 donde se descargó el equipaje destinado a Nueva York del vuelo PA103A y se cargó en el contenedor. El avión que llegaba llevaba el equipaje suelto en la bodega, no en contenedores. El testimonio del Sr. Bedford, junto con el de Peter Walker, supervisor de la zona de equipajes, y Darshan Sandhu, jefe cargador, junto con la hoja de carga del contenedor (prueba 1217), indican que el contenedor AVE 4041 contenía equipaje interlíneas que había sido cargado en el almacén interlíneas, así como equipaje descargado del vuelo PA103A. Cuando ya estaba lleno, el contenedor AVE 4041 fue conducido directamente al estacionamiento 14 e introducido en la bodega. El testimonio de Terence Crabtree, otro conductor —cargador empleado por PanAm, que era el jefe del equipo de carga del vuelo PA103, junto con el plan de carga (prueba 1183), muestran que el contenedor fue cargado en la posición 14 izquierda, que corresponde a la posición establecida por las pruebas forenses. El plan también indica que el contenedor AVN 7511 fue cargado en la posición adyacente 21 izquierda, que corresponde también con las pruebas forenses. También había algunas piezas de equipaje del vuelo PA103A que se cargaron sueltas en la bodega del vuelo PA103.

[23] El Sr. Bedford declaró que recordaba que el 21 de diciembre de 1988 había apartado el contenedor AVE 4041 para el equipaje del vuelo PA103. También recordaba que había colocado una serie de maletas en el contenedor. Las maletas se colocaron de pie en una fila al fondo del contenedor. Declaró que abandonó el almacén interlíneas para tomar una taza de té con el Sr. Walker en la zona de equipajes. A su vuelta, vio que había dos maletas más en el contenedor. Éstas estaban tumbadas, con las asas hacia adentro, tal como las habría puesto él. La disposición de las maletas se mostró en una serie de fotografías (prueba 1114) tomadas a principios de enero de 1989 en presencia del Sr. Bedford. El Sr. Bedford declaró que el Sr. Kamboj le dijo que él había colocado las otras dos maletas en el contenedor en su ausencia. El Sr. Kamboj negó haber colocado ninguna maleta en el contenedor y también negó que hubiera dicho al Sr. Bedford que lo había hecho. Ambos testigos fueron remitidos a una serie de declaraciones que formularon a la policía en diversos momentos y a los testimonios que dieron en la investigación de las causas del siniestro, y parece que los dos testigos declararon siempre lo mismo. El Sr. Kamboj llegó a admitir en su testimonio, con poco entusiasmo, que el Sr. Bedford podía estar en lo cierto, pero la contradicción no está resuelta. El Sr. Bedford resultó ser un testigo claro y sincero y no tenía motivo para inventar sus declaraciones. El Sr. Kamboj era un

testigo menos seguro y puede que quisiera evitar cualquier posible responsabilidad. En nuestra opinión, habría que inclinarse por el testimonio del Sr. Bedford sobre este asunto. La diferencia entre los testigos, no obstante, no es sustancial, pues lo que importa a los fines de este caso es que hay pruebas de que cuando el contenedor abandonó la zona interlíneas llevaba las dos maletas colocadas como se describe más arriba. El Sr. Bedford afirmó que en las declaraciones a los oficiales de policía y en el testimonio que prestó en la investigación del accidente señaló que una de las dos maletas que estaban tumbadas era una maleta de estructura rígida del tipo Samsonite de color marrón o marrón granate. No pudo recordar ese detalle cuando prestó testimonio en este caso, pero declaró que había dicho la verdad en sus declaraciones y testimonios anteriores. El Sr. Bedford también declaró que se había puesto de acuerdo con el Sr. Walker en que, como el vuelo de llegada PA103A tenía un poco de retraso y si lo esperaba tendría que quedarse hasta después de acabar su turno, llevaría el contenedor a la zona de equipajes y lo dejaría allí y que así lo hizo antes de dejar su puesto poco después de las 17.00 horas. El Sr. Walker no pudo recordar lo que había ocurrido, pero admitió que había declarado a los agentes de policía que investigaban el accidente poco después de producirse, que recordaba haber visto al Sr. Bedford alrededor de las 17.00 horas y que éste le había dicho que se iba a casa, pero que no se habló de dejar el contenedor en la zona de equipajes. El testimonio del Sr. Walker en la investigación de las causas del siniestro sobre si sabía o no que se había traído un contenedor a la zona de equipajes difería de su declaración original ante la policía y no pudo explicar la diferencia. Sin embargo, no hay motivos para dudar del testimonio del Sr. Bedford en el sentido de que llevó el contenedor AVE 4041 a la zona de equipajes y lo dejó allí.

[24] Del testimonio se desprende, por consiguiente, que una maleta que podría corresponder a la descripción forense de la maleta primaria se encontraba en el contenedor cuando éste salió del almacén interlíneas. También cabe la posibilidad de que se hubiera introducido una maleta extraña en la cinta transportadora fuera del almacén interlíneas, o que se introdujera en el propio almacén o en el contenedor cuando se encontraba en la zona de equipajes. Para lograrlo, la persona que colocó la maleta tuvo que evitar ser descubierta, aunque las pruebas indican que una persona que llevara un pase para la zona de pistas era muy posible que hubiera pasado desapercibida y que en Heathrow se emitían grandes cantidades de pases, muchos de los cuales no estaban controlados. La persona que colocó la maleta también tenía que saber dónde ponerla para lograr el objetivo.

[25] Se argumentó en nombre de los acusados que la maleta descrita por el Sr. Bedford pudo muy bien haber sido la maleta primaria, sobre todo porque las pruebas no revelaron que se hubiera recuperado fragmento alguno de ninguna otra maleta tipo Samsonite de estructura rígida, aparte de los de la propia maleta primaria. Se aceptó, a los fines de este alegato, que las pruebas forenses dieron como resultado que la maleta no pudo estar en contacto directo con el fondo del contenedor. Se indicó que había pruebas de que una maleta marca American Tourister, que viajó desde Francfort, y de la que se recuperaron fragmentos, estaba muy involucrada en la explosión y pudo haber estado colocada debajo de la maleta a la que se refirió el Sr. Bedford. Esto habría exigido una reorganización de las maletas en el contenedor, pero eso pudo muy bien haberse producido cuando se metió el equipaje procedente de Francfort cuando el contenedor estaba en la pista en Heathrow. Es cierto que pudo producirse dicha reorganización, pero de ser así, la maleta descrita por el Sr. Bedford pudo haberse colocado en algún rincón más apartado del contenedor y, si bien

las pruebas forenses se centraron en todos los artículos recuperados que presentaban daños directos por explosivos, 25 en total, se encontraron muchos fragmentos de equipaje que no se estudiaron en detalle en las pruebas del caso.

[26] En el aeropuerto de Francfort, el equipaje de la mayoría de las aerolíneas estaba a cargo de la administración del aeropuerto, pero PanAm tenía su propio personal de seguridad y de carga y descarga de equipaje. En Francfort había un sistema automatizado de gestión de equipaje controlado por computadora por el que pasaba el equipaje. Cada pieza de equipaje se colocaba en una bandeja numerada individualmente a medida que se introducía en el sistema. Las bandejas se colocaban en cintas transportadoras y se introducían datos en la computadora para identificar el vuelo al que había que enviar el equipaje, la posición de la que salía el avión y la hora del vuelo. Las bandejas se enviaban a una zona de espera donde circulaban hasta que se introducía la orden de dirigir el equipaje a un vuelo determinado, momento en el cual las piezas salían automáticamente de la zona de espera y se enviaban al punto de salida. El equipaje de origen local se recibía en los mostradores de facturación. No había pruebas detalladas de la forma en que lo manejaba el personal de facturación, pero ese equipaje se introducía en el sistema. El equipaje en tránsito se llevaba a una de dos zonas identificadas como V3 y HM respectivamente, donde se introducía en el sistema en puntos conocidos como estaciones de codificación. Todo el equipaje del aeropuerto pasaba por el sistema automatizado, con la excepción del equipaje en tránsito cuando había un intervalo inferior a 45 minutos entre vuelos. En ese caso, el equipaje se llevaba de un avión a otro sin pasar por el sistema.

[27] En la zona V3 había siete estaciones de codificación. Una de esas estaciones se muestra en las fotos de la prueba 1053. La práctica general era que el equipaje de un vuelo de llegada se llevaba bien a la zona HM o a la zona V3 en furgonetas o contenedores. A su llegada, un empleado denominado anotador interlíneas enviaba el equipaje procedente de un vuelo a una o más estaciones de codificación. La práctica correcta era que cada estación de codificación no se ocupara del equipaje de más de un vuelo de llegada a la vez. Normalmente había dos empleados en cada estación de codificación. Uno de ellos sacaba las piezas de equipaje de la camioneta o contenedor y las colocaba en bandejas. El otro introducía en la computadora, de forma codificada, el número de vuelo y el destino del vuelo de salida, tomando la información de la etiqueta que llevaba cada pieza. Hay pruebas de que de vez en cuando podía haber más de un empleado en una estación de codificación que ayudaba a retirar el equipaje y colocarlo en las bandejas y que los datos de la etiqueta los leía al codificador la persona que colocaba la maleta en la bandeja. El equipaje con etiquetas *rush* se trataba de la misma forma que el resto del equipaje. Las piezas que llegaban a una estación de codificación sin llevar una etiqueta legible eran enviadas a una zona de errores donde se ocupaban de ellas. Se llevaban registros donde se anotaba la identidad del personal que trabajaba en cada una de las estaciones, la hora de llegada de los aviones, la hora de llegada de los envíos de equipaje a las zonas HM y V3 y a la estación o estaciones a las que se enviaba el equipaje de un vuelo determinado. La propia computadora mantenía un registro del equipaje enviado por el sistema de forma que era posible, durante cierto tiempo, identificar todas las piezas de equipaje enviadas por el sistema a un vuelo determinado. No obstante, después de un tiempo, la información se perdía del sistema. El sistema de control de equipaje contenía su propio reloj y la hora registrada en ese reloj tendía a diferir de la hora real. Por consiguiente, el reloj del control de equipaje se ponía en hora al comienzo de cada día, con arreglo al reloj de la computadora central o del reloj del empleado.

La divergencia era progresiva y para las 16.00 ó 17.00 horas, la discrepancia era de hasta 2 ó 3 minutos. Las horas anotadas en otros registros las tomaba el personal del reloj del aeropuerto o de sus propios relojes.

[28] PanAm tenía su propio equipo de rayos X en Francfort, que se utilizaba para controlar el equipaje interlíneas. El sistema consistía en que el equipaje que llegaba a la puerta de salida de un vuelo de PanAm se separaba por categorías, según el programa de vuelo. En el caso del vuelo PA103A, los encargados de cargar el equipaje separaron el equipaje destinado a Londres del equipaje que iba a Nueva York y el equipaje interlíneas. Esta última categoría se llevó al equipo de rayos X para ser examinado y devuelto para ser cargado. La práctica de PanAm en Francfort era hacer coincidir los pasajeros de origen local y su equipaje y los pasajeros en línea y su equipaje, para asegurarse de que cada pasajero que llevaba equipaje en el vuelo estaba localizado, pero no se intentaba hacer coincidir los pasajeros interlíneas con sus equipajes, pues era un proceso difícil debido a que el personal de la puerta de embarque no sabía de la existencia de pasajeros interlíneas hasta que éstos se personaban para facturar en la puerta y recibir la tarjeta de embarque. Está el testimonio de dos testigos, Roland O'Neill, el encargado de carga del vuelo PA103A, y Monika Diegmüller, supervisora de embarque, en el sentido de que se hizo coincidir a los pasajeros interlíneas y su equipaje, pero hay pruebas abrumadoras que indican lo contrario, por lo que no se puede aceptar el testimonio de esos testigos al respecto. El testimonio de que no se hacía coincidir a los pasajeros y su equipaje procede de Herbert Leuniger, director de PanAm en Francfort, y Wolf Krommes, gerente local de PanAm. Posteriormente, en marzo de 1988, Alan Berwick, jefe de seguridad encargado de una región extensa, incluido Oriente Medio, después de hablar con Martin Huebner, el agente de seguridad de PanAm en Francfort, envió un memorándum (prueba 1170) al Sr. Sonesen, su superior, en Nueva York, solicitando una decisión de la compañía sobre si debía hacerse coincidir a los pasajeros y su equipaje dado que se disponía de un aparato de rayos X. En la respuesta (prueba 1171) se dieron instrucciones claras en el sentido de que si el equipaje había pasado por rayos X, el avión debía salir incluso si el pasajero interlíneas al que pertenecía no había embarcado, y que no tenía que hacerse coincidir a los pasajeros con el equipaje. A principios de 1989, el Sr. O'Neill hizo una declaración a dos investigadores de la FAA (Administración Federal de Aviación) de la que se deducía que normalmente no se hacía coincidir a los pasajeros y su equipaje.

[29] En el testimonio de Joachim Koscha, que era uno de los encargados del sistema de equipajes de Francfort en 1988, que figura en la prueba 1068, se indica que el vuelo KM180 llegó a su estacionamiento a las 12.48 del 21 de diciembre de 1988. Como no era un vuelo de PanAm, la descarga del equipaje estuvo a cargo de empleados del aeropuerto. Según el registro, la descarga tuvo lugar entre las 12.48 y las 13.00 horas. Andreas Schreiner era el encargado de supervisar la llegada del equipaje a la zona V3 el 21 de diciembre de 1988. Hizo la siguiente anotación en un documento denominado hoja del anotador interlíneas (prueba 1092):

<i>Flug No.</i>	<i>Pos.</i>	<i>ONB</i>	<i>Ank.</i>	<i>DW/V w-Nr.</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Wag.</i>	<i>Direkt Post.</i>	<i>Von V3</i>
KM180	141	1248	1301	146		1		

En el registro se indica que una camioneta con el equipaje del vuelo KM180, en su puesto a las 12.48 horas, llegó a la zona V3 a las 13.01 horas. Según el testimonio

del Sr. Schreiner, la codificación normalmente se iniciaba entre tres y cinco minutos después de la llegada del equipaje a la zona V3. El Sr. Schreiner también declaró que el equipaje que se entregaba procedía siempre de un solo vuelo. El Sr. Schreiner y el Sr. Koscha identificaron posteriormente la prueba 1061 como la hoja de trabajo completada por un codificador para registrar el equipaje del que se encargaba. El nombre del codificador en cuestión era Koca, que no fue citado como testigo. La parte importante de la prueba 1061 es la siguiente:

<i>Intestell</i>	<i>Flug Nr.</i>	<i>Kodierzeit Beginn</i>	<i>Ende</i>	<i>Contr. Nr.</i>	<i>Wag.</i>	<i>Kodierer Name</i>
206	KM180	1304	1310	--	1	Koca

El registro indica que una camioneta de equipaje del vuelo KM180 fue codificada en la estación 206 de la zona V3 entre las 13.04 y las 13.10 horas. Se indicó que la hora en que concluyó la codificación podría ser las 13.16, pero el Sr. Schreiner prefirió la anotación 13.10, que coincide con lo que figura en el documento. También hay una prueba documental (prueba 1062) de que el avión utilizado para el vuelo PA103A llegó de Viena (como vuelo PA124) y fue colocado en la posición 44, del que salió con destino a Londres a las 16.53 horas.

[30] La Sra. Bogomira Erac, programadora informática empleada en el aeropuerto, estaba de servicio el 21 de diciembre de 1988. Se enteró de la pérdida del vuelo PA103 ese día por la tarde y cayó en la cuenta de que el vuelo PA103A había salido durante su turno de servicio. Le interesó averiguar la cantidad de equipaje que fue en el vuelo de Francfort y la mañana siguiente decidió imprimir la información sobre el equipaje que se mantenía en la computadora por si contenía información útil. No pudo identificar en una primera lectura dicha información, pero guardó la hoja que había imprimido, la cual se entregó más tarde a los investigadores. El listado impreso es la prueba 1060, e incluye la siguiente anotación:

<i>Número de contenedor</i>	<i>Número de vuelo</i>	<i>Número de mostrador</i>	<i>Hora salida almacén</i>	<i>Hora en puerta</i>
B8849	F1042	S0009+Z1307	TO HS33+Z1517	B044+Z1523

En el documento no figuran los encabezamientos de las columnas y los indicados más arriba proceden del testimonio sobre la interpretación de la hoja impresa, con arreglo a los códigos que se utilizaban entonces. Por consiguiente, en el documento se indica que se codificó una pieza en la estación 206 a las 13.07 que se transfirió y entregó en la puerta correspondiente para ser cargada a bordo del vuelo PA103A.

[31] Del conjunto de pruebas documentales se deduce que una pieza que llegó en el vuelo KM180 se transfirió y se dejó en el vuelo PA103A. Las pruebas recabadas en relación con el vuelo KM180 mostraron que no había pasajeros que tuvieran reserva para seguir vuelo desde Francfort a Londres o a los Estados Unidos y que todos los pasajeros del vuelo KM180 recogieron todo el equipaje en sus destinos. La documentación de Malta correspondiente al vuelo KM180 no registra que se transportara ningún equipaje no acompañado. La defensa alegó que no había pruebas de que el equipaje que se envió a la puerta de embarque se llegara a cargar en el avión, ni había constancia del número de piezas que se cargaron. Sin embargo, se contaba con el testimonio del Sr. Kasteleiner en el sentido de que se podía deducir de los documentos que en la puerta de embarque no quedó ningún equipaje y que se podía

suponer que todas las piezas enviadas ahí fueron cargadas. Por consiguiente, del registro documental se deduce claramente que una maleta no identificada y no acompañada viajó en el vuelo KM180 desde el aeropuerto de Luqa a Francfort donde fue cargada en el vuelo PA103A.

[32] La defensa alegó que por una serie de motivos no se podía sacar esa conclusión, al menos con seguridad. En primer lugar, se alegó que había un margen de error porque la hora indicada en la computadora podía diferir de la hora real y porque la hora anotada por los operadores podía ser inexacta, bien porque el reloj consultado no tuviera la hora exacta o porque las anotaciones no las hicieran correctamente. Además, se sugirió que para los operadores no sería tan importante indicar el lugar de procedencia de la pieza como asegurarse de que fuera al vuelo correcto, y que los operadores podrían estar interesados en sugerir que estuvieron muy ocupados y que la exactitud de los registros no les parecía importante. También se señaló que la persona que hizo la anotación fundamental en la prueba 1061 no fue llamada a declarar aunque su nombre figuraba en la lista de testigos de la acusación y que esa ausencia no tenía explicación. El Tribunal reconoce que cabe un margen de error, pero el hecho es que la computadora se ponía en hora al comienzo de cada día (aunque no se indicó a qué hora exactamente) y que había interés en llevar la hora exacta, ya que uno de los fines de llevar un registro era poder localizar los envíos de equipajes en el sistema. Se trata de registros que se mantenían como parte del funcionamiento cotidiano del aeropuerto y cabe aceptar, falta de algún motivo, que se dude de su exactitud. También se alegó que una ligerísima diferencia en la hora registrada podía llevar a la acusación a sacar una conclusión equivocada, sobre todo porque podía haber errores cuyo efecto fuera acumulativo. Esto también es cierto, pero el asunto del que se sospecha quedó registrado como si se hubiera codificado en el punto medio de la hora atribuida al equipaje procedente del vuelo KM180, por lo que la posible relevancia de esos errores queda reducida.

[33] Otra cuestión planteada por la defensa fue que los propios registros mostraban errores, lo que demostraba que no se podían confiar en ellos. Los abogados de la defensa se refirieron a dos cuestiones en particular. La primera se refirió a las anotaciones relativas al equipaje interlíneas que llegó a la zona V3 entre las 12.21 y las 12.37 horas del 21 de diciembre de 1988. Está registrado que cuatro cajas de equipaje llegaron del vuelo LH669, un vuelo de Lufthansa procedente de Damasco. En las hojas de trabajo de la prueba 1061 se registra que una caja y media procedente de ese vuelo fueron codificadas en la estación 202 entre las 12.58 y las 13.07 y otra fue codificada en la estación 207 entre las 13.03 y las 13.09. No hay ningún otro registro de codificación de equipaje procedente de ese vuelo, por lo que según los registros queda una caja y media sin controlar. A la vista de la sincronización, se alegó que cabía la posibilidad de que el equipaje procedente del vuelo LH669 se procesara al mismo tiempo que el equipaje del vuelo KM180 y que la maleta sospechosa podía haber procedido del vuelo de Damasco. No obstante, el testigo Joachim Koscha se refirió a las notas que figuraban en los registros en que se indicaba que las camionetas de equipaje procedentes de ese vuelo se llevaron al control de aduanas, como sucedía de vez en cuando, y declaró que las camionetas que se llevaban a aduanas podían volver a cargarse de otra forma y de ahí la discrepancia. También se mencionó una serie de otros casos en que los registros mostraban pequeñas discrepancias entre la hora de entrada y de salida anotada para codificar envíos determinados, lo que puede indicar que se pudo registrar equipaje procedente de más de un vuelo en

la misma estación al mismo tiempo. También se mencionó otra pieza de la prueba 1060. En este caso, la anotación es la siguiente:

<i>Número de contenedor</i>	<i>Número de vuelo</i>	<i>Número de mostrador</i>	<i>Hora salida almacén</i>	<i>Hora en puerta</i>
B5620	F1042	S0074+Z1544	HV20+Z1546	B044+Z1549

Si se interpreta del mismo modo que las anotaciones mencionadas anteriormente, se indica que una pieza codificada en la estación de la zona HM a las 15.44 horas el 21 de diciembre también se envió al vuelo PA103A y la referencia a los registros de los codificadores indican que el equipaje del vuelo LH1071 procedente de Varsovia se estaba codificando en esa estación en ese momento. Se estableció que ningún pasajero de ese vuelo pasó al vuelo PA103A, por lo que los registros parecen indicar que hubo otra maleta no acompañada en ese vuelo. Además, se indicó que los registros y otras pruebas indicaban, o podían indicar, que en el vuelo PA103A se transportaron más piezas de equipaje además de las que figuraban en la lista de la prueba 1060. El número total de piezas que figuran en la lista de la prueba 1060 es 111, pero en la prueba 199, que es una relación impresa de la lista de pasajeros del vuelo PA103A, se indica que se facturó un total de 118 piezas. Además, el Sr. O'Neill se refirió a 21 piezas de equipaje en línea que llegaron en un vuelo procedente de Berlín y se sugirió por consiguiente que había más piezas además de las que figuraban en los documentos. La prueba 199 no fue estudiada con demasiado detalle en el testimonio y la diferencia de cifras no se examinó. No obstante, se puede observar que 21 de las piezas de la lista de pasajeros figuran marcadas con las letras TXL y durante el turno de preguntas relativas a una de esas piezas en relación con otra cuestión Monika Diegmüller leyó esas letras como si la pieza procediera del aeropuerto de Tegel de Berlín. Parece probable, por consiguiente, que las 21 piezas a que se refirió el Sr. O'Neill estuvieran incluidas en las 118 de la lista de pasajeros. La diferencia restante puede deberse a la llegada tardía de equipaje que, según parte del testimonio, podía no haber pasado por el sistema automatizado.

[34] Según otras observaciones sobre el funcionamiento del sistema se indicó que a veces podía darse el caso de que un codificador ayudara a otro de forma espontánea, lo que podía dar lugar a registros inexactos. También hubo testimonios de la forma en que se procesaban las maletas que se encontraban en el lugar equivocado, que podía tener el mismo resultado. A ese respecto, se hizo hincapié en el testimonio de Lawrence Whittaker, agente especial del FBI que se encontraba presente cuando se llevó a cabo la investigación en la zona V3 y que vio cómo una persona, según él vestido como corresponde para esa zona, trajo una maleta a una estación de codificación y la codificó para meterla en el sistema, pero no vio que se llevara registro. El Sr. Whittaker no estaba totalmente seguro de que no se llevara un registro. Aparte de señalar la posibilidad de que hubiera errores en los registros, la defensa señaló el hecho de que en los registros figuraba un envío de equipaje interlíneas para el vuelo PA103A que se llevó a la máquina de rayos X y se examinó antes de la carga. Si la teoría de la acusación es correcta, el envío podría haber contenido la pieza sospechosa procedente del vuelo KM180. Se alegó que la máquina de rayos X habría detectado con toda probabilidad cualquier mecanismo explosivo que estuviera metido en una maleta, sobre todo porque el personal de Francfort estaba en alerta para detectar mecanismos explosivos escondidos en radiocasetes. Una de esas advertencias fue emitida después de la Operación Hojas de Otoño de octubre de 1988. Otra, más

restringida, fue emitida porque se había advertido de la posibilidad de que una mujer procedente de Helsinki intentara introducir un artefacto a bordo de un avión. Se alegó que un examen de ese tipo habría revelado la presencia del radiocasete y su contenido, sobre todo por que había una advertencia de la posible presencia de mecanismos explosivos ocultos en equipos de radio. El encargado de la máquina de rayos X, Kurt Maier, no pudo prestar testimonio por encontrarse enfermo, pero se hizo referencia a las declaraciones que prestó a los investigadores, de las que se desprendía que había pasado por rayos X el envío en cuestión. Una de las declaraciones fue tomada por Naomi Saunders, una de las investigadoras de la FAA y otra por Hans Fuhl del BKA. En ambas declaraciones, el Sr. Maier explicó que la capacitación que recibió en el manejo de la máquina fue limitada, pero indicó que con la práctica aprendió a distinguir varios tipos de equipo electrónico y que distinguía si tenían explosivos por su aspecto. En ninguna de las declaraciones se intentó averiguar directamente si el Sr. Maier sabía detectar explosivos escondidos en un radiocasete y en caso afirmativo, cómo lo haría. Lo único que declaró fue que el método para examinar equipo electrónico era ver si presentaba un aspecto normal, por ejemplo, si tenía un enchufe. En otros testimonios, no obstante, en particular el prestado por el testigo Oliver Koch, el entonces director de trabajadores en prácticas de Alert, se reconoce que el nivel de capacitación que recibían los empleados de Alert era deficiente. Esa también fue la opinión de los investigadores de la FAA que visitaron Francfort en 1989. La descripción del Sr. Maier de lo que se fijaba no indica que hubiera admitido que podía detectar explosivos escondidos en un radiocasete. No había testimonio de ningún experto sobre la facilidad o la dificultad de detectar tales mecanismos ocultos. El examen de rayos X es uno de los factores que es necesario tener en cuenta pero es sólo uno de los factores que hay que considerar junto con los demás.

[35] Las pruebas relativas a lo que pasó en el aeropuerto de Francfort, aunque son de vital importancia, sólo son parte de las pruebas del caso y tienen que examinarse junto con las demás pruebas antes de llegar a una conclusión sobre la procedencia de la maleta primaria y la forma en que llegó al vuelo PA103. No obstante, puede afirmarse llegado este punto que si las pruebas de Francfort se consideran por sí solas y sin referencia a cualquier otra prueba, no nos parece que ninguna de las cuestiones planteadas por la defensa plantee dudas sobre la conclusión que se saca de los documentos y otras pruebas en el sentido de que una maleta no acompañada procedente del vuelo KM180 fue transferida al vuelo PA103A y cargada en el avión.

[36] El aeropuerto de Luqa era bastante pequeño. En las pruebas no se indicó el número exacto de mostradores de facturación, pero en las fotografías de la prueba 871 se observa que no eran muchos. Detrás de los mostradores de facturación estaba la cinta transportadora y detrás de ésta, una pared que separaba la zona de facturación de la zona de pistas. Detrás de los mostradores de facturación había tres puertas de cristal que separaban la zona del público de las pistas, aunque se mantenían cerradas. Había otras puertas entre la zona de pistas y la zona abierta, pero estaban vigiladas por personal militar, que también se ocupaban de la seguridad de otras entradas a las zonas de pistas del aeropuerto. En la cinta transportadora pasaban las piezas de equipaje detrás de los mostradores de facturación y a través de una trampilla hacia la zona de equipaje en pista. La trampilla también estaba vigilada por personal militar y la zona de equipajes contaba con la presencia de funcionarios de aduanas. La zona de equipajes era de tamaño reducido. A medida que las piezas de equipaje pasaban por la cinta transportadora, el personal militar las revisaba con un

detector de explosivos. El mecanismo podía detectar la presencia de diversos explosivos pero generalmente no podía detectar el Semtex, aunque en determinadas circunstancias podía detectar uno de sus componentes. El único acceso a la zona de control desde la zona de facturación era por la trampilla o por otra puerta sometida a vigilancia.

[37] El personal de tierra de Air Malta se encargaba de los vuelos de todas las aerolíneas que salían de Luqa. Por consiguiente, los mostradores de facturación de todos los vuelos tenían personal de Air Malta. En el aeropuerto también había gerentes locales y otro personal de otras aerolíneas. Algunas de éstas insistían en que se utilizaran sus propias etiquetas de equipaje, pero las etiquetas de Air Malta podían utilizarse para los vuelos de otras aerolíneas en algunos casos. Las etiquetas de Air Malta se trataban como artículo de seguridad, independientemente del uso que se hiciera de ellas. Se mantenían en un almacén y se entregaban a los agentes de facturación cuando estaba previsto que comenzara la facturación de un vuelo. El mismo procedimiento se seguía con las etiquetas interlíneas. Todas las etiquetas sobrantes se devolvían al supervisor después de concluir la facturación.

[38] El aeropuerto de Luqa contaba con un sistema de seguridad relativamente minucioso. Todas las piezas de equipaje facturadas se registraban en la computadora del aeropuerto y además se señalaban en el billete del pasajero. Una vez que el equipaje había pasado el detector de explosivos, era colocado en un carrito en la zona de los equipajes a la espera de que el vuelo estuviera listo para la carga. Cuando el vuelo estaba listo, el equipaje se retiraba y se cargaba, y el jefe de los cargadores tenía la obligación de contar los artículos colocados a bordo. El despachador de la rampa —el oficial del aeropuerto asignado a la pista responsable de la salida del vuelo— estaba en contacto por radioteléfono con la oficina de control del cargamento. La oficina de control del cargamento tenía acceso a la computadora y, una vez que el vuelo se había cerrado, notificaba al despachador de la rampa el número de piezas facturadas. El despachador de la rampa también era informado por el jefe de los cargadores del número de piezas que habían sido cargadas y, de haber discrepancias tenía que tomar medidas para resolverlas. Las medidas podían consistir en un control de los resguardos sobre los billetes, un control ante por lo menos uno de los agentes encargados de la facturación o, como último recurso, una comprobación física, descargando el equipaje y pidiendo a los pasajeros que identificaran sus propias maletas. Los bultos de vuelos interlínea se incluían en el total dado a conocer al control del cargamento, al igual que cualquier artículo cargado en el último momento. La acusación sugirió que en una época podía haberse seguido la práctica de permitir que el avión partiera pese a haber alguna discrepancia, si ésta era de menos de cinco piezas, pero los documentos a los que se refirió la acusación no sirvieron para sostener que ésta fuera la práctica habitual, y la sugerencia fue firmemente refutada por Air Malta y por testigos que se hallaban en el aeropuerto. Además del procedimiento de comprobación de equipajes, se realizaba un triple recuento del número de pasajeros que embarcaban en los vuelos de salida, es decir, se contaban las tarjetas de embarque, los oficiales de inmigración contaban el número de tarjetas de inmigración entregadas, y la tripulación hacía un recuento del número de personas a bordo. A la vista de esto, parece que estas medidas hacen difícil en extremo que en un vuelo de salida de Luqa pueda embarcarse un bulto sin acompañar y sin identificar. Se indicó que había ocasiones, en particular cuando se estaba facturando un vuelo de LAA, en que en los mostradores de facturación había una situación de hacinamiento y caótica debido a que se presentaban a los mostradores numerosos

bultos diferentes y poco comunes, y porque las colas no estaban bien ordenadas. Por consiguiente, se sugirió que en una ocasión así podría haberse deslizado un bulto a la cinta de transporte detrás de los mostradores sin que nadie se diera cuenta de ello. De nuevo, se tomó declaración sobre si, en circunstancias tales, representantes de las aerolíneas, como el segundo acusado podían, ayudar a determinados pasajeros a que les diera un trato especial en los mostradores de facturación y de inmigración, colocando piezas de equipaje en las cintas de transporte. Declararon en este sentido Dennis Burke y Nicholas Ciarlo, que trabajaban como agentes de viaje en el aeropuerto, pero nada de lo que dijeron fue más allá de sugerir que podría haberse colocado un bulto en la cinta de transporte, desde donde habría ido al control de explosivos y a la zona de los equipajes, pero no habría podido escapar al sistema de comprobación de equipajes. Los oficiales responsables en el aeropuerto, en particular Wilfred Borg, el administrador general de Air Malta para las operaciones terrestres en aquel momento, declararon que era imposible o improbable que se pudiera introducir inadvertidamente una bolsa en los mostradores de facturación o en la zona de los equipajes, o por conducto de los cargadores, en vista de las restricciones a la entrada en las zonas en que tenían lugar las operaciones y de la presencia en ellas de personal de Air Malta, los servicios de aduanas y el ejército. El Sr. Borg llegó a admitir que podría no ser imposible introducir un bulto inadvertidamente, pero también dijo que muy otra era la cuestión de que ello fuera probable.

[39] Por lo que respecta al vuelo mismo, la facturación para el vuelo KM180 se abrió a las 8.15 y se cerró a las 9.15 horas. Durante este período o parte de él también hubo otras dos facturaciones: el vuelo KM220 estuvo facturando entre las 8.35 y las 9.30 horas, y un vuelo de LAA, el LN147, entre las 8.50 y las 9.50 horas. Los registros relativos al vuelo KM180, de 21 de diciembre de 1988, no muestran discrepancias en el equipaje. El libro de vuelo (prueba 930) muestra que se cargaron 55 piezas, correspondientes a las 55 del plan de carga. Se tomaron numerosos testimonios en relación con el número de artículos registrados en los talones de los billetes para el vuelo, y especialmente con respecto al número de las piezas facturadas por un equipo alemán de televisión que viajaba en ese vuelo. No nos parece necesario examinar en detalle esos testimonios. Una discrepancia podría haber enmascarado la presencia de una pieza adicional, pero los testimonios presentados en cuanto a si hubo o no una discrepancia no son concluyentes y, en cualquier caso es difícil suponer que una persona que quisiera introducir una bomba en el sistema interlínea fuera a fiarse de que se diera esa casualidad. Por consiguiente, si la bolsa no acompañada partió de Luqa, no se ha determinado el método que se siguió para introducirla, y la acusación admitió que no podía señalar una ruta específica que hubiera seguido la maleta primaria. La defensa señaló que ni el jefe de los cargadores ni otros miembros del equipo de cargamento habían sido llamados a declarar y que, en ausencia de éstos, la acusación no podía pedir al Tribunal que llegase a conclusiones que le eran adversas. La falta de explicación del método que pudo seguirse para colocar la maleta primaria a bordo del vuelo KM180 constituye una dificultad grave para la acusación y ha de considerarse conjuntamente con el resto de las pruebas circunstanciales en este caso.

[40] Pasamos ahora a considerar las pruebas para determinar la participación de alguno de los acusados o de ambos.

[41] En cuanto al primer acusado, hay tres importantes testigos: Abdul Majid, Edwin Bollier y Tony Gauci.

[42] Abdul Majid ingresó en 1984 en la Organización de Seguridad de la Jamahiriya (OSJ), posteriormente llamada Organización de Seguridad Exterior (OSE). Inicialmente estuvo empleado en el departamento de mantenimiento de vehículos durante unos 18 meses. En diciembre de 1985 fue nombrado ayudante del administrador de estacionamiento de LAA en el aeropuerto de Luqa. Este puesto solía estar ocupado por un miembro de la OSJ. El testigo habló de la organización de la OSJ en 1985. En particular, dijo que el director de la sección de seguridad central era Ezzadin Hinshiri, que el jefe de la sección de operaciones era Said Rashid, el jefe de las operaciones especiales en el departamento de operaciones era Nassr Ashur, y el jefe de la sección de seguridad de las aerolíneas era el primer acusado hasta enero de 1987, cuando fue trasladado al instituto de estudios estratégicos. El segundo acusado fue administrador de estacionamiento de LAA en Luqa desde 1985 hasta aproximadamente octubre de 1988. Aunque Abdul Majid no era sino un miembro de poca importancia de la OSJ, el Tribunal está dispuesto a admitir que conocía la jerarquía y que su declaración sobre estas cuestiones es admisible. En agosto de 1988 se puso en contacto con la Embajada de los Estados Unidos en Malta e indicó estar dispuesto a proporcionarles información. Declaró que desaprobaba las actividades terroristas libias, aunque para él la última gota había sido que se le había llamado a Trípoli en relación con un incidente protagonizado en el aeropuerto por una mujer egipcia. Dijo que a esas alturas lo que quería era ir a América, pero que había aceptado mantenerse en su puesto para dar información a los americanos sobre actividades terroristas. A partir de entonces, se había reunido periódicamente, a intervalos de aproximadamente un mes, con agentes de la CIA. Al cabo de un tiempo, en 1990, regresó a Libia cuando los americanos dejaron de hacerle pagos. Sin embargo, en julio de 1991 salió finalmente de Libia con destino a Malta, donde fue aceptado a bordo de un barco de la marina de los Estados Unidos. A lo largo de un período de alrededor de tres semanas fue interrogado por miembros del Departamento de Justicia de los Estados Unidos, a quienes proporcionó determinada información. Desde entonces ha residido en América amparado por un programa de protección de testigos. Durante el período que pasó en Malta cuando mantenía reuniones con la CIA, los agentes encargados de él transmitían por cable a su sede la información que les proporcionaba. En estos cables también se trataban las medidas financieras. La información que proporcionó durante ese período al parecer no fue de gran valor, puesto que se limitaba principalmente a las idas y venidas de diversas personas a través de Luqa. El Tribunal no considera necesario entrar en mucho detalle sobre sus conversaciones con la CIA en Malta. Lo que, a juicio del Tribunal, se puso claramente de manifiesto en sus declaraciones es que desde el comienzo tenía la intención de dar una falsa impresión de su importancia en el ámbito de la OSJ, con la esperanza de convencer a la CIA de que era una persona valiosa para ellos que en el futuro podría proporcionar importante información. Por consiguiente, inicialmente dijo que cuando ingresó en la OSJ estaba en la sección de archivos secretos, cuando en realidad trabajaba en el mantenimiento de vehículos; alegó ser pariente del Rey Idris, aunque no lo era; dijo tener una larga amistad con Ezzadin Hinshiri y Said Rashid, y conocer a Abdullah Senussi, el jefe de la administración de operaciones. El Tribunal está convencido de que, en el mejor de los casos, estas afirmaciones eran serias exageraciones y, en el peor, sencillamente falsas. También opina que, cualesquiera que fueran sus motivos iniciales para desertar, el mantenimiento de su relación con las autoridades americanas estuvo motivado en gran medida por consideraciones financieras. Además de recibir un sueldo mensual, inicialmente de 1.000 dólares que fueron aumentados a 1.500 dólares, convenció a la CIA de que le pagara

una cirugía ficticia en un brazo a fin de evitarle el riesgo de que se le hiciera cumplir el servicio militar en Libia, e intentó convencerles de que le financiaran un negocio de alquiler de automóviles que en un momento dado dijo quería establecer en Malta. La información proporcionada por un informante pagado siempre está abierta a la crítica de que puede ser inventada para justificar el pago y, a juicio del Tribunal, en este caso esta crítica está más justificada de lo habitual. Es en este contexto que el Tribunal pasa a considerar determinados aspectos de su declaración, en la que la acusación trató de fundarse.

[43] En una de sus primeras reuniones con la CIA, en octubre de 1988, se le preguntó si sabía algo sobre armas en Malta. Dijo que sabía que en la oficina de LAA habían estado almacenados durante meses 8 kilos de explosivos. Creía que habían sido introducidos en algún momento de 1985, cuando Abd Al Baset Megrahi se encontraba en Malta. No estaban en una caja fuerte, sencillamente en un cajón del escritorio con llave. Se le había pedido ayuda para trasladarlos al despacho de la Oficina Popular Libia. En otra declaración hecha poco después indicó que habían permanecido en la oficina de Valletta. En julio de 1991, añadió la información de que el segundo acusado era el encargado de custodiar estos explosivos, con lo que por primera vez se mencionó al segundo acusado en relación con este asunto. Añadió además que era el segundo acusado quien le había dicho que el primer acusado era el que había llevado los explosivos. Por último, dijo que en algún momento el primer acusado le ordenó que “cuidara” al segundo acusado, y que asumiera el control de los explosivos cuando el segundo acusado abandonó su puesto como administrador del estacionamiento. Está muy claro que los detalles de esta historia sólo aparecieron aproximadamente dos años y medio después del relato inicial y que contenían varias incoherencias con el primer relato. También es muy significativo que los detalles sólo aparecieron en el momento en que tuvo claro que a menos que proporcionara información útil corría el riesgo de ser devuelto a Malta. Incluso considerándola con la mayor benevolencia, toda esta historia parece improbable, y a la vista de lo tardío de la aparición de los detalles el Tribunal no puede dar credibilidad a este relato. Esto fue lo único de importancia declarado a la CIA por Abdul Majid antes del 21 de diciembre de 1988. Otra cuestión en la que se fundó la acusación fue que en julio de 1991 Abdul Majid dijo a los investigadores que había visto al primer acusado y al segundo acusado llegar a Luqa en el vuelo procedente de Trípoli en algún momento entre octubre y diciembre de 1988. Esta declaración relativamente inocua fue ampliada gradualmente hasta que, cuando presentó testimonio, dijo que los vio en el carrusel del equipaje, que el segundo acusado retiraba una maleta tipo Samsonite de color marrón con la que pasó la aduana, que a continuación él mismo se reunió con los dos acusados, a quienes acompañaban otras dos personas, una de las cuales le fue presentada por el primer acusado como Abougela Masoud, técnico, que Vincent Vassallo (socio del segundo acusado) también estaba presente, tras haber llegado en el coche nuevo del segundo acusado, y que a continuación todos ellos se marcharon en el coche. Dado que según otros testimonios la fecha de entrega del coche del segundo acusado fue el 14 de diciembre de 1988, se deduce que si la historia de Abdul Majid es cierta, este incidente debió de haber tenido lugar el 20 de diciembre. Sostuvo que en su momento había hablado a sus contactos de la CIA sobre este incidente. Los cables correspondientes a este período no revelan mención alguna de este incidente, y la acusación no hizo intento alguno de apoyar la sugerencia de que el incidente se había mencionado antes de julio de 1991. Si se hubiera mencionado, habría sido totalmente inexplicable que la CIA no se hubiera dado cuenta de la importancia de la información y no hubiera informado al respecto.

Además, al presentar testimonio, el Sr. Vassallo dijo que el 20 de diciembre no estuvo en el aeropuerto, y que de hecho los dos acusados fueron a su casa esa tarde. Por consiguiente, el Tribunal no puede admitir la veracidad de esta tardía declaración de Abdul Majid. Un tercer aspecto en el que se basó la acusación fue lo dicho por Abdul Majid de una conversación que tuvo lugar en 1986 con Said Rashid, en la que este último preguntó si sería posible meter en un avión británico una bolsa no acompañada. Abdul Majid dijo que lo investigaría, y preguntó a su ayudante Ahmed Salah, al parecer también oficial de la OSJ, si podía hacerse. Ahmed Salah informó posteriormente de que se podía hacer, y Abdul Majid escribió un informe en ese sentido a Said Rashid, enviando el informe por conducto de su superior, el primer acusado. Dijo que el primer acusado visitó Malta posteriormente y que se habló de esta cuestión, y que durante la conversación el primer acusado dijo: “no hay que apresurarse”. En su testimonio aceptó que nunca había informado de esto a la CIA, ni siquiera cuando se le preguntó si sabía algo acerca de la posibilidad de que la bomba que estalló en el vuelo PA103 hubiera sido enviada desde Luqa. Dijo que no había informado al respecto por razones de seguridad personal. Una vez más, el Tribunal no puede admitir esta historia cuando la información fue proporcionada tan tardíamente. Resumiendo la cuestión, el Tribunal no puede admitir a Abdul Majid como testigo creíble y fidedigno en cuestión alguna excepto en su descripción de la organización de la OSJ y el personal que participaba en ella.

[44] La siguiente cuestión de importancia es la relativa a los temporizadores MST-13. Los testimonios a este respecto fueron presentados fundamentalmente por Edwin Bollier, Erwin Meister, Ulrich Lumpert y quienes suministraron los componentes de la placa de circuito impreso de los temporizadores desde Thuring AG, en Zurich. MEBO AG fue fundada a principios del decenio de 1970 por Edwin Bollier y Erwin Meister. En 1985 tenía sus oficinas en el Hotel Novapark (ahora Hotel Continental), en Zurich. Para entonces había suministrado durante varios años equipo eléctrico, electrónico y de vigilancia. En ese momento, según el Sr. Bollier, su principal cliente era el Gobierno libio y en particular la seguridad militar libia, y en relación con ese negocio visitaba Libia con frecuencia. El Sr. Lumpert estaba empleado por la empresa como ingeniero, y en calidad de tal participaba en el diseño y la fabricación de este tipo de equipo.

[45] El Tribunal ha evaluado atentamente el testimonio de estos tres testigos sobre las actividades de MEBO, y en particular la relativa a los temporizadores MST-13 fabricados por la empresa. Los tres, y en particular el Sr. Bollier, resultaron ser testigos poco fidedignos. Anteriores declaraciones que habían hecho a la policía y a las autoridades judiciales eran contradictorias entre sí en ocasiones, así como con el testimonio que presentaron ante el Tribunal. En algunas ocasiones, en particular en el caso del Sr. Bollier, su testimonio se contradijo en distintos momentos.

[46] El Sr. Bollier declaró que una persona llamada Badri Hassan se presentó en las oficinas de MEBO de Zurich a fines de noviembre o principios de diciembre de 1988 y pidió a la empresa que le suministrara 40 temporizadores MST-13 para el ejército libio. El Sr. Bollier preguntó al Sr. Lumpert si había suficiente material disponible para fabricar ese número de temporizadores. Declaró que el Sr. Lumpert le informó de que no lo había y, por consiguiente, dado que el ejército libio necesitaba los temporizadores con urgencia, el Sr. Bollier compró temporizadores en el mercado. El 5 de diciembre de 1988 compró 16 temporizadores Olympus y el resto, 24 temporizadores, los compró el 15 de diciembre de 1988. El 16 de diciembre de 1988 reservó su vuelo de ida y vuelta de Zurich a Trípoli. El 18 de diciembre de 1988

voló a Trípoli, llevando consigo los temporizadores. Esperaba entregárselos personalmente a Ezzadin Hinshiri el día de su llegada. En vez de ello, ese día fue conducido a la oficina de Hinshiri y dejó allí los temporizadores. Al día siguiente se reunió con Ezzadin Hinshiri en su oficina, aproximadamente a las 10.00 horas. Hinshiri dijo que quería temporizadores MST-13 y que los temporizadores Olympus eran demasiado caros. Sin embargo, se quedó con los temporizadores e indicó al Sr. Bollier que se dirigiera a la oficina del primer acusado en la tarde de ese mismo día para que se los pagara. Desde aproximadamente las 18.00 horas y durante alrededor de dos horas, el Sr. Bollier estuvo en esa oficina. Aunque no vio al primer acusado, vio a Nassr Ashur en una reunión. El 20 de diciembre de 1988 volvió a ver a Ezzadin Hinshiri, quien repitió su opinión de que los temporizadores eran demasiado caros, aunque deseaba conservarlos y pagarlos posteriormente. Sin embargo, el Sr. Bollier se llevó los temporizadores y salió de Trípoli más tarde, ese mismo día, en vuelo directo a Zurich en vez de vía Malta (como tenía previsto), donde habría tenido que pasar la noche. La acusación sostuvo que la visita del Sr. Bollier a Trípoli y en particular su visita a la oficina del primer acusado y la presencia en ella de Nassr Ashur suponía una prueba más en el caso contra el primer acusado. Aunque el Tribunal admite que el Sr. Bollier visitó Trípoli entre el 18 y el 20 de diciembre con objeto de vender temporizadores al ejército libio, porque este hecho está respaldado en lo fundamental por pruebas documentales y no fue refutado durante la presentación de testimonios, el Tribunal no puede inferir de ello las conclusiones a que llegó la acusación a partir de esta prueba. A su regreso a Zurich, el Sr. Bollier dijo haber descubierto que uno de los temporizadores había sido ajustado en una hora y un día de la semana que coincidían con el momento en que se produjo una explosión a bordo del vuelo PA103. Se lo mostró al Sr. Meister, que estuvo de acuerdo en que vio una hora e incluso una fecha pertinentes. El Tribunal no admite el testimonio de ninguno de estos dos testigos sobre este presunto descubrimiento. Se determinó, y el Sr. Meister se vio obligado a admitirlo, que el temporizador Olympus no podía mostrar una fecha. Además, el testimonio de ambos testigos acerca de lo que pretendían haber visto y las circunstancias en que decían haber hecho el descubrimiento eran tan incoherentes que el Tribunal no puede admitir parte alguna de ese testimonio.

[47] De manera similar, el Tribunal rechaza el testimonio del Sr. Bollier según el cual el 30 de diciembre de 1988, a la salida de su oficina de Zurich, conoció a un misterioso extranjero al que el Sr. Bollier creyó miembro de los servicios de seguridad (aunque no especificó de qué país), que parecía saber mucho sobre su reciente visita a Trípoli y que le instó a comprar una máquina de escribir con teclado español para mecanografiar una carta que debía enviarse a la CIA culpando a dos muy conocidas personalidades libias de la explosión del vuelo PA103. (De hecho, el Sr. Bollier mecanografió esa carta falsa en una máquina de escribir con teclado español, y la entregó a la Embajada de los Estados Unidos en Viena a principios de enero de 1989, de paso hacia Alemania oriental.) A juicio del Tribunal, este relato del Sr. Bollier pertenece al reino de la ficción, y dentro de él al género de las novelas de suspense y espionaje. A la misma categoría pertenece asimismo, la declaración hecha por el Sr. Bollier en su testimonio de que una empresa de Florida fabricaba falsos temporizadores MST-13 siguiendo instrucciones de la CIA.

[48] Pese a haber sido interrogado por un magistrado suizo y por oficiales de la policía en varias ocasiones antes de octubre de 1993, solamente entonces admitió el Sr. Bollier que MEBO había suministrado temporizadores MST-13 a la Stasi (el Servicio de Inteligencia de Alemania oriental). En esa ocasión dijo que a fines del

verano de 1985 había llevado dos prototipos a las oficinas de la Stasi en Berlín oriental, donde los había entregado. Durante el interrogatorio admitió que en una entrevista policial realizada el 26 de enero de 1994 había dicho que a fines de 1993 había encontrado en el cajón de su escritorio, en Zurich, una factura de fecha 18 de septiembre de 1985 que indicaba que en 1985 habían sido entregados a la Stasi siete temporizadores MST-13. Al reconocer que se trataba de la factura original y no, como cabría esperar, de una copia, el Sr. Bollier intentó justificar su presencia en el cajón diciendo que la había puesto ahí “el servicio secreto”. En cualquier caso, dijo que era un ejemplo típico del tipo de documento falso que llevaba consigo en sus viajes de negocios para pasar la aduana. Esta fue la primera vez que el Sr. Bollier mencionó que se había hecho a la Stasi una entrega de otros cinco temporizadores. El Tribunal no admite que la factura que el Sr. Bollier dijo haber encontrado fuera auténtica. Es más, ni siquiera parece que el Sr. Bollier intentara reconocerla como tal.

[49] Sin embargo, el Tribunal admite determinadas partes del testimonio del Sr. Bollier, a pesar de haber llegado a la conclusión de que, como testigo, en ocasiones mentía y en otras era poco fidedigno. El Tribunal ha admitido su testimonio cuando no se ha puesto en cuestión y parece haber sido aceptado, o cuando lo apoyan otras fuentes admisibles. Por ejemplo, el Tribunal admite que aproximadamente en julio de 1985, en ocasión de una visita a Trípoli, el Sr. Bollier recibió una solicitud de temporizadores electrónicos de Said Rashid o Ezzadim Hinshiri y que había mantenido contactos de negocios en relación con el Gobierno libio con Ezzadim Hinshiri desde principios del decenio de 1980. En el posible pedido se solicitaban numerosos temporizadores. El Sr. Lumpert fue informado de los requisitos por el Sr. Bollier y procedió a fabricar dos prototipos. En el testimonio hay una discrepancia entre el Sr. Bollier y el Sr. Meister por un lado y el Sr. Lumpert por otro acerca del color de las placas de circuito de estos prototipo de temporizadores. El Sr. Bollier dice que eran marrones, el Sr. Meister que eran grises o marrones, y el Sr. Lumpert que se fabricaban a partir de placas de circuito impreso de color verde suministradas por Thuring. Lo que, sin embargo, admite el Tribunal es que más tarde, durante el verano de 1985, el Sr. Bollier entregó los dos prototipos a la Stasi en Berlín, cualquiera que fuera el color de las placas. Esto concuerda con el testimonio del Sr. Wenzel, que en aquel entonces era comandante de la Stasi y con el que trataba el Sr. Bollier. No obstante, a pesar de este testimonio el Tribunal no puede excluir por completo la posibilidad de que MEBO suministrara a la Stasi más de dos temporizadores MST-13, pese a que no hay pruebas positivas de que así fuera efectivamente, ni razón para pensar que así debería haber sido. De manera similar, el Tribunal no puede excluir la posibilidad de que MEBO fabricara otros temporizadores MST-13 y se los suministrara a otras partes, pero no hay pruebas positivas de que así fuera. Igualmente, pese al testimonio del Sr. Wenzel de que después de la caída del muro de Berlín había destruido todos los temporizadores suministrados a la Stasi, el Tribunal no puede excluir la posibilidad de que algunos de los temporizadores MST-13 en manos de la Stasi escaparan a su control, aunque no hay pruebas positivas de que así fuera ni en particular de que fueran suministrados al Frente Popular de Liberación de Palestina-Comando Popular.

[50] El pedido inicial hecho a Thuring consistía en 20 placas de circuito impreso de máscara de soldadura única, es decir en un único lado. De hecho Thuring suministró 24 placas de ese tipo. En octubre de 1985, MEBO hizo a Thuring un nuevo pedido de placas de circuito impreso, pero se especificó que debían ser de soldadura doble, es decir, tener dos lados. Se encargaron 35 placas de ese tipo, pero Thuring

suministró solamente 34. Cuando en mayo de 1991 la policía escocesa visitó las instalaciones de MEBO, el Sr. Bollier entregó al inspector Williamson 11 placas de circuito impreso, tras haberle mostrado 12. Anteriormente, el 15 de noviembre de 1990, tras el interrogatorio realizado por un magistrado suizo al Sr. Bollier y al Sr. Meister, el Inspector Williamson también se llevó dos muestras de temporizadores MST-13. De todo esto se deduce claramente, por lo tanto, que por lo menos 12 de las placas de circuito encargadas a Thuring no fueron utilizadas en la fabricación de los temporizadores MST-13. De los temporizadores que se llevó el inspector Williamson, cuatro eran placas de circuito de máscara de soldadura única. De las placas de circuito de la muestra de temporizadores MST-13 que obtuvo el Inspector Williamson, uno era de máscara de soldadura única y el otro era de soldadura doble. El temporizador MST-13 que obtuvieron las autoridades de los Estados Unidos del Gobierno del Togo en septiembre u octubre de 1986 en Lomé (al que se hará referencia posteriormente) también tenía una placa de circuito de soldadura doble. Se deduce que algunas de las placas de circuito de esos temporizadores eran de soldadura única y algunas de soldadura doble, y también que no se utilizaron algunas de las placas de máscara de soldadura única suministradas por Thuring en agosto de 1985. Por consiguiente, puede que el Sr. Bollier estuviera en lo cierto cuando declaró que al pedido de Libia se respondió con el abastecimiento de temporizadores que tenían placas de circuito impreso de ambos tipos. El Tribunal también admite el testimonio del Sr. Bollier de que suministró las 20 muestras a Libia en tres tandas. En 1985 él mismo entregó cinco durante una visita a Trípoli. En el mismo año, entregó otros cinco a la Embajada de Libia en Berlín oriental. En 1986 entregó los 10 restantes personalmente en Trípoli.

[51] En septiembre u octubre de 1986, el Presidente del Togo pidió al Gobierno de los Estados Unidos que enviara representantes para inspeccionar un alijo de armas que había sido descubierto en ese país. Fueron enviados a Lomé tres oficiales del Gobierno de los Estados Unidos. Entre el equipo confiscado había dos temporizadores MEBO MST-13 que interesaron a los americanos por que parecían particularmente modernos y complejos en comparación con los demás artículos, cuyo aspecto era viejo y gastado. Se dio permiso a los americanos para que se llevaran uno de los dos temporizadores a los Estados Unidos en la valija diplomática. En junio de 1990, el Sr. Feraday acudió a la Dependencia de Explosivos de la sede del FBI en Washington, D.C. y lo examinó. En un examen preliminar, determinó que había similitudes entre la placa de circuito impreso del temporizador de Lomé y el fragmento PT/35 b). En una inspección posterior, descubrió que el temporizador de Lomé tenía una placa de circuito impreso de máscara de soldadura doble mientras que el fragmento PT/35 b) procedía de una placa de circuito de soldadura única. Además, señaló que no se habían cortado los ángulos de la placa, lo que indicaba que no podía haber sido encerrado. Se había intentado raspar las letras MEBO de la superficie de una placa de circuito más pequeña que había dentro del temporizador. La defensa del primer acusado señaló a la atención que entre el equipo confiscado había bolsas de municiones que fueron reconocidas como bolsas diseñadas de Alemania oriental. De hecho, en el equipo había, además, rifles procedentes de Alemania oriental, pero los demás artículos, a saber detonadores, un trozo de fusible, una caja de detonadores y municiones, procedían de diferentes países, a saber Bulgaria, la Unión Soviética, Francia y Alemania Occidental. La defensa también recordó al Tribunal que el Sr. Wenzel había declarado que solía retirar el nombre MEBO de los productos suministrados por el Sr. Bollier. En estas circunstancias, el Tribunal no puede excluir la posibilidad de que la fuente de por lo menos uno de los dos temporizadores

MST-13 descubiertos en el Togo fuera Alemania oriental, pero desde cualquier punto de vista había diferencias materiales entre estos temporizadores y el utilizado para desencadenar la explosión en el vuelo PA103.

[52] El temporizador tomado en Togo que, como ya hemos dicho, era uno de dos, resultó idéntico a los ojos del testigo Richard Sherrow al que se había descubierto en Dakar (Senegal) el 20 de febrero de 1988 en un maletín descubierto a bordo de un avión de pasajeros que había llegado al aeropuerto de esa ciudad procedente de Cotonú (Benin). En octubre de 1999 el inspector Williamson lo retiró del Ministerio de Justicia de Francia, en París, pero no fue sometido a examen forense. Por lo tanto, no se puede determinar si la placa de circuito era de máscara de soldadura única o doble. En el maletín también se encontraron nueve metros de material fusible, cuatro bloques de TNT, dos bloques de Semtex-H, nueve detonadores eléctricos, una pistola con silenciador, un cargador vacío y cinco discos para el silenciador. Tres de las personas que viajaban en el avión fueron detenidas —un senegalés llamado Ahmed Khalifa Niassé, Mansour Omran El Saber, que en aquel momento era miembro de la OSE libia, y una persona llamada Mohamed El Marzouk. No se determinó relación alguna entre cualquiera de los tres detenidos y el maletín y su contenido.

[53] El Sr. Bollier declaró que había asistido a ejercicios realizados por los militares libios en el desierto libio de Sabha que entrañaban, entre otras cosas, el uso de temporizadores MST-13 en relación con explosivos y en particular con bombas aéreas. Dijo que los temporizadores habían sido llevados por Nassr Ashur. El Sr. Bollier asistió a esos ejercicios en calidad de experto técnico. Creía que esto había sucedido en 1986 tras la entrega de la última serie de temporizadores al Gobierno de Libia, pero posteriormente, matizó su declaración diciendo que podría haber sido a mediados del otoño de 1987. Por la manera en que presentó testimonio sobre estos ejercicios, el Tribunal está convencido de que asistió a ellos, aunque no está claro cuándo tuvieron lugar ni cuál era su objetivo.

[54] El Tribunal también acepta el testimonio del Sr. Bollier, apoyado por documentación, según el cual en algún momento de 1988 MEBO alquiló una oficina en sus instalaciones de Zurich a la empresa ABH, cuyos principales accionistas eran el primer acusado y otra persona llamada Badri Hassan. Estos explicaron al Sr. Bollier que podrían estar interesados en adquirir participación en MEBO o establecer relaciones comerciales con MEBO.

[55] El tercer testigo importante es el Sr. Gauci. Ya nos hemos referido a su testimonio en relación con la venta de ropa. El Sr. Gauci señaló al primer acusado en una rueda de identificación el 13 de agosto de 1999, pronunciando las palabras que figuran en el informe de la rueda de identificación: “no es exactamente como el hombre que vi en la tienda. Lo vi hace diez años, pero el hombre que se le parece un poco exactamente es el número 5”. El número 5 en la rueda era el primer acusado. El Sr. Gauci también identificó al primer acusado en el Tribunal, con las palabras: “es el hombre de este lado. Se parece mucho a él”. Estas identificaciones se criticaron, entre otras cosas, sobre la base de que a lo largo de los años los medios de comunicación habían publicado en muchas ocasiones esas fotografías, por lo tanto, las identificaciones hechas más de 10 años después del suceso tenían poco valor. Antes de evaluar la calidad y el valor de estas identificaciones es importante repasar la historia.

[56] En su testimonio, el Sr. Gauci dijo que la fecha de la compra debía haber sido aproximadamente dos semanas antes de Navidad. Se le preguntó si podría ser más concreto teniendo en cuenta los adornos de Navidad de las calles. Inicialmente dijo:

“no podría decir exactamente, nunca me he dado cuenta de estos detalles, pero recuerdo, sí, que había luces de Navidad. Ya las habían puesto. No puedo describirlas exactamente”. En una respuesta posterior, cuando se estaba contrastando su declaración con la que había hecho anteriormente de que la venta tuvo lugar antes de que se colocaran los adornos de Navidad, dijo: “no se: no estoy seguro de lo que dije exactamente acerca de eso. Creo, sin embargo, que en esos días estaban colocando las luces”. No pudo precisar de que día de la semana se trataba. Se encontraba solo en la tienda porque su hermano estaba en casa viendo un partido de fútbol por televisión. Cuando se le preguntó acerca del tiempo, dijo: “la primera vez que vino no llovía, pero después empezó a gotear. No mucho, no llovía mucho, sólo goteaba ...”. Como ha señalado el Tribunal anteriormente, el Sr. Gauci dijo que el comprador era libio y que llevaba un traje azul. Cuando se le interrogó sobre el físico del comprador, contestó: “no soy experto en estas cosas. Me parece que no llegaba a seis pies de estatura ... no era bajo. Era de estatura normal. Había pedido una camisa de talla 16½”. Cuando se le preguntó por la edad, respondió: “ya dije antes que menos de 6 pies – menos de 60 años. No tengo experiencia sobre estaturas y edades”. También dijo que el comprador era de piel oscura. El 13 de septiembre fue a la comisaría, donde ayudó en la preparación de una foto robot (prueba 430.1) y un retrato artístico (prueba 427.1). Calificó el resultado de ambos como “muy próximo”.

[57] En el curso del contrainterrogatorio se le recordaron determinadas declaraciones que había hecho a la policía. La policía le interrogó por primera vez el 1º de septiembre de 1989. En esa fecha, además de dar a la policía información sobre la ropa, también la dio sobre las circunstancias de la venta, la fecha de ésta y la descripción del comprador. En la declaración tomada en esa fecha por el inspector Bell, el Sr. Gauci dijo que había estado solo en la tienda entre las 18.30 y las 19.00 horas, cuando entró el comprador. En la descripción del comprador que dio al inspector Bell dijo que tenía más de 6 pies de estatura, que era ancho de pecho y de cabeza grande. Era robusto, pero no gordo ni con estómago. Tenía el pelo muy negro. Estaba bien afeitado, sin pelos en la cara, y su piel era oscura. En general era bien parecido. Compró un paraguas y lo abrió al salir de la tienda porque estaba lloviendo. El Sr. Gauci dijo que no podía recordar el día de la semana, aunque creía que era un día de diario. En otra declaración hecha el 13 de septiembre dijo que el hombre tenía aproximadamente 50 años de edad.

[58] El 14 de septiembre de 1989, el Sr. Gauci fue llevado al cuartel general de policía en Floriana (Malta), donde fue interrogado por el inspector Bell y el inspector Scicluna de la policía maltesa. Le tomaron declaración y le mostraron 19 fotografías en dos tarjetas. El Sr. Gauci identificó una fotografía de un hombre en una de las tarjetas. Dijo que se parecía al hombre que había comprado la ropa, pero fue el hombre que figuraba en la fotografía que identificó era demasiado joven para ser el hombre que había comprado la ropa. Si hubiera tenido unos 20 años de edad más, habría tenido el mismo aspecto que el hombre que compró la ropa. Firmó la parte frontal de la fotografía del hombre que consideraba parecido. En su declaración dijo que el hombre de la fotografía se parecía al que entró en la tienda en los ojos, nariz, boca y en la forma de la cara. El cabello del cliente era similar, pero más corto que el del hombre de la fotografía. El inspector Bell reveló que la persona identificada por el Sr. Gauci era alguien a quien la División de Seguridad Maltesa consideraba parecido al retrato robot y al retrato artístico que se habían compuesto a partir de la descripción del Sr. Gauci. Este hombre fue identificado posteriormente como Mohammed Salem.

[59] El 26 de septiembre de 1989, el Sr. Gauci volvió al cuartel general de la policía de Malta, donde volvió a ser interrogado por los mismos oficiales de policía. Se le mostraron más fotografías y respondió que no veía en ellas al hombre al que había vendido la ropa, pero señaló una fotografía de un hombre que tenía el mismo estilo de peinado. Dijo que no era el hombre al que había vendido la ropa, dado que el hombre de la fotografía era demasiado joven. La persona que señaló, según el testimonio del inspector Bell, era una persona llamada Zhukra cuya fotografía se incluyó a sugerencia de la BKA, la fuerza de policía alemana, que sugirió que Zhukra podía parecerse a la persona que el Sr. Gauci ya había descrito.

[60] El 31 de agosto de 1990, el Sr. Gauci hizo una nueva declaración al inspector Bell y al inspector Scicluna en el cuartel general de la policía de Floriana. Se le mostró una tarjeta que contenía 12 fotografías. Las examinó y declaró que no veía entre ellas la fotografía del hombre que había comprado la ropa; dijo al inspector Bell que entre las fotografías no se encontraba la de ese hombre. Señaló una de las fotografías como la de un hombre que se le parecía en la forma de la cara y el estilo del peinado pero, dijo, no se trataba de la fotografía del hombre que había descrito. Informó al inspector Bell de que otras tres de las fotografías que se le habían mostrado eran fotografías de hombres de la edad del que él había descrito. A continuación, el inspector Bell abrió otra serie de fotografías, otras 12. El Sr. Gauci examinó cada una de ellas pero no pudo reconocer la del hombre que había comprado la ropa. El inspector Bell declaró que en la primera serie se había incluido la fotografía de un hombre llamado Marzouk y en la segunda la de un hombre llamado Saber. No obstante, no dijo cuáles eran las fotografías que representaban a esas personas.

[61] El 10 de septiembre de 1990, el Sr. Gauci regresó al cuartel general de la policía. En esa ocasión se le mostraron 39 fotografías colocadas en un álbum. Sin embargo, no identificó a persona alguna de estas fotografías, entre las que figuraba una de Abo Talb. El 6 de diciembre de 1989, al Sr. Gauci se le había mostrado una selección de fotografías entre las que figuraba una de Abo Talb, pero no identificó a nadie de entre ellas. Aproximadamente a fines de 1989 o principios de 1990, su hermano le mostró un artículo de un periódico sobre el desastre de Lockerbie. Según sus recuerdos, ilustraban el artículo las fotografías de dos personas. A través de la fotografía de los restos del avión de PanAm 103 figuraba la palabra "terrorista". En el ángulo de arriba a la derecha del artículo aparecía la fotografía de un hombre, atravesada por la misma palabra "terrorista". El Sr. Gauci creía que una de las fotografías mostraba al hombre que le había comprado la ropa. Cuando el procurador adjunto señaló al Sr. Gauci, durante su testimonio en el curso del juicio, que el hombre de la fotografía se parecía al hombre que había comprado la ropa, el Sr. Gauci respondió que se le parecía y explicó que la cara y el peinado de ese hombre se parecían a los de la persona que le había comprado la ropa. La persona así identificada era Abo Talb. En el momento en que presentó su testimonio, el 10 de septiembre de 1990, al Sr. Gauci se le habían mostrado muchas fotografías, pero en esa declaración manifestó que nunca había visto una del hombre que había comprado la ropa.

[62] El 15 de febrero de 1991, el Sr. Gauci regresó al cuartel general de la policía. Se le pidió que mirara algunas fotografías, y se puso ante sus ojos una tarjeta con 12 fotografías. Dijo lo siguiente: "Mi primera impresión fue que todas las fotografías mostraban hombres más jóvenes que el que compró la ropa. Así se lo dije al Sr. Bell. Se me pidió que mirara todas las fotografías atentamente y que procurara tener en cuenta los cambios que produce la edad. Tras hacerlo, señalé una de las fotografías". Acerca de la fotografía de la persona que había señalado, dijo

lo siguiente: “El número 8 se parece al hombre que compró la ropa. Quizás el pelo sea un poco largo. Las cejas son iguales. La nariz es la misma. Y también lo son la barbilla y la forma de la cara. El hombre de la fotografía número 8, en mi opinión, tiene unos 30 años. Quizás con por lo menos 10 años más de edad, sería como el hombre que compró la ropa. Ha pasado mucho tiempo, y todo lo que puedo decir es que el hombre de la fotografía 8 se parece al que compró la ropa, pero es más joven”. A continuación añadió: “Sólo puedo decir que de todas las fotografías que se me han mostrado, sólo el hombre que aparece en ésta, la número 8, se parece al que compró la ropa, si fuera algo mayor, aparte de la que me mostró mi hermano”. El inspector Bell le preguntó si lo que decía era cierto y si esa fotografía era la única que realmente se parecía a la del hombre que había comprado la ropa de haber sido algo mayor, aparte de la foto que le había mostrado su hermano, a lo que respondió: “Naturalmente. Tampoco tenía el pelo tan largo, su cabello no era tan abundante”. Posteriormente el inspector Bell declaró que la persona que figuraba en la fotografía 8 era el primer acusado, al parecer la misma fotografía que figuraba en el pasaporte de 1986 del primer acusado. También dijo que antes de mostrar al Sr. Gauci la tarjeta de fotografías, había ordenado que se hiciera palidecer el color de todas las demás fotografías para que adquirieran el mismo tono de la fotografía del primer acusado. Dijo que había hecho esto sencillamente por razones de justicia, porque el resto de las fotografías eran más brillantes y claras que las del primer acusado y quería que todas fueran el mismo aspecto. La defensa del primer acusado alegó que los intentos del inspector Bell para hacer que todas las fotografías parecieran de similar calidad había fracasado, pero a juicio del Tribunal esta crítica no es válida.

[63] Por último, en lo que respecta a las entrevistas con la policía, se preguntó al Sr. Gauci acerca de una visita que efectuó al Inspector Scicluna hacia fines de 1998 o principios de 1999, después de que otro comerciante le mostró una revista en la que aparecía un artículo sobre el desastre de Lockerbie. En la parte inferior de la página en la que aparecía el artículo, en el centro, había una fotografía de un hombre que llevaba anteojos. El Sr. Gauci pensó que ese hombre se parecía al que le había comprado la ropa, pero su cabello era mucho más corto y no llevaba anteojos. Mostró la fotografía del artículo al Inspector Scicluna y, según recordó el Sr. Gauci, le dijo “Bueno, dije ‘Este hombre se parece al que me compró la ropa’. Le dije algo así”. Añadió que el cabello del hombre que le había comprado la ropa era mucho más corto que el que aparecía en la fotografía y no llevaba anteojos. Se trataba de una fotografía del primero de los acusados.

[64] Durante las repreguntas, el Sr. Gauci fue remitido a una declaración que había hecho al Inspector Bell el 14 de septiembre de 1989. En esa declaración manifestó que la compra de la ropa se hizo en un día de semana cuando estaba solo en la tienda. Su hermano Paul Gauci no estaba trabajando en la tienda esa tarde en particular porque se había ido a su casa a ver un partido de fútbol por televisión. En el acta conjunta se convino en que cualquier partido de fútbol que Paul Gauci hubiera visto habría sido transmitido por la Radio Televisión Italiana el 23 de noviembre de 1988 o el 7 de diciembre de 1988. El Sr. Gauci también había señalado en su declaración que el comprador salió de la tienda con el paraguas que había comprado y que lo había abierto, porque llovía. En su testimonio estuvo de acuerdo en que había dicho eso porque en ese momento estaba lloviendo. Cuando el hombre regresó, había cerrado el paraguas porque prácticamente había dejado de llover. Sólo caían algunas gotas de lluvia. En una declaración posterior dijo que prácticamente había dejado de llover cuando el hombre regresó y sólo caían algunas gotas. En su testimonio dijo

que no llovía sino que apenas lloviznaba. En una declaración fechada el 10 de septiembre de 1990 que se le presentó en las repreguntas dijo que justo antes de que el hombre saliera de la tienda empezó a caer una ligera lluvia. Cuando el hombre salió de la tienda abrió el paraguas que acababa de comprar. “Había muy poca agua en el suelo, no corría agua, sólo estaba mojado”. También se le preguntó qué quería decir cuando utilizaba la expresión “a mitad de semana” y respondió diciendo que se refería al miércoles. Se le señaló que la mitad de la semana significa un día separado del fin de semana, en otras palabras, que la tienda estaría abierta el día antes y el día después. A esto el Sr. Gauci respondió “Así es. Exactamente. El martes y el jueves”. Pero posteriormente dijo que para él la mitad de la semana era el miércoles. No se le señaló que el jueves 8 de diciembre de 1988 era feriado, ya que ese día se celebraba la fiesta de la Inmaculada Concepción. El día 76 presentó esa prueba el Mayor Mifsud durante el testimonio presentado respecto del primer acusado. El Tribunal considera satisfactoria la conclusión de que cuando se preguntó al Sr. Gauci si la tienda estaría abierta el día antes y el día después se le preguntaba qué quería decir con “mitad de la semana”, y no si el día después de la compra de la ropa la tienda estuvo abierta.

[65] Entre 1979 y 1988 el Mayor Mifsud fue Jefe de Meteorología de la Oficina Meteorológica de Luqa. Se le mostraron los registros meteorológicos que había llevado su departamento en los dos períodos, es decir, el 7 y el 8 de diciembre de 1988 y el 23 y el 24 de noviembre de 1988. Dijo que el 7 de diciembre de 1988 en Luqa hubo una ligera lluvia que cayó a las 9 de la mañana pero a partir de eso no se habían registrado más lluvias durante el día. Sliema está a unos 5 kilómetros de Luqa. Cuando se le preguntó si podría haber llovido entre las 18.00 horas y las 19.00 horas del 7 de diciembre de 1988 explicó que aunque había nubes en ese momento estimaba que “en un 90% no hubo lluvia”, aunque, no obstante, siempre cabía la posibilidad de que pudiesen caer algunas gotas de lluvia, “un 10% de probabilidades en otros lugares”. Pensaba que podían haber caído unas gotas de lluvia pero no creía que el suelo hubiese estado mojado. Para mejorar el suelo la lluvia tenía que durar bastante tiempo. Con respecto al 23 de noviembre de 1988 su posición era distinta. En Luqa hubo lluvias ligeras e intermitentes ese día a partir del mediodía y para las 18.00 horas (hora de Greenwich) se habían acumulado 0,6 milímetros de lluvia. A su juicio, la situación en la zona de Sliema habría sido muy similar.

[66] La defensa del primer acusado señaló a la atención del Tribunal el testimonio que dio el Sr. Gauci de que, según una factura que recibió, fechada el 25 de noviembre de 1988 alrededor de esa fecha había comprado ocho pares de pijamas. Los pijamas se vendían bien en invierno y solía reponer las existencias cuando se terminaban. Según una factura anterior, de fecha 31 de octubre de 1988, en esa oportunidad había comprado 16 pares. Como el comprador de la ropa había comprado dos pares de pijamas y el Sr. Gauci había renovado sus existencias alrededor del 25 de noviembre de 1988, la defensa pidió al Tribunal que dedujera que la compra de los dos pares debía haberse efectuado el 23 de noviembre de 1988. El Tribunal no está en condiciones de llegar a esa conclusión. En primer lugar, no se planteó al Sr. Gauci cuando daba testimonio la posibilidad de que ésta hubiera sido la secuencia de los acontecimientos. En segundo lugar, no se preguntó al Sr. Gauci cuál era el estado de las existencias de pijamas en su tienda alrededor del 7 de diciembre de 1988.

[67] Al evaluar el testimonio del Sr. Gauci en primer lugar es preciso ocuparse de la sugerencia hecha en las declaraciones respecto del primer acusado de que su comportamiento no era satisfactorio: se mostraba renuente a mirar a los ojos a la persona

encargada de las repreguntas, era un hombre extraño y solitario y gozaba con la atención que estaba suscitando. Cabe señalar que el Tribunal no encuentra fundamentos para ninguna de esas críticas. No está claro sobre qué base se afirmó que era una persona extraña y solitaria y con respecto a disfrutar de la atención que suscitaba, dejó en claro que su cooperación con la investigación fue motivo de ciertos roces con su familia. La clara impresión que se formó el Tribunal fue que en primer lugar era totalmente digno de crédito, es decir, que estaba haciendo todo lo posible por decir la verdad a su leal saber y entender y de hecho no se hizo ninguna sugerencia en contrario. Por supuesto, esto no es una conclusión definitiva, ya que el testigo aparentemente más digno de crédito puede ser poco fiable o estar completamente equivocado. Satisface al Tribunal que respecto de dos asuntos resultó completamente fiable, a saber, la lista de las prendas de vestir que vendió y el hecho de que el comprador era de nacionalidad libia. Con respecto a la identificación del primer acusado sin duda hay algunos problemas. El Tribunal considera satisfactorio el recuerdo del Sr. Gauci, que ha mantenido a lo largo de sus declaraciones, de que su hermano estaba viendo un partido de fútbol en esa fecha, lo que reduce las posibilidades al 23 de noviembre o el 7 de diciembre. No hay duda alguna de que el 23 de noviembre las condiciones meteorológicas serían enteramente compatibles con una lluvia ligera entre las 18.30 y las 19.00 horas. La posibilidad de que el 7 de diciembre cayera una llovizna ligera y breve no queda excluida por el testimonio del Mayor Mifsud. Quizá sea lamentable que nunca se haya preguntado al Sr. Gauci si tenía algún recuerdo de las condiciones climáticas en algún otro momento de ese día, ya que la prueba de que ésta fue la primera lluvia del día habría tendido a favorecer el 7 de diciembre y no al 23 de noviembre. Si bien el testimonio del Mayor Mifsud fue claro respecto de la situación en Luqa, no excluyó la posibilidad de una llovizna ligera en Sliema. El recuerdo del Sr. Gauci respecto del tiempo fue que comenzaron a caer algunas gotas, no una lluvia intensa o que hubo una "llovizna" y que sólo duró aparentemente el tiempo que el comprador estuvo fuera de la tienda para buscar un taxi, y la parada de taxis no estaba muy lejos. La posición acerca de las decoraciones de Navidad no era clara, pero parecería compatible con el recuerdo más bien confuso del Sr. Gauci de que la compra se realizó aproximadamente en la época en que se estaban colocando las decoraciones de Navidad, lo que a su vez sería compatible con el recuerdo que mencionó en su testimonio de que el episodio ocurrió unas dos semanas antes de Navidad. A juicio del Tribunal, no parece importante la sugerencia de que porque el jueves 8 de diciembre era feriado el Sr. Gauci debería haber podido fijar la fecha en referencia a esa fiesta. Aun si hubiera alguna validez en esa sugerencia, pierde todo valor ya que nunca se le presentó para que él formulara sus comentarios al respecto. Habiendo examinado cuidadosamente todos los factores relacionados con este aspecto, el Tribunal ha llegado a la conclusión de que la fecha de compra fue el miércoles 7 de diciembre.

[68] La descripción inicial del Sr. Gauci al Inspector Bell no se ajustaría en varios aspectos al primer acusado. En la ronda de identificación se midió la altura del primer acusado en 5 pies y 8 pulgadas. Su edad en diciembre de 1988 era de 36 años. El Sr. Gauci dijo que no tenía experiencia respecto a la altura o edad, pero aún así debe aceptarse que hubo una discrepancia considerable. La defensa del primer acusado también señaló que cuando el testigo hubo señalado al primer acusado en el Tribunal y se le preguntó a cuál de los dos acusados se refería dijo: "No al moreno, al otro" y el primer acusado era el otro. No obstante, cuando vio por primera vez una fotografía del primer acusado en un grupo de 12, lo señaló en los términos que se han indicado más arriba.

[69] Lo que sí pareció claro al Tribunal fue que el Sr. Gauci pensaba cuidadosamente en el problema de la identificación siempre que se le mostraban fotografías y no se limitaba a señalar a alguien al azar. A diferencia de muchos testigos que expresan confianza en su identificación cuando existen pocas justificaciones para ello, siempre tuvo cuidado de expresar las reservas que pudiera tener y explicó por qué pensaba que había un parecido. Hay situaciones en que un testigo escrupuloso que no se compromete más allá de decir que existe un estrecho parecido pueden considerarse más fiables y convincentes en su identificación que un testigo que sostiene que su identificación es segura en un 100%. De su apariencia en general y su actitud ante el difícil problema de la identificación, el Tribunal se formó la opinión de que cuando señaló al primer acusado en la ronda de identificación y en el Tribunal lo hacía no sólo porque era relativamente fácil sino porque sinceramente creía que tenía razón al seleccionarlo como muy parecido al comprador y el Tribunal lo considera un testigo escrupuloso que no se comprometería a una identificación absolutamente positiva cuando había pasado un período considerable. Naturalmente, el Tribunal acepta que nunca realizó lo que podría describirse como una identificación absolutamente positiva, pero teniendo en cuenta el período transcurrido habría sido sorprendente que hubiese podido hacerlo. Tampoco se desconocen las dificultades en relación con la estatura y la edad. No obstante, el Tribunal considera que su identificación del primer acusado como comprador, en la medida en que la realizó, fue digna de crédito y debería considerarse un elemento muy importante en este caso. Cabe agregar que el Tribunal no ha tratado de comparar por su cuenta cualquier parecido entre la fotografía del pasaporte del primer acusado y el retrato robot realizado por un artista ni con la apariencia del primer acusado en las grabaciones de vídeo de su entrevista con Pierre Salinger en noviembre de 1991.

[70] Antes de la iniciación del juicio cada uno de los acusados presentó una notificación, en términos idénticos, que se trató como defensa especial respecto de la acusación. Las personas acusadas en el anexo de la notificación eran las siguientes:

- “1. Miembros del Frente Popular de Lucha de Palestina que pueden incluir a Mohamed Abo Talb, testigo de cargo No. 963, Talal Chabaan, cuyo paradero actual se desconoce, Mohammed Ghaloom Khalil Hassan, cuyo paradero actual se desconoce, Hashem Salem, también conocido como Hashem Abu Nada, cuyo paradero actual se desconoce. Madieha Mohamed Abu Faja, cuyo paradero actual se desconoce, Abd El Salam Arif Abu Nada, Magdy Moussa, Jamal Haider, el paradero de todos los cuales se desconoce pero son todos ex directores de la panadería Miska de Malta e Imad Adel Hazzouri, Gawrha, 42 Triq Patri, Guzi Delia Street, Balzan.
2. Miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina, Comando General.
3. Parviz Taheri, testigo de cargo No. 996.”

[71] Con todos los casos de defensa especial, la notificación no afecta en modo alguno la carga de la prueba. Sigue correspondiendo a la acusación a lo largo del juicio, por consiguiente, es ésta la que debe demostrar sin lugar a dudas que el acusado cometió el delito que se le imputa. Por consiguiente, la defensa no tiene obligación de demostrar que ninguna de las personas mencionadas en el anexo de la notificación fue responsable del delito. El único fin de la notificación es, como su nombre lo indica, notificar a la acusación con anterioridad a la iniciación del juicio acerca del posible efecto de las pruebas que la defensa pueda presentar durante el juicio.

[72] En este caso, se presentaron las pruebas y en su exposición final la defensa del primer acusado hizo referencia a ello. En primer lugar, no obstante, debe dejarse constancia de que al finalizar su exposición final el defensor dijo que no sugería que Parviz Taheri pudiera haber sido responsable del delito en cuestión. Esa fue en opinión del Tribunal una concesión inevitable habida cuenta de los testimonios que se habían presentado. La defensa del segundo acusado en su exposición final no se refirió de hecho a los mencionados en la notificación y prefirió concentrarse en los testimonios en que se había basado la acusación en relación con su cliente. En tales circunstancias no es necesario agregar nada más acerca de Parviz Taheri.

[73] A continuación el Tribunal se referirá a los testimonios relacionados con miembros del Frente Popular para la Liberación de Palestina —Comando General (“FPLP-CG”). Ningún miembro de esa organización dio testimonio pero quedó claro a partir de otros testimonios que oyó el Tribunal, en particular de agentes de la policía alemana, la BKA, de que una célula del FPLP-CG operaba en lo que era entonces Alemania occidental por lo menos hasta octubre de 1988. Las pruebas que admitió el Tribunal demostraron que por lo menos en ese momento la célula tenía los medios y la intención de fabricar bombas que podrían usarse para destruir aeronaves civiles. El 26 de octubre de 1988, tras un período de vigilancia, la BKA hizo una serie de incursiones y detuvo a varias personas en una operación cuyo nombre en clave era “Hoja de Otoño”. En particular, registraron la vivienda de Sandweg 28, en Francfort y el domicilio de Hashem Abassi en Neuss e incautaron un automóvil que había sido utilizado por Haj Hafez Kassem Dalkamoni, aparentemente el jefe de la célula. En ese local encontraron caseteras, explosivos, detonadores, temporizadores, instrumentos barométricos, armas, municiones y otros elementos, incluidos varios horarios de líneas aéreas y siete etiquetas de equipaje de Lufthansa sin utilizar. Otras pruebas demostraron que uno de los horarios correspondía a la compañía PanAm. Se encontraron considerables pruebas de que se fabricaban bombas que se escondían en radiocaseteras Toshiba. No obstante, los modelos que se usaban eran diferentes del modelo RT-SF16 utilizado en el atentado del vuelo 103 de PanAm y los temporizadores utilizados eran de un tipo conocido como “cubos de hielo”. Éstos eran muy diferentes del modelo MST-13, mucho menos complejos y fiables y la intención sin duda era utilizarlos junto con los instrumentos de presión barométrica para hacer detonar el explosivo.

[74] Si bien la BKA se apoderó de todo este material el 26 de octubre de 1988 y en esa fecha fueron detenidos los miembros principales de la célula del FPLP-CG en Alemania occidental, hay pruebas de que la mayoría fueron puestos en libertad poco tiempo después. No obstante, Dalkamoni no fue puesto en libertad y más tarde fue condenado en relación con atentados con bombas realizados en las líneas férreas de Alemania en 1987 y 1988 y por la posesión de las armas encontradas en Sandweg 28. Fue condenado a 15 años de cárcel. Por supuesto, es posible que la célula se haya reagrupado y vuelto a adquirir el material necesario para el 21 de diciembre. En abril de 1989 se recuperaron otros tres artefactos explosivos en el nuevo domicilio de Hashem Abassi en Neuss, pero los indicios eran que estos elementos habían formado parte de las existencias en octubre de 1988. No se encontraron pruebas de que la célula poseyera el material necesario para fabricar un artefacto explosivo del tipo que destruyó el avión de PanAm. Además, en particular no se hallaron pruebas de que tuvieran un temporizador del tipo MST-13. Por las razones que se exponen en otras partes, si bien la policía secreta de Alemania oriental, Stasi, recibió una cantidad pequeña de esos temporizadores de MEBO no hay pruebas en absoluto que

indiquen que alguno de ellos haya ido a parar a manos de organizaciones como el FPLP-CG. En base a los testimonios escuchados el Tribunal considera satisfactoria la explicación de que el artefacto explosivo que destruyó el avión de PanAm fue detonado exclusivamente por un temporizador MST-13 y no se utilizó un temporizador del tipo “cubo de hielo” ni ningún instrumento barométrico. También cabe señalar que el principal fabricante de bombas de la célula era un tal Marwan Khreesat, que de hecho era un agente del Servicio de Inteligencia de Jordania que se había infiltrado en la célula. Las instrucciones que había recibido de aquél eran que toda bomba que fabricara no debía tener carga iniciadora. Además, si bien él mismo no dio testimonio, se presentaron pruebas de una declaración suya a los agentes del FBI (prueba No. 1851) en la que señaló que nunca utilizó radiocaseteras con dos parlantes (como los que tenía el modelo Toshiba RT-SF 16) para convertirlas en artefactos explosivos.

[75] También se sugirió que el FPLP-CG podría haber introducido una bomba en el vuelo PA103A en Francfort por conducto de Khaled Jaafar, un joven de 20 años de nacionalidad estadounidense y libanesa que tomó el vuelo PA103A en Francfort y después el vuelo PA103 en Heathrow con la intención de visitar a su padre en los Estados Unidos. Naturalmente, pereció en el atentado. La prueba que admitió el Tribunal es que había llegado del Líbano unas semanas antes y se había alojado en Dortmund con un hombre llamado Hassan El Salheli, quien a su vez había llegado a Alemania occidental procedente del Líbano en 1986 y en la actualidad es ciudadano alemán. Cuando Khaled Jaafar llegó tenía dos maletas que contenían su ropa y ese fue el equipaje que se llevó cuando se fue. El Salheli estuvo presente cuando hizo el equipaje y no llevaba nada más que ropa. En la estación de ferrocarril de Dortmund hubo una especie de reunión de árabes para despedir a Khaled Jaafar, que partía hacia Francfort el 21 de diciembre de 1988 pero no hay pruebas de que nadie haya puesto nada en su equipaje allí o de que haya partido con una maleta más. En el aeropuerto de Francfort en la lista de pasajeros (prueba No. 199) da fe de que facturó dos maletas. En la fila para pasar por el control de pasaportes fue observado de cerca por otra pasajera, Yasmin Siddique (que viajó sólo hasta Londres) y no vio que llevara ninguna maleta. La razón para presentar el testimonio de esta otra pasajera fue que según pensó, observó que actuaba de manera algo sospechosa. Aparentemente, estaba nervioso y esto podría ser porque había infiltrado algo en el vuelo PA103A. No obstante, a juicio del Tribunal es satisfactorio el testimonio de que sólo llevaba dos maletas y que éstas fueron despachadas en Francfort a la bodega para el vuelo PA103A. También es satisfactoria la conclusión de que ninguna de las dos maletas contenía un artefacto explosivo. Después de la catástrofe del vuelo PA103 las dos maletas fueron halladas muy cerca una de la otra y ninguna había sufrido daños por la explosión.

[76] Queda por considerar a las personas nombradas en el párrafo 1 del anexo de la notificación. Sólo uno de ellos dio testimonio, a saber, Mohamed Abo Talb. Su testimonio fue que había nacido en Egipto y que tras pasar un período en el ejército egipcio desertó y se fue a Jordania y unos meses más tarde al Líbano. Dijo que mientras estuvo en Jordania, alrededor de 1972, se unió al Frente Popular de Lucha de Palestina y trabajó con ese movimiento a partir de entonces en lo que describió como operaciones militares, después en seguridad y por último como guardaespaldas del jefe del Frente Popular. Durante este período estuvo principalmente en el Líbano pero se mudó a Damasco en 1982. En 1983 se fue de Damasco a Suecia, donde reside desde entonces. Dijo que después de llegar a Suecia no perteneció

a ninguna organización de palestinos y dio por terminadas todas sus actividades en relación con Palestina. No obstante, en 1989 fue condenado por una serie de graves delitos derivados de los atentados con bombas cometidos en Copenhague y Amsterdam en 1985 y fue condenado a cadena perpetua. Sigue cumpliendo esa condena en la actualidad.

[77] La esposa de Abo Talb, con quien se casó en 1979, y sus hijos también viven en Suecia, en Uppsala. Lo mismo ocurre con varios miembros de la familia de ella y otros árabes con quien Abo Talb estaba relacionado. En particular, cuando Abo Talb fue detenido en 1989 en relación con los atentados en Copenhague y Amsterdam (y también uno en Estocolmo, por el cual fue absuelto) también fueron detenidos los hermanos de su esposa Mahmud y Mustafa Al Mougrabi, así como un amigo de Abo Talb, Martin Imandi (también conocido como Imad Chabaan). También hay pruebas de que algunas de esas personas se relacionaron desde Suecia con miembros de la célula del FPLP-CG en Alemania occidental. En aquel momento, el Frente Popular de Lucha de Palestina y el FPLP-CG compartían el mismo objetivo político, a saber, la liberación total de Palestina, que entrañaba la destrucción del Estado de Israel. Ambas organizaciones consideraban a los Estados Unidos el principal aliado de Israel. En 1988 Mohamed Al Mougrabi visitó a Hashem Abassi en Neuss y se reunió con Dalkamoni en un momento en que Marwan Khreesat fabricaba bombas allí. También se encontraban allí al mismo tiempo otras dos personas (un hermano y un primo de Martin Imandi) a quienes Mohamed Al Mougrabi introdujo más tarde ilegalmente en Suecia. Además, Ahmed Abassi, quien también vivió en Uppsala y conocía a Abo Talb y Mohamed Al Mougrabi, vivía con su hermano Hashem en Neuss en el momento en que se realizó la operación “Hojas de Otoño” y había salido con Dalkamoni y Khreesat a comprar elementos eléctricos el 26 de octubre cuando fueron detenidos por la BKA. También se sugirió que había existido una célula del FPLP-CG en Suecia, que las autoridades de Suecia habían investigado en 1980, antes de que Abo Talb viajara a ese país, y Abo Talb dijo que una persona llamada Hamid Al Wani, propietario de un café en Uppsala, le había dicho que era miembro del FPLP-CG. También cabe señalar que cuando la policía registró la vivienda de Abo Talb después de su detención en 1989 encontró un dispositivo barométrico. En su testimonio Abo Talb dijo que pertenecía a su cuñado Mahmud Al Mougrabi, quien vivía en la misma casa.

[78] Abo Talb dio testimonio respecto de varios viajes a diversos países europeos y del Mediterráneo en el período comprendido entre el momento en que se le concedió el derecho de residencia en Suecia y recibió un documento de viaje de Suecia (mayo de 1984) y 1988. Viajó varias veces a Chipre, donde se reunió con otros árabes y parientes de su esposa. Un viaje en particular se efectuó en octubre de 1988. Una serie de circunstancias un tanto extrañas lo llevaron allí desde Malta. Estuvo en Malta entre el 19 y el 26 de octubre de 1988 como invitado de Abd El Salam (quien aparece mencionado en el anexo de la notificación), inicialmente en su apartamento y después en un hotel cercano. Abd El Salam también era conocido como Abu Nada y el apartamento que ocupaba en Malta pertenecía a la Organización para la Liberación de Palestina. Durante su estadía en Malta Abo Talb dijo que había pasado el tiempo con Abd El Salam en el negocio de panadería del cual éste era director. Este negocio era conocido como la Panadería Miska, pero Abd El Salam negó que conociera ese nombre y dijo que no conocía a ninguna persona nombrada en el anexo de la notificación como ex director de la Panadería Miska. No obstante, sí conoció al hermano de Abd El Salam, Hashem Salem, mientras estaba en Malta y aceptó llevar

a Suecia algunas de las prendas de vestir que éste vendía para ver si podía encontrar oportunidades de venta. Esto no se concretó y más tarde la policía encontró las prendas de vestir en el domicilio de Abo Talb.

[79] Cuando Abo Talb salió de Malta el 26 de octubre viajó a Suecia por vía aérea con un pasaje abierto de ida y vuelta a Estocolmo, válido por un mes. Explicó que Abd El Salam le había comprado el pasaje y que había sido de ida y vuelta porque era más barato que uno de ida solamente. No tenía intención de regresar a Malta y no lo hizo. Dio testimonio de que el 10 de noviembre de 1988 visitó el Ministerio de Trabajo en Estocolmo en relación con su solicitud de obtener la nacionalidad sueca y el 5 de diciembre consultó a un abogado en relación con el robo de su automóvil y había algunas otras pruebas que podían respaldar esa aseveración. Del 9 al 16 de diciembre recibió tratamiento médico en Uppsala. Estas dos citas médicas quedaron confirmadas en el acta conjunta 11. También en esa acta conjunta quedó confirmado que poco después de la medianoche del 22 de diciembre de 1988 la hermana de su esposa dio a luz a un niño en Uppsala y Abo Talb dijo que en ese momento estaba en su casa cuidando a sus propios hijos. Con ese testimonio, existe algún fundamento para respaldar lo que dijo Abo Talb, que permaneció en Suecia y no regresó a Malta después del 26 de octubre de 1988. No obstante, aceptó que durante ese período estuvo en contacto con Abd El Salam por teléfono y por correo.

[80] Como ya se ha dicho, ninguna persona mencionada en el anexo de la notificación dio testimonio, pero algunos hechos sobre ellos y sus actividades quedaron confirmados en el acta conjunta 11. No obstante, en opinión del Tribunal esto no agrega nada significativo.

[81] Habiendo examinado los testimonios relativos a estas cuestiones y las exposiciones de la defensa, el Tribunal admite que existen numerosas sospechas respecto de las actividades de Abo Talb y su círculo pero no hay pruebas que indiquen que tenían los medios o la intención de destruir una aeronave civil en diciembre de 1988.

[82] A partir de las pruebas examinadas hasta ahora, el Tribunal considera que se ha demostrado en forma satisfactoria que la maleta primaria que contenía el artefacto explosivo fue despachada en Malta, pasó por Francfort y fue cargada en el avión para el vuelo PA103 en Heathrow. Como ya se ha señalado, está claro que con una excepción, la ropa que contenía la maleta principal fue la comprada en la tienda del Sr. Gauci el 7 de diciembre de 1988. Según el testimonio del Sr. Gauci, el comprador era libio. El detonador de la explosión era un temporizador MST-13 de la variedad que tiene máscara de soldadura única. Se había suministrado a Libia una cantidad considerable de temporizadores de ese tipo. No se puede afirmar que sea imposible que las ropas hayan sido sacadas de Malta, puestas en algún lugar junto con un cronómetro proveniente de otro sitio que no fuese Libia e introducidas en el sistema de equipaje de la línea aérea en Francfort o Heathrow. No obstante, cuando las pruebas relativas a las prendas de vestir, el comprador y el temporizadores se consideran junto con la prueba de que se transfirió una maleta no acompañada del vuelo KM180 al vuelo PA103A, la deducción de que se trataba de la maleta principal, a juicio del Tribunal, parece irrevocable. Como también se ha dicho, la ausencia de una explicación acerca de la forma en que se introdujo la maleta en el sistema en Luqa es una de las principales dificultades para la acusación pero después de tener plenamente en cuenta esa dificultad, el Tribunal sigue opinando que la maleta primaria inició el viaje en Luqa. La clara inferencia que se extrae de esa prueba es que la idea, planificación y ejecución del complot que llevó a la colocación del artefacto explosivo

tenían origen en Libia. Si bien no hay duda de que organizaciones como el FPLP-CG y el FSPP también participaron en actividades terroristas durante el mismo período, el Tribunal considera que no hubo pruebas de las cuales se pudiera deducir que participaron en este acto de terrorismo en particular y las pruebas relacionadas con sus actividades no plantean al Tribunal dudas razonables acerca del origen de este delito en Libia.

[83] En este contexto, se considerarán las pruebas que podrían implicar a uno u otro acusado o a ambos, teniendo presente que las pruebas contra cada uno de ellos tienen que examinarse por separado y que antes de que se pueda condenar a uno u otro se tendría que haber comprobado sin lugar a dudas la culpabilidad y que las pruebas procedentes de una sola fuente no bastarían.

[84] En primer lugar se analizará el caso del segundo acusado. La prueba principal contra él proviene de dos anotaciones en su diario de 1988. El diario se recuperó en abril de 1991 de las oficinas de Medtours, una empresa establecida por el segundo acusado y el Sr. Vassallo. En la parte de atrás del diario había dos páginas de notas numeradas. La decimocuarta nota de una página se traduce como “sacar/recoger etiquetas del aeropuerto (Abdulbaset/Abdussalam)”. La palabra “etiquetas” (tags) estaba escrita en inglés y el resto en árabe. En la página del diario correspondiente al 15 de diciembre había una anotación precedida por un asterisco, “Sacar etiquetas de Air Malta”, y al final de esa anotación en tinta de otro color, “OK”. Otra vez la palabra “taggs” (sic) estaba en inglés. La acusación sostuvo que la conclusión que se podría extraer de esas anotaciones era que el segundo acusado había obtenido etiquetas de Air Malta para el primer acusado y que como empleado de una aerolínea debía de haber sabido que el único propósito para el que se necesitarían era para poder colocar en un avión una maleta no acompañada. De otra anotación hecha el 15 de diciembre (que se traduce como “Abdel-baset llega de Zurich”) parece ser que el segundo acusado esperaba que el primero pasara por Malta ese día. De hecho el primer acusado pasó el 17 de diciembre y no pudo encontrarse con el segundo. En su entrevista con el Sr. Salinger en noviembre de 1991, el segundo acusado dijo que su socio, el Sr. Vassallo, le había informado de que el primer acusado había hablado con él y le había pedido que dijese al segundo acusado que quería encomendarle algo. El 18 de diciembre el segundo acusado viajó a Trípoli y regresó el 20 de diciembre en el mismo vuelo que el primer acusado. La acusación sostuvo que la conclusión que se debía extraer de esto era que en esa fecha el primer acusado traía elementos del artefacto explosivo a Malta y necesitaba la compañía del segundo acusado para hacer pasar la maleta por la aduana, ya que el segundo acusado era bien conocido de los oficiales de aduana, que con toda seguridad no lo detendrían ni registrarían la maleta. Esto sería compatible con el testimonio de Abdul Majid. Por último, la acusación sostuvo que para que la maleta pudiese pasar los controles de seguridad en Luqa el 21 de diciembre y llegar a bordo del vuelo KM180, alguien muy familiarizado con los controles de seguridad en Luqa y que supiera como eludirlos tendría que estar a cargo de ese operativo. El segundo acusado era ideal para esa función, ya que había sido jefe de estación durante varios años. Además, se registró una llamada telefónica desde el Holiday Inn, donde se alojaba el primer acusado, al número del apartamento del segundo acusado a las 7.11 horas del 21 de diciembre. Según la acusación, esta podría ser una llamada para que el segundo acusado llevase al primero al aeropuerto y también podría deducirse que el segundo acusado estaba en el aeropuerto a partir del hecho de que el primer acusado recibió tratamiento

especial en el mostrador de la aerolínea y en el control de inmigración antes de partir en el vuelo LN147 a Trípoli.

[85] No cabe duda de que el segundo acusado hizo las anotaciones en el diario a las que se ha hecho referencia. En el contexto del artefacto explosivo que se introdujo en el vuelo KM180 en Luqa en una maleta, que debe haber llevado una etiqueta de equipaje interlínea que le permitiría pasar finalmente al vuelo PA103, es fácil ver que las anotaciones tienen una connotación siniestra, en particular, en total ausencia de explicación alguna. La defensa del segundo acusado sostuvo que aun si se aceptara que el segundo acusado realmente obtuvo las etiquetas y se las suministró al primer acusado, deducir que forzosamente tenía que saber que iban a usarse para el propósito de hacer estallar un avión era ir demasiado lejos, teniendo presente que la acusación ya no sugiere que el segundo acusado fuera miembro del Servicio de Inteligencia de Libia. Si hubiese sido necesario resolver ese problema, el Tribunal lo habría considerado difícil. Por las razones que se explicarán más adelante, no obstante, no considera necesario hacerlo. La acusación no atribuye importancia a la visita realizada por el segundo acusado a Trípoli el 18 de diciembre de 1988 y su regreso dos días más tarde en compañía del primer acusado. Como ya se ha indicado, el Tribunal no puede aceptar el testimonio de Abdul Majid de que vio a los dos acusados llegar con una maleta. Por consiguiente, no hay pruebas de que ninguno de los dos llevara equipaje, y menos aún, una maleta Samsonite marrón. Cualquiera que haya sido el propósito del viaje del segundo acusado a Trípoli es poco probable que el objeto de su visita fuera entregar las etiquetas, ya que fácilmente lo podría haber hecho en Malta. El Tribunal no considera apropiado deducir que el segundo acusado viajó a Trípoli con el fin, como sugiere la acusación, de acompañar al primer acusado cuando pasara por el control de aduanas en Luqa. No existe un fundamento real para esta hipótesis y el Tribunal la consideraría más como una especulación que una deducción. Por consiguiente, la posición a ese respecto es que el propósito de la visita del segundo acusado a Trípoli simplemente se desconoce y aunque puede haber un elemento importante de sospecha, no puede elevarse más allá del ámbito de la sospecha. La acusación puede tener fundamentos para decir que el segundo acusado tendría conciencia de las disposiciones de seguridad en Luqa, y por consiguiente podría haber conocido algún modo de eludir esas disposiciones. No obstante la acusación va más lejos y expresa que fue el segundo acusado “quien estaba en condiciones de prestar y de hecho prestó la asistencia final para introducir la maleta por cualquier medio posible”. A juicio del Tribunal, no hay pruebas que puedan utilizarse para justificar esa propuesta que, por consiguiente, debe quedar en el campo de la especulación. Además, existe la objeción sustancial de que no hay ninguna prueba que sugiera que el segundo acusado estaba siquiera en el aeropuerto de Luqa el 21 de diciembre. Hubo varios testigos que estaban allí ese día y conocían bien al acusado, como Abdul Majid y Anna Attard, y ni siquiera se les preguntó acerca de la presencia del segundo acusado. La sugerencia de la acusación de que la breve llamada telefónica al apartamento del segundo acusado en la mañana del 21 de diciembre podría, por una serie de deducciones, llevar a la conclusión de que estaba en el aeropuerto, en opinión del Tribunal es totalmente especulativa. Por ello, si bien puede extraerse una deducción siniestra de las anotaciones en el diario, el Tribunal ha llegado a la conclusión de que hay insuficientes pruebas admisibles de otra índole que apoyen o confirmen esa deducción, en particular la deducción de que el segundo acusado sabía que cualquier asistencia que prestara al primer acusado estaba relacionada con el plan de destruir una aeronave mediante un artefacto explosivo. Por consiguiente, en opinión del Tribunal hay insuficiente corroboración para extraer

cualquier conclusión adversa de las anotaciones del diario. Es esas circunstancias, corresponde absolver al segundo acusado.

[86] A continuación se examinará el caso en contra del primer acusado. Debe quedar en claro desde el comienzo que las anotaciones en el diario del segundo acusado no pueden formar parte de ningún caso en contra del primer acusado. Las anotaciones deben ser tratadas como equivalentes a una declaración hecha por un coacusado sin la presencia del primer acusado. Si se hubiera demostrado que ambos acusados habían actuado de consuno en la comisión del delito, entonces las anotaciones tal vez podrían haberse utilizado como prueba general, como ocurriría con cualquier persona cuya complicidad se hubiese demostrado. No obstante, el Tribunal opina que no se ha demostrado que el segundo acusado fuese cómplice en el delito, por lo que debe aplicarse la regla habitual y las anotaciones no pueden utilizarse en contra del primer acusado. Por consiguiente el Tribunal deja completamente de lado esa cuestión.

[87] El 15 de junio de 1987 el primer acusado recibió un pasaporte que vencía el 14 de junio de 1991 de la autoridad libia encargada de expedir pasaportes a solicitud de la OSE, quien proporcionó los detalles que habían de incluirse. El pasaporte estaba a nombre de Ahmed Khalifa Abdusamad. Era un pasaporte de los que se conocen como "codificados". No se conoce la causa por la cual se le expidió ese pasaporte. Fue utilizado por el primer acusado en una visita a Nigeria en agosto de 1987, de la que regresó a Trípoli por Zurich y Malta, viajando por lo menos entre Zurich y Trípoli en los mismos vuelos que Nassr Ashur, quien también viajaba con un pasaporte codificado. El pasaporte también se usó durante 1987 para realizar visitas a Etiopía, la Arabia Saudita y Chipre. La única vez que se usó el pasaporte en 1988 fue para una visita a Malta los días 20 y 21 de diciembre y no fue usado nunca más. En esa visita el portador del pasaporte llegó a Malta en el vuelo KM231 alrededor de las 17.30 horas. Pasó la noche en el Holiday Inn de Sliema, usando el nombre Abdusamad. Partió el 21 de diciembre en el vuelo LN147, que debía despegar a las 10.20 horas. El primer acusado viajó con su propio pasaporte expedido a su nombre en varias ocasiones en 1988, en particular, a Malta el 7 de diciembre, donde permaneció hasta el 9 de diciembre, cuando partió rumbo a Praga y regresó a Trípoli pasando por Zurich y Malta los días 16 y 17 de diciembre.

[88] Un factor importante en el caso contra el primer acusado es el testimonio de la identificación realizada por el Sr. Gauci. Por las razones que ya se han expuesto, el Tribunal acepta la fiabilidad del Sr. Gauci al respecto, si bien reconoce que no se trata de una identificación infalible. De su testimonio se puede deducir que el primer acusado era la persona que compró las prendas de vestir que rodeaban al artefacto explosivo. Ya se ha admitido que la fecha de compra de las ropas fue el 7 de diciembre de 1988 y que ese día el primer acusado llegó a Malta, donde permaneció hasta el 9 de diciembre. Se hospedó en el Holiday Inn de Sliema, que está cerca de la Casa de María. Si él fue la persona que compró las diversas prendas de vestir no es difícil deducir que debe de haber tenido conciencia del propósito para el cual las compraba. El Tribunal acepta la evidencia de que era miembro de la OSJ y ocupaba puestos de jerarquía elevada. Uno de estos puestos era el de jefe de seguridad aérea, de lo cual podría deducirse que por lo menos tendría conciencia en términos generales de la naturaleza de las precauciones de seguridad en los aeropuertos en los cuales operaba LAA. También parece haber participado en adquisiciones militares. Estaba relacionado con el Sr. Bollier, aunque no específicamente en relación con los temporizadores MST, y junto con Badri Hassan había formado una empresa que alquilaba locales

de MEBO y tenía intención de realizar transacciones comerciales con esta empresa. En su entrevista con el Sr. Salinger negó toda conexión con MEBO pero el Tribunal no admite su negativa. El 20 de diciembre de 1988 entró en Malta utilizando su pasaporte a nombre de Abdusamad. No existe ninguna razón evidente para esta visita, en la medida en que lo demuestran las pruebas. Todo lo que revelaron las pruebas admisibles fue que el primer y el segundo acusado juntos hicieron una breve visita a la casa del Sr. Vassallo en algún momento de la noche y que el primer acusado hizo o trató de hacer una llamada telefónica al segundo acusado a las 7.11 horas de la mañana siguiente. Es posible deducir que esta visita bajo un nombre falso la noche antes de que se colocara el artefacto explosivo en Luqa, seguida de su partida para Trípoli a la mañana siguiente, aproximadamente en el momento en que se debió colocar el artefacto, estaba conectada con ese tema. Si hubiese habido una explicación inocente para la visita evidentemente no se habría llegado a esta conclusión. La única explicación que apareció en las pruebas figuraba en la entrevista con el Sr. Salinger, cuando negó haber visitado Malta en ese momento y haber usado el nombre Abdusamad o tenido un pasaporte a ese nombre. Una vez más, el Tribunal no admite su negativa.

[89] El Tribunal tiene conciencia de que en relación con algunos aspectos del caso existen varias incertidumbres y reservas. También es consciente de que existe el peligro de que al seleccionar partes de las pruebas que parecen encajar y dejar de lado las partes que parecen no hacerlo es posible ver en un conjunto de pruebas controvertidas una pauta o conclusión que no se justifica realmente. No obstante, habiendo examinado todas las pruebas del caso, incluidas las incertidumbres y reservas y las exposiciones de la defensa, el Tribunal considera que las pruebas presentadas respecto de la compra de las prendas de vestir en Malta, la presencia de esas prendas en la maleta primaria, la transmisión del equipaje de Malta a Londres, la identificación del primer acusado (aunque no absoluta), sus desplazamientos con un nombre falso alrededor del momento de comisión del delito y las demás circunstancias, como su asociación con el Sr. Bollier y con miembros del OSJ o militares de Libia que compraron temporizadores MST-13, coinciden de modo de constituir un esquema real y convincente. No hay nada en las pruebas que permita abrigar dudas razonables acerca de la culpabilidad del primer acusado, por lo cual el Tribunal lo declara culpable del cargo restante que figura en la acusación en su forma enmendada.

[90] Los fallos de los tres magistrados de la Corte fueron el resultado de una decisión unánime.